

Au plus près de la nature

GEO AVENTURE

L'ÉTÉ EN ROUE LIBRE !

À VÉLO, EN FRANCE OU À L'AUTRE BOUT DU MONDE, ILS SONT PARTIS EN FAMILLE, EN SOLO OU EN DUO...



NOS CONSEILS
Pour bien
choisir son vélo
électrique

ENVIRONNEMENT
PÉRIPLÉ EN PADDLE POUR
DÉPOLLUER LA SEINE

Montagne
NORVÈGE : LE MYTHIQUE
STETIND ET SES
AURORES BORÉALES

ASTRONOMIE
La tête dans les
étoiles au Népal

SOLIDARITÉ
Au Liberia, les
enfants surfent pour
oublier la guerre

Juillet-Septembre 2019

BEL. 750 € - CH. 1190 CHF - CAN. 14 CAD - D. 11 € - ESP. 8 € -
GR. 8 € - LUX. 750 € - ITA. 8 € - PORT. CONT. 8 € - DOM. Bateau: 750 € -
Maroc: 85 DH - Tunisie: 15 TND - Zone CFP: Bateau: 1100 XPF.

PRISMA MEDIA

M 01041 - 7 - F: 6,90 € - RD





TIME INSTRUMENTS
FROM THE COCKPIT TO THE WRIST

Bell & Ross

Le bloc-notes

DE LA RÉDACTION

A chacun son cycle. Voilà une tendance de fond, de grand fond même. A l'instar du développement des ultra-trails ces dernières années, de plus en plus de courses cyclistes longue distance voient le jour. Organisateur de la Race Across France (2 600 kilomètres à parcourir en moins de 7 jours), Arnaud Manzanini explique que pour venir à bout de l'épreuve il faut savoir gérer le « grand écart permanent entre euphorie et désespoir ». Les forçats de la route chers à Albert Londres sont donc loin d'avoir disparu du paysage. De l'autre côté du miroir du cyclisme, celui du plaisir à portée de tous, nombreux sont ceux dont les nobles objectifs se résument à sortir de la routine en taillant la route. Pour un week-end, une semaine, un mois ou une année, ces cyclo-randonneurs prennent leur temps sans chronomètre. Ce n'est peut-être pas ultra mais c'est quand même extra.

La montagne magique. Plus haut ne rime pas forcément avec plus beau. Alors que l'afflux d'himalayistes provoque des embouteillages en haut de l'Everest, de magnifiques sommets aux voies d'accès dégagées s'offrent à ceux qui savent s'affranchir des sentiers trop fréquentés. Ainsi en va-t-il du Stetind, modestement perché à 1 393 mètres d'altitude, mythique pour les Norvégiens mais quasi ignoré par le reste des Terriens. Habitué à photographier les cimes les plus fameuses de la planète, Pascal Tournaire raconte sa récente découverte émerveillée du lieu : « Il était caparaçonné d'une gangue de glace comme un sommet de Patagonie, élancé, sauvage dans une lumière bleu acier... Un coup de foudre. » Ouvrir les yeux : un indispensable début pour un transport amoureux.

Perdre le nord

Pays le plus fermé du monde, la Corée du Nord va-t-elle devenir un nouvel eldorado touristique ? Il est permis d'en douter à l'énumération des tracassés affrontés par le pékin moyen pour se rendre à Pyongyang, comme le montre notre reportage surréaliste sur le marathon couru dans les pompeuses artères vides de la capitale. Pourtant, vient d'être édité le premier guide touristique francophone consacré à la patrie du leader suprême Kim Jong-un. Visite déconseillée par le ministère des Affaires étrangères, la France n'entretenant pas de relation diplomatique avec la très mal nommée République populaire démocratique de Corée. Le voyage, particulièrement surveillé, séduira sans doute davantage les amateurs de dystopies - les fictions réalistes qui décrivent des sociétés imaginaires cauchemardesques - que les adeptes de l'aventure sans entraves.



Feuille de route

6

ILS VIVENT LEUR RÊVE

Nettoyer la Seine en paddle, capturer le plancton à bord d'un voilier, découvrir l'Amérique du Sud à moto, courir au milieu des animaux sauvages

14

L'ACTU DE L'AVENTURE

Les festivals, les expés à suivre, les livres...

ESPRIT PIONNIER

18

SUR LES PENTES DE L'INCONNU DU NORD

En Norvège, notre photographe a rejoint le sommet du Stetind en été et en hiver.

32

AU LIBERIA, LE SURF A REMPLACÉ LES FUSILS D'ASSAUT

Deux pros de la glisse ont rencontré la première génération de surfeurs du pays.

44

J'AI COURU LE MARATHON DE PYONGYANG

Notre reporter raconte son périple surréaliste en Corée du Nord.

ENGAGEMENT

50

LA MARCHE À L'ÉTOILE AU NÉPAL

Deux aventuriers ont sillonné les montagnes népalaises pour faire partager leur passion de l'astronomie.

EN TOUTE LIBERTÉ

64

UN HOMME AUX SOMMETS

Extraits du livre d'Adam Bielecki, l'alpiniste polonais qui a sauvé Elisabeth Revol, dans l'Himalaya, en janvier 2018.

ADRÉNALINE

70

SUR LE TOBOGGAN DU DIABLE

En Italie, la kayakiste française Nouria Newman a dompté un canyon réputé infranchissable.



L'AVENTURE À NOS PORTES

76

DOSSIER : EN ROUE LIBRE !

78

EN FAMILLE

Pierre, Lucy et leurs deux filles ont traversé la France à vélo.

90

INSOLITE

Du Maroc au Ghana, la conquête de l'ouest africain.

98

ULTRA

Avec les forçats de la Race Across France.

110

RÉCITS

En solo, en duo, entre amis, ils ont roulé vers de nouveaux horizons.

122

TENDANCE

Le gravel : la bicyclette qui monte, qui monte...

MATOS

126

BIEN CHOISIR SON VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Et notre sélection d'accessoires.

136

LEUR PROCHAIN TRIP

- En Terre de Feu pour Aurélien Ducroz
- Voir les sommets d'en haut pour Christophe Dumarest
- Un aller-retour Rennes-pôle Nord pour Vincent Grison

142

À VOUS DE JOUER

Nos conseils pour vivre à votre tour les aventures de ce numéro.

146

LE JOUR OÙ...

... Anne-Flore Marxer a claqué la porte de la Coupe du monde de freeride.



NOUVELLE JEEP® WRANGLER

Aussi à l'aise en ville.



FCA France - RCS Versailles 305 493 173 - Le Brunnay

À essayer chez votre distributeur



BOÎTE AUTOMATIQUE 8 RAPPORTS



ÉCRAN TACTILE 8,4"
AVEC APPLE CARPLAY



RADAR ET CAMÉRA DE REcul

La nouvelle Jeep® Wrangler, disponible en 3 ou 5 portes, reste fidèle à son héritage tout en évoluant pour s'adapter au mieux à son environnement. Avec plus de technologies et de sécurité, elle propose une nouvelle dynamique de conduite afin d'optimiser la maniabilité et le confort. La nouvelle Jeep® Wrangler n'a jamais été aussi adaptée à la jungle urbaine.

Élue 4x4 de l'année par les lecteurs et journalistes de 4x4 Magazine en mai 2019.

4x4 de l'année 2019



There's only one : Seule Jeep® est unique. Consommations mixtes (l/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) - Gamme Wrangler : de 7,4 à 10 et de 188 à 210.

Jeep®

THERE'S ONLY ONE

Nature ♦ Science ♦ Humanitaire ♦ Écologie

Ils vivent leur rêve

Photos : Videoprod64

Après avoir connu des aventures aux quatre coins du monde, dont une récente traversée Dakar-Kourou à la rame, le Francilien Stéphane Nedelec a décidé d'en vivre une inédite près de chez lui. Avec un stand up paddle, il a parcouru, jusqu'au pont de Normandie, 500 des 776 kilomètres de la Seine (certaines portions ne sont pas praticables) en douze jours, à raison d'une dizaine d'heures de rame par jour. Outre le défi sportif, son objectif était aussi de constater comment se matérialisaient les projets d'aménagements des bords du fleuve et de voir si la préservation de l'environnement y avait fait des progrès. Le planchiste a ainsi effectué des sessions de ramassage de déchets en cours de route. Un de ses réflexes habituels en pleine nature. Le film de l'aventure sortira à l'été.

