

Dispositif sécuritaire et demande sociale dans les stations de sports d'hiver françaises

Corneloup J., Soulé B. (2007), La gestion des risques dans les stations de sports d'hiver françaises : prise en compte de la demande sociale pour la mise en place d'une gouvernance sécuritaire, in Espaces et sociétés, à paraître.

1. Introduction

La gestion des risques s'affirme comme une composante essentielle des activités physiques de nature, d'autant plus quand ces évolutions sportives ont pour cadre un environnement dangereux par essence : le milieu montagnard. C'est le cas des sports d'hiver. Le propos de cet article est de mieux comprendre les phénomènes de régulation du danger dans les stations françaises. Un modèle d'analyse éprouvé par des études de cas et les résultats d'une enquête par questionnaires sur le risque auprès de la clientèle de la station des deux Alpes (France, Isère) sont présentés à cet effet. Cette étude part du constat de la présence de multiples dysfonctionnements que l'on peut observer au sein du dispositif sécuritaire en station. Cette situation pose la question des mécanismes à solliciter pour améliorer la fiabilité de ce dispositif. Notre propos consiste à montrer le rôle et la fonction que peuvent jouer les études sur les cultures du risque et la nécessité de constituer de commissions sécuritaires participatives dans la mise en place d'une régulation politique des organisations locales chargées de la sécurité en station.

2. Les informations disponibles sur l'accidentologie en station de sports d'hiver

La pratique des diverses activités de glisse¹ sur les domaines skiables alpins induit chaque saison un nombre important d'accidents. L'ampleur du phénomène demande à être clarifiée, tout comme les principales dimensions de son impact traumatologique et les raisons conduisant à l'occurrence de ces accidents. Deux sources d'information élaborées à l'échelon national méritent une attention particulière du fait de l'effort méthodologique qui préside à leur genèse.

2.1. Concurrence entre systèmes d'information

¹ Le ski alpin rassemble 84% des clients des stations françaises et le *snowboard* ou surf des neiges 14,6%. Les 1,4% résiduels sont répartis entre le *snowblade* (mini-skis), le *skwal*, le *telemark* ou le monoski (Binet, Laporte et Constans, 1998).

Au sein du Système National d'Observation de la Sécurité en Montagne (S.N.O.S.M.), émanation du Ministère des Sports, il est procédé à un agrégat des sinistres pris en charge chaque hiver par les services des pistes des stations françaises. Ces données permettent un premier cadrage sur le plan national : depuis 1997, la moyenne s'élève à 42000 interventions de secours et 45 décès chaque saison. Les secteurs hors-piste sont le théâtre de plus de la moitié des décès traumatiques recensés. Ces derniers sont généralement consécutifs à des avalanches ou à des chutes sur des secteurs très pentus. Les collisions, bien que rares, ont également un fort impact sur les pratiquants, notamment quand elles impliquent un obstacle fixe. Une donnée surprenante apparaît : 30 à 50% des décès ne sont pas de nature traumatique mais liés à des problèmes cardio-vasculaires. La victimologie du ski pose donc un double problème de sécurité et de santé publiques.

Depuis 1992, l'Association des Médecins de Montagne (A.M.M.) propose une méthode de comptage alternative : l'analyse des statistiques médicales par un réseau de 76 médecins répartis sur 52 stations représentatives de l'offre touristique française. En se basant sur les déclarations des blessés consultant un médecin en station, il apparaît que 70% d'entre eux n'ont pas été préalablement pris en charge par les secouristes de la station (Laporte, 1999). L'extrapolation des chiffres du S.N.O.S.M. à partir de ce taux de non prise en charge permet d'obtenir une estimation de plus de 140000 blessés annuels, bien que les secouristes effectuent trois fois moins d'interventions.

Les statistiques du S.N.O.S.M. et de l'A.M.M. ne sont consensuelles que sur un point : la courbe d'évolution de l'accidentologie est horizontale², ce qui atteste de la stabilité de l'exposition relative des skieurs au danger (2,45 blessés pour 1000 journées-ski). On peut dès lors avancer que l'accident constitue un invariant structurel et homéostatique des sports d'hiver.

2.3. La vision dominante des causes d'accidents

Dans l'optique d'une compréhension des circonstances accidentelles, les informations collectées lors des interventions de secours puis recensées par le S.N.O.S.M. possèdent une utilité certaine. Elles révèlent notamment que les chutes représentent plus de 90% des cas d'interventions de secours, et qu'elles sont le plus souvent localisées sur des pistes peu difficiles. Les faits générateurs des accidents les plus graves sont la pratique en dehors des pistes balisées, les collisions et les avalanches. Ces données permettent également de relativiser certaines croyances : les pistes les plus difficiles ne sont pas les plus accidentogènes ; la proportion de collisions et d'interventions

² Selon l'A.M.M., in Aménagement et Montagne, N° 152.

de secours hors-piste ne croît pas outre mesure ; les surfeurs ne produisent pas de sur-risque de collision ; ils sont proportionnellement autant secourus que les skieurs ; etc.

Cependant, malgré le sérieux de ce recensement, le S.N.O.S.M. ne présente que des informations descriptives. Par postulat, le public et l'environnement naturel sont les éléments autour desquels l'action préventive semble naturellement devoir porter. L'éventualité d'une approche globale du phénomène ou d'une étude critique du rôle des acteurs de la sécurité n'est jamais évoquée. De même, lorsqu'ils s'expriment dans les médias à propos des facteurs conduisant à l'occurrence d'accidents, la plupart des experts de la sécurité en station mettent en avant les comportements des clients, et dans une moindre mesure la toute puissance de l'environnement naturel (Hoibian, 2002). Un ensemble de raisons revient invariablement dans leurs discours : les clients surestiment leur niveau, sous-estiment la difficulté des secteurs fréquentés, adoptent une vitesse trop élevée, sont peu réceptifs à l'information, font preuve d'irresponsabilité, ne disposent d'aucune « culture montagne », etc. En se référant quasi exclusivement à ces experts, les médias opèrent comme une caisse de résonance des propos des professionnels de la montagne. A tel point que la description dominante de la production de danger en station, centrée sur les pratiquants, leur inconscience des risques et l'inadéquation de leurs comportements, renforce le constat selon lequel les clients des stations constituent les principaux responsables de l'occurrence d'accidents.

