

BALADE DES SKIEURS DU TEMPS JADIS

Georges Polian

Mais où sont les neiges d'antan? Hélas, sublimées, évaporées, fondues depuis longtemps ; difficile d'en extraire des informations, en dépit des divagations d'un célèbre chercheur... du temps jadis. Par contre, nos mémoires, malgré de multiples défaillances, en s'appuyant sur des témoignages, permettent de se retourner sur le passé. Ainsi, à l'occasion de la fin de mes activités d'encadrant au Gums - décision prise cette année ; dura lex... -, j'ai eu l'idée de tenter de décrire l'évolution de la pratique du ski de montagne au cours des deux seconds tiers du siècle précédent.

J'ai commencé à grimper au Gums en 1952, et à skier l'année suivante, il y a donc... 65 ans (oh là là !).

Et j'ai commencé l'encadrement alpinisme vers 56-57, puis celui des stages de ski de montagne vers 1971 (donc il y a 47 ans !)

Sur une telle durée, l'évolution des pratiques de l'alpinisme et du ski-alpinisme est impressionnante, et même depuis "seulement" 45 ans. Presque tout a changé, parfois radicalement, aussi bien dans le domaine du matériel que de la conception et de la conduite des courses.

Quelques rappels (en vrac) Années 1950-60

Nous partions à cette époque, avec un matériel et dans des conditions de sécurité qui paraîtraient aujourd'hui totalement inadmissibles, presque suicidaires. Et pourtant, les accidents furent très rares (j'en parle plus loin).

Ainsi, nous partions, en gros, avec une carte au 25 000^{ème}, une boussole, et, lorsqu'on pouvait se le payer, un altimètre. Le reste à l'avenant : pas d'ARVA (alias DVA), pas de GPS, pas de téléphone cellulaire, pas d'internet (!!); ces instruments n'existaient pas. Pas de casques, pas de baudriers, encore moins de sacs à airbags et autres accessoires.

Prévisions météo

Pas de bulletins avalanche ni de bulletins "montagne" facilement accessibles. MAIS possibilité de téléphoner (avant le départ !!), à des prévisionnistes de Briançon, Cham, Genève etc., d'ailleurs en général très coopératifs et souvent meilleurs que les bulletins internet actuels !

Les skis (années 50)

Longs et lourds ; 200 à 230 cm. Fixations à câbles avec étriers genre "Ramy", sans aucune sécurité, ni en torsion, ni chute AV ou AR.

Semelles à peindre, avec de la laque (on pouvait rajouter du fart !).

1^{ères} fixations de sécurité : je crois, Ramy-Securus (vers 1960?) : étrier avant droit ouvrant en cas de trop forte pression. Puis, début de la fin des câbles, avec Marker Rotamat (vers 1973?), lourdes, possibilité de décoller le talon de 8 cm seulement, mais grand progrès !

Peaux de phoque : attachées avec des ficelles, ultérieurement courroies. Très mauvaise tenue, surtout en traversées et encore plus en neige dure, ou pire, glacée ; donc parcours déchaussés, voire, en crampons, beaucoup plus fréquents.

Sécurité avalanches

Bien sur aucun instrument électronique, ni méthodes "de Munter" ou autres.

Par contre, beaucoup de prudence, de "flair", d'expérience.

Sur glacier : en cas de nécessité, encordement à la ceinture (nœud de chaise), avec corde de chanvre, puis nylon.

Un premier progrès (autour de 1967-68?) avec l'apparition de cordelettes d'avalanche rouges de diamètre 2 ou 3 mm, 25 à 30 m de long ; bien sur impossible de la traîner en permanence. On ne la sortait qu'en cas d'inquiétude, or chacun sait que c'est souvent quand on ne se méfie pas que "ça part".

Niveaux de ski

En général, faible (ou très faible) ! Les bons encadrants, les "forts" savaient à peu près tourner, plutôt en stemm ou chasse-neige. Les débutants, les jeunes (tels que moi), ne savaient pas skier !! Donc, en descente, 1 ou 2 "anciens" dévoués restaient en queue de caravane et aidaient les débutants qui descendaient en faisant des conversions et tombaient sans arrêt. Néanmoins, nous fîmes par exemple, à Pâques 54, la Pointe de La Blanche, 2950m, en partant de Puy Aillaud (1400m).

D'après les critères actuels, les meilleurs encadrants seraient difficilement acceptés comme débutants, mis à part la solide expérience de la montagne et de la neige que beaucoup de très forts skieurs actuels ne possèdent pas !



Arrivée en refuge dans les années 60

Organisation des caravanes

Il y avait toujours 2 anciens, considérés comme encadrants. Obligation d'emporter un traîneau de secours, des duvets, vestes duvets, sacs en polythène (grande spécialité du Gums !) pour chacun ; et souvent une tente de secours pour pouvoir protéger d'éventuels blessés. Chaque caravane emportait au moins un réchaud (à essence ou alcool !) des gamelles, un minimum de ravitaillement... Donc des groupes lourds et fort lents par rapport aux critères actuels. D'où, des dénivelés nettement plus modestes que ce que font les jeunes actuels !