Sa mission : nettoyer la Seine en paddle

Nom Stéphane Nedelec, *paddler*

Pays France



Faire un pont entre la course au large et la recherche océanographique, deux mondes qui se côtoient peu d'ordinaire. L'objectif du skipper brestois Eric Defert, notamment inspiré par une rencontre avec le biologiste Pierre Mollo, s'est matérialisé dans le projet Iodysséus. A bord de son voilier, équipé de capteurs biologiques, il a commencé par embarquer un ou deux scientifiques le temps de trois premières expéditions au large de la pointe bretonne. Grâce aux prélèvements effectués, en particulier ceux d'aérosols marins, les chercheurs devraient mieux appréhender le rôle climatique du plancton. Pour médiatiser les études scientifiques, le voilier participera à différentes épreuves, en Atlantique et en Méditerranée, dans les deux années à venir. Une opération de crowdfunding est destinée à soutenir le projet global.

Il capture le plancton à la voile

Nom Eric Defert, *skipper*

Pays France





Photos : Iodysseus

Ils vivent leur rêve





F'in novembre 2018, Valentin Noël, un Breton de 27 ans installé en Guyane depuis plus de trois ans, a pris la route avec sa moto pour découvrir l'Amérique du Sud, quittant emploi et logement. Pour ce périple dont il rêvait depuis longtemps, le motard n'est pas parti seul. Sa chienne Shauskha, installée sur le réservoir, l'accompagne. Après le Brésil et un arrêt prolongé à Bahia, l'aventurier a poussé jusqu'en Bolivie et passé la frontière péruvienne via le lac Titicaca, avant de traverser l'Equateur puis d'arriver en Colombie. Avec plus de 15 000 kilomètres au compteur, celui qui narre son expédition sur sa page Facebook La Moto du bonheur n'a pas prévu de date de retour.

Il traverse l'Amérique du Sud avec sa fidèle compagne

Nom Valentin Noël, *motard*

Pays Brésil, Bolivie, Pérou, Equateur, Colombie...



Près de 265 kilomètres en 5 jours dans le parc national Entabeni, en Afrique du Sud. Le programme de la première édition du Breath Taking Extreme, course à laquelle ont participé 32 concurrents en avril dernier, n'a pas effrayé le Landais Philippe Richet, habitué à courir dans tous les environnements à travers le monde. Même si des rangers sont venus le chercher lorsqu'il s'est retrouvé face à un rhinocéros, même s'il a croisé la route de lions et s'est senti tout petit à côté des fascinantes girafes, il concède surtout n'avoir pas été rassuré par les imprévisibles babouins. Il a néanmoins éprouvé une rare sensation de liberté au cœur de cette faune préservée.

Il a couru au milieu des animaux sauvages

Nom Philippe Richet, *ultra-trailer*

Pays Afrique du Sud





Photos : M. Byleveld Photography

L'actu de l'aventure

..... Sur le Web et les réseaux sociaux



Capture France 3

YOUTUBE

LA GLISSE AUTOUR DU GLOBE

Quatre mois après la naissance de leur premier enfant, l'ex-championne de planche à voile Sarah Hébert et son compagnon Aurélien Le Métayer ont décidé de parcourir le monde en voilier à la recherche des plus beaux spots de glisse. Une odyssée ponctuée d'escapades en paddle avec le berceau du petit Naël, de kite surf, de planche... Réalisé dans le cadre de l'émission de France 3 Bretagne « Littoral », ce film de 26 minutes, visible sur YouTube, suit l'expédition d'Etel, dans le Morbihan, au Brésil, et donne une furieuse envie de larguer les amarres. **De mère en mer, de Vanessa Roué.**

EXPÉ EN COURS

LA MARCHÉ PROPRE

Début avril, Kevin Plessis est parti de Norvège, au-delà du cercle polaire, pour une expédition de 6 mois à travers l'Europe en totale autonomie. Sa ligne d'arrivée se situe à Tarifa, à la pointe sud de l'Espagne. Entre-temps, cet aventurier de 27 ans aura effectué 6 000 kilo-

mètres, à raison d'une quarantaine par jour, et ramassé les déchets trouvés sur sa route. Il les traîne sur son chariot avant de s'en débarrasser lorsqu'il trouve une poubelle. Quand il croise des débris trop encombrants pour lui, Kevin poste les coordonnées GPS de l'endroit

pour que des associations locales puissent venir s'en charger. Le jeune homme agrmente son voyage de posts quotidiens sur Facebook où il indique le poids des déchets qu'il a collectés.

@kevinplessisaventurier

AVENTURIERS À SUIVRE



NICOLAS PLAIN

Scientifique spécialiste du climat, le Grenoblois a transformé son parapente en laboratoire volant. Il va survoler les Alpes pour établir une carte des polluants. Un film suivra. **nicolasplain.fr**

Nicolas Plain



CHARLOTTE DURIF

Les découvertes de la grimpeuse française à travers le monde avec l'Américain Josh Larson sont l'occasion d'admirer des clichés somptueux et des vidéos spectaculaires. **@charlottedurifclimber**

Charlotte Durif



FABIO WIBMER

Sur Facebook et sur YouTube, la star VTT slopestyle propose des vidéos de rides assez dingues effectués dans tous les environnements. **@wibmerfabio**

David Robinson/Red Bull Content

**BOSCH**

Des technologies pour la vie



Des Technologies pour la vie

www.bosch.fr

Depuis plus de dix ans, le groupe Bosch contribue activement à façonner le monde connecté. Bosch est aujourd'hui une entreprise leader dans le domaine de l'Internet des objets (IoT). Via son propre cloud IoT, l'entreprise a déjà mis en œuvre de nombreux projets en lien avec l'IoT dans des domaines tels que la mobilité, la maison intelligente, la ville intelligente et l'agriculture.



twitter.com/BoschFrance

L'actu de l'aventure

..... Les rendez-vous et les livres à ne pas manquer

SAVE THE DATE

Photo : Cyrille Quintard/Templiers



À CHACUN SA COURSE

Pour sa 25^e édition le Festival des Templiers propose pas moins de 15 épreuves de toutes longueurs et tous niveaux aux amateurs d'endurance. Entre l'Endurance Trail (105,6 kilomètres, 5 295 mètres de dénivelé positif) et le fameux Grand Trail des Templiers (78,5 kilomètres, 3 640 mètres de dénivelé positif) qui clôt l'événement, le choix est vaste, avec des distances qui débutent à 7 kilomètres pour les adultes. Les paysages somptueux des Causses du sud de l'Aveyron se prêtent parfaitement à la course et même au simple déplacement en tant que spectateur.

Festival des Templiers, 17-20 octobre, Millau.

PLAISIRS PARTAGÉS

Avec une 31^e édition au compteur, le rendez-vous de Massy est un classique pour les baroudeurs. Deux jours d'échanges et de découvertes qui permettent aux amoureux du voyage de repartir avec de précieux conseils et des idées plein la tête.

Festival des Globe-trotters, 27-29 septembre, Massy.

EN MODE EXPLORATION

Ceux qui cherchent des idées pour se préparer ou écouter les expériences de ceux qui reviennent d'expédition auront de quoi se satisfaire entre les démonstrations de matériel, les livres, les conférences... Sans oublier les enfants qui trouvent toujours une source d'étonnement à la Cité des sciences.

La Cité des aventuriers, 21-22 septembre, Cité des sciences et de l'industrie, Paris.

BOBINES DE VOYAGE

Lancé en 2016, l'événement s'est donné pour noble objectif de « favoriser une meilleure compréhension du monde à travers la pratique et la culture du voyage ». Outre des projections, ce festival du film propose expos, conférences et rencontres avec des aventuriers.

What A Trip! festival, 27-29 septembre, Montpellier.

