

Heinz Walter MATHYS, avocat
Procureur cantonal 1, Berne

Président de la Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes pour sports de neige SKUS; www.skus.ch
Membre de la Commission des questions juridiques relatives aux descentes pour sports de neige des RMS, CJS-RMS

Exposé présenté lors de la conférence de presse sur la sécurité de Téléverbier SA du 5 décembre 2002 à Verbier

Préambule:

Les arrêts du Tribunal fédéral (ATF) cités ci-après peuvent être consultés sur le site internet f / d de la SKUS, www.skus.ch, sous la rubrique 'jurisprudence'.

OBLIGATION D'ASSURER LA SÉCURITÉ, RESPONSABILITÉ PERSONNELLE ET SERVICE D'ORDRE

- A. La situation juridique en Suisse
- B. Le devoir d'assurer la sécurité des pistes :
Une obligation accessoire inhérente au contrat de transport
- C. La responsabilité personnelle du skieur et snowboarder
- D. Les descentes balisées et le domaine non contrôlé
- E. Hors piste, Freeriding et Freeride Checkpoints
- F. Le service d'ordre et sa délégation

A. La situation juridique en Suisse

La situation juridique se résume de la façon suivante:

- 1) Il n'existe **pas** de **dispositions légales spéciales** concernant l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes pour sports de neige
- 2) Il existe les **Directives de la SKUS** qui ont la même **autorité juridique** que les **10 Règles de conduite FIS** du skieur de descente et du snowboarder
- 3) Il **existe** la **responsabilité civile et pénale** découlant de l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes pour sports de neige
- 4) Le devoir d'assurer la sécurité des pistes est une **obligation accessoire inhérente au contrat de transport**

En cas d'accidents, quand la justice, *civile et pénale*, est appelée à déterminer concrètement quels sont les **devoirs imposés par la prudence**, elle s'inspire des normes édictées par l'ordre juridique en vue d'assurer la sécurité et d'éviter des accidents. **A défaut** de dispositions légales ou réglementaires, la jurisprudence se réfère à des **règles analogues** qui émanent d'associations privées ou semi-publiques lorsqu'elles sont généralement reconnues (ATF 122 IV 20).

Dans le **domaine du ski et du snowboard**, les juges, cantonaux et fédéraux, se réfèrent ainsi régulièrement aux

- **Règles de conduite FIS du skieur de descente et du snowboarder**, rédaction 2002 (ATF 122 IV 20, 118 IV 133, 106 IV 352)
- **Directives de la Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes pour sports de neige SKUS**, éditions 2002 (ATF 121 III 361, 118 IV 133, 117 IV 417, 115 IV 192/193)
 - **Directives pour skieurs et snowboarders**
 - **Directives pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des descentes pour sports de neige**
- **Directives RMS relatives aux descentes pour sports de neige**, édition 2002 (ATF 122 IV 195, 121 III 361; récemment, arrêt non publié de la Cour de cassation du 27 novembre 2002, 6S.379/2002, en la cause X. contre MP du Canton de Schwyz).

B. Le devoir d'assurer la sécurité des pistes : Une obligation accessoire inhérente au contrat de transport

Dans l'arrêt de principe, rendu le 28 avril 1987 par la Ire Cour civile du TF (ATF 113 II 246), il est dit:

"Les entreprises de chemin de fer de montagne, qui aménagent et entretiennent des pistes de ski, engagent non seulement leur responsabilité extracontractuelle, mais également leur responsabilité contractuelle pour la sécurité de celles-ci. Le devoir d'assurer la sécurité des pistes est une obligation accessoire inhérente au contrat de transport (consid. 3-10)."

La **responsabilité contractuelle** découlant de l'obligation d'assurer la sécurité est basée sur la *responsabilité fondée sur la confiance* et le *principe de la confiance*.

Les règles de la bonne foi et la confiance sont les bases essentielles de la cohabitation et ainsi le fondement irrévocable de notre ordre juridique [voir notamment ATF 121 III 350 (355/6) et 120 II 331].

