

Sports d'hiver

7,5 millions de pratiquants, 140 000 blessés par an

L'analyse systémique pour refuser l'évidence

par **Bastien Soulé**

Quoi de plus agréable qu'une station de sports d'hiver, en période froide ? Mais, les dangers sont présents. Les chiffres que nous rapporte Bastien Soulé, dans sa belle étude sur les dangers dans les stations de sports d'hiver, en portent le témoignage : près de 2 % des pratiquants sont victimes annuellement d'un accident, ce qui les porte à 140 000. Mais, quoi de plus « normal » qu'un accident en station de sports d'hiver ? Les meilleures explications sont prêtes et données sans délais. L'inadaptation des pratiquants, leur manque de capacités physiques, la maladresse, l'inattention, l'imprudance, la dureté des éléments physiques, la montagne, le froid, la glace et... la neige sont invoqués avec les meilleures certitudes. L'explication causale est dès lors toujours simple à venir. Point besoin de recourir à des analyses complexes, longues et coûteuses. L'explication est évidente.

Devons-nous nous moquer, tourner en dérision ce raisonnement ? Ce serait, pensons-nous, être aveugles et sourds. Ce serait admettre et laisser croire qu'il en va différemment lorsque les accidents surviennent en milieu professionnel, dans les systèmes de santé, sur les routes, etc. En est-il réellement autrement, là ? N'est-on pas tenté aussi, dans ces autres milieux, d'aller chercher l'explication la plus évidente, la plus visible, celle qui saute aux yeux ? C'est le couteau qui coupe... D'où la difficulté d'aller rechercher les explications dans le champ de l'organisation. Mais, s'il est cependant vrai que des efforts d'analyse globale ou systémique peuvent être observés dans les entreprises, c'est beaucoup moins vrai en matière de circulation routière et encore moins dans les situations où la liberté est la clé de l'organisation. Nous devons donc accorder la plus grande attention à la démarche de Bastien Soulé qui introduit, dans les champs des systèmes à vocation ludique, les méthodes habituellement pratiquées dans les systèmes à haut niveau de contrainte technique, humaine et organisationnelle.

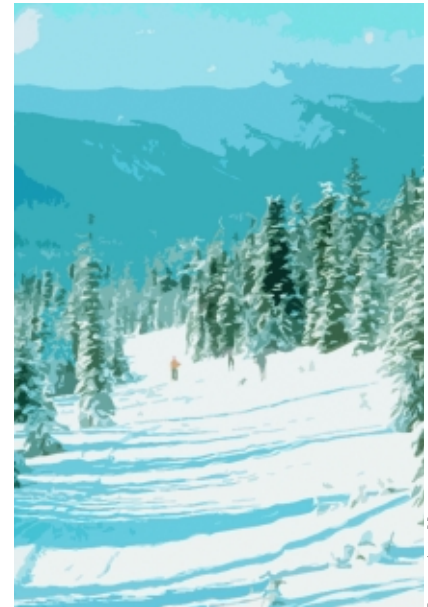
LES STATIONS DE SPORTS D'HIVER génèrent une dynamisation commerciale et socio-économique prépondérante pour de nombreuses régions montagneuses. En effet, l'ensemble des activités relatives aux sports d'hiver produisent un chiffre d'affaires de près de 15 milliards d'euros (Debarbieux, 1995). Les métiers de la neige regroupent 15 000 travailleurs saisonniers et 3 600 permanents, alors que le secteur élargi des services dans les stations de sports d'hiver françaises regroupe 120 000 emplois (Vles, 1996).

Dans le même temps, ces sites touristiques engendrent également une accidentologie conséquente et stable, subie par leur clientèle et indissociable des aspects positifs énoncés supra. Les stations de sports d'hiver constituent donc à l'évidence des systèmes producteurs et gestionnaires de

risques. Bien que les estimations du phénomène accidentologique décrit se révèlent peu consensuelles (ce qui, au passage, atteste de l'ampleur des enjeux gravitant autour de cette question), les plus fiables et exhaustives mentionnent 140 000 blessés annuels, soit près de 2 % des 7,5 millions de pratiquants recensés sur les domaines skiables (Laporte, 1999). Par ailleurs, le discours convenu des experts, qui désignent invariablement les comportements inadaptés des pratiquants et la toute-puissance de l'environnement naturel pour expliquer l'occurrence d'accidents, semble à mettre en perspective, notamment au regard des avancées réalisées en analyse des risques. Enfin, la demande de sécurité en station touristique étant décrite comme une tendance profonde accompagnant le vieillissement de la

