



Seilbahnen Schweiz
Remontées Mécaniques Suisses
Funivie Svizzere

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 2006
réimpression de l'édition 2002, complétée par
VI. Pistes et parcs de luge
VII. Randonneurs



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

Me H.K. **Stiffler**, docteur en droit, avocat, Erlenbach/Zurich (président)

Me F. **Anthamatten**, docteur en droit, avocat, Brig-Glis

Ch. **Baumann**, CEO Zermatt Bergbahnen AG, Zermatt

Prof. A. **Donatsch**, docteur en droit, professeur ordinaire de droit pénal et de droit de la procédure pénale à l'Université de Zurich, juge au tribunal de cassation du canton de Zurich, Unterengstringen

H.J. **Etter**, Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches ENA, Davos Platz

U. **Frutiger**, Responsable du service d'avalanches et de sauvetage des Jungfraubahnen, Interlaken

Prof. H. **Hausheer**, docteur en droit, avocat et ancien juge fédéral, a. professeur ordinaire de droit privé à l'Université de Berne, Berne

Me H.W. **Mathys**, avocat, procureur cantonal, chargé de cours à l'Université de Berne, Berne

Me P. **Rothenbühler**, docteur en droit, avocat, Meggen

Me J.-M. **Schwenter**, a. procureur général du canton de Vaud, avocat-conseil, chargé de cours à l'UNIL, Epalinges

Remontées Mécaniques Suisses
Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6

Tél. +41 (0)31 359 23 33
Fax +41 (0)31 359 23 10

info@cableways.org
www.cableways.org



Seilbahnen Schweiz
Remontées Mécaniques Suisses
Funivia Svizzera

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 2006

réimpression de l'édition 2002, complétée par

VI. Pistes et parcs de luge

VII. Randonneurs

Cette édition 2006 est valable à partir de novembre 2006. 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 «user 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

| | | |
|-------------|--|-----------|
| I. | La notion de l'obligation d'assurer la sécurité | 7 |
| <hr/> | | |
| II. | Les descentes pour sports de neige (en bref: descentes) | 8 |
| 1. | La piste | 8 |
| 2. | L'itinéraire | 8 |
| 3. | Les chemins pour sports de neige (en bref: chemins) | 8 |
| 4. | Le domaine non contrôlé pour sports de neige (en bref: 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 | 16 |
| 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) | Dans le domaine des pistes | 16 |
| bb) | Dans le domaine des itinéraires | 16 |
| c) | Zones à circulation ralentie | 16 |
| d) | Aménagements spéciaux | 17 |
| e) | Chemins | 17 |
| 5. | Le contrôle des descentes | 17 |
| a) | Notion et rôle | 17 |
| b) | Fréquence et moment des contrôles | 18 |
| 6. | Entretien des pistes | 18 |
| a) | But et étendue | 18 |
| b) | Préparation mécanique des pistes | 19 |
| c) | Bosses et trous | 19 |
| d) | Secteurs sans neige, glacés ou soufflés par le vent | 19 |

