

ÉVOLUTION DU SKI DE MONTAGNE, DES ANNÉES 50 À L'AUBE DU XXIÈME SIÈCLE

Par Georges Polian



En Vanoise avec Jean Touchard. 📷 Photo Y. Wesoluch

Les années 50... du XXème siècle (!) doivent paraître prodigieusement lointaines aux jeunes gumistes de notre époque. Arrivé au GUMS à Noël 51, pour moi, c'est hier (ou presque !)

C'est au printemps 1953 que j'ai participé à mon premier stage de « ski de printemps » ou de « ski de raid » selon les expressions consacrées de l'époque. La montagne hivernale était considérée comme trop dangereuse, trop avalancheuse, les ponts de neige dissimulant les crevasses des glaciers trop fragiles. Les incursions en montagne avant la mi-mars étaient donc assez rares ; avant cette date, nous allions en général en moyenne montagne, dans des régions peu pentues à faibles risques.

Je me souviens aussi des consignes de sécurité impératives de l'époque : après une grosse chute de neige, on doit attendre trois jours avant de repartir en montagne ! Il faut rappeler que, en plus de l'inexistence des moyens modernes de prévisions et de sécurité, jusqu'aux années 80-90, l'enneigement, nettement plus abondant que maintenant durait plus longtemps. Le danger d'avalanches en tous genres était donc plus élevé ; tel, par exemple, le risque de grosses avalanches de fond en fin de saison... spectaculairement inexistantes dans les Alpes du sud (Queyras) en ce début d'avril 2019 !

Ainsi, pour moi, le réchauffement du climat et la modification du régime des précipitations sont hélas des réalités flagrantes et fort inquiétantes. En dépit de belles paroles, l'inaction des dirigeants mondiaux est une faute capitale.

Paléo-gumiste rescapé des neiges d'antan, j'ai donc le « privilège » (dont je me passerais volontiers !) d'avoir pu constater de visu, pendant 66 années – deux tiers de siècle ! – l'évolution impressionnante des pratiques de l'alpinisme et du ski de montagne. 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

Nous partions à cette époque avec un matériel et dans des conditions de sécurité qui seraient aujourd'hui jugées inadmissibles, presque suicidaires. Et pourtant, les accidents furent rares (j'en parle plus loin). Ainsi, nous partions, en gros, avec une boussole et les premières cartes au 20 000ème, parfois même avec les cartes dites « d'état-major » en hachures au 80 000ème, en particulier dans les Pyrénées ; et, lorsqu'on pouvait se le payer, avec un altimètre.

Le reste était à l'avenant : bien évidemment pas d'ARVA (alias DVA), pas de GPS, pas de cartographie électronique, pas de téléphones mobiles, pas d'internet (!), ni d'instruments... qui n'existaient pas ; et pas de casques, pas de baudriers, pas de broches à glace sophistiquées, encore moins de sacs à airbags et autres accessoires.

▲ **Les skis des années 50** (et 60) étaient lourds et longs, 200 à 230 cm. Fixations à câbles avec étriers genre « Ramy », sans aucune sécurité, ni en torsion ni en chute avant ou arrière. Semelles à peindre avec de la laque (on pouvait rajouter du fart !). Les premières fixations de sécurité furent, vers 1960 je crois, les Ramy-Securus dont l'étrier avant droit s'ouvrait en cas de trop forte torsion. Puis, ce fut le début de la fin des câbles, avec les lourdes Marker Rotamat (vers 1973 ?) qui ne permettaient de décoller le talon que de 8 cm ; néanmoins, ce fut un grand progrès !

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

▲ **Sécurité avalanches** : comme mentionné, aucun instrument électronique, ni méthodes « de Munter » ou autres. Par contre, beaucoup de prudence, de « flair », d'expérience. Un premier progrès est à noter (vers 1965-68 ?) avec l'apparition des cordelettes d'avalanche, rouges, 2 ou 3 mm de diamètre, 25 à 30 m de long ; bien sûr impossible de la traîner en permanence. On ne la sortait donc qu'en cas d'inquiétude (or chacun sait que c'est

“

*J'ai pu constater de visu,
durant deux-tiers de siècle,
l'évolution impressionnante des pratiques
de l'alpinisme et du ski de montagne.*

”

souvent quand on ne se méfie pas que « ça part »). Sur glacier : en cas de nécessité, encordement à la ceinture (nœud de chaise), avec cordes de chanvre puis nylon.