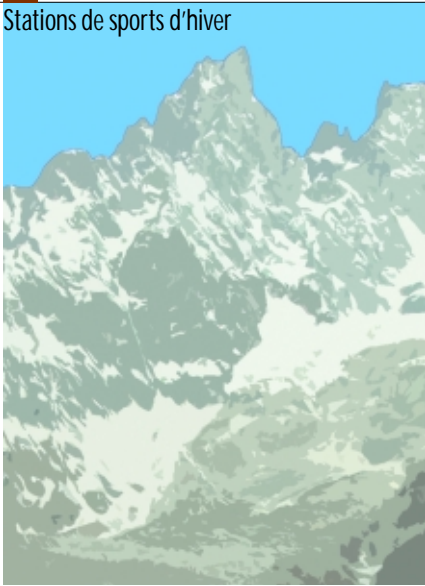
population, la question de l'acceptabilité de ces risques et de la procédure mise en place pour les gérer se pose.

Ces éléments ont justifié la réalisation d'un travail de recherche destiné à clarifier la production de danger et la régulation de la sécurité en station de sports d'hiver. Cet écrit entend restituer quelques résultats marquants de l'étude, tout en les commentant brièvement. >>>



D'après photo DR

Bastien Soulé est maître de conférence à l'Université de Caen Basse-Normandie (CRAPS).



D'après photo H.S.

Les dangers en station de sports d'hiver

Une approche transversale et locale

Deux objectifs ont guidé le projet : primo, évaluer le nombre d'accidents se produisant en station et saisir les raisons de leur occurrence ; secundo, comprendre comment fonctionne concrètement l'organisation chargée de la sécurité en station. La problématique adoptée distingue trois niveaux d'observation.

1 Le risque est d'abord une réalité physique (une chute, une collision, l'avalanche...) que les outils de l'ingénierie de sécurité ont permis de décrire dans le détail.

2 Le risque renvoie ensuite à l'organisation qui le gère. La sociologie des organisations s'impose

alors comme modèle de compréhension pertinent pour modéliser le dispositif de sécurité et identifier les stratégies des intervenants.

3 Au troisième niveau, le risque prend ses distances avec le terrain : il acquiert une teneur socio-politique et se transforme en argument au service de ceux qui remettent en cause un secteur d'activités ou cherchent à conquérir une position.

Cette grille de lecture a servi de fil conducteur lors de la réalisation d'études de cas dans deux stations nettement différenciées*, sous forme d'analyse documentaire et d'entretiens auprès de responsables de la sécurité et d'opérateurs de terrain.