L'APPEL AUX BONNES VOLONTÉS

UN PROJET PORTEUR D'ESPOIR

Le 30 mars dernier, Aurélie, 33 ans, amputée d'une jambe à l'âge de 17 ans après avoir été renversée par un chauffard, a entamé un tour de France dans le but de relier 22 centres de rééducation sur son cheval Booman Whiz Pine. Elle compte partager son expérience du handicap et aider les patients à envisager leur nouvelle vie. Partie pour six mois en compagnie de son père, également à cheval, la jeune femme recherche l'aide de bénévoles et des dons afin de mener son projet à bien.

handidream.com

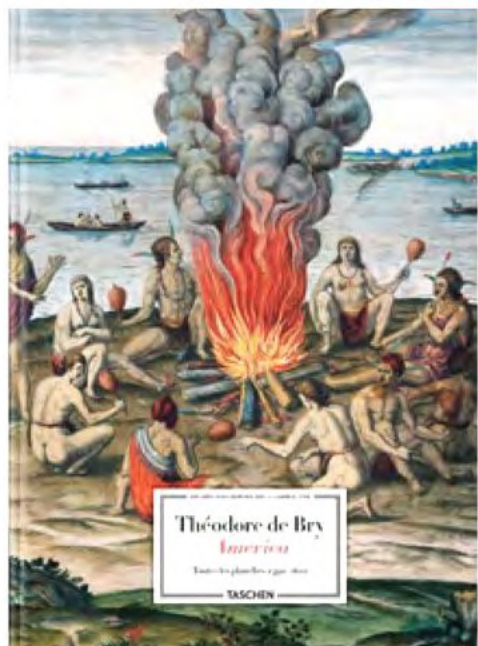
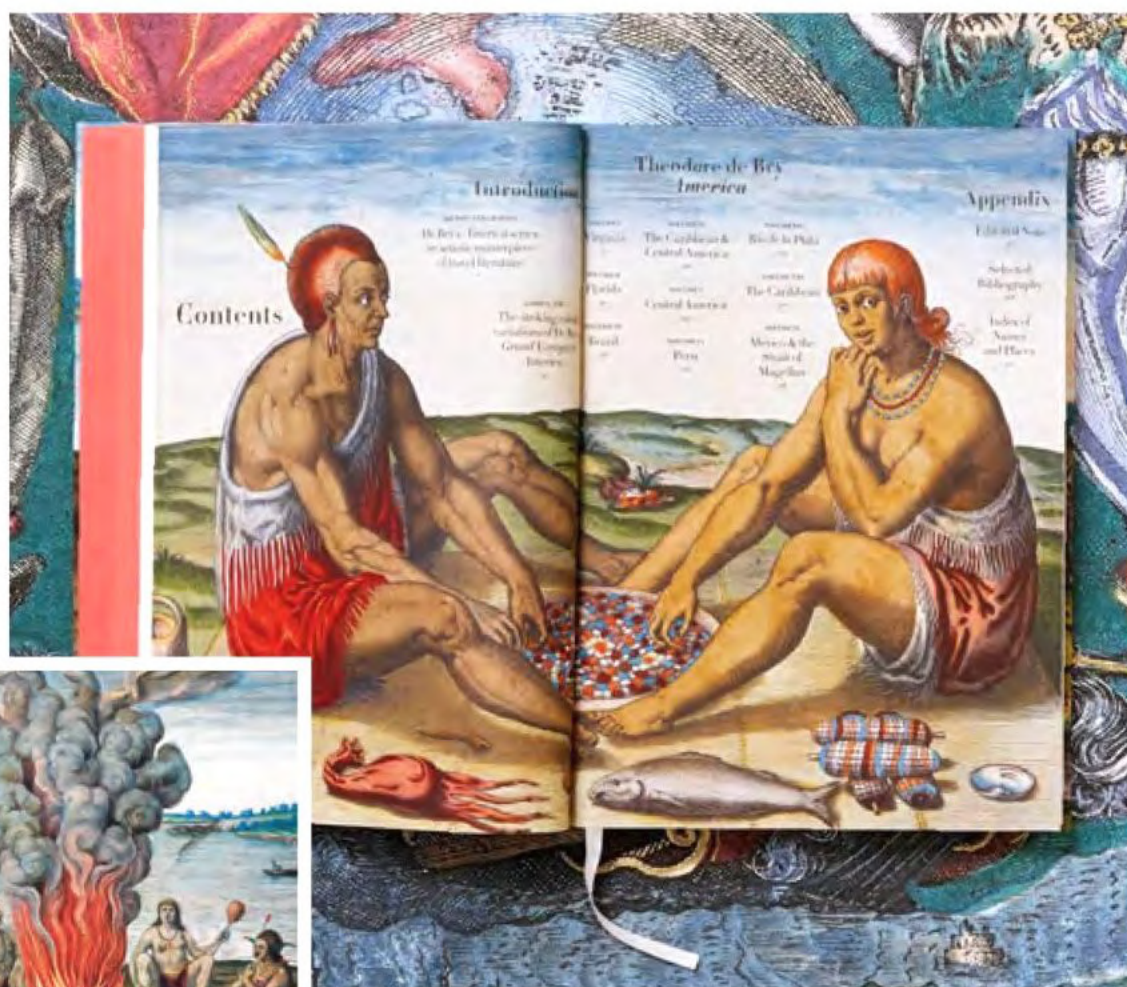


LE GADGET

TROUVER LACET À SON PIED

Fin de modifier sans cesse le serrage de ses chaussures et de le dérégler en refaisant son nœud. C'est la promesse du système développé par la marque française Unchain, qui permet de trouver une fois pour toutes la bonne tenue de sa chaussure, œillet par œillet. Ce système peut être utilisé dans tous les sports et promet une durée de vie de 3 ans ou 3 000 kilomètres.

Unchain Lacing System, disponible en 17 couleurs, 20€.



ILLUSTRATIONS

UNE VISION HISTORIQUE DE L'AMÉRIQUE

Avec la publication du premier tome de la collection America en 1590, le graveur et éditeur flamand Théodore de Bry a créé les beaux livres avant même que ce terme n'existe. Représentant des paysages ou des rencontres humaines, de la Floride au Brésil en passant par le Mexique, les gravures et illustrations, inspirées des récits des premiers explorateurs du continent, ont durablement influencé la vision que les Européens ont eue du Nouveau Monde. Cet impressionnant ouvrage propose 218 planches réimprimées, agrémentées de commentaires érudits de deux historiens de haut niveau.

Theodore de Bry. America, de Michiel van Groesen et Larry E. Tise, éd. Taschen, 100 €.

EXPÉDITIONS

NAVIGATEURS DE LÉGENDE

1519. Magellan entame son voyage autour de la planète. A l'occasion des 500 ans de cette première circumnavigation, ce livre retrace les grandes aventures des tours du monde à la voile. On y croise aussi bien les pionniers et explorateurs James Cook, Bougainville et Francis Drake que des navigateurs contemporains comme François Gabart, Ellen MacArthur ou Isabelle Autissier. Dans cette grande aven-



ture humaine, résonnent des noms de ports, de caps et d'îles qui incitent au voyage, même immobile.

Partir autour du monde, de Sibylle et Olivier Le Carrer, éd. Glénat, 25 €.

RÉCIT

LA ROUTE SANS CARBURANT

En 2015, Karen, Ludwig et Rémy, qui viennent tout juste de finir leurs études dans une école de management, se lancent un défi qui répond à leurs préoccupations environnementales et à leur désir de rencontres et de découvertes. Ils décident de relier la Thaïlande à Toulouse en prenant les commandes d'un tuk-tuk électrique. Le projet, The Pilgreens, est censé durer quatre mois durant lesquels les trois camarades doivent parcourir 20 000 kilomètres, à travers 16 pays. Bien entendu, cette aventure sur trois roues, dans un engin ne dépassant pas les 70 km/h, leur réserve bien des surprises. Rémy Fernandes-Dandré, un des trois comparses, fait le récit enthousiaste d'une expédition qu'il espère inspirante.

L'Odyssée électrique, de Rémy Fernandes-Dandré, éd. Elytis, 19,90 €.



BIOGRAPHIES

L'HÉROÏNE DE L'ARCTIQUE

Surnommée la Robinson Crusoe au féminin, Ada Blackjack, d'origine inuit, fut la seule survivante d'une expédition canadienne lancée en 1921 pour conquérir l'île Wrangel, en Arctique. Si ses quatre compagnons périrent, elle résista seule durant cinq mois avant d'être secourue.

Ada Blackjack, de Jennifer Niven, éd. Paulsen, 24,90 €.

AU-DELÀ DU HANDICAP

A 20 ans, Gérard Muller apprend qu'il est atteint de rétinite pigmentaire qui le rendra aveugle à 50 ans. Ce pharmacien alsacien s'est lancé dans de nombreux défis comme le chemin de Compostelle en autonomie ou un Paris-Pékin à vélo en tandem.

Je vois mon bonheur, de Gérard Muller, éd. JC Lattès, 17,90 €.

Tel un sphinx,
le Stetind
domine et
sa face ouest
scintille au
couchant. La
voie normale
suit l'arête
de droite.