Une nouvelle fois, seule l'A.M.M. adopte une position alternative. Selon ses représentants, les budgets alloués à la sécurité par les exploitants des stations seraient insuffisants ; les fabricants de matériel ne placeraient pas la sécurité des pratiquants parmi leurs priorités ; l'information préventive sur les risques n'en serait qu'à ses balbutiements ; etc.

3. Cadre d'analyse complémentaire

Les connaissances produites à l'aide des indicateurs nationaux évoqués jusqu'à présent procurent d'indéniables apports à l'observateur. Elles demandent toutefois à être affinées. Pour ce faire, il convient tout d'abord de contextualiser l'analyse, en partant de la réalité territoriale de chaque station de sports d'hiver, envisagée comme cas d'étude. L'idée maîtresse est d'éviter les excès du globalisme. Le détour par la notion de système d'action territorialisé (Gumuchian et al, 2003) nous semble nécessaire pour observer la manière dont les acteurs produisent de l'action sécuritaire et définissent les formes de régulation territoriale.

3.1. La « carte sociale » du système station dans une optique sécuritaire

Chaque station est un système composé d'un ensemble d'acteurs constitutifs de l'offre de pratique et de publics utilisateurs de ces prestations touristiques. Les productions de ce système sont diverses : possibilités de pratique des sports d'hiver, satisfaction plus ou moins grande des clients, chiffre d'affaires variable réalisée par les exploitants des remontées mécaniques, développement local, sauvegarde d'emplois vitale pour l'économie locale, etc. Des productions non souhaitées doivent cependant aussi être mentionnées : outre les nombreux blessés et quelques décès, des dégradations sont par exemple infligées à l'environnement montagnard par l'industrie du ski alpin (Weiss et al., 1998).

L'ensemble détaillé des éléments jugés pertinents pour cette analyse doit être identifié. L'objet de la « carte sociale » (Lagadec, 1981) établie ci-dessous est de recenser les principaux acteurs constitutifs d'un système station, en se plaçant dans une perspective de gestion des risques.

Insérer ici figure 1

Il apparaît que plusieurs acteurs sont à la fois producteurs de l'offre de pratique et membres du dispositif de sécurité. De même, en vertu de leur rôle de co-régulateurs du danger, les publics-pratiquants sont intégrés au dispositif de sécurité.

3.2. L'accent mis sur le dispositif de sécurité

Dans chaque station, un dispositif de sécurité est intégré au système station et interagit avec lui. Ces dispositifs ne sauraient donc être considérés comme des organisations indépendantes fonctionnant de manière strictement formelle. D'une part, les publics-pratiquants en font partie intégrante et contribuent à sa constante déstabilisation ; d'autre part, le dispositif entretient des relations étroites avec le système de production de services sportifs, ne serait ce que par la double appartenance soulignée de certains de ses membres. Enfin, le niveau local de gestion des risques est sensible à des forces externes à la station qu'il faut intégrer à l'analyse (Giddens, 1994).

Par ailleurs, il convient de prendre acte de la conceptualisation du danger entreprise par Périlhon et al. (1998). Selon ces derniers, le danger doit être envisagé comme un processus dans le temps : des conditions préalables et des événements précurseurs sont nécessaires à la survenue d'un accident ; dans certaines circonstances, un enchaînement de facteurs fait que le danger latent se matérialise sous la forme d'un accident (alors caractérisé par un impact) ; une fois le sinistre constaté, le temps n'est pas pour autant suspendu et le processus se poursuit... L'action prophylactique de chaque

dispositif de sécurité peut donc concerner l'amont, le déroulement ou l'aval de l'activation du danger.

Ce dispositif constitue un système d'action organisée (Friedberg, 1993), c'est-à-dire un ensemble d'interactions entre des acteurs placés dans un contexte d'interdépendance stratégique et ayant un projet commun. En l'occurrence, ce dernier consiste à minimiser la fréquence et la gravité des atteintes corporelles subies par les clients de la station. Les acteurs officiellement mis en avant à travers les plans de secours municipaux et préfectoraux ne sont pas les seuls à se révéler concernés par la gestion des risques. Le dispositif de sécurité constitue une organisation à la fois formelle et non formelle qui doit être analysée sous un angle stratégique. Il est ainsi possible de mettre en évidence la diversité des intérêts et rationalité en œuvre dans son fonctionnement réel. Au-delà de l'analyse stratégique *stricto sensu* (Crozier et Friedberg, 1977), la saisie des logiques d'action (Amblard et al., 1996) animant les acteurs du dispositif de sécurité permet une compréhension affinée de son fonctionnement et des relations entre les parties prenantes de cette gestion. De nombreuses imperfections peuvent ainsi être observées. Pour améliorer la qualité du dispositif sécuritaire, le propos consiste à redonner de l'importance au pôle politique en favorisant les échanges entre les différentes parties prenantes et la participation du public via des enquêtes d'opinion et des procédures dialogiques (Callon, 2001).

4. Les apports empiriques d'un détour par le local

L'objet de cette partie est d'illustrer brièvement l'enrichissement permis par l'adoption d'une perspective d'analyse territoriale. Une étude a été effectuée dans la station du Mont-Dore en Auvergne (Soulé, Corneloup, 2001) permettant de dévoiler la manière dont les acteurs du dispositif sécuritaire sont impliqués dans ce processus dysfonctionnel.

4.1. Clarification du nombre d'accidents se produisant en station

L'établissement d'un diagnostic quantitatif de l'accidentologie locale constitue un objectif intermédiaire incontournable. L'absence de base statistique fiable et l'incomplétude de chacune des sources disponibles requiert la constitution d'une méta-base de données à partir du croisement de ces dernières (tableau 1).

