

Heinz Walter MATHYS, avocat
Procureur du Canton de Berne
Président de la Commission suisse pour la prévention des accidents sur les
descentes à ski SKUS
[VSP\Re\SNTF]

Quelques aspects du droit suisse de la responsabilité civile et pénale découlant de l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes à ski

Conférence tenue lors de l'Assemblée Générale du SNTF du 10 novembre 1999 à Lyon-Villeurbanne

1. **Plaisir sur les pistes, en toute sécurité : Plaisir et sécurité / Fun and safety**
2. **Les accidents de ski et de snowboard, quelques données statistiques**
3. **La situation juridique en Suisse**
4. **Le Groupe de travail de l'ASC, aujourd'hui: RMS, et ses Directives pour les descentes à ski**
5. **La SKUS,**
ses 6 Règles spécifiques pour snowboarders et ses Directives pour l'aménagement et l'entretien des descentes à ski ainsi que pour le comportement des skieurs et snowboarders
6. **Les 10 Règles de conduite du skieur de descente FIS**
7. **Les descentes à ski et le domaine skiable non contrôlé**
8. **L'étendue de l'obligation d'assurer la sécurité**
9. **Le devoir d'assurer la sécurité des pistes :**
Une obligation accessoire inhérente au contrat de transport
10. **Perspectives**

Adresse:

Speichergasse 12
CH - 3011 Berne

Site internet:

www.skus.ch

E-Mail:

heinz.mathys@jgk.be.ch

1. Plaisir sur les pistes, en toute sécurité : Plaisir et sécurité / Fun and safety

C'est avec plaisir qu'en qualité de président de la Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes à ski SKUS et membre, depuis 1974, du Groupe de travail de l'ASC, aujourd'hui: RMS¹, chargé de l'étude des problèmes juridiques relatifs aux pistes de ski, j'ai accepté d'exposer dans le cadre de votre Assemblée Générale quelques aspects du droit suisse de la responsabilité civile et pénale découlant de l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes à ski.

Ma tâche de ce jour, je le dis d'entrée, est de vous présenter ce qui se fait en Suisse en matière de prévention des accidents et de responsabilité.

Ma tâche de ce jour n'est donc pas de vous dire ce qu'il faut faire en France, pays voisin. Il incombe à vous d'en tirer les conclusions. Je vous offre mon soutien, voire mon aide.

Ce n'est pas la première fois que je suis conférencier en France. En effet, le 11 mars 1991 déjà, dans le cadre d'un „**Stage de la magistrature**“, organisé par l'ENSA à Chamonix, j'ai exposé „*La jurisprudence suisse en matière d'accidents de ski*“.

Si je m'adresse aujourd'hui à vous, ce n'est pas en qualité de représentant du Ministère public, mais bien en qualité de **conseiller juridique** travaillant **depuis 25 ans** dans le domaine de la **prévention** des accidents de ski et de montagne. Je suis donc conscient des problèmes inhérents aux accidents de ski, de snowboard, d'alpinisme et aux problèmes liés aux avalanches.

Sécurité rime toujours avec responsabilité!

La **sécurité** est toujours une **appellation de qualité**. Dans beaucoup de domaines de l'économie on parle aujourd'hui *d'assurance de qualité, quality insurance, Qualitäts- bzw. Gütesicherung*.

¹ Association suisse des entreprises de transport à câbles, aujourd'hui: Remontées mécaniques suisses. Au 30 juin 1998, l'effectif des membres de l'ASC était de 455 entreprises. Sont exploités en Suisse en 1998 1110 téléskis, 302 télésièges, 125 télécabines à mouvement continu, 214 télécabines va-et-vient, 59 funiculaires et 560 petits téléskis, vide: SVS/ASC, Jahresbericht/Rapport annuel 1997/1998, p. 23 et 48.

Le niveau de sécurité est indéniablement une belle **carte de visite**, un **argument de vente**, un **argument de marketing et la meilleure publicité**, notamment pour des guides et des entreprises de transport qui offrent, entre autres, de la sécurité.

L'homme occidental de cette fin du 20e siècle exige un niveau élevé de **sécurité** et de **conscience professionnelle** dans tous les domaines de la coexistence, de la cohabitation et de l'assistance :

Le malade de son infirmière,
 le patient de son médecin,
 le client de son avocat, notaire, fiduciaire ou expert-comptable,
 le consommateur du producteur,
 le spectateur (payant) de l'organisateur,
 le client de l'aubergiste,
 l'employé de son employeur,
 le citoyen de l'Etat, savoir des magistrats et fonctionnaires, par exemple de la police et de la justice,
 le skieur, le snowboarder, mais aussi le parapentiste et le vélideltiste de l'entreprise de transport de montagne,
 l'élève de son professeur de ski, de snowboard ou autres sports de neige,
 l'alpiniste, le skieur hors piste et le skieur de randonnée ou à peau de phoque de leur guide de montagne ou de leur chef d'excursion.

La **sécurité sur les descentes à ski** est un problème économique et social important pour tous les pays de l'arc alpin. La sécurité sur les descentes à ski constitue un challenge constant interdisciplinaire. Aujourd'hui, au seuil du 3ème millénaire, **avec les moyens de communication moderne**, il s'agit, entre autres, de s'adresser aux usagers de ces aires de circulation publique et de faire passer les *messages* :

PLAISIR ET SECURITE SUR LA NEIGE

et

FAIRPLAY ET TOLERANCE ENVERS LES AUTRES USAGERS

Comme pour d'autres professions, la **formation continue**, organisée par une autorité habilitée, est indispensable. Les chefs de services des pistes et de sauvetage ne sont pas les seuls concernés. Le challenge s'adresse à tous les responsables du tourisme, aux professionnels de la formation des usagers des descentes à ski, aux médecins et aux juristes.