L'7 SUR LES PENTES DE L'INCONNU DU

LE MONT STETIND

NORVÈGE

Oslo

NORD

Célébrité en Norvège, le Stetind bénéficie d'une faible notoriété en dehors de la Scandinavie. Pourtant, cette superbe montagne mérite le détour, celui qu'a effectué le photographe Pascal Tournaire, tombé sous le charme de l'endroit. Il a pris autant de plaisir à rejoindre le sommet en hiver qu'en été. La preuve.

PAR PASCAL TOURNAIRE
(TEXTE ET PHOTOS)

En été, avec le vide de part et d'autre, c'est à califourchon que se négocient les premières difficultés. Cordes et mousquetons sont alors indispensables. La marche tranquille du matin à travers la forêt de bouleaux n'est plus qu'un lointain souvenir.



Après avoir franchi la délicate traversée et remonté l'arête effilée, l'arrivée sur le plateau sommital paraît totalement irréaliste. Un terrain de football en plein ciel ! Quelques offrandes aux dieux locaux nous assurent leur clémence...



**DU HAUT DE SES
1 393 MÈTRES, CE LONG PIC
GRANITIQUE S'ÉLÈVE DROIT
AU-DESSUS DE LA CÔTE**

Esprit pionnier

A l'aplomb de la
vertigineuse face nord,
le vainqueur du Stetind
peut apprécier les
1393 mètres de vide
jusqu'au fjord.





L'obélisque de granit émerge des profondeurs du Stefjorden, témoignage de l'érosion provoquée par les dernières grandes glaciations.



**CE HAUT LIEU DE LA CULTURE SÁMI POSSÈDE L'EMBLÈME
NATIONAL DE LA NORVÈGE : LE STETIND**



L'avantage de l'hiver sur l'été se découvre à la descente ! Skier dans plus d'un mètre de poudreuse légère au soleil couchant permet de relativiser la déception de n'avoir pas atteint le sommet.



Après avoir rejoint à ski le Halls Fortopp (antécime) les grimpeurs s'engagent sur la longue arête technique qui mène au plateau sommital. La tempête des jours précédents a métamorphosé la pointe en meringue.

**CASCADE DE GLACE,
POUDREUSE, ARÊTE GIVRÉE...
L'ASCENSION PAR LA FACE NORD
EST RÉSERVÉE AUX PROS**





#BORN TODARE*

* Né pour oser

Il a su s'imposer comme l'un des plus grands joueurs de tous les temps. Son parcours a inspiré des générations entières et contribué à la popularité du football à travers le monde. Entrepreneur, philanthrope, icône de style, son influence sur la culture populaire dépasse largement les frontières du sport. Certains se contentent de suivre. D'autres sont nés pour oser. #BornToDare

**BLACK BAY
BRONZE**



TUDOR

DAVID BECKHAM



A Harstad, l'aurore boréale tant désirée illumine le ciel arctique. En langue sámi, plusieurs mots désignent le phénomène, notamment « Guovssahas », qui signifie « la lumière que l'on peut entendre ».



**LA PATIENCE EST ENFIN RÉCOMPENSÉE : LES INCROYABLES JETS DE
LUMIÈRES ONDULENT DEVANT LES DEUX AVENTURIERS**



Enfin au sommet ! La joie est à la hauteur des difficultés surmontées.

« J'AI TOUT DE SUITE EU LE COUP DE FOUDRE POUR CE SOMMET AU CHARME MAGNÉTIQUE »

Spécialiste des images et sujets sur l'alpinisme depuis de longues années – une passion qui remonte à son enfance – Pascal Tournaire a contemplé, photographié et escaladé de nombreuses montagnes, d'un bout à l'autre de la planète. Pourtant, en 2017, lorsqu'il a vu ce sommet pour la première fois sur la couverture d'un magazine norvégien, il a eu un choc. « Il était caparaçonné d'une gangue de glace comme un sommet de Patagonie, élancé, sauvage dans une lumière bleu acier... Un coup de foudre », avoue-t-il. Le Stetind (Stetinden en norvégien ou Stádda en sámi) avait aussi le charme magnétique de l'inconnu. Jamais citée parmi les plus belles du monde, jamais décrite dans les revues spécialisées, cette montagne est pourtant un emblème national pour les Norvégiens. « Nous devons être un peu snobs à Chamonix, s'amuse Pascal Tournaire. Je me suis renseigné auprès de mes amis guides et j'ai interrogé des professeurs de l'ENSA (Ecole nationale de ski et d'alpinisme). Aucun d'entre eux n'avait jamais entendu parler de ce monument scandinave. » Ce qui a renforcé

la curiosité et l'attraction du chasseur d'images. Il faut dire que si on se contente de consulter ses spécificités sur le papier, le Stetind n'a rien d'exceptionnel. Son altitude modeste (1393 mètres) n'incite pas a priori l'alpiniste chevronné à s'y intéresser. Et puis, le Stetind subit l'ombre des montagnes des régions avoisinantes, nettement plus populaires et équipées pour recevoir les visiteurs en recherche de sensations fortes, comme l'archipel des Lofoten ou l'île de Senja. L'infrastructure touristique limitée des environs en fait une montagne qui ne s'offre pas à tout le monde. Ceux qui cherchent la facilité passent donc leur chemin. D'ailleurs, si les marins qui croisent dans les parages connaissent cette silhouette depuis des temps immémoriaux, la première ascension du sommet a été fort tardive. Elle date du 30 juillet 1910.

Le bon créneau météo

Attiré par ce nouveau défi méconnu des alpinistes de l'Hexagone, Pascal Tournaire a donc décidé de s'y attaquer une première fois en août 2018. « J'ai retrouvé mes amis Kristin Westvik et Bertrand Maurin à Harsstad, à une centaine de kilomètres à vol d'oiseau, avec le désir d'aller voir de plus près le phénix local ! Par 68° Nord, il faut savoir être patient et attendre le créneau

de beau temps. De Lødingen, nous avons pris le ferry pour Bognes puis un second pour Skarberget. A partir de là, il me fallait trouver le meilleur point de vue pour le cadrer à la première éclaircie. Celle-ci est venue, un peu poussive et fade, mais de l'autre côté de la rive, droit comme un i, j'ai vu le Stetind. »

Tête-à-tête avec les rennes

L'expédition vers le sommet ne se présentait pas forcément sous les meilleurs auspices pour l'équipe. « Kristin était prise par ses obligations professionnelles, Bertrand, coauteur des meilleurs topos d'escalade de la Corse mais norvégien d'adoption, avait une épaule bloquée. Deux autres personnes, Gérard Kégel et Frédérique Maclair, nous avaient rejoints, mais l'un était nauséux et l'autre inexpérimentée. » Sortant littéralement de la mer au fond du Stefjorden, le Stetind est traversé par un tunnel routier long de 2 730 mètres depuis 1992, à franchir pour atteindre la face ouest. Le confort est spartiate dans les environs. Seulement un coin toilettes et trois ou quatre tentes plantées à côté du parking par des locaux. « Pour commencer l'ascension, la remontée dans le vallon boisé de petits bouleaux, couvert d'un épais tapis de mousses et de lichens gorgés d'eau, est en territoire sámi. En hiver, il n'est pas

Le matériel technique est de plus en plus performant et léger, cela facilite grandement la progression. Dégaines, coinces, broches à glace, il faut anticiper les besoins pour évoluer en sécurité.



Le bac arrive au petit port de Kjøpsvik, village le plus proche du Stetind, en provenance de Drag. De nombreux camions l'empruntent. Avec une côte aussi découpée, c'est une alternance de tunnels et de bacs. Les camions remorques sont équipés de par-buffle à cause des élans qui traversent la route...

rare d'y croiser des troupeaux de rennes. Jusqu'à l'antécime, le Halls Fortopp, à 1304 mètres, la montée est accessible à de bons randonneurs », remarque Pascal Tournaire. La suite et fin de l'ascension nécessite en revanche le bon usage de la corde et des techniques d'escalade. « C'est très aérien. Cela commence par une désescalade et des vires (zones plates) faciles mais vertigineuses. Ensuite vient le passage clé, le Mysosten, une traversée sur une dalle lisse et verticale »



L'INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE LIMITÉE DES ALENTOURS EN FAIT UNE MONTAGNE QUI NE S'OFFRE PAS À TOUT LE MONDE

LES PIONNIERS

Après de nombreuses tentatives de montagnards norvégiens, allemands ou britanniques dans les décennies précédentes, un trio de Norvégiens (Ferdinand Schjelderup, Carl Wilhelm Rubenson et Alf Bonnevie Bryn) a finalement vaincu le Stetind le 30 juillet 1910.