Tableau 1 : données disponibles sur l'accidentologie liée à la pratique du ski alpin dans la station du Mont-Dore (Auvergne)

Source	Critères de comptabilisation statistique	Nombre moyen de cas / an
Service des pistes	Intervention sur le domaine skiable et évacuation vers	200 interventions

	un poste de secours facturées par les pisteurs-secouristes	
<i>Peloton de Gendarmerie de Montagne (P.G.M.)</i>	Intervention technique en zone montagne, hors domaine skiable, sur l'ensemble du massif du Sancy	20 à 30 opérations sur le massif (50% au Mont-Dore)
<i>S.A.E.M. (remontées mécaniques)</i>	Accidents de remontée mécanique (téléski principalement) ayant occasionné un dommage corporel nécessitant une prise en charge	7 à 8 déclarations transmises à la D.D.E.
<i>Cabinets des médecins</i>	Consultations immédiates lors des gardes, décalées en cas de blessures légères, déplacements sur le terrain pour les cas plus graves	300 patients <i>grosso modo</i> (pas de statistiques précises sur les accidents de ski)
<i>Centre médico-thermal</i>	Consultations au service des urgences	200 à 250 consultations

L'ensemble des acteurs se réfère aux statistiques des secouristes pour relater l'ampleur du phénomène accidentel (220 interventions cumulées pour le service des pistes, le P.G.M. et les remontées mécaniques). Pourtant, une intervention du service des pistes sur deux, non facturée, n'est pas comptabilisée (soins dispensés aux postes de secours, déplacements sur le domaine skiable s'avérant finalement inutiles...). De plus, les médecins du centre médico-thermal (C.M.T.) et des cabinets de la station soulignent que seule la moitié de leurs patients victimes d'accidents de ski ont préalablement transité par le service des pistes. Les données de référence sont donc entachées d'un biais, le « chiffre noir » de l'accidentologie (Grémy, 1999) : les statistiques produites reflètent l'activité des services chargés du secours aux victimes et non la réalité du phénomène accidentel³. Suite au croisement des données opéré, ce dernier peut être estimé dans une optique basse à 700 cas de gravité diverse.

L'absence de mise en commun des données produites et de réflexion *a posteriori* à partir de celles-ci permet d'avancer qu'il n'existe pas de volonté claire, traduite par des moyens, de connaître finement la situation accidentologique locale. La légitimité des moyens de contention mis en œuvre s'en trouve fortement mise à mal. De plus, certains responsables brandissent les statistiques officielles comme une garantie de l'innocuité de l'activité touristique proposée (Directeurs de la S.A.E.M., du service des pistes...). Cette attitude semble constituer une parade à l'observation facilitée de l'extérieur : reconnaître le danger peut contribuer à caractériser négativement sa propre région et à en dévaluer l'attrait touristique (Salomon, 1992), alors que les entreprises gérant des risques cherchent actuellement à sauvegarder leur réputation pour être en phase avec les exigences d'équité formulées par le grand public (Médina, 2000).

4.2. Analyse approfondie du dispositif sécuritaire au Mont-Dore

Il ne s'agit surtout pas de nier l'indéniable part de responsabilité portée par les clients dans la production de danger. Cependant, il semble simpliste de se satisfaire de cette stigmatisation tant

³ Les travaux de l'A.M.M. ont eux aussi démontré que seules 25 à 30% des victimes d'accident sur les domaines skiables étaient prises en charge par les services des pistes (Binet, Laporte et Constans, 1998).

elle va à l'encontre de ce que révèle une approche territoriale de la cindynogénèse locale. Ce type d'imputation causale courte (Dodier, 1994), bien qu'ayant le mérite de fournir un début d'explication à l'occurrence régulière d'accidents, doit être complété. En effet, si le processus physique de danger implique nécessairement le skieur, ce dernier hérite bien souvent de conditions « favorables » à l'accident en amont. L'action des acteurs peut alors à son tour être l'objet de critiques (tableau 2), même si ces mises en cause ne sont généralement pas évoquées spontanément par des interviewés et nécessitent de ce fait une analyse poussée pour être mises en lumière. Dès lors, l'analyse organisationnelle du dispositif de sécurité trouve une justification supplémentaire : elle permet d'identifier des « facteurs structurels » de danger révélés lors d'entretiens réalisés avec différents acteurs locaux.

Tableau 2 : l'action des acteurs du dispositif productrice de danger

Source	Exemples
<i>Chef d'exploitation des remontées, directeur du service des pistes</i>	Obstacles insuffisamment signalés ou protégés du fait de contraintes budgétaires (filets et matelas coûteux)
<i>Gendarme de montagne (G.M.), skiman</i>	Balisage de pistes parfois inadéquat à la difficulté réelle des pistes
<i>Chef d'exploitation des remontées, pisteuse-secouriste, directrice de l'O.T....</i>	Notoriété et impact faibles des campagnes de prévention Genèse de l'information préventive critiquée Surabondance des supports de communication
<i>Moniteur de ski</i>	Secteurs hors-piste pas assez nettement matérialisés
<i>Directeur SAEM, gardien de refuge C.A.F., pisteuse-secouriste, pompier, moniteur</i>	Décalage entre la clientèle visée (familiale, débutante) et la topologie du site (coulées et pentes abruptes au sommet). La configuration de la station pose problème
<i>Directeur SAEM, directeur de l'école de ski, pisteuse-secouriste, ambulancier</i>	Saturation du domaine skiable parfois atteinte : certaines pistes ou secteurs trop étroits ne sont plus adaptés à l'exploitation commerciale de la station
<i>Chef d'exploitation, moniteur / directeur de l'école de ski, « perchman »...</i>	Plusieurs lignes de téléski présentent une pente supérieure à 60%. Ancienneté des téléskis empêchant leur ralentissement au départ. Aires de départ et d'arrivée de la plupart des téléskis mal conçues
<i>G.M. et chef du P.G.M., directeur de la SAEM, moniteur de ski</i>	Barrières posées pour conserver la neige générant des collisions, tout comme les balises posées le long des piste... L'aménagement des pistes, même motivé par des considérations sécuritaires, peut à son tour s'avérer accidentogène !
<i>Chef du P.G.M., directeur de la SAEM, pisteuse-secouriste...</i>	Plusieurs collisions se sont récemment produites sur piste entre motoneiges du service des pistes ou des remontées mécaniques et clients de la station
<i>Directrice de l'O.T., chef du P.G.M., skiman, médecin</i>	En février, les petits loueurs submergés de demandes louent leurs vieux stocks. Rumeurs circulant sur les mauvaises prestations de certains loueurs et l'incompétence de plusieurs skimans
<i>G.M., pisteuse-secouriste, pompier volontaire</i>	Numéro direct du poste de secours mal diffusé, impliquant des retards dans la chaîne des secours en raison d'appels au secours transitant par le 15 ou le 18

On peut retenir de cette présentation succincte que la plupart des éléments du système étudié s'avèrent co-producteurs (et incidemment co-régulateurs) du danger. Ce dernier est le fruit d'un enchevêtrement complexe de causes qu'il n'est possible de saisir qu'à travers la prise en considération du système local de pratique dans son intégralité. Actuellement, les composants les plus immédiatement exposés au regard (les pratiquants et les conditions nivo-météorologiques) sont

placés au cœur de l'explication, occultant du même coup d'autres processus générateurs d'insécurité. D'une certaine façon, la présentation faite du phénomène par les interviewés génère une vision partielle des facteurs producteurs de danger qui semble parfois davantage destinée à justifier les actions correctrices actuelles qu'à identifier les problèmes réels et y apporter des réponses adaptées.