Aujourd'hui, les sports de neige ne se limitent plus à la pratique du ski et du snowboard. Le consommateur et client se conforme de plus en plus au slogan

FUN AND ADVENTURE :

Afin de s'amuser voire de s'éclater, il pratique le Snowbike, Devil Bike, Snow Tubing, Snow Kart, Snow Speed Rafting, Snow Scooting, Mudbike, Dévalkart, Snowblade, Skwal, Zorb et autres fantaisies La réalité dépasse la fiction ! ?

A la fin de cette conférence, il appartiendra à vous de juger si le droit suisse avec les organisations et institutions chargées de la **prévention** des accidents et les structures mises en place pour garantir, dans la mesure du possible, la **sécurité**, peut servir de **modèle à votre pays**. Les structures mises en place concernent notamment la **formation échelonnée**² et **continue**³ des responsables de la sécurité du domaine skiable ainsi que des professeurs et instructeurs des sports de neige⁴.

LA PRÉVENTION ET SA COMMUNICATION

La prévention, je me répète, se fait aussi avec les moyens de communication moderne, visuelles et audiovisuelles.

Avec des **slogans illustrés** on s'adresse alors directement aux usagers des descentes à ski et communique des messages de comportement et de prévention claires et précis.

² La conception des cours de l'ASC/RSM est basée sur 4 ans de formation (cours centraux A, B et C avec cours explosifs), après lesquels les candidats peuvent se présenter aux examens pour „Spécialiste du service de pistes et de sauvetage avec brevet fédéral“. Vide ASC/RMS, Règlement concernant l'organisation de l'examen professionnel imposé sur le plan fédéral aux cadres du service de pistes et de sauvetage du 04.06.1997, approuvé le 24.09.1997 par le Département fédéral de l'économie publique, et Directives relatives au Règlement, édition octobre 1997.

³ Les cours de répétition sont obligatoires pour tous les degrés de formation.

⁴ Notamment de ski et de snowboard.

Mesdames, Messieurs:

Plaisir et sécurité
Fun and safety
Divertimento et sicurezza
Vergnügen und Sicherheit

Plaisir et sécurité,

dans quatre langues, est le **slogan** de la campagne nationale de prévention menée par la SKUS au seuil du 3ème millénaire.

Le **but** de la campagne Plaisir et sécurité est de **responsabiliser** les usagers des descentes à ski.

La liberté de la montagne existe toujours, mais elle a changé avec l'évolution des sports de neige et le nombre croissant des consommateurs :

La liberté de l'un est délimitée par la liberté de l'autre; sur terre, sur mer et dans l'espace aérien!

Dans un esprit de **respect mutuel**, de **fairplay**, de **tolérance** et de **cohabitation**, la campagne nationale **Plaisir et sécurité** s'adresse à **tous les usagers des descentes à ski**. On ne distingue pas entre skieurs, snowboarders, carveurs etc..

Ceci dit, dans un langage neutre, simple et précis, la SKUS communique **deux messages de comportement de base expressément approuvés par la FIS en 1967 (à Beyrouth) et en 1990 (à Montreux) et reconnus par la jurisprudence suisse**.

Je précise encore que l'Association suisse de snowboard et l'Association suisse pour l'enseignement du snowboard **reconnaissent la validité** des règles de conduite FIS pour les snowboarders.

Les deux consignes de sécurités sont :

**Descendre à vue
Respecter la signalisation**

Descendre à vue

Stay in control

Discendere a vista

Auf Sicht fahren

la règle de conduite FIS n° 2⁵, rédaction 1990 (Montreux), est considérée et reconnue comme '**règle d'or**' de la circulation sur les descentes à ski.

Il est manifeste que Descendre à vue ne déresponsabilise en aucun cas les usagers des descentes à ski!

Respecter la signalisation

Respect signs and markings

Rispettare la segnaletica

Signale beachten

est la règle de conduite FIS n° 8⁶.

Avec le message ***Respecter la signalisation*** la SKUS rappelle,

dans l'intérêt évident des entreprises de transport et des responsables de la sécurité,

le principe de la responsabilité personnelle de l'utilisateur des descentes à ski.

⁵ Textes originaux FIS: „Tout skieur doit skier à vue. Il doit adapter ...“; „A skier must ski in control. He must adapt ...“; „Jeder Skifahrer muss auf Sicht fahren. Er muss ...“; vide **chiffre 6** de l'exposé.

⁶ Textes originaux FIS: „Tout skieur doit respecter le balisage et la signalisation“; „A skier must respect all signs and markings“; „Jeder Skifahrer muss die Markierung und die Signalisation beachten“.

Selon la jurisprudence suisse, depuis l'arrêt Bogner rendu le 8 juin 1965 par la Cour de cassation du Tribunal fédéral (TF)⁷, expressément confirmé dans deux arrêts rendu en 1989⁸ et 1991⁹, uniquement la responsabilité personnelle de l'usager est engagée du moment que celui-ci ne respecte pas les avertissements, barrières et barrages.

L'affiche **Plaisir et sécurité**, imprimé dans deux formats, a été créée par un spécialiste en communication visuelle en collaboration notamment avec l'Ecole fédérale de sport de Macolin (EFSM).

L'EFSM a procédé à des sondages parmi ses étudiants, participants à des cours de moniteur de Jeunesse et Sports (J+S) et d'entraîneur.

La campagne **Plaisir et sécurité** pourrait sans autre être adoptée, reprise et menée par les responsables de la sécurité de France voire des autres pays de l'arc alpin.

2. Les accidents de ski et de snowboard, quelques données statistiques¹⁰

Comme dans toutes les autres activités sportives, des accidents surviennent malheureusement aussi dans les disciplines ski et snowboard. Les accidents mortels ou manifestement graves font toujours la manchette des journaux.