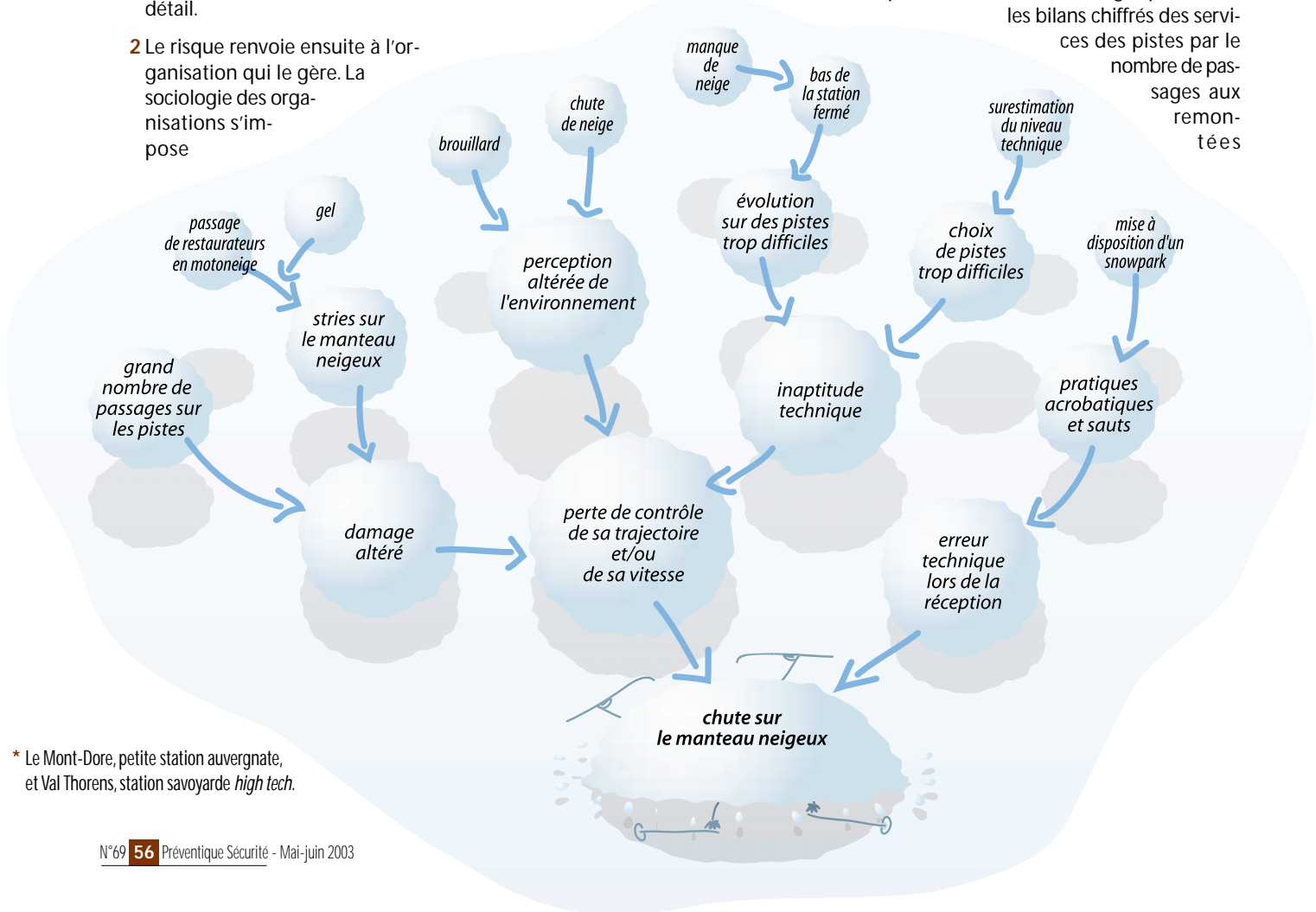
L'analyse des risques sur les domaines skiables

Destiné à permettre la quantification du phénomène accidentel, l'examen des statistiques disponibles sur chaque site a révélé des carences dans l'enregistrement des faits accidentels. Il a donc été procédé à un croisement d'informations redressées (bilans des services des pistes) ou cons-

truites pour l'occasion (activité des cabinets médicaux, des centres hospitaliers...). Les estimations réalisées confirment les conclusions établies à l'échelon national par l'Association des médecins de montagne : en moyenne, seul un blessé sur quatre consultant un médecin en station est intégré aux décomptes officiels et les pathologies relevées chez ces accidentés non assistés sont loin d'être anodines.

Les professionnels interviewés se référant tous aux statistiques des services des pistes, on observe une large minoration du phénomène accidentel. En effet, une majorité de blessés ne sollicitant aucune intervention de secours, ces données relatent l'activité des secouristes et non l'accidentologie réelle. La plupart des interviewés jugeant inutile tout approfondissement de la démarche de dénombrement, il ne semble pas exister de volonté affirmée de connaître finement chaque situation accidentologique. Se référer à des données qui atténuent la dangerosité de la prestation de loisir offerte constitue de plus une garantie de son innocuité. De plus, la plupart des décideurs interrogés pondèrent

les bilans chiffrés des services des pistes par le nombre de passages aux remontées



* Le Mont-Dore, petite station auvergnate, et Val Thorens, station savoyarde high tech.

et leur régulation (suite)

mécaniques. Les ratios obtenus permettent de ne pas évoquer le nombre d'accidents en valeur absolue et de se situer dans la moyenne nationale, calculée de la sorte par le Système National d'Observation de la Sécurité en Montagne, émanation du ministère de la jeunesse et des sports basée à Chamonix.