L'arrêt de principe a été confirmé et précisé dans l'arrêt rendu le 3 octobre 1995. La Ire Cour civile du TF dit (ATF 121 III 358):

„Il est généralement admis que les entreprises de remontées mécaniques qui aménagent des pistes de ski doivent faire tout ce qu'on peut raisonnablement attendre d'elles pour prévenir des accidents (...). Cette responsabilité est de nature délictuelle dans la mesure où elle découle de l'obligation générale de protection incombant à quiconque a créé un état de choses dangereux (...). Lesdites entreprises sont également soumises à une responsabilité contractuelle, en ce sens que, selon le principe de la confiance, le skieur peut s'en remettre à l'entreprise non seulement pour le transport, mais aussi pour la sécurité des pistes et le service de sauvetage (...). Ces prestations occasionnent des dépenses non négligeables, qui sont presque exclusivement financées par l'entreprise et incluses dans le prix des cartes journalières ou hebdomadaires délivrées aux usagers (...). Que la responsabilité soit délictuelle ou contractuelle, l'obligation de sécurité a le même contenu (...). Les skieurs doivent être protégés contre les dangers non facilement reconnaissables, qui peuvent constituer des pièges (...). Autrement dit, l'entreprise, qui est financièrement intéressée à l'exploitation des pistes, a l'obligation de faire en sorte, dans la limite du raisonnable, que les skieurs qui utilisent ces pistes avec prudence et conformément à leur destination ne subissent pas de dommages (...). Dans l'appréciation des risques, il y a lieu de tenir compte de ce que tout skieur est exposé à faire une chute et à glisser sur le sol sans pouvoir freiner ou modifier sa direction (...). C'est pourquoi les objets fixes, p. ex. des pylônes de remontées mécaniques ou des arbres se trouvant à proximité des pistes, doivent être supprimés ou protégés; de simples panneaux avertisseurs ne sont pas suffisants (...). On ne saurait cependant aller jusqu'à exiger que tous les arbres d'une forêt bordant une piste soient matelassés (...). En revanche, pareille mesure n'est pas excessive s'il s'agit d'obstacles isolés en bordure de piste tels que des poteaux ou des arbres présentant un danger particulier (...). L'obligation de sécurité concerne non seulement la piste elle-même, mais également les abords de celle-ci (...), en particulier dans les passages étroits (...). La largeur

d'une piste ne devrait normalement pas être inférieure à 20 mètres, ou mieux encore à 30 - 40 mètres (...)."

Les arrêts récents concernant l'obligation d'assurer la sécurité montrent la tendance d'étendre la responsabilité à deux points de vue :

La responsabilité fondée sur la confiance (Vertrauenshaftung) et le dispositif de sécurité (Sicherheitsdispositiv).

Dans l'optique de la responsabilité fondée sur la confiance, les entreprises de remontées mécaniques doivent absolument éviter d'éveiller voire de provoquer par leur comportement de fausses attentes établissant leur responsabilité :

Il existe un rapport entre la volonté commerciale, la sécurité et la responsabilité.

Les notions de "**piège**" (**Falle**) et "**utilisation conforme à la destination**" (**bestimmungsgemässer Gebrauch**) sont d'autres points de repère de la responsabilité civile et pénale.

Des **dangers** présentent des **pièges** dès qu'ils ne peuvent être repérés par un usager faisant preuve de l'attention requise par les circonstances.