| | | | | | |
|-----|--|----|----------------|---|-----------|
| 7. | La signalisation | 19 | 17. | Information | 39 |
| 8. | Mesures pour la protection des usagers des descentes à l'égard d'obstacles artificiels ou naturels | 20 | a) | Panneaux d'orientation | 39 |
| | a) Sur les pistes | 20 | b) | Prospectus | 39 |
| | b) Sur les itinéraires | 21 | c) | Marquage de pistes techniquement enneigées | 40 |
| | c) Passages étroits | 21 | d) | Détermination des couleurs | 40 |
| | d) Croisements de descentes | 22 | <hr/> | | |
| | e) Croisements avec des routes | 22 | IV. | «Pistes» sauvages, variantes et Freeride Areas | 41 |
| | f) Croisements avec des chemins de fer et des téléskis | 23 | 1. | Les problèmes posés | 41 |
| | g) Aires de décollage et d'atterrissage pour les vélideltistes et les parapentistes | 23 | 2. | Mesures à prendre dans le cadre de l'obligation d'assurer la sécurité | 41 |
| | h) Engins de damage | 23 | a) | Signalisation | 41 |
| 9. | Mesures de protection des adeptes de sports de neige contre les dangers de la montagne | 25 | b) | Information générale | 41 |
| a) | Danger d'avalanches | 25 | c) | Signalisation locale de bifurcations de «pistes» sauvages et de variantes | 42 |
| aa) | Terminologie | 25 | aa) | Sur les pistes | 42 |
| bb) | Contrôle minutieux du danger d'avalanches | 25 | bb) | A proximité des stations | 42 |
| cc) | Descentes balisées (pistes, itinéraires et chemins) | 27 | d) | Freeriding | 42 |
| dd) | Chemins d'accès et de jonction | 28 | <hr/> | | |
| ee) | Domaine non contrôlé pour sports de neige (y compris les «pistes» sauvages, les variantes et les Freeride Areas) | 28 | V. | Transport des adeptes de sports de neige dans les régions de haute montagne dépourvues de descentes balisées | 43 |
| ff) | Freeride Checkpoints | 28 | 1. | Mesures à prendre dans le cadre de l'obligation d'assurer la sécurité | 43 |
| gg) | Déclenchement artificiel d'avalanches | 29 | 2. | Le service de sauvetage dans les régions d'excursions | 43 |
| hh) | Schéma des mesures à prendre sur les descentes balisées (pistes, itinéraires et chemins) en cas de danger d'avalanches | 31 | <hr/> | | |
| b) | Danger de chutes | 31 | VI. | Pistes et parcs de luge | 44 |
| 10. | Dangers de la haute montagne, descentes sur les glaciers | 32 | <hr/> | | |
| 11. | Obligation de sauvetage | 33 | VII. | Randonneurs | 45 |
| a) | Tâches et but du service de sauvetage | 33 | <hr/> | | |
| b) | Organisation du service de sauvetage | 33 | Annexes | | 47 |
| c) | Formation des patrouilleurs | 33 | I. | Fédération Internationale de Ski (FIS) – Règles de conduite du skieur de descente et du snowboarder (rédaction 2002) | 48 |
| d) | Équipement des patrouilleurs | 34 | II. | Règles de la SKUS pour snowboarders (rédaction 2001) | 50 |
| e) | Obligation d'assistance | 34 | III. | Directives de la SKUS pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des descentes pour sports de neige (édition 2006) | 51 |
| 12. | Le contrôle final | 34 | <hr/> | | |
| 13. | Prise en charge de tâches de police | 35 | | | |
| 14. | Intervention contre les adeptes de sports de neige sans scrupules (chauffards des pistes) | 35 | | | |
| a) | Service d'ordre sur les descentes | 35 | | | |
| b) | Sanctions découlant du droit des transports, du droit civil et du droit pénal | 37 | | | |
| 15. | Compétition et entraînements de compétition | 38 | | | |
| 16. | Utilisation conforme des descentes | 39 | | | |

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

- Pour la Suisse, le tourisme hivernal revêt une grande importance sur le plan économique. Les entreprises de transport en montagne et les usagers qui empruntent les 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'utilisateur 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 de la descente 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. 1
- 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'aménagement d'une descente balisée peut receler de tels dangers. 3
- 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 (en bref: 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.

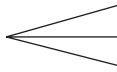
3. Les chemins pour sports de neige (en bref: chemins)

- 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 (en bref: 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 Sont des «pistes» sauvages, des variantes et des Freeride Areas les 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.
- 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.

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

- descentes balisées  pistes 12
itinéraires
chemins
- domaine non contrôlé
(y compris les «pistes» sauvages, les variantes et les Freeride Areas)

Sont également considérés comme adeptes des sports de neige les lugeurs et les snow-bikers. Les descentes balisées ne leur sont toutefois pas destinées. 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'adepte des sports de neige (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 au skieur et au snowboarder. 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 skieurs et les snowboarders 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 **skieurs** et aux **snowboarders**. 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 snowboarders, cinq 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 entreprises responsables vu l'importance de leur trafic et leurs possibilités d'intervention. Pour éviter d'être responsables, les entreprises de transport doivent écarter les dangers avec lesquels l'usager n'a pas à compter lorsqu'il emprunte une descente balisée. Il s'agit en particulier des dangers que, même en faisant preuve d'une attention suffisante, l'usager de la descente ne peut pas apercevoir et qui constituent pour lui de véritables pièges.

- 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.

