

Zeitschrift: La Croix-Rouge suisse
Herausgeber: La Croix-Rouge suisse
Band: 81 (1972)
Heft: 2

Artikel: Des entorses aux avalanches
Autor: Leroy, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-549159>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Des entorses aux avalanch

Jacques Leroy



Le nombre total d'accidents de ski augmente d'année en année dans tous les pays où ce sport se pratique. Pourtant, si l'on considère le nombre croissant de skieurs qui découvrent les attractions des pentes neigeuses, le nombre d'accidents est de moins en moins élevé en valeur relative. A Verbier, station populaire du Valais suisse, on a compté 50 000 remontées en 1952 et on a enregistré 50 accidents, soit un pour 1000. En 1970, des skieurs effectuaient cinq millions de remontées sur les pentes de la station et l'on déplorait 400 accidents, soit un par 12 500 remontées. L'accroissement en valeur absolue du nombre d'accidents s'explique par la vertigineuse augmentation des skieurs. La diminution en valeur relative est due à une intensification de la surveillance, à des pistes mieux balisées et à un matériel de meilleure qualité.

L'heure dangereuse pour le skieur

Comment et quand les accidents se produisent-ils ? M. Gilbert May, chef de la sécurité à Verbier, répond à cette question : «*Les hommes et les femmes sont également touchés, leur âge n'entre pas en ligne de compte. Seuls les enfants font des chutes sans conséquences, car leurs os sont encore malléables. De toute façon, leurs fractures sont rarement complètes; les os se brisent partiellement comme une branche d'arbre vert et non pas net, comme une branche d'arbre mort.* Les accidents se produisent surtout l'après-midi, entre deux heures et demie et quatre heures et demie, avec une pointe nette entre trois heures et demie et quatre heures. Souvent ils sont imputables à la fatigue : ceux qui se cassent la jambe ont généralement présumé de leurs forces en faisant une descente de trop. Les cassures de tibia et de malléoles sont les accidents les plus fréquents, suivis des luxations de l'épaule. Il n'y a que très peu de fractures du col du fémur et de la colonne vertébrale. Bien entendu, les foulures et les

entorses sont nombreuses et peuvent être très douloureuses sur le moment. Mais la foulure se guérit plus facilement que les cassures.

Le nombre d'accidents varie avec la saison: il y a un accroissement marqué à Noël, mais c'est Pâques qui est la période la plus dangereuse. Les journées sont plus longues, donc plus fatigantes; la neige est plus molle, les skieurs sont quelquefois trop nombreux.»

A Verbier, les mesures de sécurité sont appliquées par une équipe dirigée par M. Gilbert May. Elle est composée d'enfants du pays, qui connaissent les pentes dans leurs moindres replis et qui lisent dans la neige et le ciel comme d'autres lisent dans des livres. Ce sont des montagnards solides qui pratiquent le ski tous les jours depuis qu'ils savent marcher (et quelquefois même avant de savoir marcher!). Ils ont suivi les cours réguliers du Club Alpin Suisse et chaque année, en début de saison, ils améliorent leurs connaissances en suivant les cours donnés par le médecin de la station, car ils doivent pouvoir apporter les premiers secours et par conséquent se tenir au courant des nouvelles méthodes mises au point. La sécurité est organisée à Verbier sur les mêmes principes que dans d'autres pays alpins : Autriche, R.F. d'Allemagne, France et Italie. Quinze patrouilleurs parcourent sans cesse les champs de neige de Verbier. Reliés par des radios portatives à cinq postes fixes et à un poste central de commandement, ils sont toujours prêts à porter secours et à transporter les blessés jusqu'à la clinique la plus proche. La règle essentielle de l'intervention, c'est la rapidité, car le gel des extrémités du corps est souvent à craindre. Le patrouilleur doit connaître à fond le terrain et pouvoir skier par tous les temps et par toutes les neiges en tirant une luge et un blessé qui peuvent peser jusqu'à cent kilos.

Attelles gonflables

Avant le transport du blessé, le patrouilleur doit placer le membre brisé dans une attelle.

On fabrique aujourd'hui des attelles gonflables qui ressemblent à de grandes bottes à fermeture éclair. Elles ont l'avantage d'une pose rapide, car elles se gonflent à la bouche. Certains médecins leur préfèrent les attelles classiques, car quelquefois le froid gèle la valve et elles se dégonflent en cours de route, laissant le membre sans protection. Mais les blessés préfèrent nettement la botte pneumatique, qui isole mieux du froid et garantit des chocs.

Les chutes et leurs conséquences ne sont pas le seul danger qui menace le skieur. Le ski «fou» qui se détache et dévale la pente de plus en plus vite, se transformant en dangereux projectile, constitue un danger. Il faudrait imposer des lanières de sécurité à tous les skieurs, afin de retenir le ski à la chausse ; les patrouilleurs et moniteurs en sont tous équipés. Mais dans une station de sports d'hiver, plus qu'un ski détaché, on redoute les avalanches. A l'aube, les skieurs qui dorment bien au chaud ne se doutent pas que des équipes de sécurité parcourent chaque jour des dizaines de kilomètres afin de «tâter le terrain». Il n'est pas rare que ces patrouilleurs déclenchent plusieurs dizaines d'avalanches chaque jour à grands coups d'explosifs. A Verbier, on utilise parfois avions et hélicoptères pour lancer de la dynamite sur des pentes inaccessibles : en 1969, plus de 1200 kilos d'explosifs ont été utilisés.