4.3. Les logiques d'action des professionnels de la sécurité et du secours

La saisie des principes d'action des partenaires de la sécurité et du secours révèle la présence d'objectifs particularistes qui se substituent parfois au projet commun de sécurisation des clients. Cinq principes d'action (réactif, juridico-normatif, commercial, socio-économique et passionnel) ont ainsi été identifiés (tableau 3) suite à une enquête de terrain (Soulé et Corneloup, 2001). La place faite à une démarche réactive au détriment de l'anticipation des risques, la priorité accordée au fait d'être couvert judiciairement en cas d'accident, ou encore certaines stratégies corporatistes (cf. *infra*) constituent quelques exemples de déviations d'objectifs qui expliquent les décalages entre un système aux objectifs clairement affichés et la réalité de terrain. Pour exemple, des conflits de compétence territoriale existent entre pisteurs-secouristes, pompiers et secouristes publics. Initialement provoqués par des rivalités corporatistes, ils ne sont pas sans conséquences sur l'efficacité des procédures de secours aux victimes d'accident (Soulé et Corneloup, 2002). D'autant plus que les rivalités en question sont parfois exacerbées par des enjeux économiques et affectifs qui surajoutent de la valeur aux opérations de secours et renforcent la concurrence entre ces acteurs...

Tableau 3 : carte synthétique des principes d'action

Principes	Caractérisation
REACTIF	Aménagements sécuritaires du domaine skiable réalisés <i>a posteriori</i> : les intervenants réagissent en fonction du repérage des accidents les plus fréquents et/ou les plus marquants. En terme de moyens humains et techniques déployés (service des pistes, P.G.M.), l'accent est porté sur l'intervention de secours davantage que sur la prévention du danger.
NORMATIF	En termes d'aménagement du domaine skiable (signalisation, information, protection), de sécurité sur les remontées mécaniques (maintenance, mise aux normes) ou d'organisation des secours, les intervenants locaux se plient aux exigences étatiques, préfectorales ou municipales allant dans le sens de la sécurité (lois, circulaires, règlements, normes...). D'une part pour permettre l'exploitation de la station (nécessaire homologation annuelle des remontées mécaniques) et d'autre part pour ne pas voir la responsabilité des acteurs locaux mise en cause en cas d'accident.
COMMERCIAL	La SEM qui gère la station se doit d'être rentable financièrement et de développer des actions dans le sens de la productivité de la station (communication, commercialisation, minimisation des coûts annexes...). Le dispositif de sécurité, intégré à la station et à la SEM, est affecté par cet objectif. La sécurité peut être exploitée commercialement par certains acteurs marchands (exemple de la location et de la vente de casques par les loueurs). Prise en charge sanitaire et médicale des victimes d'accidents de ski génératrice d'un marché secondaire explicatif de l'implantation locale de certains intervenants (ambulancier) ou utilisé comme source d'activité complémentaire (cabinets de médecins).

SOCIO-ECONOMIQUE	<p>Activité économique importante et secteurs d'emploi primordiaux (pour une zone montagnarde) générés par l'exploitation de la station. La micro-économie liée à la sécurité et aux accidents n'est pas négligeable au sein de ce secteur : plusieurs organismes centraux du dispositif sont concernés (service des pistes, P.G.M.) : ceux-ci doivent sauvegarder ou solidifier leur implantation et donc justifier leur présence.</p> <p>Influence de la saisonnalité de l'emploi en station en termes de recrutement professionnel et d'organisation interne (service des pistes, remontées mécaniques).</p>
PASSIONNEL	<p>Passion des sports de montagne et du territoire support, synonymes de liberté. Le fait de pratiquer la montagne toute l'année (en intervention, lors des entraînements, exercices et patrouilles de prévention) est apprécié et généralement moteur du choix professionnel effectué par les pisteurs-secouristes et G.M. Goût pour l'action risquée et la réalisation de missions de secours.</p> <p>L'opération de secours en elle-même est fortement attractive : caractère héroïque et socialement valorisant, mise en application de techniques spécifiques, aspect déroutinant, stress éprouvé... La décision de devenir pompier volontaire s'explique parfois de la sorte.</p>

Les dispositifs de sécurité en station de sports d'hiver ne font pas exception à la règle qui veut que le fonctionnement réel d'une organisation ne recouvre que partiellement les canaux décisionnels et schémas d'action prévus dans son organigramme. Concrètement, des jeux de pouvoir et des stratégies d'acteurs destinés à conserver certaines marges d'autonomie produisent des tensions et quelques dysfonctionnements. Pour exemple, le service des pistes de chaque station détient une zone d'incertitude primordiale : c'est son directeur qui décide au quotidien de l'ouverture des pistes. Une telle décision permet ou empêche indirectement l'exploitation commerciale de toute la station. Cet acteur subit de nombreuses pressions de la part des divers commerçants de la station (société d'exploitation des remontées mécaniques, loueurs de matériel, moniteurs, restaurateurs d'altitude...) qui ont pour leur part tout intérêt à voir les pistes ouvertes au maximum tout au long de la saison. Des tensions se créent en cas de situation nivo-météorologique limite. La pression exercée sur la zone d'incertitude détenue par le service des pistes se révèle parfois payante, ce qui ne va pas sans produire des situations dangereuses (ouverture de pistes gelées ou partiellement enneigées, ouverture par temps de brouillard, etc.).