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 et chemins). | 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 bien là où se trouvent d'autres sources particulières de danger. | bord de la piste | 20 |
| 3 | Si la piste telle qu'elle a été damée au début s'élargit , l'obligation d'assurer la sécurité s'étend dans une mesure correspondante. | 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 s'y trouvent des obstacles se présentant comme des pièges ou d'autres sources particulières de danger. 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**. Quant au transport d'usagers des descentes 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 skieurs et des snowboarders 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. Ainsi, les mesures de sécurité sur les bords ne sont requises que lorsqu'il existe des dangers considérables ou particuliers, tels que des virages serrés ou des ravins. En revanche, il n'est pas nécessaire d'assurer 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'usager 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

Sur les pistes où le balisage est mis en place au milieu de la piste, les traversées peuvent être balisées **du côté amont**, afin d'éviter que les piquets de balisage ne soient endommagés par des engins de damage glissant latéralement. 37

38 Sur **les tables d'orientation et les panoramas**, ainsi que dans les prospectus publicitaires 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 dans le terrain l'attention 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 que le balisage puisse être assuré même par mauvaise visibilité, il doit être complété par une **couleur phosphorescente orange**. Pour cela il convient soit d'enduire partiellement les piquets de balisage au moyen d'une couleur phosphorescente, soit de les munir des panneaux complémentaires correspondants ou, respectivement, de bandes fluorescentes.

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 soit 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 Si des circonstances particulières l'exigent, les pistes doivent être délimitées latéralement, par exemple avant et à la hauteur des passages étroits, avant les barrières en cas de danger de chute, ou encore à la bifurcation d'une «piste» sauvage dangereuse. Sur les glaciers, les pistes doivent toujours être délimitées des deux côtés.

44 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.

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. 45

d) Numérotation du balisage

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

Comme cela peut faciliter la tâche du service de sauvetage, la numérotation est recommandée dans les domaines pour sports de neige comprenant de longues pistes ou itinéraires qui ne sont pas parallèles. 47

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

Si plusieurs pistes utilisent le même tronçon ou si elles se croisent, il est alors recommandé, dans l'intérêt du service de sauvetage, de donner un nom particulier aux endroits cruciaux. 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. Avant d'entreprendre une descente, l'utilisateur doit avoir la possibilité de connaître approximativement les exigences qui lui seront posées. 50

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 | |
| 55 | Les balises doivent être contrôlées et maintenues en bon état pendant toute la saison, tout particulièrement après la préparation des pistes et après les grosses chutes de neige. | |
| | 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) Dans le domaine 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 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 existe l'obligation légale d'enlever les clôtures, les entreprises sont tenues, en vertu de l'obligation d'assurer la sécurité, de contrôler si les propriétaires ont bien fait le travail. | |
| | bb) Dans le domaine 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 | |
| | Les aménagements spéciaux, tels que les fun parks et les half pipes doivent être séparés des descentes et clairement signalés. | 61 |
| | L'accès à de tels aménagements doit être signalé au moyen de mots ou de symboles de telle manière que chaque usager reconnaisse que ces aménagements ont été créés pour les snowboarders et les spécialistes. L'accès doit être complété par l'indication « Utilisation uniquement après reconnaissance préalable ». | 62 |
| | Les aménagements spéciaux peuvent être indiqués sur les moyens d'orientation. | 63 |
| | 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 d'autres analogues sont strictement à bannir. | 64 |
| | Pour les usagers d'aménagements spéciaux également, les 10 règles de conduite FIS font foi (cf. N. 15 ci-dessus). | |
| | e) Chemins | |
| | La préparation et l'aménagement des chemins exigent une attention particulière. | 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 |

68 Font partie du **contrôle général de l'état des pistes** 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).

b) Fréquence et moment des contrôles

69 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.

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, conduites aériennes d'une hauteur insuffisante, poteaux de téléphone, pylônes pour conduites 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 et qui constituent pour lui de véritables **pièges**.

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

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. 74

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

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. 75

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

- 80 A l'inverse du balisage, les signaux ne doivent 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.
- 81 En matière de **signalisation**, les deux notions de barrage et de barrière sont définies comme il suit:
- 82 **Le barrage** est une installation optique, qui n'est pas fixe et qui peut être contournée en tout temps.
- 83 **La barrière** est une construction inamovible qui empêche toute circulation dans la zone dangereuse.
- 84 Au sujet de la barrière en tant que **mesure de protection contre le danger de chute**, cf. N. 147 ss ci-après.
- 85 **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.