Environ 1,4 million de la population suisse (7'111'400 résidents en 1997) pratique le ski ou le snowboard, touristes étrangers non compris. Chaque année, quelque 52'000 skieurs sont victimes d'un accident sur une piste en Suisse et à l'étranger. Outre les accidents de ski, on compte annuellement environ 13'000 accidents chez les snowboarders.

⁷ ATF 91 (1965) IV 117

⁸ ATF 115 (1989) IV 199

⁹ ATF 117 (1991) IV 416

¹⁰ Vide: Mémento du 30-07-98 de l'ASC/RMS, Accidents sur les pistes de sports d'hiver, ainsi que: Les accidents en Suisse, Statistiques 1996 à 1998, édité par le Bureau suisse de prévention des accidents bpa.

Le ski et le football font partie des sports enregistrant le plus grand nombre d'accidents en chiffre absolu (environ 50 % de tous les accidents de sport). Comparé au football, l'accident de ski est en moyenne deux fois plus cher (CHF 3'000 contre CHF 5'300). Les blessures d'un accident de ski sont donc plus graves et les temps de guérison plus longs.

La plupart des personnes accidentées est âgée entre 10 et 30 ans. Ces deux classes d'âge représentent 91 % des snowboarders accidentés et 39 % des skieurs.

3. La situation juridique en Suisse

Après ces chiffres qui démontrent le côté négatif des sports de neige, je reviens à la situation juridique en Suisse.

Je vous dis d'entrée **cinq choses** :

- 1) Il n'existe **pas** de **dispositions légales spéciales** concernant l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes à ski
- 2) Il n'existe **pas** de **pouvoirs de police du Maire**
- 3) Il **existe** la **responsabilité civile et pénale** découlant de l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes à ski
- 4) Le devoir d'assurer la sécurité des pistes est une **obligation accessoire inhérente au contrat de transport**¹¹
- 5) Les Directives de la SKUS ont la même **autorité juridique** que les 10 Règles de conduite FIS, rédaction 1990¹²

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 acci-

¹¹ Principe de la responsabilité contractuelle de l'exploitant, c'est-à-dire des entreprises de remontées mécaniques qui aménagent des pistes de ski (Arrêt du Tribunal Fédéral Suisse, ci-après **ATF**, 113 (1987) II 246 = Journal des Tribunaux, ci-après **JT**, 1988 I 3; ATF 121(1995) III 358 = JT 1996 I 66), vide **chiffre 9** de l'exposé.

¹² ATF 117 (1991) IV 417 consid. 5b)

dents. **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 reconnues¹³.

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

- **Règles de conduite du skieur de descente FIS**, rédaction 1990¹⁴
- **Directives de la Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes à ski (SKUS)**¹⁵
 - **Directives pour le comportement des skieurs et snowboarders**
 - **Directives pour l'aménagement et l'entretien des descentes à ski**
- **Directives de l'ASC/RMS pour les descentes à ski**¹⁶

Dans le **domaine spécifique des accidents d'avalanches**¹⁷, les juges se réfèrent aux règles de comportement qui peuvent être déduites du

- **Bulletin des avalanches**¹⁸, *en relation* avec le **Guide d'interprétation de l'Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches**, aujourd'hui édition 1994^{19 20}.

La Cour de cassation pénale du TF dit dans son arrêt rendu le 16 janvier 1992²¹ :

„Les règles de comportement qui peuvent être déduites du Bulletin des avalanches, en relation avec le guide d'interprétation de l'Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches, doivent être considérées comme le critère pour déterminer la prudence dont un guide de montagne doit faire preuve dans le cadre d'une excursion à skis.“

¹³ ATF 122 (1996) IV 20

¹⁴ ATF 122 (1996) IV 20, 118 (1992) IV 133 consid. 3a, 106 (1980) IV 352

¹⁵ ATF 121 (1995) III 361, 118 (1992) IV 133 consid. 3a, 117 (1991) IV 417 consid. 5b, 115 (1989) IV 192/3, vide **chiffre 5** de l'exposé; site internet : www.skus.ch.

¹⁶ **ATF 122 (1996) IV 195, 121 (1995) III 361, vide chiffre 4** de l'exposé.

¹⁷ Heinz Walter Mathys, La responsabilité civile et pénale en matière d'accidents d'avalanches, in: Ammann, W.J. (éd.), 1998: Avalanches et aspects juridiques. Exposés des conférences des 10 et 11 juin 1996 à Sion. Schnee- und Lawinenforum 2, p. 19 ss.

¹⁸ Le bulletin national apparaît quotidiennement à 17 heures, les traductions françaises et italiennes aux environs de 19 heures; vide **Internet**: <http://www.slf.ch/slf.html>; **E-Mail**: lwp@slf.ch.

¹⁹ ATF 118 (1992) IV 133 consid. 3a = JT 1994 IV 128

²⁰ Communication no 50 de l'ENA. Le guide traite également de l'Echelle européenne de danger d'avalanches adoptée en avril 1993 à Wildbad Kreuth (Bavière) et modifiée en mai 1994.

²¹ ATF 118 (1992) IV 130 (affaire J., Mot San Lorenzo, Val S-charl).

Le droit suisse de la responsabilité civile et pénale découlant de l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes à ski est caractérisé par **deux institutions** :

Le Groupe de travail de l'ASC/RMS chargé de l'étude des problèmes juridiques relatifs aux pistes de ski

et

**la SKUS,
Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes à ski.**

4. Le Groupe de travail de l'ASC/RMS et ses directives

Le 9 avril 1973, le Comité de l'ASC²² a décidé de constituer un groupe de travail chargé d'étudier les problèmes juridiques en relation avec la pratique du ski et qui sont d'une grande importance pour la responsabilité civile et pénale des membres.

Pourquoi cette décision?

Tout d'abord deux jugements pénaux (*les affaires de Flims*²³ et *du Titlis*²⁴) rendus dans les années 1967 et 1969 avaient attiré sérieusement l'attention de l'Association suisse des entreprises de transport à câbles.