► **L'homme marquant du Stetind** est toutefois Arne Næss, grand philosophe norvégien décédé en 2009, et aussi le plus célèbre alpiniste du pays.

► **En 1936**, Arne Næss a importé d'Autriche, où il étudiait, l'utilisation des pitons et des mousquetons en acier. Il a ouvert le pilier sud (le plus populaire après la voie normale). Il a fait la première hivernale en 1963 par le mur est et a ouvert l'arête ouest en 1966. La face nord ne sera gravie qu'en 1985.

► **Une performance** qui attendra 30 ans avant d'être répétée.

En pleine saison de la pêche au skreil (cabillaud). Ce bateau travaille pour une petite entreprise familiale, proche de Harstad, spécialisée dans les poissons arctiques.

► avec sous un toit un système de fines fissures pour les doigts. Mes amis Arnaud Petit et Stéphanie Bodet, qui étaient passés quelques jours auparavant, m'avaient prévenu : « Quand tu t'engages, tu enchaînes jusqu'à la sortie, ce n'est pas long mais il ne faut pas s'arrêter. » Je suis donc parti la tête baissée, le sac à dos chargé, l'appareil photo en bandoulière et je me suis retrouvé coincé en plein milieu ! Je n'avais pas encore vu *Free Solo*, le film d'Alex Honnold, mais avec un peu de métier, j'ai pu trouver une solution. La suite de l'arête est plus roulante et nous a amenés sur un plateau grand comme plusieurs terrains de football mais en moins lisse. »

Un goût de reviens-y

Parvenue au sommet le 15 août, l'équipe a fait la connaissance d'un guide basque qui travaille dans la région et a déjà gravi le

Stetind plus de cent fois. Parfois, il y grimpe deux fois dans la même journée en prenant ses clients au Halls Fortopp. Pour Pascal Tournaire, cette belle montée estivale avait un goût de reviens-y. « J'étais heureux de partager ce sommet avec mes amis, mais ce n'était pas assez. La fameuse revue que j'avais feuilletée racontait la première ascension de la face nord en hiver. Les photos in situ des protagonistes me faisaient rêver. Affronter l'hiver au-delà du cercle polaire ne s'annonçait pourtant pas comme une partie de plaisir, même si la promesse d'un beau reportage était attractive. D'autant plus qu'il n'était pas exclu de pouvoir photographier le Stetind nimbé dans une belle aurore boréale. »

Les difficultés potentielles n'ont pas réussi à arrêter Pascal Tournaire dans sa quête. « Mes expériences à ces latitudes me





permettaient de savoir que j'allais avoir besoin de temps sur place car revenir avec des images de brouillard n'était pas satisfaisant. Même sur un mois, il fallait avoir de la chance. Pour franchir le passage clé, une glace suffisamment épaisse pour y faire mordre les pointes de nos crampons et les lames de nos piolets serait nécessaire, les fissures seraient bouchées par la neige. J'avais aussi besoin de lumière du jour pour ne pas travailler au flash. Prendre des alpinistes sur une arête effilée en photographie aérienne, cela fonctionne toujours bien. J'ai donc trouvé un drone d'occasion et suivi une formation.» Puis retour en Norvège du 24 février au 30 mars 2019.

Nuit au mobil-home

Si, au Népal, le poids du matériel peut se résoudre en engageant un porteur supplémentaire, en Norvège, la réflexion doit être différente. Quant à monter un camp de base au pied du Stetind, avec un groupe électrogène, c'était une option inenvisageable. Pour mener à bien son expédition, Pascal Tournaire a constitué une équipe légère, avec Philippe Batoux et Minna Riihimaki. «En partant avec Philippe Batoux, guide de haute montagne et excellent glaciairiste, j'avais l'assurance de franchir la traversée!

Pour Minna Riihimaki, la freerideuse d'origine finlandaise, c'était une première sortie après trois années de convalescence suite à un grave accident de ski dans la face nord de l'aiguille du Midi qui avait failli lui coûter l'usage d'une jambe. Il était prévu que mes amis de Harstad, Kristin et Bertrand, viendraient nous prêter main-forte les week-ends.» Concernant le logement, l'équipe aurait pu s'installer à 15 kilomètres au sud dans l'hôtel du village de Kjopsvik, opportunément baptisé le Stetind. Finalement, étant donné que le nombre de membres du groupe allait être évolutif, le camping de Ballangen, à 45 minutes au nord, a été choisi. Peu occupé en hiver, l'endroit propose des mobil-homes confortables et bien

Les premières ascensions ont été pour la plupart effectuées avec une approche par la mer. Héritage des vikings oblige !

chauffés. Et ceux qui aiment l'exercice ont pris du plaisir à conduire des voitures équipées de pneus à clous sur des routes non salées. Quitte à oublier un peu les limitations de vitesse ! Les premiers jours ont été consacrés au repérage. «Le peu de glace en altitude nous a contraints à minimiser nos objectifs, regrette Pascal Tournaire. Il y avait trop de neige pulvérulente pour voir les fissures, mais une gangue de glace trop fine pour monter dessus.» Les journées où le temps était correct ont permis de découvrir les cascades de glace. Enfin, est arrivé le premier week-end clément. Et l'équipe a pu se lancer à l'assaut du Stetind.

Une meringue toute molle

«Il a fallu tracer dans plus d'un mètre de neige fraîche à partir du col, souligne Pascal Tournaire. Là où il est courant de devoir chausser les crampons sur la pente qui mène à Halls Fortopp, Philippe a tracé au moins raide la pente avalancheuse. A l'antécime, Minna a décidé de poursuivre avec Philippe sur l'arête givrée, Kristin et Bertrand ont préféré faire les premières traces dans la poudreuse. Je n'ai pas reconnu les passages faciles de l'été, les vires ont été effacées, la crête par contre m'a parue plus large, mais c'était une meringue inconsistante. Derrière la cordée, j'ai assuré mes pas. Pour les passages les plus exposés je me suis mis sur leur corde. En tête, Philippe s'est régalé, mais devant l'ampleur de ce qui nous restait à parcourir, Minna angoissait pour la descente de nuit. Avec un genou sans aucun ligament et aucune sortie réalisée dans une telle neige profonde, je l'ai compris. En montagne, je n'aime pas forcer ma chance. De la frustration naît le désir...» Au final, malgré les difficultés, l'opération s'est avérée une réussite. Les images en attestent. ■

PASCAL TOURNAIRE
AVEC PHILIPPE CHESNAUD

UN MONUMENT NATIONAL

Le Stetind a été désigné comme montagne nationale de Norvège en 2002 par les très nombreux auditeurs de l'émission estivale « Reiseradioen » (la radio voyageuse), devant des sommets alors bien plus connus. La veille de la clôture des votes, le Stetind tenait la tête avec le Snøhetta, sommet emblématique du Dovrefjell. Un employé de la commune de Tysfjord fut envoyé à la supérette locale pour y acheter toutes les cartes téléphoniques disponibles (pour 1 900 euros) et les distribuer aux ados du coin. Leur mission ? Voter et revoter pour le Stetind. Le maire lui-même a veillé toute la nuit pour élire son trésor. C'est ainsi que le Stetind devint la montagne nationale de Norvège.



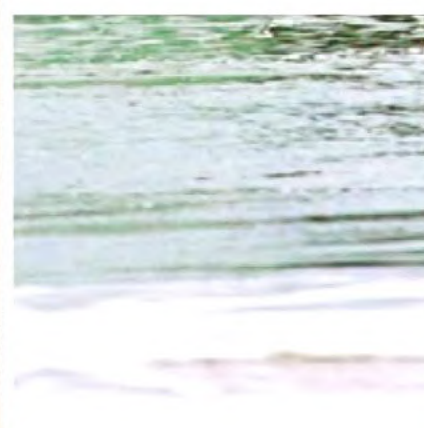
RETOUR À LA PAIX

L'espoir renaît au Liberia : les enfants soldats d'hier laissent place aux enfants surfeurs. Planches, wax, vagues... font maintenant partie de leur quotidien.