Il s'est ensuite agi d'expliquer ce qui produit ou est susceptible de produire du danger pour les pratiquants. La Méthode Organisée et Systémique d'Analyse des Risques (Périlhon, 1998), qui part du postulat que, pour être efficace, l'analyse des risques d'une installation doit impliquer tous ses intervenants, a inspiré la démarche empirique. Il a été demandé à chacun d'évoquer les accidents passés et quotidiens, ainsi que d'envisager des scénarios plausibles de danger. Quinze événements concrets ont été mentionnés, des plus fréquents (chute, collision entre usagers...) aux plus rares (avalanche, décrochement de cabine...) en passant par des fréquences intermédiaires (collision contre obstacle naturel, contre un pylône, un engin, chute en crevasse...).

Un premier commentaire peut être fait : si la chute du client constitue de loin l'événement le plus fréquent, tous les éléments physiques présents sur le domaine skiable sont producteurs de danger. L'analyse des événements conduisant à chaque type d'accident conduit à l'idée de scénario de danger (plus de 100, retraçant les éléments et processus physiques constitutifs de danger sur les domaines skiables, ont été identifiés). Cette conception du danger s'inscrit à l'encontre du simplisme de certaines explications. En effet, l'origine des erreurs individuelles qui précèdent directement l'accident (fréquemment décriées) est souvent à rechercher en amont. La construction d'arbres logiques retraçant l'enchaînement des événements conduisant à chaque type d'accident en atteste. Pour exemple, le schéma ci-contre présente une partie de l'arbre menant à l'événement « chute sur le manteau neigeux ».

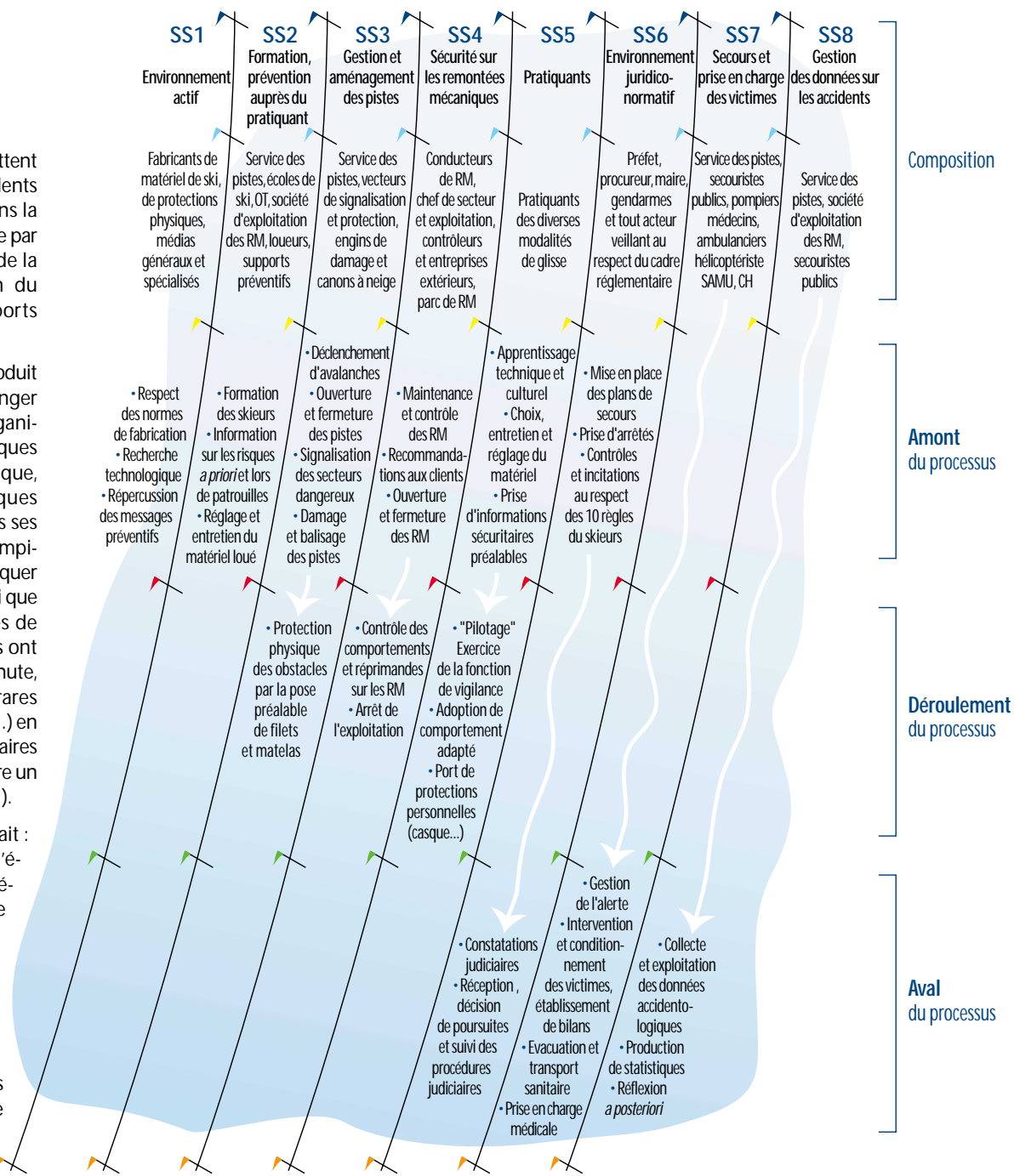
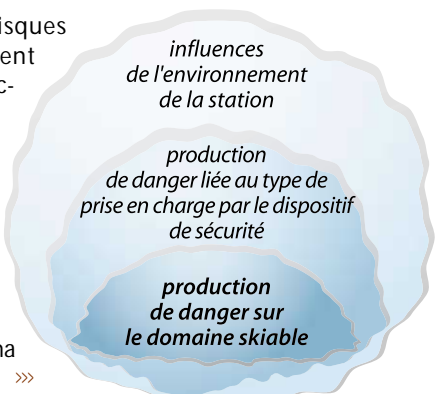
Certains des éléments précurseurs à l'origine d'un accident sont inhérents au mode de prise en charge du danger. La recherche de productivité l'emporte parfois sur la sécurité, quand des secteurs hors-piste, unanimement présentés comme plus dangereux que le reste du domaine skiable, sont