Par ailleurs, deux postulats déposés dans le Conseil National et le Conseil des Etats tendant à astreindre, **par dispositions légales spéciales**, les entreprises de transport, en particulier les chemins de fer de sport, et éventuellement d'autres organisations encore, à aménager et entretenir les pistes de ski, de même qu'un service de sécurité et de sauvetage.

Le Groupe de travail, présidé par Me Werner Jöhr²⁵, était composé de **9 membres**. Les praticiens avaient leur place à côté d'éminents professeurs de droit privé et droit pénal, avocats et magistrats de l'ordre judiciaire. Faisait notamment partie du Grou-

²² Alors sous la présidence de Hubert Bumann (Saas Fee), président d'honneur de l'ASC depuis 1980.

²³ Revue suisse de jurisprudence (SJZ/RSJ) 1968 p. 118

²⁴ Revue suisse des assurances sociales (SZS/RSAS) 14 (1970) p. 123 et ss (extraits du jugement cités par Pfyffer)

²⁵ Alors vice-président de l'ASC et directeur des transports publics de la Ville de Berne et du funiculaire du Gurten.

pe de travail un des pionniers du droit du ski et d'alpinisme²⁶, feu Juge fédéral *Karl Danegger*, membre du Comité juridique de la FIS²⁷, créé en juin 1965 lors du Congrès de Mamaia. Karl Danegger fut nommé membre d'honneur de la FIS en 1973.

Dans l'accomplissement de sa tâche, le Groupe de travail se fondait dès 1974 - *et se fonde toujours!* - sur des **expériences** réunies dans la pratique et sur la **jurisprudence** du TF et des autorités cantonales relative à l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes à ski. Vu l'importance économique du tourisme d'hiver et la mobilité de la clientèle des stations, le Groupe de travail analyse également la **doctrine et la jurisprudence** des autres pays de l'arc alpin.

Le Groupe de travail publiait ses **conclusions** sous forme d'un **rapport complet** ainsi que d'un **résumé** destiné aux chefs de services des pistes et de sauvetage **en 1976**. Le rapport et le résumé ont été publiés en **allemand** et en **français**. Le 7 février 1977, quarante ans après la conférence du pionnier Danegger, j'ai eu l'honneur d'exposer les conclusions du Groupe de travail à la Société des juristes bernois²⁸.

Les travaux du Groupe de travail de l'ASC/RMS chargé de l'étude des problèmes juridiques relatifs aux pistes de ski sont connus de tous les professionnels du ski et de la montagne; **il en est de même** des magistrats de l'ordre judiciaire (représentants du Ministère public, juges d'instruction et juges de fond). Il s'agit de :

L'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes à ski. Directives avec explications,
ci-après : Directives de l'ASC pour les descentes à ski.

Aujourd'hui, la **quatrième édition**, entièrement révisée en 1995, est l'édition de référence.

Les **Directives de l'ASC pour les descentes à ski** sont destinées aux **chefs de services des pistes et de sauvetage**. Elles servent aux responsables de **cahier des charges détaillé**.

²⁶ Dr. Karl Danegger, Einige Rechtsfragen des Skifahrens, Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins (ZBJV/RJB) 73 (1937) 97 ss (Conférence donnée le 18 janvier 1937 à la Société des juristes bernois).

²⁷ Aujourd'hui : Comité Juridique et de Sécurité / Legal and Safety Committee

²⁸ Heinz Walter Mathys, Rechtliche Probleme des Skifahrens, Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins (ZBJV/RJB) 113 (1977) 417 - 458.

L'ASC s'était efforcée de créer sa propre conception de la responsabilité. Les membres de l'ASC étant prêts à accueillir les Directives et à les respecter comme des prescriptions contraignantes, ce but a été atteint.

La **formation échelonnée et continue**²⁹ des responsables des services des pistes et de sauvetage a joué un rôle important voire déterminant pour l'**acceptation** des Directives. Me Hans-Kaspar Stiffler³⁰, avocat à Zurich, membre, depuis 1973, du Comité Juridique et de Sécurité de la FIS et, depuis 1974, de la SKUS ainsi que du Groupe de travail de l'ASC³¹, et moi-même, fonctionnent régulièrement en qualité de conférenciers dans les Cours centraux et de répétition de l'ASC.

Il en va de même des *structures* mises en place par l'ASC/RMS :

- **Commission de formation service de pistes et de sauvetage**
- **Commission d'examen de l'examen professionnel imposé sur le plan fédéral du service de pistes et de sauvetage**
- **Commission pour l'homologation des pistes et des services de pistes et de sauvetage**
- **Commission de minage**

Vu l'évolution constante du matériel des sports de neige et du marché des sports de glisse (ski traditionnel et carving - easy, allround, extreme and fun -, snowboard, monoski, big foot, skwal, snowrunner), le Groupe de travail de l'ASC a élaboré

en 1997 des **recommandations concernant les half pipes et fun parcs pour snowboarders** et

en 1998 des **recommandations concernant les pistes de luge.**

Le Groupe de travail traite de la mission qui lui est confiée par l'ASC depuis 25 ans en première ligne sous l'angle de la **prévention des accidents**. Il a défini, *avec autorité et compétence, en fait et en droit*, les **mesures** qu'un conseiller juridique consciencieux doit recommander afin d'exclure selon toute prévisibilité humaine une responsabilité civile ou pénale si les directives sont suivies. Ce but a été atteint.

²⁹ Vide note 2.

³⁰ Schweizerisches Skirecht, 2ème édition 1991, Habegger-Verlag, CH -4552 Derendingen

³¹ Il en assume la présidence depuis 1990.