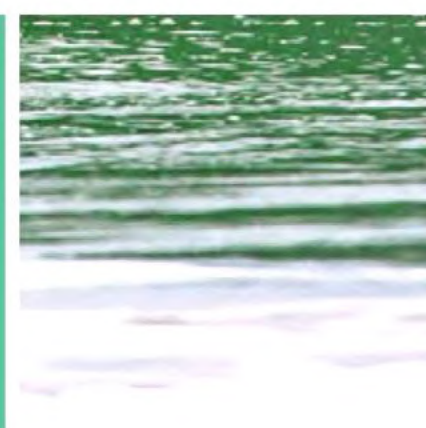


ILS PARTAGENT LA VAGUE AVEC LA JEUNESSE MEURTRIE DU LIBERIA

Seize ans après la deuxième guerre civile, le pays, ravagé, semble enfin sortir de l'enfer. A Robertsport, sur la côte nord, des planches de surf ont remplacé les fusils d'assaut. Damien Castera et Arthur Bourbon, pros de la glisse et explorateurs, ont rencontré la première génération de surfeurs du pays.



PAR PATRICIA
OUDIT (TEXTE) ET
DAMIEN CASTERA
(PHOTOS)



UNE NOUVELLE PASSION PORTEUSE D'AVENIR



LE BERCEAU DU SURF

Le village de Robertsport, au nord du pays, se situe à 80 km de Monrovia et à 32 km de la frontière avec la Sierra Leone. C'est là qu'est né le surf après la guerre civile.

rouver la paix. Recouvrer sa liberté. Chasser les démons du passé. Oublier les horreurs de la guerre. Vivre le surf comme un acte purificateur.

Quand Augustine Tregbee, aujourd'hui trentenaire, va à l'eau, il se lave littéralement de ses pêchés et de ceux des autres. En 2000, il avait 15 ans lorsque les milices opposées au dictateur Charles Taylor ont pris à l'artillerie lourde le village de Robertsport. Quand il y est revenu peu après, son grand-père avait été tué. Damien Castera et Arthur Bourbon* ont recueilli sa parole : « Il n'y avait plus de civils ici. La ville était occupée par des combattants. Ils m'ont donné une mitraillette et m'ont entraîné à la guérilla. Je devais leur servir de guide. Si j'avais refusé, ils m'auraient exécuté sur-le-champ. Beaucoup de gens sont morts dans les combats contre les soldats de Charles Taylor. J'ai vu des choses horribles. Certains se battaient nus, affublés de talismans, se livrant à des actes de cannibalisme. Heureusement, j'ai réussi à m'enfuir dans la jungle et j'ai marché jusqu'à Monrovia, où j'ai pu me cacher. A la fin de la guerre, je suis revenu au village. Quelques années plus tard, j'ai découvert le surf. »

Quand Damien et Arthur ont débarqué au Liberia, en juin 2018, ils avaient des mois durant effectué des recherches sur ce pays, où il s'avère très compliqué d'avoir des contacts. « Pour aborder les

gens sur place, il nous fallait connaître en détail la situation d'un pays meurtri par deux guerres civiles. Les bourreaux d'hier ne sont plus associés à leurs crimes de guerre et vaquent aujourd'hui librement dans les coulisses du pouvoir. Ainsi, Prince Johnson, ancien chef rebelle connu pour avoir torturé et exécuté le président Samuel Doe, est actuellement sénateur dans la région de Nimba. L'ex-général « "Butt Naked" ("fesses nues)", de son vrai nom Joshua Milton Blahyi, responsable de la mort d'au moins 20 000 personnes, est aujourd'hui pasteur évangélique. Il prêche en toute impunité sur les lieux de ses exactions. » Les deux explorateurs ont eu avec ce dernier quelques échanges par mail afin d'organiser une rencontre pour « tenter de comprendre les mécanismes permettant de passer de seigneur de guerre à disciple du seigneur. Il nous avait donné son accord mais notre venue au Liberia coïncidait avec sa tournée dans les régions du sud. L'entrevue ne s'est finalement pas faite. Peut-être est-ce mieux ainsi ».



ON TOURNE !

Damien Castera et Arthur Bourbon (photo) ont réalisé un film documentaire* sur leur expédition.



FREE BOARD

Les enfants et adolescents de Robertsport ont prouvé qu'avec du bon matériel, ils pouvaient exploiter les magnifiques vagues du coin.



LES VESTIGES

Canons, impacts de balles... Les stigmates de la guerre civile sont toujours là. Les enfants guident leurs hôtes sur les lieux, mais évitent le sujet, encore tabou.



BOARDS D'OCCASION

Les surfeurs locaux manquent cruellement d'équipement. Le ratio : 30 jeunes glisseurs pour 10 vieilles planches.

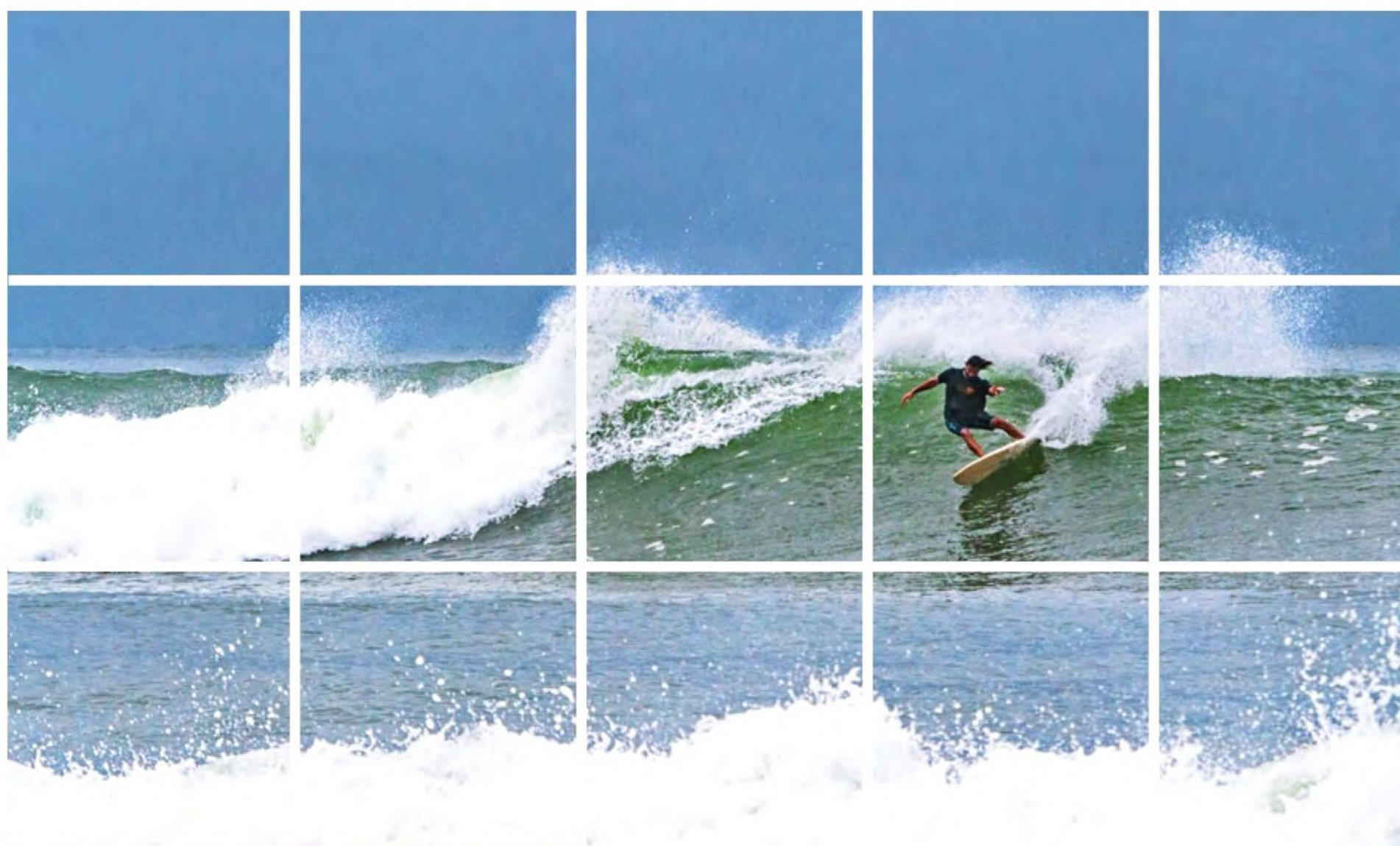


ENGAGÉ

Le surfeur Damien Castera, qui fait partie de la Société des Explorateurs, a passé beaucoup de temps dans l'eau et hors de l'eau avec les adolescents.