Dans un arrêt non publié du 30 novembre 2000 (**4C.258/2000**), la Ire Cour civile du TF dit:

„Il ressort en effet des constatations cantonales que le muret de béton caché sous la neige fraîche était situé à environ deux mètres du tracé passant à droite du pylône. Dans le cadre du recours de droit public déposé parallèlement, il a été admis que c'était sans arbitraire que la cour cantonale avait considéré que ce tracé était analogue à une piste officielle, ce d'autant qu'en pleine saison la piste était damée tant à gauche qu'à droite du pylône, de sorte que, pour un habitué comme la victime, la descente à droite était d'autant plus évidente. En pareilles circonstances, on ne peut reprocher à la cour cantonale d'avoir considéré que les défendeurs devaient également assurer la sécurité de ce tracé. Comme le muret de béton, situé à deux mètres de la piste de droite, représentait à l'évidence un obstacle dangereux et inhabituel, de surcroît difficile à détecter sous la couche de neige fraîche, c'est à juste titre que

les juges cantonaux ont admis qu'en ne le rembourrant pas ou en ne signalant pas ce danger, tant l'entreprise de remontée mécanique que le responsable de la sécurité dans ce secteur avaient manqué à leurs devoirs."

Dans l'arrêt 126 III 113 (118), rendu le 18 janvier 2000 (accident de télési), la Ire Chambre civile se prononce sur **l'utilisation conforme à la destination**:

"Il faut ici rappeler que le recourant a choisi d'abandonner son siège et de descendre la pente sur ses lattes (avec la vitesse que cela impliquait) en suivant le tracé du télési. Il a ainsi fait de l'installation un usage insolite et contraire à sa destination, avec lequel l'exploitant n'avait pas à compter. On ne saurait exiger des mesures de précaution pour une hypothèse aussi imprévisible."

C. La responsabilité personnelle du skieur et snowboarder

Le **principe de la responsabilité personnelle** est **concrétisé** dans les Règles FIS dans la mesure où elles prescrivent à l'usager, dans des circonstances définies, un comportement défini, dérivant du *principe*, énoncé dans la *première règle*, de ne pas mettre autrui en danger ni lui porter préjudice.

Les Règles FIS stipulent dans la **règle n° 2**, 'Maîtrise de la vitesse et du comportement', notamment le **principe**:

"Tout skieur et snowboarder doit descendre à vue."

Dans l'arrêt rendu le 16 janvier 1996, la Cour de cassation pénale du TF s'est exprimée sur la portée du principe 'skier à vue'. La Cour dit (ATF 122 IV 21):

„... la nouvelle règle n° 2 de la Fédération internationale de ski exige que le skieur descende „à vue“, par quoi on entend qu'il doit adapter sa vitesse à sa distance de visibilité et skier de telle manière qu'il puisse s'arrêter ou effectuer une manoeuvre d'évitement en présence d'un obstacle prévisible survenant dans son champ de vision (..)

La règle n° 2 est considérée comme essentielle (..); elle implique que le skieur puisse, sur sa distance de visibilité, s'arrêter ou effectuer un évitement de manière à préserver autrui (..), le cas échéant en se laissant tomber (..). La règle est également

applicable dans les passages difficiles où les skieurs chutent fréquemment sans pouvoir libérer rapidement la piste (...).“

Dans le cadre de l'examen de la *causalité adéquate*, la Cour dit (ATF 122 IV 24) :

„Il n’y a rien d’extraordinaire et d’imprévisible à trouver, derrière une bosse qui masque la visibilité, un skieur tombé à terre (...). Il n’est pas non plus extraordinaire et imprévisible qu’il y ait un groupe de skieurs derrière la bosse, puisque la règle n° 9 de la Fédération internationale de ski prescrit de se porter au secours de ceux qui sont tombés (...).“

La Cour conclut :

„Il convient de relever qu’indépendamment de l’obligation d’adapter sa vitesse à la distance de visibilité, il n’est désormais plus possible de descendre à grande vitesse des pistes très fréquentées. Il se produit, pour le ski, un phénomène comparable à celui observé en matière de circulation routière : passé une certaine limite, plus l’usage d’un bien s’accroît, plus les possibilités d’utilisation de celui-ci se réduisent. Ainsi, une augmentation de la mobilité peut conduire à l’immobilité (...).