▲ **Niveau de ski** : en général, faible (ou très faible !). Les bons encadrants, les « forts », savaient à peu près tourner, en stemm ou en chasse-neige. Les débutants, les jeunes (tel que moi), ne savaient pas skier ! Donc, en descente, un ou deux « anciens » dévoués restaient en queue de caravane et aidaient les débutants qui descendaient en faisant des conversions et en multipliant les culbutes, à se relever. Néanmoins, nous faisons de belles courses, telle par exemple à Pâques 54, la Pointe de La Blanche (2950 m) en partant de Puy Aillaud (1400 m). D'après les critères actuels, les meilleurs encadrants de l'époque seraient difficilement acceptés comme débutants... mise à part la solide

expérience de la montagne et de la neige que beaucoup d'excellents skieurs actuels ne possèdent pas !

▲ **Organisation des caravanes** : il y avait toujours deux anciens expérimentés qui encadraient. En raid itinérant, il fallait avoir un traîneau de secours, des duvets, vestes duvets, et pour chacun un sac en polythène (grande spécialité du GUMS !); souvent une tente de secours pour abriter 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 lents par rapport aux critères actuels ; d'où, en général des dénivelés qui aujourd'hui seraient estimés à peine dignes d'un séjour « loisir » (je n'ai pas dit « farniente » !).

▲ **Prévisions météo** : pas de bulletins avalanche, ni de bulletins « montagne » facilement

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

▲ **Secours en montagne** : très peu organisé ; pas d'hélicoptère affecté. Les compagnies de guides ont commencé à constituer des sociétés de secours en montagne parfois difficiles à contacter (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 relais. Pour obtenir des secours, une seule possibilité: qu'un ou deux membres de la caravane accidentée réussissent à descendre dans la vallée et à trouver une des rares cabines téléphoniques existantes, ce qui pouvait prendre 24h ou plus !

Nota - La 1ère tentative de secours par hélicoptère eut lieu à Noël 56, lors du dramatique échec du sauvetage de Vincendon et Henry au Mt Blanc¹. J'en fus partiellement témoin alors que je séjournais dans un chalet au-dessus des Houches (avec jambe plâtrée de l'aine aux orteils à cause d'un accident de moto survenu fin juillet à Vallouise).

Toutes ces contraintes ne permettaient de faire que de rares

¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Affaire_Vincendon_et_Henry

weekends (de trois jours ou plus), onéreux, en partant en train ou en voitures... sans autoroute ! Avec le risque de trouver du grand mauvais temps et de rentrer totalement bredouilles. Nous l'acceptions. L'essentiel des activités ski se faisait donc sous forme de stages itinérants de 7 à parfois 12 ou 15 jours, rarement avant mars, comme expliqué précédemment (d'où les expressions déjà mentionnées de « ski de printemps » et « ski de raid »).

▲ **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 Tourancheau (alors président du GUMS) tombé dans une crevasse en début de saison (!!), et celui de François Sylvestre, vers 1970-72, à cause de l'encordement de l'époque et beaucoup de malchance. Il faut aussi mentionner celui de Michel Ginat, lors d'une sortie hors GUMS, mort au fond d'une crevasse de Péclet-Polset en plus de 24h (avec la corde dans son sac à dos !!), temps mis par son compagnon de course pour descendre déclencher les secours à Pralognan !