5. La SKUS, ses 6 Règles spécifiques pour snowboarders et ses Directives pour l'aménagement et l'entretien des descentes à ski ainsi que pour le comportement des skieurs et snowboarders

La Commission suisse pour la prévention des accidents sur les descentes à ski a été créé **en 1960**. J'ai l'honneur de la présider depuis sa restructuration du 15 novembre 1989.

L'objectif de la SKUS est de garantir la sécurité et prévenir les accidents.

Au mois de mars 1990, la SKUS a publié par *bulletin de presse* (en allemand, français et italien) les

Directives pour la pratique du surf des neiges.

La SKUS a précisé d'entrée que les **10 Règles de conduite du skieur de descente FIS** s'appliquent également à la pratique du surf des neiges³².

L'Association suisse de snowboard (SSBA) et l'Association suisse pour l'enseignement du snowboard (SSBS) reconnaissent la validité des règles de conduite FIS pour les snowboarders.

Les **6 règles spécifiques SKUS**, édictées *en accord* avec les associations des snowboarders, doivent encore être plus spécialement observées par les snowboarders³³.

Aujourd'hui, les 6 règles spécifiques SKUS font **partie intégrante** des Directives pour le comportement des skieurs et snowboarders et sont **annexées** aux Directives pour l'aménagement et l'entretien des descentes à ski.

Au sujet du snowboard, j'ajoute que le TF, dans un arrêt non publié rendu le 10 mai 1989, a dit que la pratique du snowboard est un sport apparenté à la pratique du ski (même terrain, même infrastructure d'installations mécaniques).

Les 6 Règles spécifiques SKUS pour snowboarders ont la teneur suivante :

³² Pour le droit allemand, vide: Gerhard Dambeck, *Piste und Recht*, 3ème édition, Ostfildern 1996, p. 211 ss, n. 251 ss.

³³ Vide Directives de l'ASC pour les descentes à ski, N. 15.

- **Le pied avant doit être fixé à la planche au moyen d'une lanière de sécurité.**
- **Avant de changer de direction, notamment avant des virages backside : regarder en arrière, observer l'espace.**
- **S'arrêter au bord de la piste;**
ne pas s'asseoir, ni s'allonger sur les pistes.
- **Le snowboard déchaussé doit être retourné, les fixations dans la neige.**
- **En raison du danger que créent les crevasses, il est interdit de déchausser le snowboard sur les glaciers.**
- **Aux téléskis et téléésièges, le pied arrière doit être détaché de la fixation.**

Depuis **septembre 1990** la **SKUS** a publié les

- **Directives pour l'aménagement et l'entretien des descentes à ski**
(en français et allemand), et les
- **Directives pour le comportement des skieurs et snowboarders**
(en allemand, français, italien, anglais).

Les éditions de **1995**, approuvées et recommandées respectivement en septembre 1995 et en novembre 1994, sont les **éditions de référence**.

L'autorité formelle et matérielle de la SKUS, reconnue par la jurisprudence cantonale et fédérale dans le domaine de la sécurité des sports de neige, est garantie par sa composition :

Les **consommateurs** (FSS³⁴, AESS³⁵, IASS³⁶, SSBA³⁷, SSBS³⁸) et les **installations mécaniques** (RMS,UTP³⁹),
par leurs fédérations ou associations,

sont aussi bien représentés que

les **autorités de surveillance** (OFT⁴⁰, CITT⁴¹),

³⁴ Fédération suisse de ski

³⁵ Association des écoles suisses de ski

³⁶ Interassociation suisse pour le ski

³⁷ Association suisse de snowboard

³⁸ Association suisse pour l'enseignement du snowboard

³⁹ Union des transports publics

le **Bureau suisse de prévention des accidents** bpa,
 l'**Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches Weissfluhjoch-Davos** (ENA) et
 l'**Ecole fédérale de sport de Macolin** (EFSM).

Les Directives de la SKUS ont la même autorité juridique que les 10 Règles de conduite FIS⁴².

La **table des matières** des **Directives pour l'aménagement et l'entretien des descentes à ski** est la suivante :

- I. But des directives et responsabilité personnelle de l'usager des descentes à ski
- II. Répartition des descentes à ski
- III. Aménagement des descentes à ski
- IV. Ouverture des descentes à ski
- V. Balisage des descentes à ski
- VI. Bord de la piste
- VII. Mesures de protection contre les obstacles artificiels ou naturels
- VIII. Utilisation des engins de damage
- IX. Mesures en cas de danger d'avalanches
- X. Mesures de protection contre le danger de chute
- XI. Vélideltistes et parapentistes
- XII. Service de pistes et de sauvetage
- XIII. Etat du balisage et de la signalisation
 - Balisage des pistes et des itinéraires à ski
 - Signaux de danger
 - Signaux de mise en garde
 - Signaux de barrage
 - Signaux d'indication
 - Zones de protection forêt / gibier
 - Tableau d'orientation
- XIV. Dimensions minimales des signaux et des tableaux

Les **annexes** sont :

⁴⁰ Office fédéral des transports

⁴¹ Concordat intercantonal sur les téléphériques et skilifts

⁴² ATF 117 (1991) IV 417 consid. 5b

- Règles de conduite du skieur de descente FIS (rédaction 1990)
- Règles de la SKUS pour les snowboarders

Les **Directives pour le comportement des skieurs et snowboarders** traitent de :

- **Conseils généraux**, rappelant notamment le *principe* que *chacun skie à ses propres risques et périls* et la *précision* que ces directives sont valables pour tous les usagers des descentes à ski
- **Règles de conduite FIS**, avec la *précision* que ces règles, selon la jurisprudence, ont force de loi et s'appliquent également à la pratique du snowboard
- **Règles spécifiques SKUS à observer par les snowboarders**
- **Comportement vis-à-vis des engins de damage**
- **Les descentes à ski balisées**, avec des *précisions* au sujet du barrage en cas de danger d'avalanches et la signalisation des dangers locaux
- **Le domaine skiable non contrôlé**
- **Le hors piste**, avec le *rappel* du *principe général* : „Dans le doute, mieux vaut s'abstenir!“
- **Zones de protection forêt / gibier**, avec *l'avertissement* qu'en cas de non respect des zones de protection le titre de transport peut être retiré
- **Assistance en cas d'accident**

6. Les 10 Règles de conduite du skieur de descente FIS

La FIS a exprimé en 1967 en 10 règles de conduite les **devoirs d'attention et de prudence** incombant au skieur. Il faut nettement *distinguer* les Règles FIS du Règlement international des compétitions de ski (RIS)⁴³.

