



COMPTE-RENDU DE LA COMMISSION NATIONALE SECURITE ET DES RESPONSABLES REGIONAUX DES PISTES

VENDREDI 8 NOVEMBRE 2019 A ANNECY

Les réunions annuelles présidées respectivement par Messieurs Claude VINCENDET et Jean-Lou COSTERG ont réuni près d'une trentaine de participants parmi lesquels deux invités : Madame **Marine DORSEMAINE** de l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux et **Serge RIVEILL** de Domaines Skiables de France. Douze Comités de ski étaient représentés.

Etaient présents :

- Membres de la Commission Sécurité :

Claude VINCENDET (Président de la Commission Nationale Sécurité-SA) - Jean-Lou COSTERG (Responsable National Pistes-SA) - M. Philippe FRAISSE (DA) - F. ISAMBERT (AP) - T. JACQUEMOUD (MB) - M. MASCIA (SA) - J. ROUSSEAU (MJ) - R. SERVAIS (BR) - C. TILLAULT (CE) - E. TISSOT (MJ)

- Experts rattachés à la commission :

Bruno FLEURY (Conseiller Technique National FFS)

- Invités :

M. Jean-Louis DEBART (Membre du Comité Directeur FFS/Responsable de la Commission Citadins) - M. Bernard RAMIERE (Président de la Commission Règles et Contrôles)

- Délégués Sécurité, Inspecteurs des Pistes régionaux et membres des différents BTR :

(AP) : F. ISAMBERT, N. RIBET, Christophe ROSIER - (AU) : Richard LESIEUR - (CA) : E. DELGORGE, P. ORECCHIA - (PE) S. CADIRAN - (PO) : JC. COUSTET, JM. MIRASOU - (SA) : K. DUBOUCHET REVOL, JL. GALINIER - (MV) R.LEICHER.

Les absents sont excusés.



Avant de débiter la réunion, le Président Claude Vincendet remercie les participants pour leur présence et propose un moment de recueillement à la mémoire de Sylviane LEFEVRE, secrétaire de la commission, disparue au printemps 2019. Il demande ensuite si dans l'assemblée, parmi les membres présents, une personne est disposée à occuper le poste de secrétaire. Personne n'étant intéressé, le Président propose à l'assemblée de nommer Mario MASCIA, nouveau secrétaire de la commission Sécurité. Après consultation des membres présents, personne ne s'oppose à cette nomination et Mario MASCIA devient donc secrétaire de la Commission.

- **Approbation du Procès-Verbal de la réunion du 10 novembre 2018**

Le Procès-Verbal de la réunion du 10 novembre 2018 a été approuvé à l'unanimité.

Première Partie : Accidents lors des compétitions et entraînements

Claude Vincendet rappelle que ces statistiques relatives aux accidents étaient tenues (de fort belle manière) par la regrettée Sylviane et que désormais les rapports devront être envoyés à Monsieur Thierry FAURE (IF) qui se chargera de les analyser.

Bruno Fleury présente un tableau de ces statistiques établies de 2012 à 2018, et précise que le Ministère des Sports a souhaité avoir des informations sur ces chiffres.

L'assemblée réagit face à ces données en estimant que le chiffre est faible par rapport à ce qui est connu. Claude Vincendet rappelle que ces statistiques proviennent des données fournies par les Délégués Techniques dans leurs rapports d'homologation des compétitions, comme cela leur avait été demandé il y a deux ans. Et que parfois, voire souvent, le Délégué Technique n'est pas informé d'un accident survenu pendant la compétition (pas d'évacuation par le service des pistes, coureur ne signalant pas sa blessure...).

Le Docteur Dupuy précise qu'il peut également y avoir une discordance entre les chiffres fournis par les Services des Pistes et ceux des cabinets médicaux de station.

Le Président demande donc qu'un effort soit fait par les clubs et les Délégués Techniques pour s'assurer de la bonne transmission des informations.

Deuxième Partie : Etat des travaux concernant le vieillissement des matelas de protection sur les domaines skiables de France.

Claude Vincendet présente à l'assemblée Madame Marine Dorsemaine qui travaille chez IFSTTAR et DSF et Monsieur Serge RIVEILL de DSF.



Marine DORSEMAINE présente ses travaux réalisés avec la collaboration du Laboratoire de Bio-mécanique Appliquée de Marseille. Elle tient à préciser que ses travaux portent surtout sur le ski loisir et non sur le matériel de sécurité propre à la compétition.

Une distinction doit être faite entre collision directe et indirecte (suite à une chute et glissement) contre les obstacles (arbre, rocher, pylône, balise...).