Ce type de résultat tend une nouvelle fois à prouver que l'analyse de la gestion des risques en station ne saurait se satisfaire d'approches globales et unifiées. De même, la vision institutionnelle de la sécurité et du secours en montagne développée par Munch et Vazelle (1996) illustre avec à propos les intérêts et limites des perspectives d'analyse de type *top down* : elles fournissent une description nécessaire du cadre général au sein duquel s'inscrivent les acteurs mentionnés ; mais elles ne sauraient être prises comme description suffisante et fidèle du fonctionnement des organisations chargées de gérer la sécurité et le secours en station. La réalité est en effet toute autre. La présence d'un chiffre noir de l'accidentologie locale, les logiques d'action déficientes, les blocages décisionnels et les intérêts particuliers apparus sont autant d'éléments illustrant la nécessité de modifier l'approche territoriale de la sécurité dans les stations de sports d'hiver.

5. Place du politique et de la participation publique

Il existe actuellement un flou pour connaître la réalité de la situation et la qualité du mode de gestion des sites de pratique à risque que constituent les stations de sports d'hiver. La politique du secret, des situations proches de ce que Lagadec (1981) nomme le « conservatisme dynamique », c'est-à-dire la mobilisation des forces dominantes en présence pour le maintien des situations existantes, rendent problématique l'appréhension de chaque réalité accidentologique et organisationnelle locale. La question qui se pose est la suivante : à partir de quel seuil peut-on dire que le champ de la sécurité est inefficace, ou qu'au contraire le risque résiduel est acceptable ? La relativité du seuil évoqué pose la question de sa genèse. Il est d'ores et déjà apparu que la position des acteurs au sein de la carte sociale influence grandement leurs points de vue et conceptions de la gestion des risques. Confier, dès lors, l'intégralité de la procédure à des experts internes et aux professionnels du service de sécurité, constitutifs d'une commission locale de sécurité, ne semble pas être une solution satisfaisante. Ce type de gestion, actuellement en place dans les stations françaises, ne permet pas l'optimisation de la constitution d'un seuil par l'interaction de points de vue divergents. Une autre approche de la gestion sécuritaire peut dès lors être présentée s'inspirant des principes de la gouvernance (Gerbaux, 1999) lorsqu'il s'agit d'envisager autrement les échanges entre les acteurs publics et privés et entre les acteurs et les publics pratiquants.

5. 1. Le retour du politique dans la gestion des risques

Réduite autrefois à un ensemble de règles et de normes qu'il fallait respecter, la sécurité est devenue l'objet d'une démarche consistant à rationaliser la gestion tout en prenant en considération les aspects économiques et politiques. Trois pôles ou ensembles de principes en interaction peuvent ainsi être distingués et mobilisés pour améliorer l'offre sécurité.

Tableau 4 : les trois pôles de la gestion des risques

	Pôle normatif	Pôle marchand	Pôle de la négociation
Principes	Respect des lois et règlements en vigueur.	Optimalité et efficacité des investissements sécurité.	Prise en compte de points de vue divers (enrichir la connaissance, pallier les incertitudes, lever l'arbitraire).
Leviers incitateurs	Incitation externe par des lois, circulaires ou arrêtés. Désignation de coupables et de responsabilités rendue possible en cas d'accident.	Recherche du meilleur rapport coût/bénéfice des investissements sécurité réalisés. Incitation éventuelle par l'internalisation financière des externalités négatives (principe du « pollueur payeur »).	Procédure de négociation et d'argumentation permettant l'exposition des points de vue de toutes les parties prenantes.

Le pôle de la négociation fait actuellement l'objet de réflexions approfondies : la relativité du seuil d'acceptabilité d'un risque pose la question de la prise de décision et implique une sortie du champ

technico-normatif pour aborder le terrain des choix et valeurs. L'expertise technique de type ingénierie de sécurité est nécessaire mais ne peut suffire à garantir un *one best way* sécuritaire. Pour des raisons culturelles (Douglas et Wildawsky, 1982 ; Beck, 1999) ou téléologiques (Rowe, 1975 ; Kervern, 1995), le dispositif habituel engagé dans la gestion des risques est perfectible. En l'absence de connaissances scientifiques fermes, les experts et décideurs produisent des conventions et émettent des jugements professionnels qui s'apparentent à des prises de position politiques et à des valeurs culturelles (Pollack, 1996).

Le risque doit donc être envisagé comme un triplet : aux deux dimensions classiques de probabilité et de gravité caractérisant habituellement la mesure du danger doit être adjointe la valeur qui traduit le prix que l'individu ou la société accorde implicitement ou délibérément à la gravité de la conséquence de l'événement indésirable. Si l'on se réfère par exemple au modèle des « préférences révélées » (Starr, 1969), c'est la détermination d'équivalents monétaires aux décès prématurés qui permettra de développer une approche économique de type coût/bénéfice. Rowe (1975) est le premier à avoir mis l'accent sur la dimension conflictuelle de ce « processus de valorisation ». Le risque tel qu'on va le gérer est différent du risque « objectivé » par les techniciens. Cette tendance à la quantification du danger a ses limites. C'est un « construit social » qui dépend non seulement des représentations individuelles mais aussi des intérêts et pouvoirs des acteurs. Il n'est dès lors guère surprenant d'observer que l'évaluation et le management des risques sont l'objet d'une politisation et d'une mise en controverse grandissantes depuis une vingtaine d'années (Slovic et Kunreuther, 1996).

Le risque peut être considéré comme économiquement et socialement acceptable quand les trois ensembles de principes présentés ci-dessus sont pris en considération. Le respect conjoint de ces derniers permet de garantir la qualité de la procédure décisionnelle, à travers une incitation à l'action qui est à la fois juridique, économique et politique. Il ne suffit plus de dire que l'on a agi conformément au droit, ou que le risque encouru était considéré comme acceptable par les meilleurs experts du domaine concerné : dans les deux cas, l'argument est rejeté car nous ne vivons plus sous le règne du positivisme. Il faut désormais intégrer au sein d'une procédure démocratique d'évaluation et de gestion des risques les aspects techniques, économiques, sociaux et politiques (Charnley et al., 1999).