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.

Le Comité Juridique et de Sécurité lui-même *commente*⁴⁴ la nouvelle rédaction 1990 dans son ensemble de la façon suivante :

⁴³ Actuellement édition 1996.

⁴⁴ Le commentaire, également approuvé au Congrès FIS de Montreux, représente une interprétation authentique des Règles FIS.

„Le ski, comme tout sport, comporte des risques.

Les règles FIS constituent le cliché idéal du comportement de skieur diligent, prudent et conscient. Elles ont pour but d'éviter des accidents sur les pistes de ski.

Les règles FIS s'appliquent à tous les skieurs qui doivent les connaître et les respecter.

Celui qui provoque un accident en infraction des règles peut être civilement ou pénalement responsable.“

La **révision de 1990**, approuvée par le Congrès FIS à Montreux, stipule dans la **règle n° 2** notamment le **principe** :

TOUT SKIEUR DOIT SKIER A VUE / A SKIER MUST SKI IN CONTROL

C'est à juste titre que la **règle n° 2** a été appelée „**règle d'or**“ du ski⁴⁵.

Le *commentaire* du Comité est le suivant :

„Les collisions sont souvent la conséquence d'une vitesse excessive, d'un comportement incontrôlé ou d'une observation insuffisante de la circulation sur la piste. Le skieur doit pouvoir s'arrêter, virer ou évoluer à la limite de sa visibilité.

Il doit aller lentement dans les zones encombrées et notamment au sommet, au bas de pistes et aux abords des remontées mécanique.“

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 dit⁴⁶ :

„.... 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

⁴⁵ Gerhard Dambeck, Piste und Recht, 3ème édition, Ostfildern 1996, p. 86, n. 82: „Die FIS-Regel 2 ist die 'goldene Regel' des Skisports“.

⁴⁶ ATF 122 (1996) IV 21 consid. 2b bb

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 dit⁴⁷ :

„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 (...).“

Qu’on se le dise :

La liberté de la montagne, prêchée et louée pendant des décennies, n'existe plus!

Qu’on se rappelle :

La liberté individuelle de l'un est délimitée par la liberté de l'autre!

Dans le cadre de la **délimitation des responsabilités** entre usagers et exploitants, il importe de relever la **règle n° 8**, selon laquelle les usagers des descentes à ski 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 dit⁴⁸ :

⁴⁷ ATF 122 (1996) IV 24 consid. 2c bb

„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 inhabituelle dans le massif alpin, les dangers 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 ne surprend pas que l'Ordonnance sur le transport public⁴⁹ 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.“*

⁴⁸ ATF 91 (1965) IV 117 consid. 4 = JT 1965 134 s, texte original allemand, traduction JT.

⁴⁹ OTP du 5 novembre 1986, Recueil systématique (RS) 742.401.

7. Les descentes à ski et le domaine skiable non contrôlé

La SKUS et le Groupe de travail de l'ASC se sont efforcés 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 à ski balisées

(pistes, itinéraires à ski et chemins skiabiles).

La SKUS dit que ses Directives pour l'aménagement et l'entretien des descentes à ski⁵⁰

„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 reste du domaine skiable, **le domaine skiable non contrôlé, y compris les „pistes“ sauvages et les variantes.**

La SKUS⁵¹ dit clairement :

„Les usagers évoluent à leurs propres risques et périls sur le terrain en dehors des descentes à ski aménagées selon les présentes directives.“

Les **notions**⁵² de piste, itinéraire à ski, chemin skiable et domaine skiable non contrôlé (y compris les „pistes“ sauvages et les variantes) ont été élaborées par le Groupe de travail de l'ASC. Elles ont été reprises et approuvées par la SKUS⁵³.

⁵⁰ Ch. 1

⁵¹ Directives pour l'aménagement et l'entretien des descentes à ski, ch. 2.

⁵² Directives de l'ASC pour les descentes à ski, NN 5 - 10, vide: Tableau des diverses manières de pratiquer le ski, idem N. 11; **Annexes 1 et 2.**

⁵³ Directives pour l'aménagement et l'entretien des descentes à ski, ch. 4 - 6.

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

DESCENTES BALISEES = PROTECTION = RESPONSABILITE CONTRACTUELLE DE L'ENTREPRISE

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

Dans ses **conseils généraux** adressés aux skieurs et snowboarders, la SKUS⁵⁴ dit :

- **Empruntez les descentes à ski balisées.**
Celles-ci sont protégées des dangers inhérents à la montagne.
- **Le terrain en dehors des descentes à ski balisées n'est pas protégé.**

Les pistes de ski et les itinéraires présentent **deux caractéristiques communes** :

- le **balisage**⁵⁵ et
- la **protection contre les dangers de la montagne**⁵⁶
(danger d'avalanches et de glissement de plaques de neige et danger de chute)

La **différence** entre les pistes de ski et les itinéraires à ski consiste en ce que les **PISTES** sont

- **aménagées**⁵⁷ lorsqu'il n'y a pas encore de neige
- **damées (préparées)**⁵⁸ avant d'être ouvertes aux usagers pour la première fois ainsi qu'après chaque chute de neige importante

⁵⁴ Directives pour le comportement des skieurs et snowboarders, p. 2.