De nombreux enjeux sont à considérer : humains (usagers des pistes, personnel chargé de la mise en place et entretien), économiques liés aux coûts de fabrication et à la gestion du vieillissement, et juridiques par la mise en place de normes et la réalisation d'expertises.

Pour qu'un matelas soit conforme, plusieurs critères sont pris en compte tels que les performances réelles du matelas (capacité d'absorption, vieillissement, réparations). Des tests sont effectués sur site (stations) ou en laboratoire.

L'évaluation doit permettre une évolution dans la fabrication des matelas. Pour cela on s'appuie sur l'analyse des accidents : quelles blessures ? Lieu ? Vitesse ? Niveau des pistes ? Météo ? Un questionnaire est à la disposition des pisteurs, des cabinets médicaux de station.

Mais on peut également s'appuyer sur les simulations numériques des conditions d'impact sur les matelas. Les conditions extérieures sont reproduites (température, masse de l'utilisateur, vitesse, âge du matelas, épaisseur...). L'analyse des résultats montre que la tête est la partie la plus touchée, suivie du torse, de l'abdomen, les membres supérieurs et inférieurs.

Grâce à ces deux types d'évaluation, les performances des matelas sont-elles satisfaisantes ? Quelles modifications sont à envisager ?

Marine DORSEMAINE termine son intervention en indiquant que ce qui change avec la compétition, c'est le profil de l'utilisateur et surtout la vitesse, mais qu'il y a quand même beaucoup de similitudes sur beaucoup de critères.

Monsieur Dominique MIGNOT de la société MBS fait remarquer qu'à la différence du ski loisir, les matelas de protection en compétition ne sont pas posés contre les obstacles, mais à deux mètres en amont, et « éventuellement protégés par des filets de type B ».

Marine DORSEMAINE précise qu'effectivement tous les essais réalisés et présentés ont été faits matelas contre obstacle.

Monsieur Serge RIVEILL de DSF indique que les normes ne sont pas récentes (2003), et qu'il y a moins de 1 % d'accidents contre matelas, mais que la traumatologie est lourde. Il précise aussi que la tendance de nos jours est de laisser les matelas hors saison sur site, avec des protections



anti-UV, afin de limiter les incidents (endommagement des matériaux) lors des manipulations de mise en place ou de démontage.

Claude VINCENDET remercie les intervenants pour leurs exposés fort intéressants.

Troisième Partie : Utilisation et partage des stades de slalom

Bruno FLEURY rappelle que les stades de slalom sont mis à la disposition par la station, par la signature d'une convention avec l'ESF ou la FFS (clubs), qui demandent l'usage de cet espace. Si un autre usager veut utiliser le stade, il doit remplir le protocole d'entraînement de la FFS qui permet d'informer le service des pistes de l'usage inhabituel et momentané de la piste. Une copie peut être transmise au club signataire de la convention d'origine. Bruno fait une présentation du protocole FFS pour les séances d'entraînement.

Bruno évoque également la mise en place d'un protocole pour les séances d'entraînement de vitesse (voir document en annexe).

Bernard RAMIERE, Président de la Commission Règles et Contrôles de la FFS, montre à l'assemblée un tableau qui établit un parallèle entre la piste homologuée et son utilisation réelle : une piste est homologuée pour une discipline et on doit l'utiliser en tant que telle : pas de Géant sur piste homologuée en Slalom, pas de SG sur piste homologuée en Géant...

Quatrième Partie : intervention de Monsieur Dominique MIGNOT, société MBS

Dominique présente à l'assemblée une vidéo réalisée sur un test avec un Air-Fence (matelas gonflable) : un mannequin de 80 kg est projeté à une vitesse de 40 kms/h sur ce matelas, ce qui permet d'analyser le comportement du matériel (résistance, déformation...).

Le prix de ce type de protection étant assez élevé, il est évident que seuls les grands évènements sont en mesure d'en être pourvus.

Il rappelle également les différents types de filets de protection qui sont utilisés sur les pistes de compétition, et apporte quelques remarques sur leur mise en place.

Le filet de type A devient dangereux quand il est trop tendu, d'où une certaine difficulté pour étalonner la tension.

Le filet de type B doit toucher la neige (afin d'éviter que le coureur passe dessous). Si on met 2 rangées de filets, l'écart doit être de 2 mètres, ou 50 cm si pas assez de place. On ne doit pas attacher 2 filets bout à bout, mais effectuer un chevauchement d'un mètre.

Le filet de type B/C a les mêmes caractéristiques que le filet B mais est moins haut (1,30 m), c'est aussi un filet de sécurité.