utilisés pour ne pas saturer les pistes balisées tout en continuant à faire tourner les remontées mécaniques à plein régime. Autre exemple : contrairement aux apparences, les « 10 commandements du skieur » ne sont pas le fruit d'une réflexion destinée à faire prendre conscience des dangers et à encourager l'adoption de conduites adaptées. Leur origine est jurisprudentielle : ils servent à déterminer les responsabilités après coup en cas d'accident.

On peut enfin évoquer des influences provenant de l'environnement des stations. Très brièvement, certaines images médiatiques auraient un effet activateur des prises de risque, les fabricants de matériel

inciteraient indirectement à s'éloigner des pistes en créant des engins de glisse dont c'est la vocation instrumentale, etc.

L'analyse des risques révèle finalement l'existence de facteurs de danger de trois natures différentes, qui forment un enchevêtrement complexe de causes pouvant conduire à l'accident (schéma ci-contre).





D'après photo DR

Les dangers en station de sports d'hiver (fin)

Si les comportements des pratiquants produisent incontestablement du danger, le risque en station n'en est pas moins un produit systémique. Il convient donc de passer de l'idée de monocausalité à celle de facteurs de danger. Pourtant, aux yeux des acteurs, l'environnement et a fortiori les conduites des clients constituent le facteur essentiel de l'occurrence d'accidents. Ce constat s'appuie sur l'évidence : dans tous les cas de figure, le client est physiquement présent au moment de l'accident. Mais cette stigmatisation d'éléments sur lesquels les acteurs ont peu de prise permet aussi d'éviter les mises en cause mutuelles des gestionnaires de la sécurité. L'enjeu n'est pas anodin : se diriger vers une offre de sécurité alternative bouleverserait l'organisation de chaque station. Mettre en cause le public permet à l'inverse d'affirmer que

les progrès passent par lui, ce sur quoi chacun s'accorde.

L'étude organisationnelle des dispositifs de sécurité (le risque objet)

Dans un premier temps, il a été procédé à un recensement élargi des parties prenantes de la gestion des risques en station. Ceux qui contribuent à l'offre de sécurité ne sont en effet pas seulement ceux qui sont officiellement identifiés comme tels. Chaque dispositif a ensuite été segmenté en sous-systèmes (S.S.) pouvant être actifs en amont de l'activation du danger (prévention, formation), pendant son déroulement (protection) et/ou une fois l'impact subi par la cible (intervention).

Pour dépasser la déclinaison des « forces en présence », cinq principes d'action présidant aux décisions et à l'action des intervenants des dispositifs ont été identifiés (principes réactif, juridico-normatif, commercial, socio-économique et passionnel).