Dans l'arrêt précité du muret de béton (**4C.258/2000**), le TF s'est également prononcé sur la règle de descendre à vue. La Cour dit:

„Les juges ont reproché à V. d’être descendu à vive allure alors que la visibilité était médiocre et la couverture de neige faible. Un tel comportement constitue à n’en point douter une faute (cf. ATF 122 IV 17), mais compte tenu du fait que la victime était un bon skieur et, qu’au moment de l’accident, la piste était peu fréquentée, en excellent état et recouverte d’une neige douce et de bonne qualité, il n’apparaît pas déraisonnable au point de reléguer à l’arrière-plan l’absence de protection sur le bloc en béton. Par conséquent, la faute de la victime n’a pas l’intensité suffisante pour interrompre le lien de causalité adéquate entre l’accident et le manquement reproché aux défendeurs. ...“

[En l'espèce, en application de l'art. 44 al. 1 CO, les dommages-intérêts ont été réduits d'un quart en raison de la faute concomitante de la victime.]

Dans l'arrêt 126 III 113 (accident de télési) la Cour dit:

„Dans la mesure où le recourant insiste sur le caractère irréprochable de son comportement, il faut préciser qu'il appartient à un skieur en mouvement d'être attentif à ce qui se trouve devant lui et de maîtriser ses lattes de manière à pouvoir éviter un obstacle immobile sur sa trajectoire (...); le recourant ne s'est manifestement pas conformé à ces exigences en heurtant un socle de pylône pourtant visible.“

Dans le cadre de la **délimitation des responsabilités** entre usagers et exploitants, il importe de relever la **règle n° 8**, 'Respect du balisage et de la signalisation', selon laquelle les usagers des descentes doivent tenir compte du balisage, des signaux et des barrages mis en place par les responsables de la sécurité.

La règle n° 8 est aussi essentielle que la règle n° 2.

Le principe fondamental du respect du balisage et de la signalisation était reconnu par la jurisprudence suisse bien avant 1967. Dans l'arrêt B. rendu le 8 juin 1965, la Cour de cassation pénale du TF a dit (ATF 91 IV 117):

„La culpabilité du recourant est d'autant plus lourde qu'il n'a accordé aucune attention aux panneaux de mise en garde et d'interdiction apposés à la sortie de la station supérieure du skilift. Le signal d' „interdiction générale de circuler“, utilisé notamment dans la zone de la Parsenn depuis 1951 pour barrer les routes, désigne clairement une région que les skieurs doivent éviter. ...

La présence de panneaux de mise en garde et d'interdiction en dehors des pistes est quelque chose d'insolite. Ils devaient d'autant plus frapper l'attention des skieurs qui quittaient le skilift de Trais-Fluors. Il est sans portée que de tels signaux soient dépourvus de base légale, notamment qu'aucune disposition ne désigne l'autorité ou les personnes compétentes pour signaler aux skieurs les dangers qui les menacent. Aucun esprit avisé n'en tirerait la conclusion que le danger signalé ainsi est inexistant.

B. ne saurait se prévaloir du fait que ses propres constatations ne lui ont pas permis de reconnaître un danger d'avalanches. C'était encore une fois faire preuve de témérité que de se fier à son propre jugement, forcément superficiel, en faisant fi de tout ce qui aurait retenu un skieur prudent de pénétrer dans le Val Selin à cette époque, savoir les conditions d'enneigement inhabituelles dans le massif alpin, les dan-

gers particuliers du Val Selin, le risque accru d'avalanches annoncé par le dernier bulletin, l'avertissement personnel de Tischhauser et les panneaux de mise en garde. B. a ainsi fait preuve d'une imprévoyance coupable.

Il est sans pertinence que trois autres skieurs aient pénétré la veille dans le Val Selin. L'imprévoyance de tiers ne diminue en rien celle du recourant."

A la lumière de cette jurisprudence sans équivoque, il n'est pas surprenant que l'Ordonnance sur le transport public (OTP du 5-11-1986) prévoit le **refus du transport** voire le **retrait du titre de transport**.