Le filet de type C est un filet de balisage uniquement.



Pour la protection d'un pylône, il faut éviter de mettre un filet B en zig-zag devant, mais plutôt en arc de cercle.

Dominique précise que toutes ces instructions se trouvent sur le site FFS, à la rubrique Sécurité Compétition.

Cinquième partie : statistiques de l'ANENA sur les accidents d'avalanche hiver 2018/2019

Bruno FLEURY présente à l'assemblée un document qui reprend les statistiques des accidents d'avalanches survenus au cours de l'hiver dernier. Il précise que 13 accidents ont été mortels et que même au niveau 1 (le plus bas) de l'échelle des risques, le déclenchement peut survenir : (1 accident mortel sur 13 en 2019). Ce document est disponible sur le site de l'ANENA.

Monsieur Serge RIVEILL de DSF rappelle qu'une nouvelle réglementation internationale sur les risques d'avalanche est en vigueur. Il annonce que le mode d'information au grand public du risque d'avalanche par logos (document en annexe) est adopté définitivement en lieu et place des drapeaux. Il précise que ces logos correspondent à un standard international que la clientèle étrangère est mieux à même de comprendre que les drapeaux.

Le président Claude VINCENDET remercie une nouvelle fois les différents intervenants, et comme il n'y a pas de questions, il laisse la parole à Monsieur Jean-Lou COSTERG, Responsable National des homologations de pistes alpines.

Sixième Partie : Homologations des Pistes Alpines

Jean-Lou présente les nouveautés qui auront cours dès la saison à venir, et rappelle que la FFS suit les directives de la FIS en ce qui concerne la réglementation.

Pour la constitution du dossier d'homologation ou de ré-homologation, les pièces à fournir restent les mêmes, en tenant compte que la photo doit être, dans la mesure du possible, une photo réelle (si photo Google ou autre site, bien faire attention à la date !). Il faut indiquer sur la photo les altitudes de départ, d'arrivée ainsi que le tracé de la piste.

Pour le croquis (qui n'est pas une photo !!!), il faut indiquer l'emplacement des filets éventuels en respectant les codes couleurs, ainsi que toutes les sécurités indiquées sur le rapport (pylônes, enneigeurs, cabanes, etc....) avec les pictogrammes adaptés.

Il rappelle également qu'on ne peut pas modifier une arrivée (la remonter ou la descendre) pour des raisons de sécurité : elle doit rester à l'altitude indiquée, à moins que plusieurs arrivées figurent dans le dossier d'homologation. Il faudra donc prévoir plusieurs arrivées, le cas échéant, dans les nouveaux dossiers.



S'il y a un changement de nom par rapport à la précédente homologation, le noter dans la rubrique « observations » du rapport.

En ce qui concerne les nouveautés, la date d'expiration du certificat d'homologation est fixée désormais au 1^{er} juillet et non plus au 1^{er} novembre. Cela permet aux stations d'anticiper les demandes de ré-homologation et aux inspecteurs d'avoir le temps d'effectuer les inspections et études des dossiers.

Il convient de noter un changement dans le dénivelé maxi en Slalom qui passe à 200 mètres pour les Dames et 220 mètres pour les Hommes (pour coller aux critères FIS).

Jean-Lou annonce qu'un nouvel inspecteur FFS et FIS vient d'être nommé en la personne de Jean-Pierre BELIN pour les Alpes du Sud.

Il termine son intervention en notant la dégradation de plus en plus importante dans la constitution des dossiers, et que les demandeurs font preuve de trop de désinvolture. Par conséquent, il propose à l'assemblée d'adopter cette proposition : si le dossier en bonne et due forme ne parvient pas dans un délai d'un an après l'inspection, il sera nécessaire de refaire une inspection, avec les coûts que cela comporte. Il pense soumettre également cette proposition à la FFS et à la FIS.

L'assemblée adopte cette décision à l'unanimité.

Francis ISAMBERT évoque le manque d'investissement des exploitants de RM dans l'aide qu'ils pourraient apporter dans la constitution des dossiers.

Un membre de l'assemblée demande quand seront disponibles sur le site de la FFS les dossiers des homologations, comme cela se fait à la FIS. Des réponses sont apportées par certains comités qui le proposent déjà sur leur site. Jean-Lou précise que suite à la refonte du site de la FFS, ces informations seront accessibles prochainement.

L'ordre du jour étant épuisé, le Président Claude VINCENDET remercie une nouvelle fois tous les participants pour leur attention et la séance est close à 17h35.

Secrétaire de séance : Mario MASCIA