Il y eut, je crois, 5 accidents marquants d'avalanches qui se sont soldés par des blessures et gelures parfois graves mais fort heureuse-

ment aucun décès. En particulier celui d'un groupe d'encadrants (!), en Vanoise le 11 novembre 1975 (au Sommeiller, Monique Hennequin quasi miraculée !). Dans les Pyrénées, deux accidents presque simultanés, à Pâques 78, au début d'une très dure période de mauvais temps. L'un par avalanche avec encore Monique H. (!), Karl Van Meter et Alain Schilling, gravement blessé, qui a été sauvé par ses deux compagnons de course puis évacué dans des conditions très difficiles par gendarmes et CRS (mais il y eut un mort parmi eux alors que le sauvetage était terminé). Et... second accident avec Jean-Pierre Meunier, Michel et Aleth Bainier, etc., où Anne-Marie Mignot, tombée dans une crevasse de l'Aneto, grièvement blessée, a été sauvée par Jean-Pierre et ses compagnons dans des conditions tout particulièrement difficiles et méritoires.

Ainsi, en plus de 60 années, compte tenu des conditions dans lesquelles nous pratiquons le ski de montagne à l'époque (avec, certes, parfois de sérieuses imprudences...), ce « bilan » (qui s'arrête au début de ce siècle) montre que la sécurité était très sérieusement assurée au GUMS ; ce qui est bien sûr toujours le cas !



Georges Polian.

Évolution rapide, des années 70-72 au début des années 2000.

Une étape importante dans la pratique du ski au GUMS a été la création des cars-couchettes, vers 70-72. C'est une idée que j'ai empruntée au ski-club du CNRS (actuel Club FFCAM de la Recherche), qui organisait au début des années 60 des weekends ski (de piste !) en cars, assis, évidemment. Puis apparition des premiers cars-couchettes (vers 69-70 ?) au CNRS. J'ai trouvé cela génial et décidé de le lancer au GUMS.

Oui mais... une moitié du Comité Directeur s'y opposa très fortement, pour des raisons idéologiques qui s'expliquent et se comprennent à cause de la relative proximité de la fin de la guerre et des origines du GUMS issu de la Résistance et des jeunesses communistes (UJRF)². Vouloir faire des weekends ski en cars-couchettes était jugé « activité bourgeoise » indigne du GUMS, juste bonne pour notre « ennemi de classe » (!), le CAF... qui d'ailleurs n'organisait à l'époque que des weekend en train-couchettes ! « Au GUMS, on part pour une semaine ou plus, à la dure, et avec des sacs de 25 kg... » (et prendre une demi-pension dans les rares refuges gardés était déshonorant !).

Donc débuts difficiles, d'abord seul, en faisant des campagnes

d'affiches - manuelles ! - à Saclay, Gif, Orsay et Jussieu, avec une trésorerie totalement séparée de celle du GUMS. Au début on proposait essentiellement du ski de piste (130 francs tout compris !). Bernard Lesigne amena les premiers groupes « peaux de phoque ». Puis développement rapide avec l'aide efficace de Simone Lefebvre vite venue en renfort. Peu à peu, les participants « skieurs peaux de phoque » devinrent majoritaires, puis l'activité « piste » disparut. 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 », devenue « utile pour le groupe ».

Une commission car-couchettes fut alors constituée.

Anecdote³ :

À cette époque, il y eut une période où le GUMS fut dirigé par quatre femmes :

- ▲ Présidente du GUMS : Marie-Odile Guilloteau-Meunier
- ▲ Et les 3 « Monique », présidentes des 3 commissions neige et alpinisme :
 - Cars-couchettes : Monique Richet
 - Ski : Monique Hennequin
 - Alpinisme : Monique Croizé (décédée vers 1990 lors d'un séjour hors GUMS dans le massif du Zinal Rothorn).

Le succès de ces cars-couchettes a provoqué une très forte augmen-

tation de l'activité ski de montagne qui dépassa vite l'activité alpinisme. Nous avons d'ailleurs parfois dû affréter deux cars lors du même weekend : plus de 65 gumistes partaient. La nécessité de réglementer et de bien encadrer s'imposa très rapidement, ce qui amena vers 74-75 à renforcer la commission ski. Nous avons établi une liste officielle d'encadrants, chefs de caravanes et co-responsables agréés par la MAIF dès le milieu des années 70 ; et nous avons créé, avec notamment Marc Breuil, Claude Pastre, Philippe Tixier, Bernard Odier, Georges Roure et bien d'autres, une commission encadrants-ski dite « de cooptation », qui a dû établir des critères rigoureux de sélection des « Res » et « Cores » (selon le jargon actuel).