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

a) Sur les 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 et qui, partant, se présentent à lui comme de véritables pièges;

bb) **signaler les obstacles qui ne peuvent pas être enlevés**, tels les socles en béton, les fontaines, les ravins, les conduites 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. S'il est prudent et attentif à ses devoirs de service, le responsable de la sécurité ne se contentera pas de signaler les obstacles visibles de cette nature, mais il les fera en outre rembourrer ou les rendra inoffensifs au moyen de barrages.

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) Sur les itinéraires

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 balises 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 des descentes 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'utilisateur doit compter avec leur présence sur les itinéraires.

Sur les itinéraires, le balisage et la signalisation doivent être contrôlés.

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).

94 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).

95 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).

d) Croisements de descentes

96 Les croisements de descentes doivent être indiqués au moyen du signal de danger 7 (croisement). Les balises doivent être posées plus près les unes des autres et, le cas échéant, pourvues de flèches indiquant la direction (signal 3 de la SKUS).

e) Croisements avec des routes

97 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.

98 **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).

99 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 bien 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 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

Le Règlement concernant la construction et l'exploitation des installations de remontées mécaniques et téléskis sans concession fédérale (édition 1991) 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 telle qu'une signalisation ou des indicateurs de direction.»

Pour signaler de tels croisements, il faut employer le signal 7 de la SKUS (croisement), accompagné du panneau complémentaire 7a (croisement avec télésiège).

Si le croisement est **difficile à apercevoir**, il doit être au surplus rendu sans danger par une **chicane** (cf. N. 97 ss ci-dessus).

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

Selon l'art. 8 al. 1 de l'Ordonnance sur les aéronefs de catégories spéciales, du 24 novembre 1994 (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 tables et dispositifs d'orientation.

h) Engins de damage

Les véhicules à moteur constituent sur les pistes des corps étrangers qui créent des dangers particuliers pour l'usager. C'est pourquoi les pistes doivent être préparées autant que possible **en dehors des heures d'exploitation des installations de remontées mécaniques**.

- 106 Si les engins de damage sont mis en service **pendant les heures d'exploitation des installations de remontées mécaniques** et si l'emploi de machines crée un danger accru à certains endroits où la visibilité est mauvaise ou dans certains secteurs étroits, le responsable de la sécurité doit, par des mesures de sécurité appropriées, veiller à ce qu'aucun usager des pistes ne soit mis en danger. Les mesures à prendre dans le cadre de l'obligation d'assurer la sécurité dépendent de **la fréquentation de la piste, des conditions topographiques, de la visibilité, de l'état de la neige et du danger d'avalanches**. Les mesures entrant en considération sont les suivantes:
- fermeture provisoire, totale ou partielle, des secteurs exposés aux avalanches, où la visibilité est mauvaise ou la piste étroite;
 - avertissement des usagers des pistes par le personnel de surveillance;
 - avertissement des usagers des pistes par la mise en place du signal de danger 4 (engin de damage) avec feu clignotant;
 - avertissement des usagers des pistes par la mise en place du signal de danger 4 sans dispositif complémentaire;
 - avertissement des usagers des pistes par la mise en place d'un «Triopan» (signal pliable): signal de danger portant sur les trois côtés l'inscription «chenillette», ou un dessin correspondant.
- 107 En raison du risque élevé d'accident, **les engins de damage équipés de treuils ou de fraises frontales** ne doivent être engagés qu'en dehors des heures d'exploitation des installations de remontées mécaniques ou sur des pistes ou secteurs de pistes barrés.
- 108 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**.
- 109 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**.
- 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 (SR 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'article 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, 1^{er} al. 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.»

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.

111

9. Mesures de protection des adeptes de sports de neige 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 dans 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 toutes 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