Secours en montagne

Très peu développé. Pas d'hélicoptères. Les compagnies de guides ont commencé à constituer des sociétés de secours en montagne, parfois difficiles à contacter (alors, c'était encore le paléolithique?).

Ce n'est que plus tard, vers les années 65-70 que CRS et gendarmes ont commencé à prendre le relai.

Pour obtenir des secours, seule possibilité : qu'un ou 2 membres de la caravane accidentée réussissent à descendre dans la vallée et à trouver une des rares cabines téléphoniques, ce qui pouvait prendre 24 ou 48h !

Nota : La 1^{ère} tentative de secours par hélicoptère eut lieu lors du dramatique échec de sauvetage de Vincendon et Henry au Mt Blanc (Noël 55?) !

Toutes ces contraintes ne permettaient que de faire de rares WE (de 3 jours ou +), onéreux, en partant en train ou en voitures et... sans autoroute ! Avec le risque de trouver du grand mauvais temps et de rentrer totalement bredouilles. On l'acceptait !

Donc l'essentiel des activités ski se faisait sous forme de stages itinérants de 8 à parfois 15 jours. Jamais avant mars, l'hiver étant jugé trop dangereux. D'où les expressions de "ski de printemps" ou "ski de raid" uniquement utilisées pour cette activité.

Accidents au Gums

En dépit de ces conditions, il n'y eut à ma connaissance aucun accident mortel par avalanche. Deux accidents mortels en crevasses, celui de Jean Tourencheau (alors président du Gums) tombé en tout début de saison (grosse imprudence), et celui de François Sylvestre, vers 1970-72, à cause de l'encordement de l'époque et beaucoup de malchance.

Il y eut, je crois, 3 accidents marquants d'avalanche, qui se sont soldés par des blessures et gelures, heureusement aucun décès. Celui d'un groupe d'encadrants(!), en Vanoise (Sommeiller), 11 novembr 75 ; puis dans les Pyrénées, 2 accidents à Pâques 78. L'un avec Monique Hennequin, Alain Schilling, Karl Van Meter (sauvetage acrobatique par gendarmes et CRS), l'autre avec JP Meunier, crevasse à l'Aneto, AM Mignot sauvée dans des conditions extraordinaires (il y eut un mort dans un groupe de sauveteurs, dans des conditions peu claires.)

En 40 années, et compte tenu des conditions dans lesquelles nous pratiquions à l'époque, ce "bilan" montre que la sécurité était remarquablement bien assurée au Gums en dépit de l'absence de tout les équipements modernes, électroniques et autres !

Évolution rapide, des années 70-72 aux années 2000

Une étape importante dans la pratique du ski au Gums a été la création des cars couchettes, vers 72-73.

C'est une idée que j'ai empruntée au ski-club CNRS (actuel Club FFCM de la recherche) qui organisait au début des années 60 des WE ski (de piste !) en cars, assis évidemment. Puis apparitions des 1ers cars-couchettes (vers 68-70 ??) au CNRS. J'ai trouvé cela génial et décidé de le lancer au Gums.

Oui mais... une moitié du CD s'y opposa parfois très fortement, pour des raisons idéologiques qui s'expliquent -et se comprennent- par la relative proximité de la fin de la guerre et des origines du Gums, issus de la Résistance et proche du parti communiste.

Donc vouloir faire des WE ski en cars couchettes était jugé "activité bourgeoise", indigne du Gums, juste digne de notre "ennemi" (de classe !), le CAF... qui d'ailleurs n'organisait à l'époque que des WE en train ! "Au Gums, on part pour une semaine ou plus, à la dure et avec des sacs de 25kg"...

Donc début difficile, seul en faisant des campagnes d'affiches -manuelles !-, avec une trésorerie totalement séparée de celle du Gums. Au début on faisait essentiellement du ski de piste (130 francs tout compris !). Bernard Lesigne amena les premiers groupes "peaux de phoque".

Puis développement graduel, avec l'aide de Simone Lefèvre rapidement venue en renfort. Peu à peu, les participants "skieurs peaux de phoque" devinrent majoritaires puis l'activité "piste" dis-

parut. Ces cars étaient nettement bénéficiaires et je reversais les bénéfices de "ma" trésorerie, dans les caisses du Gums. Ce qui amena progressivement les opposants à tolérer puis, accepter l'activité "cars-couchettes", désormais "utile pour le Gums".

Puis, une commission car-couchettes fut constituée.

Anecdote : à cette époque, il y eut le Gums dirigé par 4 femmes (présidente du Gums, Marie-Odile Guilloteau-Menier) ; et les 3 "Monique", présidentes des 3 commissions -Cars couchettes, Monique Richet, Ski-montagne Monique Hennequin, Alpinisme : Monique Croizé (qui s'est tuée en montagne)

Le succès de ces cars-couchettes provoqua une très forte augmentation de l'activité ski de montagne qui dépassa vite l'activité alpinisme. Nous avons même du affréter DEUX cars lors du même WE : plus de 65 gumistes portaient !