APRÈS LA GUERRE ET EBOLA, LA THÉRAPIE PAR LE SURF



HORIZON NOUVEAU

Damien Castera dans la piscine à vagues de Robertsport. Pour lui qui, en tant que compétiteur, a baroudé des années sur la planète surf, le Liberia a un grand potentiel de développement touristique.



DONNER UN SENS À SA VIE

Ancien enfant soldat aujourd'hui trentenaire, Augustine Tregbee (ici avec ses deux enfants) a découvert le surf après la guerre civile.

► Damien poursuit: « Aujourd'hui, les Libériens veulent tourner la page. Rompre avec ces images gravées dans l'inconscient collectif d'enfants soldats armés d'un AK47, les pupilles dilatées par la drogue. Nous avons à cœur de montrer que le Liberia change et de témoigner, malgré les difficultés, de ce renouveau. » Après la capitale Monrovia, ses ghettos et son spot de surf parfaitement surnommé Poo Poo Point, où il vaut mieux ne pas boire la tasse sous peine d'attraper une vilaine infection, Damien et Arthur ont filé à 80 kilomètres au nord, dans la brousse proche de la frontière avec la Sierra Leone. Ils étaient équipés de cinq planches de surf. « En 2003, Robertsport a été complètement rasée par les opposants à Charles Taylor, explique Damien. Depuis la fin du conflit, les armes ont disparu et le village a retrouvé la paix. La pêche, le surf et le football rythment la vie des habitants. Il y a encore des canons et des impacts de balles, mais les enfants soldats sont un sujet tabou. Augustine, au début, ne voulait pas évoquer cette période. »

Dès leur arrivée, les enfants du village ont adopté les surfeurs. Parmi les mêmes enthousiastes, le fils d'Augustine Tregbee. « Ils avaient déjà vu des surfeurs car il doit y en avoir une trentaine dans la région, qui se partagent dix planches, précise Damien. Le matériel manque. Les plus jeunes utilisent des morceaux de bois usés jusqu'à la corde, pendant que les plus grands entretiennent comme ils peuvent des planches jaunies par le soleil. Au Liberia, les frais de scolarité s'élèvent à environ 100 dollars par an. Les jeunes n'ont pas d'autre choix que l'école de la rue. Pousser par l'ennui et la faim, ils se regroupent en bandes et peuvent parfois tomber dans le piège de la drogue et du vol. A Robertsport, ils ont découvert le surf. Depuis 2006, les enfants abandonnent peu à peu les rues pour le sable blanc et l'écume des vagues. Ils surfent du matin au soir et vivent une passion qui donne un sens à leur existence. »

Damien et Arthur ont établi leurs quartiers au village, à quelques kilomètres seulement des spots de surf. « Un toit ►



ELDORADO

Le surf pourrait bel et bien être un remède à ce pays qui se remet doucement de ses cicatrices. De plus en plus de passionnés se rendent au Liberia où les vagues sont considérées comme les meilleures d'Afrique.



LA JEUNESSE LIBÉRIENNE A SOIF DE RENOUVEAU



L'ART DE LA DÉBROUILLE AVEC LES MOYENS DU BORD



LEUR QUARTIER

Camp de fortune pour les deux surfeurs, entourés des enfants du village.

► pour la tête, une moustiquaire pour la nuit et une légion d'enfants entre 10 et 15 ans pour faire sourire le cœur. » Ils y ont fait la connaissance de leur premier contact, Peter Swen. L'homme gère Waves for Water, une association ayant pour but de donner accès à l'eau potable à tous ceux qui en ont besoin. Les deux voyageurs ne sont pas arrivés les mains vides : outre leurs planches, ils ont apporté 70 filtres à eau. Sur place, ils ont peu à peu découvert le spot. Une véritable piscine à vagues avec une eau à 27 °C, où les gauches (vagues venant de la gauche) s'enchaînent sans fin, déroulant, dans le meilleur des cas, sur deux kilomètres. Le terrain de jeu idéal. « Il y a une succession de pointes mêlant sable et roche autour desquelles s'enroulent les houles venues du grand sud, explique Damien. Certaines se sont formées en Antarctique, ont parcouru la

Namibie et l'Angola avant de venir mourir au nord de l'Afrique. Ce sont des sections à manœuvre. On peut retourner au pic (zone où la vague commence à déferler) en courant sur le sable. Il y a là d'innombrables possibilités de tubes dans des vagues surfables jusqu'à 2,5 mètres. Si un gamin passait son été ici avec un coach compétent, il deviendrait très très bon. » Scotchés aux visiteurs du matin au soir, les enfants ont profité des planches neuves et des cours distillés. Et ont suivi leurs nouveaux amis lorsque ceux-ci sont allés camper dans la jungle, à plusieurs kilomètres du village.

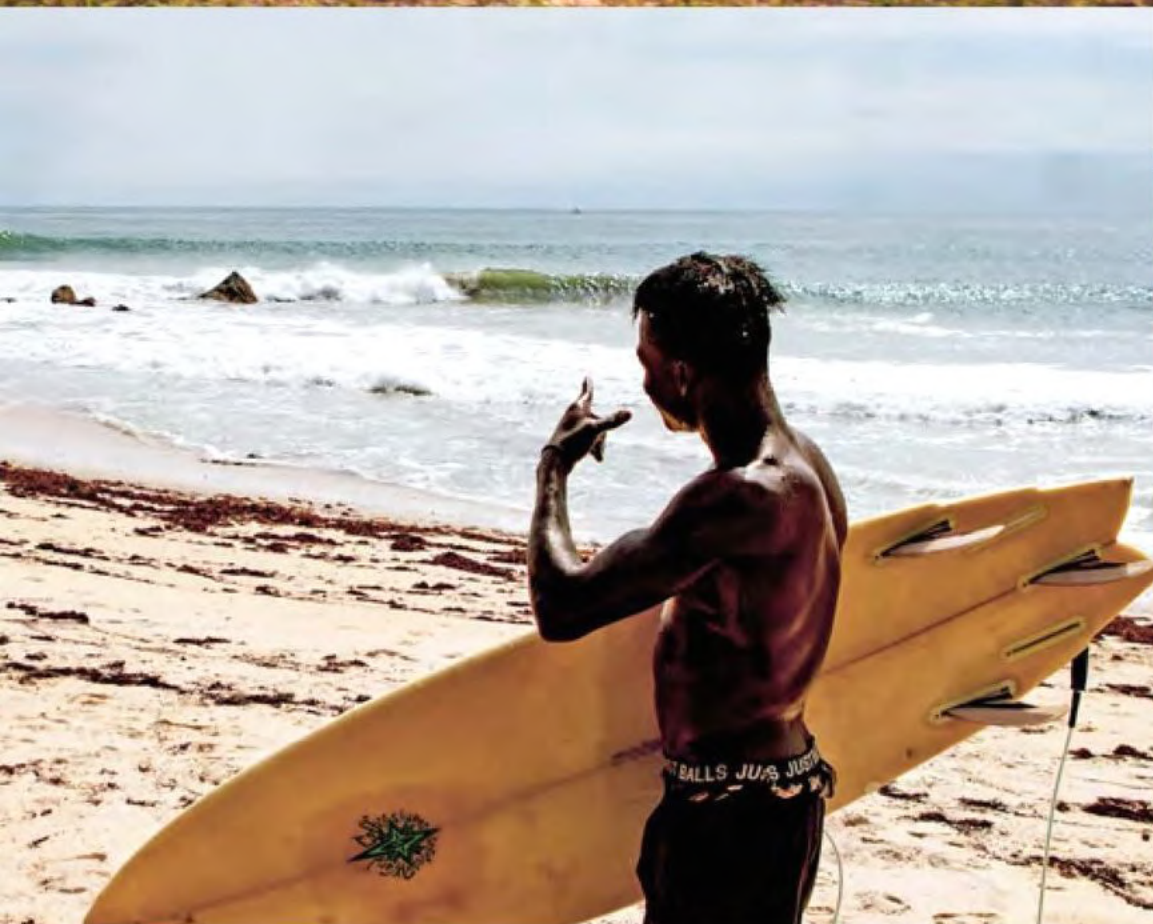
Selon Damien, une demi-douzaine de spots seraient exploitables dans la région. Question incongrue, comment le surf est-il arrivé au Liberia ? Par Alfred Lomax, le véritable pionnier, en 2005. Deux ans auparavant, alors qu'il n'avait que 16 ans, le garçon avait été enrôlé ►

POINT BREAK

Les houles venues d'Antarctique finissent leur route sur les côtes du Liberia, pour le plus grand plaisir des surfeurs de Roberstport.