- 115 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.
- 116 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 d'observation (postes extérieurs) réparties sur toute la région des Alpes et des Préalpes. Un bulletin d'avalanche paraît quotidiennement en hiver et le reste du temps selon les besoins. 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 des avalanches peut être obtenu **en tout temps au numéro de téléphone 187 ou télétexte TSR p. 183, au numéro de fax 0900 59 20 22** (plusieurs numéros) ou sur **Internet** sous www.slf.ch et www.swiss-snow.ch.
- 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'avalanche 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)
- Les descentes exposées à un danger d'avalanches doivent être barrées **sans délai**. 119
- Si toutes les pistes desservies par un téléski 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. 120
- Selon l'art. 3 al. 1 de l'Ordonnance sur le transport public, du 5 novembre 1986 (RS 742.401), 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. 121
- Lorsqu'elles sont fermées, les descentes balisées doivent être indiquées comme barrées sur les tables d'orientation apposées 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**. 122
- 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 ou de chaînes en matière synthétique telles qu'on en trouve usuellement dans le commerce, avec adjonction de fanions 9 de la SKUS. 123
- En résumé, on doit s'en tenir à la règle qu'il ne suffit pas d'indiquer la fermeture sur la table d'orientation, respectivement sur le panneau d'indication, mais qu'il faut l'indiquer également dans le **terrain**. C'est seulement de cette manière que l'on aura la certitude que l'usager moyen, non familiarisé avec les lieux, sera 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 | | |
| 128 | L'obligation d'assurer la sécurité s'étend aussi aux chemins d'accès et de jonction menant aux différentes installations de remontées mécaniques. | 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 dans le terrain. | 135 |
| | ee) Domaine non contrôlé pour sports de neige (y compris les «pistes» sauvages, les variantes et les Freeride Areas) | | |
| 129 | Pour avertir les usagers de sports de neige 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, au besoin, le compléter en mettant en service le feu clignotant en cas d'avalanche (signal 8a de la SKUS) . 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 pourra s'imposer si le danger d'avalanches est élevé. | Les Checkpoints doivent être aménagés de manière attractive (bien lisibles, clairement structurés, éveillant la curiosité et résistant aux intempéries). | 136 |
| 130 | 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. | 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. | 137 |
| 131 | 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. | gg) Déclenchement artificiel d'avalanches | |
| | ff) Freeride Checkpoints | A condition d'être exécuté par des hommes du métier spécialement formés, familiarisés avec les conditions locales et équipés des moyens techniques nécessaires, le déclenchement artificiel d'avalanches constitue un moyen efficace de protection . Les avalanches sont déclenchées artificiellement par des grenades à main, au moyen de lance-mines, de tubes-roquette, d'appareils de transport et de mise à feu, par le système GAZEX, ou encore au moyen d'explosifs descendus ou lancés du haut de téléphériques pour le transport de personnes ou d'hélicoptères. | 138 |
| 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. | 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. | 139 |
| 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). | 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 |
| 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 . | Par ailleurs les entreprises doivent respecter les instructions de l'Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie (OFFT) sur la formation concernant le déclenchement d'avalanches au moyen d'explosifs et l'organisation des examens: en conséquence celui qui entend procéder de manière indépendante au déclenchement d'avalanches au moyen d'armes mises à disposition par l'armée (lance-mine ou tube roquette) doit être en possession d'un certificat pour l'emploi des explosifs délivré par l'OFFT en vue du déclenchement artificiel d'avalanches et disposer d'une autorisation délivrée par l'armée pour détenir l'arme en question . | 141 |

142 Les conséquences du déclenchement sont parfois incalculables. Celui qui déclenche le sachant et le voulant des avalanches crée un danger accru. Le responsable de la sécurité doit dès lors observer les **règles particulières de prudence** suivantes:

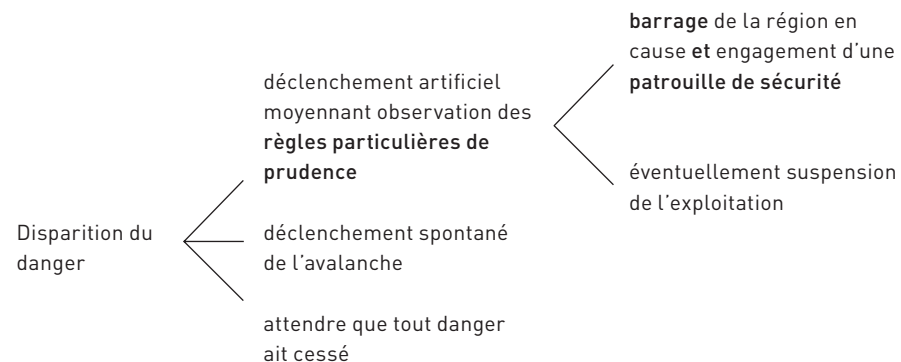
143 Le **secteur** qui peut être touché par les masses de neige libérées doit être **barré d'une manière suffisamment large**, et suivant les circonstances **l'exploitation de l'entreprise de transport doit même être suspendue**. Si tel n'est pas le cas, il faut, à côté des hommes chargés de provoquer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

144 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. Si cependant il subsiste des doutes, par exemple lors d'interventions sans possibilités d'observation, dans des endroits particulièrement crevassés, ou encore lorsque durent des chutes de neige importantes ou que souffle un vent violent, il faut alors maintenir fermées les descentes exposées au danger, de même que les pistes de montée des téléskis et les chemins d'accès et de jonction.