Selon l'art. 3 al. 2 de l'OTP

„une entreprise peut refuser de transporter une personne pratiquant un sport et, lors de récidive et dans les cas graves, lui retirer le titre de transport lorsque, dans la région desservie par cette entreprise, ladite personne met manifestement autrui en danger par son comportement, notamment :

- a. En ne respectant pas les règles élémentaires de prudence;*
- b. En empruntant une pente exposée aux avalanches;*
- c. En enfreignant les instructions et les signaux d'interdiction;*
- d. En refusant de suivre les injonctions des agents chargés de la surveillance et du sauvetage."*

D. Les descentes balisées et le domaine non contrôlé

La SKUS et la Commission juridique RMS se sont efforcées de définir les responsabilités avec **clarté et simplicité**, afin qu'elles soient compréhensibles pour les personnes qui ne sont pas familières à ces notions.

La responsabilité existe sur les descentes balisées

(pistes, itinéraires et chemins pour sports de neige).

La SKUS dit sans équivoque que ses *Directives pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des descentes pour sports de neige* (chiffre 1):

„reposent sur le fait qu'en principe, les usagers (skieurs, snowboarders, etc.) les empruntent à leurs propres risques et périls. Les dangers inhérents à la pratique de ces sports ne peuvent leur être évités par des mesures s'appuyant sur les présentes directives. Les usagers doivent adapter leur manière de pratiquer leur sport à leurs capacités et aux conditions du terrain, à la visibilité et à la qualité de la neige."

Il n'y a **pas de responsabilité**, en revanche, dans **le domaine non contrôlé, y compris les „pistes“ sauvages et les variantes.**

La SKUS dit clairement (chiffre 2):

"Les usagers évoluent à leurs propres risques et périls sur le terrain en dehors des descentes pour sports de neige aménagées selon les présentes directives."

Les **notions** de piste, itinéraire, chemin et domaine non contrôlé sont définies par la SKUS (chiffres 4 à 6).

Il est facile à chaque usager de tenir compte de cette différenciation et de comprendre où il est **protégé et sécurisé** et où il ne l'est pas :

**DESCENTES BALISEES = PROTECTION = RESPONSABILITE
CONTRACTUELLE
DE L'ENTREPRISE**

**PAS DE BALISAGE = PAS DE PROTECTION = CHACUN DESCEND A
SES PROPRES
RISQUES ET PERILS**

Dans ses **conseils généraux** adressés aux skieurs et snowboarders, la SKUS dit :

"Empruntez les descentes pour sports de neige balisées. Celles-ci sont protégées des dangers inhérents à la montagne (danger d'avalanche et de chute).

Le terrain en dehors des descentes pour sports de neige balisées n'est pas protégé."

E. Hors piste, Freeriding et Freeride Checkpoints

Le hors piste et le freeriding ont la cote. Des jeunes et des moins jeunes veulent s'éclater en dehors des descentes balisées et protégées. Ils sont à la recherche de la liberté et d'un défi.

Vu l'importance **du hors piste et du freeriding**, la SKUS consacre une double page (8 et 9) de ses *Directives pour skieurs et snowboarders* au phénomène.

Vu les dangers spécifiques du freeride, les **Checkpoints** ont été créés. Le chiffre 37 des Directives pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien explique:

"Les Freeride Checkpoints rappellent à l'utilisateur qu'il pratique son sport exclusivement à ses propres risques et périls en dehors des descentes balisées et sécurisées, c'est-à-dire dans le domaine non contrôlé.

A partir du degré 3 "danger marqué", les Checkpoints mettent l'utilisateur en garde contre le danger dans le domaine non contrôlé au moyen du feu clignotant avalanches (n° 8a). Au surplus, ils donnent des recommandations et directives des autorités compétentes telles que l'Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches SLF et la Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes pour sports de neige SKUS."

F. Le service d'ordre et sa délégation

Une minorité d'utilisateurs des remontées mécaniques et des descentes refusent de suivre les injonctions des responsables de la sécurité et enfreignent la signalisation.