⁵⁵ Directives de l'ASC pour les descentes à ski, NN 23 - 50; Directives de la SKUS, ch. 12 - 18.

⁵⁶ Directives de l'ASC pour les descentes à ski, NN 104 - 135; Directives SKUS, ch. 29 et 32 - 34.

⁵⁷ Directives de l'ASC pour les descentes à ski, NN 51 - 54

⁵⁸ Directives de l'ASC pour les descentes à ski, NN 55 - 58

- **entretenu**⁵⁹ pendant toute la saison **et**
- **contrôlées**⁶⁰ pendant les heures d'ouverture ainsi que le soir après cessation de l'exploitation.

Les ITINÉRAIRES À SKI sont des descentes dont l'entretien est limité.

8. L'étendue de l'obligation d'assurer la sécurité

La SKUS⁶¹ et le Groupe de travail⁶² disent clairement qu'en matière de responsabilité découlant de l'obligation d'assurer la sécurité sur les descentes à ski balisées, il faut partir du principe de la **responsabilité personnelle des usagers des descentes à ski**.

Et la SKUS⁶³ et le Groupe de travail⁶⁴ renvoient les usagers des descentes aux **10 règles de conduite du skieur de descente FIS** ainsi qu'aux **6 règles spécifiques SKUS pour snowboarders**.

L'étendue de l'obligation d'assurer la sécurité est *dominée* par le **principe de la confiance (Vertrauensgrundsatz)**⁶⁵ d'une part et de la **notion de 'piège'** d'autre part :

*„Pour éviter d'être responsables, les entreprises de transport doivent écarter les dangers avec lesquels l'utilisateur n'a pas à compter lorsqu'il emprunte une descente à ski balisée. Il s'agit en particulier des dangers que, même en faisant preuve d'une attention suffisante, l'utilisateur de la descente à ski ne peut pas apercevoir et qui constituent pour lui de véritables **pièges**“^{66,67}.*

⁵⁹ Directives de l'ASC pour les descentes à ski, NN 63 - 69

⁶⁰ Directives de l'ASC pour les descentes à ski, NN 59 - 62, 153/4 et 157 ss

⁶¹ Directives pour l'aménagement et l'entretien, ch. 1

⁶² Directives de l'ASC pour les descentes à ski, N. 13.

⁶³ Directives pour l'aménagement et l'entretien, ch. 3.

⁶⁴ Directives de l'ASC pour les descentes à ski, NN 14 et 15

⁶⁵ Idem pour le droit allemand, vide: Gerhard Dambeck, Piste und Recht, précité, p. 182s, n. 215 - 217. La doctrine autrichienne a créé la notion de 'Pistenvertrauen'.

⁶⁶ Directives de l'ASC pour les descentes à ski, N. 16.

⁶⁷ Vide également Directives de la SKUS pour l'aménagement et l'entretien, ch. 1, 22 („Tous les obstacles sur les pistes que les usagers ne peuvent apercevoir en faisant preuve de l'attention requise par les circonstances sont enlevés ou signalés, lorsqu'ils ne peuvent être enlevés“) et 24 („Les signaux ne sont apposés qu'aux endroits où un danger n'est pas décelable à temps. ...“)

L'obligation d'assurer la sécurité est **limité dans le temps**.

La SKUS dit^{68 69}:

„Pour autant qu'elles ne doivent pas être expressément fermées (par ex. à cause d'un danger d'avalanches), les heures d'ouverture des descentes à ski correspondent à celles des remontées mécaniques.

En dehors de ces heures d'ouverture, l'entreprise responsable de la sécurité doit entretenir les descentes à ski et surtout, les damer. Les descentes à ski sont alors fermées.“

Les Directives de l'ASC pour les descentes à ski⁷⁰ et les Directives de la SKUS pour l'aménagement et l'entretien⁷¹ définissent, **d'une manière générale**, l'obligation d'assurer la sécurité pour

- **les descentes à ski balisées**

(pistes de ski, itinéraires à ski et chemins skiabiles)

- **le bord de la piste**

(en faisant appel aux notions de '**piège**' et de '**dangers particuliers**'

- **l'élargissement de la piste**

(*extension* dans une mesure correspondante)

- **le secteur immédiatement contigu à la piste**

(en faisant appel aux notions de '**pièges ou d'autres sources particulières de danger**' et

en **précisant** qu'il ne peut s'agir tout au plus que d'une zone étroitement limitée d'environ la largeur d'un virage court - *en gros deux mètres* - ainsi qu'il n'est pas nécessaire de créer de véritables espaces pour les chutes)

- **les itinéraires à ski**

(aucune extension)

⁶⁸ Directives pour l'aménagement et l'entretien, IV (Ouverture des descentes à ski), ch. 11.

⁶⁹ Cf. Directives de l'ASC pour les descentes à ski, N. 17.

⁷⁰ NN 18 - 22; **Annexe 3**.

⁷¹ Vide notamment VI (Bord de la piste), ch. 19 - 21.

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

Le devoir d'assurer la sécurité des pistes est une **obligation accessoire inhérente au contrat de transport**⁷².

Le Groupe de travail de l'ASC s'était prononcé déjà dans son rapport complet publié en 1976 pour l'affirmation de la responsabilité contractuelle⁷³.

Dans l'arrêt rendu le 3 octobre 1995, la 1ère chambre civile du TF dit⁷⁴ :

„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 pan-neaux 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,

⁷² ATF 113 (1987) II 246 = JT 1988 I 3; 121 (1995) III 358 = JT 1996 I 66

⁷³ Vide: Heinz Walter Mathys, Rechtliche Probleme des Skifahrens, ZBJV/RJB 113 (1977) 435 s.

⁷⁴ ATF 121 (1995) III 358 = JT 1996 I 66, consid. 4a (texte original allemand, traduction JT).