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 le jour**)



Contrôle

Mise à disposition de la piste

Règle fondamentale: En cas de doute, par exemple lors d'interventions sans possibilités d'observation, dans des endroits particulièrement crevassés, ou encore lorsque durent des chutes de neige importantes ou que souffle un vent violent, la piste doit être maintenue barrée (cf. N. 144 ci-dessus)! 146

b) Danger de chutes

Les falaises, les travers présentant une forte pente, etc. doivent être signalés d'une manière claire. 147

De surcroît, les usagers des descentes 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**. 148

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

150 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.

151 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.

152 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'usager qui emprunte correctement les descentes balisées est exposé à un risque de chute, comme par exemple dans les travers présentant une forte pente, au-dessus de crevasses, ou s'il existe des tournants serrés avant des séracs. L'usager des descentes **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 tables d'orientation et sur les panneaux panoramiques, de même que dans les stations supérieures: «**Attention: Ne quittez pas la descente. Crevasses!**»

153 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**.

154 On peut diminuer le danger en faisant sauter les crevasses dangereuses ou en mettant en place des filets.

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 adeptes de sports de neige blessés sur les **pistes et itinéraires à ski**. 155

Selon ses possibilités, le service de sauvetage doit également assumer le transport des personnes victimes d'accidents dans un domaine non contrôlé autant que le transport n'est pas assuré par les colonnes de secours du Club alpin suisse, conformément à son règlement du 13 octobre 1992 sur le service de sauvetage en montagne. 156

En principe **les frais de l'action de sauvetage** doivent être supportés par l'usager victime d'un accident. 157

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). 158

b) Organisation du service de sauvetage

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 puisse être atteint rapidement et simplement, doit être en tout cas mis en place. 159

Les mesures de sauvetage doivent être prises **exclusivement par des patrouilleurs spécialement formés à cette tâche**, qui soient équipés en conséquence. 160

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. 161

c) Formation des patrouilleurs

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. 162

d) Equipement des patrouilleurs

- 163 Afin d'être reconnus par les usagers des descentes, les patrouilleurs doivent porter une marque distinctive visible. En 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 skieur et snowboarder à apporter son aide en cas d'accident.
- 165 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.
- 166 Pour les guides et professeurs de sports de neige, la loi de quelques cantons leur impose d'**apporter leur aide**.

12. Le contrôle final

- 167 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.
- 168 Si les conditions locales empêchent d'effectuer un contrôle final sur toutes les pistes – par exemple en raison de l'étendue considérable du domaine, comportant de nombreuses pistes conduisant à différents endroits – un **service de piquet permanent** doit être mis en place.
- 169 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.

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 retirées 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 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 des traces. La formule mise au point par Remontées Mécaniques Suisses (RMS) en vue de **relever l'état de fait** doit être remplie sur le lieu même de l'accident par le patrouilleur. En cas d'accident par collision, il y a lieu de se servir de la formule spéciale.

171

En cas d'accident mortel ou d'autres accidents manifestement graves, notamment en cas de collisions, le service de pistes et de sauvetage doit, afin de relever et conserver les traces, immédiatement alerter l'autorité de police compétente localement et matériellement. 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.

172

14. Intervention contre les adeptes de sports de neige sans scrupules (chauffards des pistes)

a) Service d'ordre sur les descentes

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.

173

Ces dernières années le nombre des accidents de sports de neige n'a guère varié. En revanche le nombre des accidents par collision, qui sont imputables à un manque de maîtrise et à une absence d'égards, augmente constamment.

174

Dans la lutte contre 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 installations de transport à câbles sans concession fédérale et des téléskis (édition 1991) impose aux entreprises d'afficher dans toutes les stations les règles de conduite de la FIS pour skieurs et snowboarders (rédaction 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 adeptes de sports de neige 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 adeptes de sports de neige 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 Juge d'instruction 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 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:

177 Au mépris du panneau de mise en garde 8 (danger d'avalanches) et du feu clignotant avalanches (panneau de mise en garde 8a), un adepte de sports de neige 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**.