À titre d'illustration, on peut détailler le principe d'action juridico-normatif. En termes d'aménagement du domaine skiable ou de sécurité sur les remontées, chacun se plie aux normes en vigueur pour per-

mettre l'exploitation de la station et ne pas voir sa propre responsabilité engagée en cas d'accident. Rien de surprenant *a priori*. En poussant à l'action, cette incitation externe engendre d'ailleurs d'évidents effets positifs. Cependant, il arrive que les intervenants cherchent à « ouvrir le parapluie » plutôt qu'à tendre vers l'efficacité de la régulation du danger. Ils sont par exemple conscients de l'impact réduit de l'information préventive délivrée aux pratiquants (en termes de notoriété et d'incidence sur les comportements) mais n'engagent pas pour autant de réflexion sur son renouvellement. La seule présence de ces messages suffit à les rassurer, permettant le cas échéant de se justifier. Plus grave : ce référentiel pousse à signaler le moindre élément dangereux, et le « panneutage » engendré peut s'avérer contre-productif : la profusion d'informations mène à une dilution de son importance, voire à ce que des risques majeurs soient ultérieurement minimisés.

Les principes d'action commercial, socio-économique et passionnel ont pour principal effet de donner un caractère précieux aux interventions de secours. Il y a un intérêt commercial à transporter et prendre en charge des blessés (c'est un marché pour les ambulanciers, hélicoptéristes privés et médecins) ; il y a un intérêt socio-économique pour les secouristes publics (gendarmes et C.R.S.) à « faire du bilan » pour solidifier l'implantation d'une unité ou disposer de ressources supplémentaires ; enfin, il y a un intérêt relevant de l'affectif puisque tous les secouristes (pisteurs, pompiers et secouristes publics) sont des passionnés de montagne et d'opérations de secours. Les conséquences sont diverses : si la logique commerciale, pour ne citer qu'elle, permet de disposer de moyens supérieurs à ceux que le seul secteur public peut mettre en œuvre (cabinets médicaux très bien équipés, disponibilité des véhicules d'ambulance), des déviations d'objectifs apparaissent. Un exemple permet de s'en convaincre : l'entreprise à qui revient le secours hélicoptéré en Savoie traîne parfois des pieds avant d'engager des opérations de recherche en montagne, n'étant pas assurée de localiser le disparu ou de trouver une victime en vie, donc solvable.

L'identification de principes d'action pluriels donne également du sens aux conflits qui prennent forme au sein des dispositifs. Ils sont pour l'essentiel focali-

sés autour de la victime et de l'intervention qui attisent la convoitise des acteurs.

L'instrumentalisation de la thématique sécuritaire (le risque enjeu)

Il a enfin été observé la manière dont la thématique du risque est mobilisée dans des débats qui dépassent paradoxalement les strictes questions de sécurité.

L'intégration, à Val Thorens, des « 10 commandements du skieur » à l'arrêté type de circulation sur les pistes illustre ce dernier niveau de lecture. Une telle disposition rend possible la verbalisation des clients ne respectant pas ces règles, avant même qu'un accident n'ait lieu. Cela ne s'est pourtant jamais produit, l'arrêté ayant en fait une vocation toute autre. « C'était pour qu'on parle de nous, et pour qu'une partie des gens se dise on va aller dans cette station parce que là au moins il y a de la sécurité. Le maire s'occupe de la sécurité, il va nous protéger ». Cette évolution a donc constitué un argument marketing et sa couverture médiatique un outil au service de la notoriété de la station. L'absence d'impact de la démarche en matière de sécurité est du reste soulignée.

Conclusion

La pluralité des échelles d'analyse et des niveaux de lecture semble avoir constitué une option de recherche porteuse pour cerner la complexité de la production de danger et identifier les modes réels de gestion sécuritaire en station. En contrepartie, on peut objecter que cette multipolarité de l'étude contribue à une forme de dispersion de l'effort de recherche.

L'analyse de ce type de risque coproduit par le public (à l'instar de ce qui se passe sur la route) gagnerait en efficacité à impliquer les clients. L'information produite conjointement par des experts et des profanes permet en effet de mêler des faits et savoirs hétérogènes et complémentaires. C'est d'autant plus vrai en station que les seconds ne sont pas des profanes ! Ils participent activement à la régulation de la situation cindynique, et emmagasinent de ce fait un vécu des situations dangereuses et une expérience qui pourraient contribuer à créer de meilleures solutions. <◆