

Thèse en S.T.A.P.S. soutenue par Bastien Soulé le 19/12/2001 à l'Université Paris XI

(co-direction : J.P. Pagès, C. Pociello, J. Corneloup)

**La sécurité des pratiquants de sports d'hiver. Analyse, gestion et acceptabilité sociale
des risques sur les domaines skiables des stations de ski alpin**

Un contexte propice à une lecture sociologique du phénomène

Chaque hiver, un certain nombre d'accidents impliquant des pratiquants d'activités de glisse se produit sur les domaines skiables alpins français. Les descriptions divergentes de l'ampleur de ce phénomène attestent à elles seules de l'importance des enjeux qui gravitent autour de ces risques. De plus, la demande de sécurité en station touristique étant décrite comme une tendance profonde accompagnant le vieillissement de la population, la sécurité peut passer du statut de contrainte à celui d'élément d'une prestation de qualité. Ces éléments ont justifié la réalisation d'un travail de recherche destiné à clarifier la production et la régulation du danger en station de sports d'hiver.

Une approche transversale de la question

Deux objectifs ont guidé ce projet : évaluer l'accidentologie et saisir la structure de la production de danger en station; comprendre le fonctionnement concret des organisations chargées de la sécurité. La problématique adoptée, destinée à n'occulter aucune dimension du phénomène, distingue trois niveaux en interaction.

1. Le risque est d'abord une réalité physique que les outils de l'ingénierie de sécurité permettent de décrire concrètement.
2. Le risque renvoie ensuite à l'organisation qui cherche à le contrarier. La sociologie des organisations s'impose alors comme modèle de compréhension pertinent pour saisir le fonctionnement du dispositif de sécurité, les stratégies des intervenants et les processus décisionnels en vigueur.
3. Au troisième niveau, le risque est coupé du terrain et prend une teneur socio-politique. Il se transforme en argument au service de ceux qui remettent en cause un secteur d'activités ou cherchent à conquérir une position dominante.

Méthode

Deux stations nettement différenciées (Le Mont-Dore et Val Thorens) ont fait l'objet d'une étude de cas. L'approche a été menée par analyse documentaire et entretiens auprès de responsables et opérateurs de terrain. Cette orientation qualitative s'est naturellement imposée : parler du risque revêt une dimension controversée qui doit devenir objet d'étude, d'où l'importance à accorder au discours des intervenants.

Résultats et discussions

L'évaluation quantitative du phénomène accidentel

En raison des carences révélées par un examen critique des statistiques d'accidentologie disponibles sur chaque site, il a été procédé à un croisement d'informations redressées ou construites pour l'occasion. La subjectivité est donc de mise, des données quantitatives et qualitatives ayant été mises à contribution. Les estimations confirment les données de l'Association des Médecins de Montagne : en moyenne, seul un accident sur quatre se produisant au Mont-Dore et à Val Thorens est intégré aux décomptes officiels.

Les 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 considèrent tout approfondissement comme inutile. Il ne semble donc 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. La plupart des décideurs pondèrent de plus les bilans des services des pistes par le nombre de passages aux remontées 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 S.N.O.S.M.

L'analyse des risques

Son objet est d'expliquer ce qui produit ou est susceptible de produire des risques pour les pratiquants. 130 scénarios retraçant les éléments et processus physiques constitutifs de danger sur les domaines skiables ont été identifiés. Ils convergent vers 18 événements concrets, de la chute à l'avalanche en passant par la collision entre usagers... Le simplisme des explications récurrentes relatives à l'occurrence d'accidents est ainsi démontré. L'idée de scénario implique en effet que l'origine des « erreurs individuelles » précédant directement l'accident est parfois à rechercher largement en amont du dit événement.

Certaines lacunes inhérentes au mode de prise en charge par les dispositifs de sécurité peuvent ainsi être évoquées. La recherche de productivité l'emporte parfois sur la sécurité : c'est le cas quand les 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 un enchevêtrement complexe de causes pouvant conduire à l'accident. Si les comportements des pratiquants produisent incontestablement du danger, le risque en station est bel et bien 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 sécuritaires passent par lui, ce sur quoi chacun s'accorde.

Le propos ne consiste pas à minimiser l'indéniable implication des clients dans la production de danger, mais à révéler la manière dont les interviewés cherchent à orienter la description de cette dernière.

Etude organisationnelle des dispositifs de sécurité

Le recensement des parties prenantes de la gestion des risques en station doit être élargi, ceux qui contribuent à l'offre de sécurité n'étant pas seulement ceux qui sont officiellement identifiés comme tels. L'approfondissement concerne également les principes présidant à l'action et aux décisions des intervenants des dispositifs : pour dépasser les aspects formels, cinq principes d'action (réactif, juridico-normatif, commercial, socio-économique et passionnel) ont été identifiés.

A 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 pour permettre 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'efficace 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 cindynogène, et le « panneautage » 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 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 consolider l'implantation d'une unité ou disposer de ressources supplémentaires. Il y a enfin un intérêt à intervenir

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 effets pervers apparaissent. Un exemple permet de s'en convaincre : l'entreprise à qui revient le secours héliporté 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 permet de comprendre ces déviations d'objectifs. Elle donne également du sens aux relations qui animent les dispositifs, notamment aux conflits qui sont pour l'essentiel focalisés autour de la victime et de l'intervention, ces dernières attisant la convoitise des acteurs.

La question des processus décisionnels relatifs à la sécurité est abordée parallèlement à celle de l'acceptabilité des risques en station. Quel que soit le site, lors des commissions de sécurité, la négociation autour des risques est limitée : les pratiquants, jugés peu susceptibles de contribuer à une amélioration, ne sont pas représentés. En l'absence de contre-pouvoir, les questions débattues sont empreintes d'intérêts sectoriels qui renvoient aux cinq principes d'action et ne sont pas toujours congruents avec la recherche d'un niveau optimal de sécurité.

Pour les interviewés, l'acceptabilité des risques est posée *de facto* par le choix laissé à chacun de pratiquer ou non une activité de glisse. Ce qui renvoie à la dichotomie entre risques volontaires et risques subis. Séparation par certains aspects abusive, tant l'analyse des risques a révélé que l'exposition au danger n'est pas tributaire des seuls clients. La légitimité de cette acceptation supposée des risques est donc relativisée, d'autant que le phénomène accidentologique est minoré et que les risques effectifs ne sont pas « affichés ».

L'instrumentalisation de la thématique sécuritaire

En référence au 3^{ème} niveau de la problématique, il a été observé la manière dont la thématique du risque est mobilisée dans des débats qui dépassent les simples enjeux sécuritaires.

A Val Thorens, l'arrêté intégrant les « 10 commandements du skieur » à l'arrêté type de circulation sur les pistes illustre ce dernier niveau de lecture. Cette disposition réglementaire rend possible la verbalisation des clients ne respectant pas ces dix 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.

Pour conclure, 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, identifier les modes réels de gestion sécuritaire en station ainsi que se prononcer sur leur efficacité et leur légitimité. En contrepartie, on peut objecter que cette multipolarité de l'étude contribue à une forme de dispersion de l'effort de recherche.

Bastien Soulé

bastien.soule@ujf-grenoble.fr