178 A l'inverse de la peine qui constitue la sanction de droit pénal, la sanction de droit civil sous forme de dommages-intérêts peut être **déjà** justifiée **par le simple déclenchement** de la masse de neige. Tel est le cas lorsque le responsable de la sécurité, respectivement le service des pistes et de sauvetage qui en est chargé a, ensuite du 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. En vertu du principe de causalité l'usager fautif, qui a manqué d'égards, doit supporter envers le responsable de la sécurité les dépenses engagées pour les recherches ordonnées en raison des circonstances.

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 des descentes sans scrupules, **sous réserve du respect du principe de proportionnalité**. Cette pratique a reçu sa consécration juridique par l'Ordonnance sur le transport public, du 5 novembre 1986 (RS 742.401). Selon l'art. 3 al. 2 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:

- elles ne respectent pas les règles élémentaires de prudence;
- elles empruntent une pente exposée aux avalanches;
- elles enfreignent les instructions et les signaux d'interdiction;
- 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 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**.

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!»

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'usager 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:

Contravention primaire

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

185 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.

186 Si une compétition est organisée sans la participation d'une entreprise de transport, la responsabilité en 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, éventuellement des barrières devront être 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. 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) pour que la compétition se déroule sans danger.

Le coureur **qui s'entraîne individuellement** sur une piste non fermée doit comme tout autre usager des descentes 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 aux snowboarders. Les lugeurs, skieurs de fonds, adeptes du VTT, piétons, chiens, etc. n'ont pas leur place sur les descentes.

188

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, 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'usagers doivent être signalées. Au surplus, des zones d'évitement et de freinage doivent être aménagées pour permettre de s'éviter, de s'arrêter, de se dépasser et de se croiser sans danger.

189

Des **pistes de luge, des pistes de ski de fond et des chemins pour piétons** 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.

190

17. Information

a) Panneaux d'orientation

Les 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 57 des Directives de la SKUS.

191

b) Prospectus

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

192

IV. «Pistes» sauvages, variantes et Freeride Areas

c) Marquage des pistes techniquement enneigées

- 193 Les pistes à enneigement techniques 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

- 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).

1. Les problèmes posés

Le trafic de masse actuel sur les descentes a pour conséquence que les adeptes des sports de neige 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 des descentes 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. 200 ss ci-après).

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.

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**.

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.

b) Information générale

Près de chaque table 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 des descentes quant aux mesures qu'ils peuvent attendre des entreprises responsables. On recommande la formulation suivante:

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

V. Transport des adeptes de sports de neige dans les régions de haute montagne dépourvues de descentes balisées

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 sans équivoque 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 des descentes non familiarisés avec les conditions locales ne s'écartent de la piste et ne s'égarent sur une «piste» sauvage ou une variante recelant des dangers particuliers (cf. également N. 41 ci-dessus). S'il s'agit à proprement parler d'un départ vers une telle «piste» sauvage ou une variante, ce danger doit en outre être signalé au moyen du panneau 12 de la SKUS et, dans certains cas exceptionnels, le départ devra même être barré (cf. à ce sujet les mesures à prendre en cas de danger d'avalanches, N. 129 ci-dessus).

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).

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

Les entreprises de transport qui amènent des adeptes de sports de neige 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 pour le service de sauvetage en montagne, du 13 octobre 1992, 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 chemins de fer de montagne et téléphériques, les colonnes de secours du CAS n'interviennent que sur demande de l'entreprise ou du service des 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 randonnées 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.
- 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 Pour autant que les pistes et parcs de luge ne doivent être expressément fermés, les heures d'ouverture correspondent à celles des remontées mécaniques.
- 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. 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.

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: 214
- «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!»
- 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 sont 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

Annexe I: Fédération Internationale de Ski (FIS) – Règles de conduite du skieur de descente et du snowboarder (rédaction 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: Règles de la SKUS pour snowboarders (rédaction 2001)

Snowboarders

1. La jambe avant doit être fixée à la planche au moyen d'une lanière de sécurité.
2. Aux téléskis et télésièges, la jambe arrière doit être détachée de la fixation.
3. Avant chaque changement de direction, particulièrement avant des virages heeltorn / virages backside, regarder en arrière, observer l'espace.
4. Poser le snowboard toujours retourné, les fixations dans la neige.
5. En raison du danger créé par les crevasses, ne pas déchausser le snowboard sur les glaciers.

Annexe III: Directives de la SKUS pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des descentes pour sports de neige (édition 2006)

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@cableways.org
www.cableways.org