Sur le plan procédural, puisque c'est en vertu de la controverse qui surgit dès qu'il est question de risque que l'acceptabilité pose problème, c'est *in fine* aux conflits, dans une optique délibérative, qu'il convient de s'intéresser afin de cerner la demande sociale sur un thème particulier. Cette dernière est exprimée par les acteurs parties prenantes à travers les controverses (rendues

dynamiques et productives) gravitant autour du problème traité par le chercheur. Cette théorie du jeu social permet l'expression de toutes les parties prenantes. La procédure décisionnelle est à revoir et le débat public à instaurer. Dans le cas des stations de sports d'hiver, le public, qui n'est actuellement représenté (dans le meilleur des cas) qu'en aval du processus de danger (par des associations de victimes, lors de procès, etc.) devrait être impliqué beaucoup plus tôt dans le projet sécuritaire.

5.2. La justification d'une participation accrue du public

Le risque et sa gestion gagnent dès lors à être conceptualisés comme un jeu social dans lequel les règles doivent être négociées. Les parties prenantes doivent ensuite jouer le jeu, dans un processus institutionnel, procédural et social plus que quantitatif (Slovic et Kunreuther, 1996). La participation du public à la gestion des risques peut contribuer à conférer une légitimité nécessaire à la recherche d'un *modus vivendi* entre les forces en opposition, tout en palliant les incertitudes inhérentes à toute prise de décision (Pagès, 1999). En l'absence de représentation à l'heure actuelle, elle peut contribuer à la saisie de la dynamique conflictuelle du champ sécuritaire. Dans une démocratie de type délibératif, le public légitimant le jeu des pouvoirs / contre-pouvoirs, tous les points de vue doivent être exprimés avant la prise de décision. Le conflit revêt dès lors une dimension dynamique et constructive si la confrontation des différentes parties prenantes d'un problème à résoudre est correctement orchestrée.

Dans cette perspective, les politiques de prévention doivent modifier la vision pédagogique de prévention des risques actuellement en vigueur. Si le public doit être « éduqué », c'est avant tout à son rôle de citoyen pouvant jouer une fonction dans l'amélioration de la sécurité. La réalisation d'études de satisfaction et d'opinion, d'enquêtes sur les cultures de glisse et le développement de débats publics se justifient d'autant plus. Suivant en cela les travaux réalisés par Lalo (1999), il apparaît par exemple que le développement de scènes locales d'informations interactives sur les risques soit plus efficace que les campagnes d'information de type behavioriste classiquement utilisées par les pouvoirs publics et les stations pour modifier les comportements.

La demande sociale ne peut émerger dans les configurations décisionnelles actuelles observées en station. Des études de cas réalisées à Val Thorens et au Mont-Dore en attestent (Soulé, 2001). Dans l'état actuel des forces en présence, au vu de la représentation dominante de la production de danger en station, la question de l'acceptabilité sociale des risques en station ne se pose pas. Les risques inhérents à ces activités sont sous-entendus comme étant acceptable aux yeux des partenaires de la sécurité. Le fait que le phénomène soit quantitativement minoré et que la description de sa structure

soit fortement orientée vers les comportements individuels des clients atténuée de surcroît les « bruits » (Gilbert, 2001) autour de cette question (Soulé et Corneloup, 2001). Il apparaît pourtant clairement que l'exposition aux risques n'est pas tributaire des seuls pratiquants, bien que ces derniers assument une fonction de pilote et un rôle décisionnel primordiaux. Présenté comme un décideur libre, le client des stations n'en est pas moins placé au cœur d'une nébuleuse d'intérêts contradictoires, ce qui relativise la portée de son acceptabilité tacite des risques.

Quel que soit le site, les espaces de négociation autour des risques se limitent actuellement aux Commissions de Sécurité, dont la composition se réduit à quelques membres du dispositif de sécurité. La logique décisionnelle qui les sous-tend ne laisse pas la moindre possibilité d'expression aux pratiquants. La concertation politique autour des risques (et *a fortiori* la participation démocratique) est donc faiblement activée au sein des systèmes analysés. Plusieurs facteurs concourent à rendre ces canaux décisionnels peu adéquats. Premièrement, la valeur associée aux conséquences d'un accident diffère selon la position occupée. Le client peut être gravement atteint lorsqu'il subit un accident, alors que le gestionnaire n'en sera pas fondamentalement altéré, considérant ce type de production non souhaitée du système station (cf supra) comme une activation inévitable du danger. Deuxièmement, à l'échelle des stations, on « aime » certains risques plus que d'autres. Les avalanches, les accidents de remontées mécaniques et dans une moindre mesure les collisions entre clients font ainsi l'objet de traitements ou de projets particuliers. Ils induisent du reste un nombre très faible d'accidents, au regard des efforts déployés. Cette priorité accordée à la gravité potentielle des sinistres peut paraître légitime. Cependant, la quasi-totalité des accidents est constituée de simples chutes sur les pistes, de gravité variable bien que moindre. Se produisant au prime abord du seul fait des clients, ces événements sont considérés comme acceptables. Les choix effectués par les gestionnaires des sites étudiés reflètent une aversion aux conséquences néfastes des événements davantage qu'à leur fréquence d'occurrence. Cette « préférence » est renforcée par le fait que les dangers traités en priorité sont aussi ceux qui se révèlent particulièrement susceptibles d'engager la responsabilité des partenaires de la sécurité.

En l'absence de contre-pouvoir, les questions débattues en Commission de Sécurité sont empreintes d'intérêts sectoriels qui ne sont pas toujours congruents avec la recherche d'un niveau de risque aussi bas que raisonnablement possible. Malgré des moyens conséquents, la procédure actuelle de gestion des risques semble par certains aspects critiquable, quand bien même c'est l'acceptabilité des procédures conduisant au risque résiduel qui constitue désormais le cheval de bataille de tout gestionnaire de risques averti. Une nouvelle fois, remédier à cette situation de blocage nécessite l'activation du pôle politique de gestion des risques. Cette dernière représente une alternative au centralisme décisionnel actuel et à la prise en considération de la seule rationalité des acteurs

composant les Commissions de Sécurité. Il s'agit de provoquer la négociation pour faire surgir la demande sociale en matière de sécurité sur les domaines skiables.