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 ou 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 niveau des courses en conséquence ? Conceptions qui co-existèrent pendant des années. Parallèlement, le matériel a fait des progrès décisifs (skis, bâtons, fixations, peaux, chaussures, etc.).

Apparté : J'ai découvert récemment (avec effarement ?) que les gummistes n'avaient plus de courroies de sécurité, mais des... « leashes » (ah oui, les toutous-skieurs qui partent tenus en laisse et savent hélas de moins en moins bien parler notre vieux patois franchouillard...).

Mentionnons aussi l'apparition des ARVA (DVA), puis des GPS, des smartphones, etc. Et aussi, la création à la FFM (devenue FFME) de brevets d'initiateur de ski, et de chef de caravane (stage ENSA) devenus « instructeurs de ski » comme pour l'alpinisme. Le premier diplômé chef de caravane fut, sur titre, Bernard Lesigne, puis Marc Breuil qui fit les stages ad-hoc...

Impressions et perspectives

Mon impression est que le ski de montagne devient une activité de plus en plus « technique ». Il faut désormais, pour pouvoir encadrer, maîtriser toutes les techniques dernier cri, DVA, GPS, smartphones, cartographies électroniques (ah, la belle Iphigénie!), méthodes « de réduction des risques » (Munter...), être casqué,

si possible avoir un sac à airbag (liste non exhaustive). Il est certain que la sécurité y gagne beaucoup. Mais peut-être moins qu'on imagine : les skieurs risquent de faire de plus en plus confiance à ces techniques et instruments, ce qui peut engendrer des prises de risque plus grandes qu'autrefois (cf accident dramatique du printemps 2018 à la cabane des Vignettes⁴).

Et quid du skieur vers la mi-temps de ce siècle ? Quel degré « d'artificialisation » atteindrons nous ? Les skieurs alpinistes du futur évolueront-ils munis d'un casque de réalité virtuelle, bien sûr « augmentée » ? Il ne sera plus alors nécessaire de quitter son salon pour faire des courses vertigineuses. Et la boucle sera bouclée. Comme dans « Sous l'oeil des choucas » du très talentueux écrivain et dessinateur Samivel, paru en 1931-32, nous retrouverons l'alpiniste imaginaire qui (en 1932, mémorable année⁵ !), muni d'une loupe et de photos, était terrorisé par les parois vertigineuses qu'il gravissait... virtuellement ! Plus sérieusement, quelles atteintes graves, irréversibles, au climat et à l'environnement, nos

proches descendants devront-ils affronter, subir ? Le pire n'est jamais certain (jusqu'à ce qu'il survienne !). Donc espérons, et surtout, agissons tant que c'est possible.

Mes vœux en guise de conclusion, pour les jeunes skieurs de montagne : partez une fois, un beau jour, dans une course peu difficile, sans électronique ni accessoires « aïe-tech », 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 sommets et des champs de neige, face au grand soleil, aux nuages, aux rafales de vent.... et face aux risques raisonnables assumés. C'est un vœu pieux, mais belles et bonnes montagnes à tous. ●

² Voir l'article "La genèse du GUMS" dans ce Crampon. Voir aussi l'étude historique publiée par Michel Pinault lors du 60ème anniversaire, à télécharger sur la page : <https://www.gumsparis.asso.fr/index.php/a-propos-du-gums>

³ NDLR : le titre de ce paragraphe "Anecdote" est laissé à l'entière responsabilité de l'auteur de l'article, que la rédaction tient néanmoins à féliciter pour avoir rappelé cet événement qu'elle aurait, pour sa part, qualifié de "fait remarquable" !

⁴ <https://www.lenouvelliste.ch/articles/valais/canton/arolla-victimes-du-froid-tout-presde-la-cabane-753991>

⁵ NDLR : vous aurez deviné qu'il s'agit de l'année de naissance du vénérable auteur de cet article...