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 (...).“

L'arrêt de principe a été rendu le 28 avril 1987 par la 1ère Cour civile du TF⁷⁵.

La responsabilité contractuelle n'entraîne en aucune manière des exigences plus sévères en ce qui concerne le balisage et la sécurité des pistes et des itinéraires à ski eu égard aux dangers de la montagne d'une part, et quant à l'aménagement, le damage, l'entretien et le contrôle des pistes, d'autre part.

Les **différences** résident exclusivement dans la **répartition du fardeau de la preuve et** dans la **prescription**.

En cas de *responsabilité délictuelle* le lésé doit, en application de l'art. 41 CO⁷⁶, prouver la faute du responsable de la sécurité, tandis qu'en cas de *responsabilité contractuelle*, il incombe au responsable de la sécurité auquel on reproche de n'avoir pas exécuté le contrat ou de l'avoir exécuté qu'imparfaitement de prouver qu'aucune faute ne lui est imputable (art. 97 CO).

En cas de responsabilité contractuelle, le skieur lésé a donc simplement à alléguer que le dommage est une conséquence de l'état de la descente à ski balisée. La faute du responsable de la sécurité est présumée.

Dans l'arrêt de principe, la Cour dit⁷⁷ :

„Quant à la sécurité des pistes, la responsabilité ex contractu n'est pas plus lourde que la responsabilité ex delicto. Une convention excluant la responsabilité ne serait donc d'aucun profit pour le téléphérique (si tant est que la convention soit en principe admissible, s'agissant d'une entreprise concessionnée: art. 100 al. 2 et 101 al.3 CO). La défenderesse prétend aussi - mais à tort - qu'en vertu de l'art. 97 CO, elle répondrait pratiquement de tous les accidents de ski. Il serait difficile ou impossible,

⁷⁵ ATF 113 (1987) II 246 = JT 1988 I 3)

⁷⁶ Code des obligations du 30 mars 1911, RS 220.

⁷⁷ ATF 113 (1987) II 250 s = JT 1988 I 6 s consid. 7, traduction JT.

dit-elle, de prouver une faute concomitante de la victime. De même, elle ne pourrait prouver après coup, dix ans plus tard peut-être, que la piste était en bon état à l'endroit de l'accident, le jour de l'accident. Or, en vertu de l'art. 97 CO, il incombe au lésé de prouver la violation du contrat (le mauvais état de la piste) et le lien de causalité avec le dommage. Le lésé est seulement dispensé de faire la preuve de la faute exigée par l'art. 41 CO. La faute contractuelle est présumée; il incombe au débiteur de se disculper. L'entreprise de téléphérique peut s'accomoder de cette réglementation. En règle générale, elle dirige le service de sauvetage. Elle est bien placée pour veiller à la conservation des moyens de preuve."

10. Perspectives

En faisant allusion au slogan 'FUN AND ADVENTURE', qui s'associe bien avec 'NO RISK BUT FUN', il a d'entrée été dit que les sports de neige ne se limitent plus à la pratique du ski et du snowboard. Tempora mutantur ..., les temps changent!

Je ne cache pas qu'en Suisse comme ailleurs certains responsables locaux voire régionaux du tourisme basent leurs campagnes de promotion et leurs efforts de vente, avec images sensationnelles à l'appui, sur le slogan 'FREERIDE AND FUN'.

Il va de soi qu'une publicité avec des skieurs et snowboarders qui sautent des rochers et des crevasses et s'éclatent dans la poudreuse de pentes raides s'oriente plutôt à la poussée d'adrénaline voire au slogan 'NO RISK NO FUN' qu'à la sécurité des sports de neige. Certains spots publicitaires se moquent même de la sécurité! Ceci est complètement inacceptable et intolérable.

Gare aux vendeurs d'illusions et, en même temps, aux responsables de la sécurité des entreprises de remontées mécaniques!

En vertu du principe de la confiance, il y a une relation entre la volonté commerciale, la sécurité et la responsabilité.

Le grand nombre des victimes d'accidents survenant sur les pistes de ski, à la suite soit du comportement irresponsable d'un autre usager, soit de leur propre témérité, préoccupe, aussi en Suisse, le monde politique. Une interpellation⁷⁸

„Pistes de ski suisses. Accidents entraînant la mort ou des blessures graves“, déposée le 20 mars 1998 au Conseil national, en est la preuve.

Dans sa réponse du 1er juillet 1998, le Conseil fédéral renvoie au Code des obligations⁷⁹ et Code pénal⁸⁰ ainsi qu'à d'autres textes légaux de droit public (concernant la circulation publique).

Après avoir rappelé les Règles de conduite du skieur de descente FIS, les Directives de la SKUS ainsi que les Directives de l'ASC pour les descentes à ski, le Conseil fédéral est d'avis qu'une nouvelle législation ou une législation additionnelle dans le domaine du ski et du snowboard, voire l'introduction d'éléments constitutifs particuliers d'une infraction, ne s'imposent pas. Les instruments de droit existants suffisent pour autant qu'ils soient systématiquement appliqués.

Le président de la SKUS partage entièrement l'avis du Conseil fédéral.

Annexes

- 1: Les descentes à ski**
- 2: Tableau des diverses manières de pratiquer le ski**
- 3: L'étendue de l'obligation d'assurer la sécurité**

⁷⁸ 98.3148

⁷⁹ Art. 41 et 97 précités sous chiffre 9 de l'exposé et art. 58 (responsabilité causale du propriétaire de l'ouvrage)

⁸⁰ Code pénal suisse du 21 décembre 1937 (RS 311.0); art. 125 (Lésions corporelles, simples ou graves, par négligence), art. 117 (Homicide par négligence), art. 128 (Omission de prêter secours) et art. 237 (Entraver la circulation publique, intentionnellement ou par négligence).