Le service d'ordre fait partie du service de pistes et de sauvetage. Il intervient contre les utilisateurs qui, **par défaut de maîtrise et par manque de scrupules**, mettent en danger la vie ou l'intégrité corporelle d'autrui.

Le service d'ordre peut être **délégué** à d'autres personnes ou à une autre organisation à même d'assurer un service efficace et consciencieux.

Les chiffres 47 et 48 des *Directives pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des descentes pour sports de neige* traitent des **droits et pouvoirs des personnes chargées du service d'ordre**.

La SKUS explique notamment (chiffre 48):

"Agissent par manque de scrupules notamment les adeptes du hors pistes et du freeride qui, pratiquant au mépris du panneau de mise en garde n° 8 (Danger d'ava-

lanches sur le domaine non contrôlé), du feu clignotant avalanches n° 8a ainsi que de barrages, risquent de déclencher des avalanches et mettent en danger la vie ou l'intégrité corporelle d'autrui se trouvant sur les pistes, les itinéraires ou les chemins".

Sous réserve du respect du principe de proportionnalité, les personnes chargées du service d'ordre sont habilitées à prendre les **mesures** suivantes:

- instruction;
- avertissement et rappel des règles et directives à observer;
- menace du retrait du titre de transport;
- retrait du titre de transport, éventuellement pour un temps limité;
- détermination de l'identité du coupable et
- dénonciation à la police ou au Juge d'instruction.

Le service d'ordre est instruit dans les cours de formation centraux et décentralisés RMS et fait partie du cahier des charges des patrouilleurs.

La question est posée : **Prévention ou répression?**

La réponse est claire : La prévention est **prioritaire**, la répression est **subsidaire**.

Il n'y a aucune incompatibilité entre prévention et répression. La répression est incontournable et indispensable dans des cas d'atteinte à la vie ou l'intégrité personnelle ainsi que de mise en danger concret. En pareil cas, le service d'ordre peut être accompagné d'une intervention policière voire judiciaire.

Le chiffre 37 des *Directives pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des descentes pour sports de neige* de la SKUS stipule sans équivoque:

"En cas d'accident mortel ou d'autre accident manifestement grave, 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."

En effet, c'est spécialement dans les accidents de sports de neige que la constatation exacte et la conservation judicieuse des traces doivent intervenir sans délai.

Dans la lutte contre l'ignorance des règles de sécurité voire l'agressivité de certains usagers, Téléverbier SA a fait appel à une **collaboration des professionnels de la montagne**, patrouilleurs de Téléverbier SA et professeurs de ski et de snowboard des écoles locales. Je salue cette innovation.

En effet, les professeurs des écoles de sports de neige qui se trouvent tous les jours sur le domaine exploité par Téléverbier SA sont chargés, en sus des patrouilleurs et en étroite collaboration avec ces derniers, d'intervenir auprès des usagers qui mettent en danger autrui. Les professeurs patentés chargés d'intervenir par Téléverbier SA sont pourvus d'un titre de légitimation avec photo.

Par son innovation, Téléverbier SA contribue de façon exemplaire à la réalisation de la campagne nationale de sécurité SKUS "**Plaisir et sécurité**" lancée en 1999 en quatre langues (allemand, français, italien et anglais).

Je me permets de rappeler que la **campagne d'affichage SKUS "Plaisir et sécurité"** appelle à la **tolérance** et à la **cohabitation** des skieurs, snowboarders et autres usagers et communique les *deux règles fondamentales de comportement responsable sur les descentes du monde entier* qui ont pour nom :

Descendre à vue
Respecter la signalisation

Fürsprecher
Heinz Walter Mathys
Kantonaler Prokurator 1
Speichergasse 12
CH-3011 Bern
+41 31 634'34'73
+41 31 634'37'00 Fax
+41 79 690'15'08
<mailto:heinz.mathys@jgk.be.ch>