La nécessité de réglementer et bien encadrer s'imposa très rapidement, ce qui amena vers 74-75 à renforcer la commission ski. Puis nous avons établi une liste officielle d'encadrants, chefs de caravane et Co-res, agréés par la MAIF dès le milieu des années 70 (vers 74-75). Et nous avons créé une commission encadrants-ski dite "de cooptation", avec notamment Marc Breuil, Bernard Odier, Georges Roure, Claude Pastre et bien d'autres, qui a du établir des critères rigoureux de sélection des "Res" et "cores" (selon terminologie actuelle !).

Il y eut de vigoureux débats sur les qualités des chefs de caravane : devaient-ils être des gens très forts et performants, très bons skieurs, toujours capables d'être en tête et capables de remonter de la queue de caravane vers la tête, etc., ou bien devait-on accepter des gens moins performants physiquement mais expérimentés, capables de bien apprécier leur forme du moment, celle des membres de leur groupe, et... l'état de la neige et de la montagne ? Et donc d'adapter le niveaux des courses en conséquence ? Conceptions qui coexistèrent pendant des années.

Parallèlement, le matériel faisait de grands progrès (skis, fixations, peaux, etc), apparitions des Arva, puis des GPS, puis des téléphones mobiles ; création officielle (FFM) de brevets d'initiateurs de ski et de chefs de caravanes (ENSA). Le premier diplômé chef de caravane, sur titres, fut Bernard Lesigne ; puis Marc Breuil qui fit les stages ad-hoc.

Perspectives

Mon impression est que le ski de montagne devient une activité de plus en plus "technologique".

Il faut désormais, pour encadrer, maîtriser toutes les technologies dernier



cri, DVA, GPS, smartphones, cartographies électroniques, méthodes "de réduction des risques", être casqué, si possible avoir un sac à airbag.

Il est certain que la sécurité y gagne largement.

Mais, peut-être moins qu'on imagine : les skieurs ont de plus en plus tendance à faire une confiance excessive à ces instruments, ce qui peut engendrer des prises de risque plus grandes qu'autrefois (cf accident dramatique du printemps à la cabane des Vignettes).

Et quid du skieur de 2050? Quel degré "d'artificialisation", de "réalité virtuelle" (!) atteindrons nous ? Et quelles atteintes graves ou irréversibles au climat et à l'environnement se seront produits ? Nous en reparlerons...

Mes vœux en guise de conclusion, pour les jeunes skieurs de montagne : partez une fois, un beau jour, dans une course peu difficile, sans aucune électronique, ni accessoire Hifi en quasi autonomie ; juste, avec boussole, carte, altimètre...

En regardant et humant le paysage, en se fondant dans la montagne, parfois seul, face à l'immensité des champs de neige, face au grand soleil, aux nuages, aux rafales de neige.... Et face aux risques raisonnables... assumés.

C'est un vœu pieux, mais belle et bonne montagne à... Toutétouss...

Georges Polian



Fac-similé du rapport de gendarmerie
déclassé par ordre du général de gendarmerie Noël *** le 25/12/2018

Brigade territoriale de gendarmerie de Milly-la-Forêt (77)

Rapport du brigadier-chef *** du 21/10/2018

À la suite de la réception de plusieurs plaintes émanant de particuliers sis au lieu-dit La Croix St-Jérôme, nous sommes intervenus ce jour avec les deux brigadiers *** et *** et deux véhicules légers afin de rétablir l'ordre et sécuriser la circulation aux abords du parking sis au lieu-dit La Vallée Close. En effet un nombre inhabituel de véhicules immatriculés dans toute la France y compris dans des départements méridionaux (sans doute une conséquence des inondations) et même étrangers bien qu'europeens stationnaient dans le plus grand désordre.

Nous avons alors interpellé deux contrevenants porteurs de matelas qui venaient de garer leurs véhicules illégalement empêchant l'accès du SDIS en cas de sinistre. Nous les avons prévenus que nous allions les verbaliser s'ils restaient garés là. L'un d'eux a eu l'insolence de contester que l'interdiction de stationner n'était pas matérialisée par un panneau réglementaire, alors que ces panneaux existaient en grand nombre sur les autres voies beaucoup plus larges, interdisant le stationnement des deux cotés.

Nous leur avons alors conseillé verbalement d'aller se garer le long de ces voies avec panneaux.

L'un des contrevenants porteurs de matelas (toujours le même) a récidivé à la limite de la rébellion en nous demandant quel était le montant de la contravention de première classe s'il refusait d'obtempérer ; nous lui avons répondu : 35 € ; il a alors dit à voix haute que ce n'était pas cher payer.

Mais ils ont fini par obtempérer et sont allés se garer sous les panneaux d'interdiction des voies où résident les plaignants susnommés.

Nous avons ensuite téléphoné au commandant de la brigade pour lui demander l'autorisation de verbaliser avec des contraventions de deuxième classe. Il a répondu par la négative et nous a ordonné de ne pas verbaliser du tout (avec ou sans panneaux) puisque notre action de dissuasion avait montré toute son efficacité pour rétablir l'ordre.

Signé : brigadier-chef ***