5.3. Pratiques à risque et formes de médiation

Pour développer ce type de procédure, il semble nécessaire de mettre en place une « commission territoriale sécuritaire » qui respecte les principes de la gouvernance. Celle-ci doit intégrer les différentes parties prenantes actives dans le système d'action locale (cf la carte sociale de la station) en valorisant une démarche délibérative autour des procédures décisionnelles. Les formes d'évaluation doivent ainsi évoluer en favorisant la participation en largeur (pluralité des parties prenantes) et en profondeur (engagement du public dans la totalité de la procédure décisionnelle) conformément aux recommandations formulées par de nombreux théoriciens (Baron et Monnier, 2003). L'enjeu consiste à intégrer le public dans sa diversité culturelle (les différentes familles de pratiquant) à partir du moment où l'on accepte l'idée qu'il existe un espace des styles sportifs dans les stations sportives de montagne.

Les différents travaux de Pociello (1995), de Lefèvre (...), de Hoibian (2000) et de Corneloup (2002) ont montré la présence d'intérêts et d'opinions divergents des usagers des sports de nature en fonction de leur position dans l'espace des styles sportifs en nature. Les valeurs exprimées par les pratiquants sont engagées dans leur approche d'un espace des pratiques concernant la gestion des risques. On ne peut ainsi considérer la participation publique comme étant plus rationnelle que celle des acteurs engagés dans une procédure décisionnelle. C'est la confrontation de points de vue différents dans une optique argumentative, suivant en cela les propos d'Habermas (1987) qui permet d'améliorer la qualité décisionnelle. Pour appuyer notre propos, à partir d'une enquête réalisée dans la station de ski des Deux Alpes auprès de 300 pratiquants, on a pu montrer l'existence de représentations différentes entre les surfeurs et les skieurs dans la manière de penser la gestion du domaine skiable (tableau 4).

Tableau 5 Les opinions des pratiquants sur la gestion du domaine skiable

Thèmes d'opinion	Skieurs	Surfeurs
Plutôt que réprimer, il faut informer	D'accord à 76,5%	D'accord à 93%
J'ai un forfait, je fais ce que je veux	Pas d'accord à 83%	
Attester d'un niveau pour accéder aux pistes noires	D'accord à 44%	D'accord à 26%
Pratiquer le hors-piste librement	Pas d'accord à 59%	Pas d'accord à 39%
Pour le « parquage » des surfeurs	D'accord à 50%	D'accord à 3%
Retrait du forfait par les moniteurs ou les pisteurs	D'accord à 44%	D'accord à 22,5%
La « guéguerre » surf/ski m'énerve	D'accord à 48%	D'accord à 86%
Le ski hors-piste, c'est le vrai ski.	D'accord à 16,5%	D'accord à 57%

Sur un plan méthodologique, des questions d'enquête ont été posées sous forme de controverses pour inviter les glisseurs à se positionner par rapport à leurs valeurs. En fonction du poids accordé à chaque symbole, nous faisons l'hypothèse que leur représentation de la pratique divergera selon leur position culturelle dans le champ de la glisse. De manière générale chez les glisseurs, la régulation douce est considérée comme la meilleure. Chaque usager doit adopter un code implicite de régulation de son comportement, plutôt que de se voir imposer des contraintes par quelque agent ou institution coercitifs. Mais il existe des différences capitales entre les deux populations. Les surfeurs, davantage que les skieurs, défendent une conception libertaire de leur pratique. Ils sont contre toute mesure restrictive ou réglementaire permettant de gérer la sécurité, sans être pour autant les chantres d'un incivisme qu'on leur prête à tort. Ils ne remettent pas totalement en cause l'organisation de la station, mais invitent par leurs positions les décideurs à ne pas durcir leur gestion sécuritaire actuelle.

Les valeurs des skieurs sont *a contrario* empreintes d'ordre et de contrôle. Par rapport aux surfeurs, ils sont dans l'ensemble plus draconiens et moins rétifs à un durcissement de la régulation actuelle, jugée trop permissive. Les symboles de la contrainte et de la répression ne les choquent pas outre mesure.

On comprend alors mieux la dynamique qui structure les opinions dans le monde de la glisse. Les skieurs apparaissent proches du pôle du repli. Les solutions radicales ne les effraient pas : sanctions contre les contrevenants, "parquage" des surfeurs, interdiction du hors-piste, etc. Toutes les perspectives décisionnelles de type républicain et autoritaire ne seraient pas nécessairement mal accueillies par ce public quelque peu insécurisé. Les réactions aux projets de "parquage" des surfeurs sont à ce titre des plus instructifs : les skieurs considèrent les pratiquants du *snowboard* comme une sous-population particulièrement dangereuse, n'étant que 40% à se prononcer contre le parquage de ces derniers. Alors que les surfeurs acquiescent beaucoup plus rarement à la proposition inverse. Cette accusation, peu fondée d'après nos résultats, démontre la prégnance de l'effet de champ et l'influence des médias. De par cette opposition orchestrée entre deux groupes de pratiquants, la logique de champ se traduit par une surestimation des effets négatifs dus à la pratique des autres (ceux qui sont différents, ces surfeurs qui empiètent sur le territoire des premiers usagers).

Conclusion

La mise en place de procédures dialogiques au sein du dispositif sécuritaire évoquant la participation du public à la gestion des risques en station nécessite de prendre quelques précautions

procédurales. L'enquête réalisée auprès des glisseurs dévoile la présence de valeurs dans la manière de penser la régulation sécuritaire. Différentes formes de gestion sont présentées en fonction des styles sportifs. Cependant, contrairement aux propos développés par Mouffe (1999), la procédure démocratique ne consiste pas uniquement à faire état des passions publiques autour des conflits sécuritaires ou à dévoiler les jeux de tensions sociales. Le développement d'enquêtes d'opinions et d'études épidémiologiques ne constitue qu'une étape dans l'émergence de ces scènes locales en vue d'améliorer la qualité du dispositif sécuritaire en insistant sur la nécessité d'une représentation des différents styles de pratiquants au sein des commissions territoriales sécuritaires. L'expression de la diversité des opinions renforce la production d'une rationalité discursive reposant sur une éthique de l'argumentation (Ladrière, 1992) dans la définition d'une rationalité axiologique permettant de tendre vers un accord acceptable. S'opposant en cela à la théorie de Rawl (1995) qui pense qu'un accord est possible sur des valeurs politiques communes, on dira que le raisonnable repose sur une raison pratique commune (Habermas, 1987) nécessitant la présence d'un espace public formel et informel (Ladrière, 1992) inexistant aujourd'hui en montagne.