Mais comment se produit une avalanche ? Gilbert May l'explique ainsi : «Il s'agit d'un glissement massif et brutal de plusieurs centaines de milliers de tonnes de neige, qui se produit sans avertissement sur des pentes de plus de trente pour cent. A l'origine, il y a sur le sol entre 20 et 30 centimètres de neige cristallisée sous forme de gros grains. Si un mètre de neige fraîche s'accumule rapidement sur ce fond, la pression augmente sur les gros grains qui agissent comme de véritables billes. Une énorme masse glisse brusquement en entraînant tout sur son passage à une vitesse effarante. Rien ne résiste, maisons, arbres ou hommes. Si l'on n'est pas

écrasé, on est enseveli et l'on risque de mourir asphyxié. Notre travail consiste donc à provoquer l'avalanche avant que les skieurs n'arrivent sur les pentes. Pour cela, il faut suivre les changements d'état de la neige en pratiquant des coupes dans la couche neigeuse et en plaçant des sondes.» Les chiens de montagne sont surtout utiles en cas d'avalanche. Ils sont entraînés à rechercher rapidement les personnes ensevelies, afin de permettre un rétablissement rapide de la respiration par oxygène. Le Club Alpin Suisse envoie les chiens à l'école. Les débutants suivent le cours A, les élèves prometteurs vont au cours B et les chiens d'élite, qui peuvent être utilisés en mission dès leur sortie de l'école, s'instruisent au cours C. Le berger allemand est nettement le meilleur sujet, obéissant, sûr, rapide. Après lui vient le Saint-Bernard, plus lent à former. Le berger allemand arrive parfois même à tirer la victime par ses vêtements pour la ramener à l'air. Le chien forme équipe avec son «conducteur» et ne se départit jamais de son humeur joyeuse, à l'école comme en mission. Il n'y a qu'une chose qu'il déteste franchement: le transport en luge, insulte à sa dignité et à son sens de l'équilibre.

Ce qu'il en coûte

Sans parler des suites médicales, parfois pénibles, l'accident peut coûter très cher. Un transport de blessé par luge est facturé en moyenne 40 francs suisses (\$ 10) y compris l'ambulance. Evidemment, le prix varie en fonction de la distance à parcourir. Lorsque le blessé gît dans un endroit difficile d'accès, ou lorsque la température est basse et qu'il y a un risque de gelures, il faut faire appel à l'hélicoptère. A trente francs la minute, un transport de blessé revient facilement à plus de mille francs suisses (\$250). Mieux vaut s'efforcer d'éviter l'accident. Comment?

«Tout d'abord», explique le chef de la sécurité de Verbier, «en se conformant aux instruc-

tions qui sont données aux remonte-pentes et aux télésériques. Il faut suivre les pistes balisées et chaque personne doit choisir un degré de difficulté qui ne dépasse pas ses possibilités. Il ne faut jamais partir seul si l'on n'est pas expérimenté. Il convient aussi de bien s'équiper et de vérifier chaque jour son matériel. Les fixations doivent être réglées convenablement selon le poids du skieur qui les vérifiera chaque jour. D'autre part, des vêtements chauds sont indispensables. On ne doit pas partir en chemise le matin, même s'il fait beau. La température peut tomber brusquement et provoquer des gelures. Nous voyons plus souvent qu'on ne le croit généralement, des pieds et des mains gelés. Il faut porter de la laine, encore de la laine, toujours de la laine. Les fibres synthétiques pures sont très glissantes et peuvent rendre une simple chute sur neige très dangereuse. La laine possède un pouvoir freinant remarquable. Enfin, il est indispensable d'être en bonne condition physique, de ne pas arriver sur un champ de neige avec des muscles froids. Un peu de marche avec les skis sur l'épaule avant de se lancer dans une descente évite bien des ennuis. La gymnastique quotidienne pratiquée quelques mois avant les sports d'hiver ou mieux encore toute l'année maintient en bonne condition. Enfin, si vous partez en excursion, indiquez toujours votre itinéraire à des parents ou à des amis; les recherches seront plus faciles.»

Bien que les accidents soient proportionnellement peu nombreux par rapport au nombre de skieurs, les pentes deviennent dangereuses parce qu'elles accueillent indifféremment des débutants, des champions, des téméraires et de simples promeneurs. On multiplie les consignes de sécurité, mais on ne peut pas les inculquer aux skieurs. La montagne reste un des lieux où l'homme retrouve une liberté d'action qui lui est chère et qu'il a trop souvent perdue sur la route ou dans les villes. Mais peut-être faudra-t-il un jour prévoir un permis pour skieur comme il en existe pour automobi-

liste. Sans aller jusqu'à envisager un Code de la neige, on déplore partout l'absence de critères admis permettant, par exemple, d'établir les responsabilités ou d'interdire l'accès des pistes en cas de danger. Personne ne peut aujourd'hui empêcher légalement un skieur de traverser un champ où il existe un risque d'avalanche. On ne peut que conseiller. C'est pourquoi on ressent le besoin d'une législation et de nombreux pays préparent des textes de loi dans ce but. En Suisse, un projet de loi, soumis récemment aux Chambres fédérales, fera prochainement l'objet d'un débat. Il s'agit de préciser certaines règles simples sans pour cela paralyser la pratique d'un sport bienfaisant. Il existe bien un code international des signaux adoptés par les pays alpins, qui signale les croisements de pistes, les dangers d'avalanche, les passages dangereux. Mais bien peu de personnes le connaissent et moins encore le respectent. Il reste donc aussi à éduquer et à informer. Déjà, dans certaines stations comme Saint-Moritz, on renseigne les skieurs sur les difficultés des pentes à l'aide de haut-parleurs. On envisage des programmes de radioguidage que tout le monde pourrait capter, mais la dépense semble excessive et les fréquences radio difficiles à obtenir. Il reste donc la discipline personnelle, le bon sens et l'esprit sportif.

(Santé du Monde / Janv. 72)