Concernant les dysfonctionnements structurels analysés précédemment (cf. partie 4), on peut penser que le développement de ces commissions territoriales aura pour fonction de contrôler les procédures technologiques sécuritaires et de mieux gérer les logiques d'action professionnelles et sportives. L'émergence d'une gouvernance sécuritaire permettra d'améliorer la qualité des procédures décisionnelles et la production d'évaluation affinée sur la cindynogénèse locale. L'espace dialogique (Callon et al, 2001) construit sur la confrontation des points de vue dans l'optique d'améliorer la gestion locale des risques se présente comme une procédure nécessaire pour améliorer le dispositif sécuritaire. Le développement de rationalités axiologique et instrumentale acceptables,, si elle ne va pas de soi, doit pouvoir se réaliser au sein de ces commissions pour définir l'action sécuritaire légitime. Tout l'enjeu porte sur la manière de mettre en place ces scènes de débats publics au sein des commissions sécuritaires territoriales étant donné la présence de multiples résistances institutionnelles à l'heure actuelle...

Bibliographie

BARON G., MONNIER E. (2003), Une approche pluraliste et participative, *Informations sociales*, n° 110.

CORNELOUP J. (2002), *Les théories sociologiques de la pratique sportive*, Paris, PUF.

- GERBAUX F., PAILLET A. (1999), Développement local et gouvernance : enjeux et limites des recompositions territoriales, in GERBAUX F. (ed.), *Utopie pour le territoire : cohérence ou complexité ?*, La Tour d'Aigues, L'aube éd.
- GUMUCHIAN H. et al (2003), *Les acteurs, ces oubliés de l'histoire*, Paris, Economica – Anthropos.
- HABERMAS J. (1987), *Théorie de l'agir communicationnel*, Paris, Fayard.
- LADRIERE P. (1992), Espace public et démocratie, in *Raisons pratiques, Pouvoir et légitimité*, Paris, EHESS.
- POCIELLO C., (1995), *Les cultures sportives*, Paris, PUF.

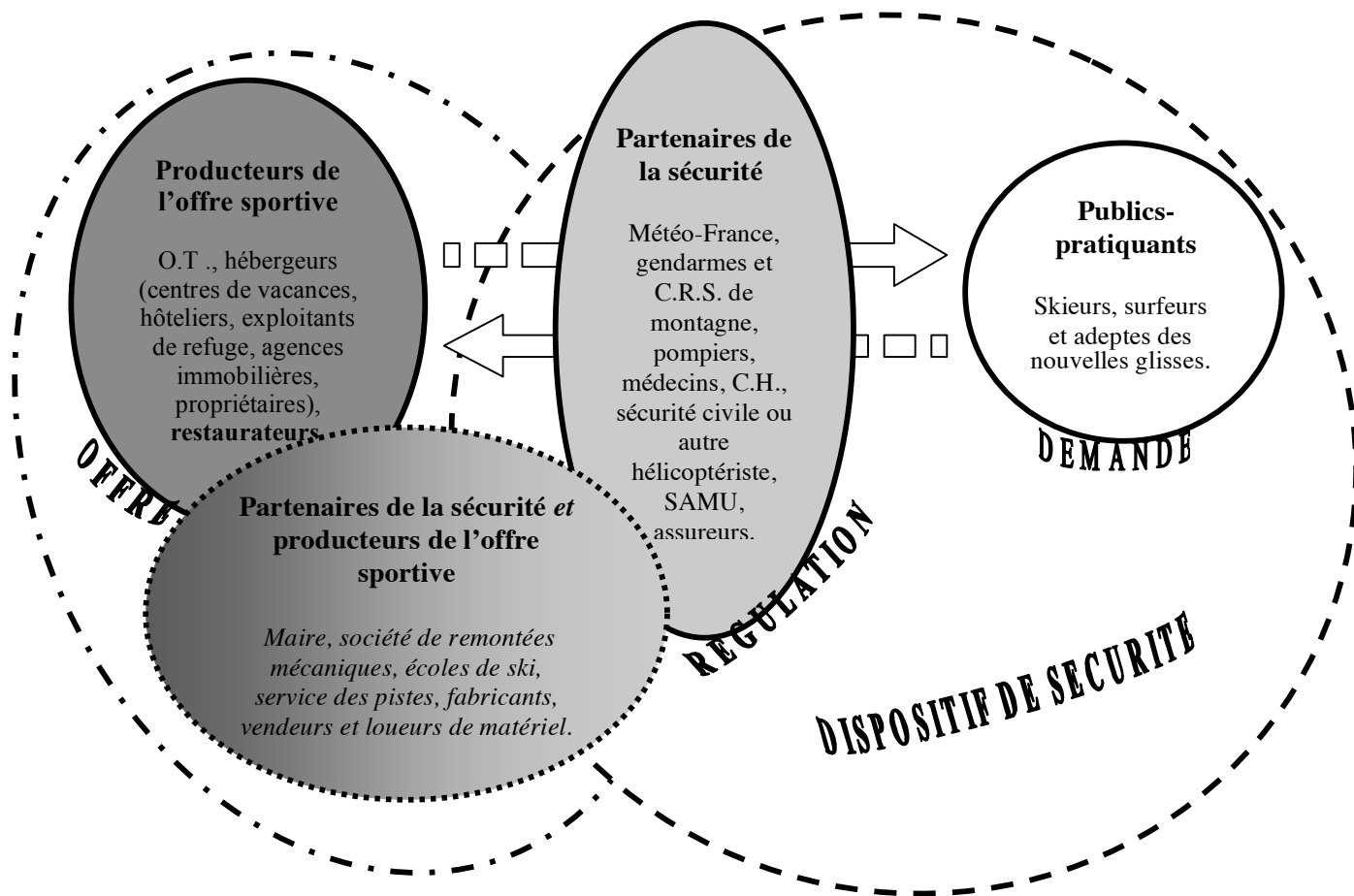


Fig. 1 : Carte sociale de la station de sports d'hiver dans une perspective sécuritaire