LA VIE REPREND

Depuis la fin des conflits, Robertsport a retrouvé la paix. Pêche, football, surf... rythment le quotidien des habitants.



REMEDE

Les planches de surf font sourire les enfants, et leur permettent d'oublier un temps les catastrophes qui ont touché le pays.

LE SPOT

Le surfeur-réalisateur Arthur Bourbon s'en donne à cœur joie dans l'eau à 27 °C. Ici, dans les rouleaux de 2 mètres, toutes les manœuvres sont permises, jusqu'aux tubes.



ACCÈS À L'EAU POTABLE

Les deux Français ont profité de leur voyage pour installer 70 filtres à eau dans 3 villages, 7 écoles et un hôpital.



UN VOYAGE SOUS LE SIGNE DE LA SOLIDARITÉ



NAUFRAGÉ

En 2016, un mystérieux bateau s'est échoué à quelques kilomètres de Robertsport. Il aurait servi à débarquer des combattants de Boko Haram qui souhaitaient gagner le Nigeria.



PASSION

Robertsport, un terrain de jeu formidable pour les surfeurs en herbe du village. Ici, Antony en pleine action.

► par les forces rebelles qui venaient de ravager Robertsport. Après avoir réussi à fuir au péril de sa vie vers Monrovia, il est revenu dans son village une fois la paix signée, et s'est alors mis à surfer avec son copain Benjamin McCrumada. Alfred a remporté plusieurs fois le championnat national. « La légende dit qu'il aurait caché un bodyboard dans un conteneur pendant toute la durée de la guerre et qu'il l'aurait retrouvé après. Un surfeur américain le voyant glisser lui aurait offert une planche... », ajoute Damien. En 2010, deux Américains, Sean Brody et Daniel Hopkins, ont essayé de fédérer les surfeurs de Robertsport autour d'un projet de club. « Ils ont acheminé des planches et du matériel. Ils ont tenté de transmettre des notions de paix, de responsabilité environnementale et culturelle. Malheureusement, en 2014, une épidémie d'Ebola s'est abattue sur cette partie de l'Afrique. Les conséquences en sont encore palpables. Les expatriés ont regagné leurs pays et le projet du club a été peu à peu abandonné... »

Dans un pays qui semble maudit, où 80 % de la population vit avec moins de 1,25 dollar par jour, l'élection à la présidence, le 26 décembre 2017, de George Weah a suscité de nombreux espoirs. Mené par l'ancienne star du football et premier Ballon d'or africain, le gouvernement mise désormais sur le développement du tourisme. Le surf en est un des piliers. Quelques compétitions s'organisent, d'ailleurs. Grâce à la mise en place de cours et d'activités, Damien Castera entrevoit une belle carte à jouer pour un avenir optimiste. Sur place, les deux aventuriers ont laissé des planches, des leashes, de la wax. Ils comptent bien revenir à Robertsport d'ici un an ou deux, afin de voir comment la paix se construit, grâce à ce formidable instrument d'émancipation et de liberté qu'est le surf. ■

PATRICIA OUDIT

(*) Dès septembre, leur film « *Mukuné, enfants soldats surfeurs du Liberia* » sera projeté dans tous les bons festivals de films d'aventure. A lire : « *Du flocon à la vague* », de Damien Castera, aux éditions Atlantica.

EN SOLITAIRE

Un coureur attaque la dernière ligne droite de la course, qui passe sous l'Arc de triomphe Kim Il-sung. Un silence frappant règne dans les rues de la capitale nord-coréenne.

VOIR PYONGYANG

PROPAGANDE

Sur le parcours, les portraits et statues de Kim Il-sung et de son fils Kim Jong-il – père de l'actuel dirigeant Kim Jong-un – sont omniprésents.

Pays le plus fermé du monde, la Corée du Nord ouvre une fois l'an ses portes aux amateurs de running à l'occasion d'un marathon international. Notre reporter s'est glissée dans la course en avril dernier. Récit d'une aventure surréaliste.

PAR MAJA ATIE (TEXTE ET PHOTOS)



ET COURIR



VITRINE

Des buildings modernes censés célébrer la puissance et la magnificence du régime.

Depuis longtemps, j'avais l'idée d'aller voir ce qui se passe en Corée du Nord, le régime totalitaire le plus abouti de l'histoire, creuset de l'unique dynastie communiste héréditaire de la planète. Pas exactement une destination de rêve, un voyage qu'on improvise sans but ou raison. L'idée était restée en sommeil jusqu'à ce que je croise un camarade que sa curiosité entraînait aux mêmes endroits. Un ami qui court (lui) et avait noté que chaque année, en avril, se dispute le marathon de Pyongyang. L'édition 2019, comme les précédentes, allait célébrer l'anniversaire de la naissance de Kim Il-sung, né le 15 avril 1912, président éternel et fondateur de la République Populaire Démocratique de Corée. Depuis 2014, l'événement sportif (le Mangyongdae Prize International) est ouvert aux étrangers. Le prétexte était trouvé pour voir Pyongyang.

Seul hic, je mène une vie parfaitement sédentaire, scrupuleusement éloignée de toute activité sportive. Je bois avec conviction, je fume avec constance et j'ai objectivement passé la quarantaine. Courir n'est ni dans ma nature ni dans ma religion, et les amis à qui j'ai commencé à parler du projet demeuraient majoritairement incrédules. Heureusement, le marathon de Pyongyang est assorti d'un semi et même d'un 10 kilomètres. Réaliste, j'ai décidé de miser sur cette dernière distance. J'avais trois mois devant moi et quatre de mes proches, adeptes du running, m'ont conseillée, adaptant patiemment leurs méthodes à mon sens restreint de l'effort sportif. Partant d'une base inexistante, j'ai tenté de m'astreindre à deux ou trois séances hebdomadaires et allongé progressivement mon temps de course : 20 minutes, 30 minutes... jusqu'à m'approcher des 10 kilomètres. J'ai aussi relu *Le Marathon d'Honolulu*, de Hunter S. Thompson, qui m'a rassurée, et découvert *Autoportrait de l'auteur en coureur de fond*, de Haruki Murakami, qui m'a fait peur.

Je me suis documentée sur ma destination en lisant essais et romans, en épluchant le Web et en rencontrant de rares personnes s'étant déjà rendues sur place. J'ai accumulé des infos qui relevaient du tout et de son contraire, sans réussir à démythifier l'endroit. Pendant que je découvrais de nouveaux



SOUS SURVEILLANCE

Les visas et les passeports sont conservés par nos guides.



FAN CLUB

Ces saluts représenteront les seuls contacts (même fugaces) avec la population qui vient encourager les étrangers.

► muscles et de nouvelles douleurs, les soubresauts de l'actualité m'ont rattrapée. Le 29 novembre, Benoît Quennedey, haut fonctionnaire au Sénat, a été mis en examen pour « trahison par livraison d'informations à une puissance étrangère », la Corée du Nord. Le 22 février, la représentation diplomatique nord-coréenne en Espagne a été attaquée par un commando. Les membres du personnel ont été séquestrés pendant quatre heures. Dans la foulée, le mystérieux groupe Défense Civile Cheollima (DCC) a revendiqué l'action, expliquant vouloir mettre en lumière les activités « illégales » des représentations diplomatiques de Pyongyang à l'étranger. Le 1^{er} mars, le groupe a annoncé la création d'un gouvernement nord-coréen en exil.

A ce moment-là, mon inscription à la course avait été validée et mes dix jours sur place étaient réservés auprès d'une des agences agréées (basée à Pékin). Ses premiers d'une longue série de formulaires et autres documents administratifs dépendaient toutefois de l'éligibilité pour l'obtention de mon visa d'entrée en Corée du Nord (en plus de celui pour transiter par la Chine). J'ai alors reçu par mail un document de 17 pages informant le voyageur de ce qu'il doit et surtout ne doit pas faire en Corée du Nord. Des infractions mineures dans tout autre pays y sont passibles ici de sanctions sévères. Particulièrement tout manque de respect envers les leaders et leur image. Par exemple, il ne faut ni plier ni froisser leurs photos à la une des journaux, toujours photographier leurs statues de plain-pied sans les couper dans le cadrage. Il ne faut jamais sortir

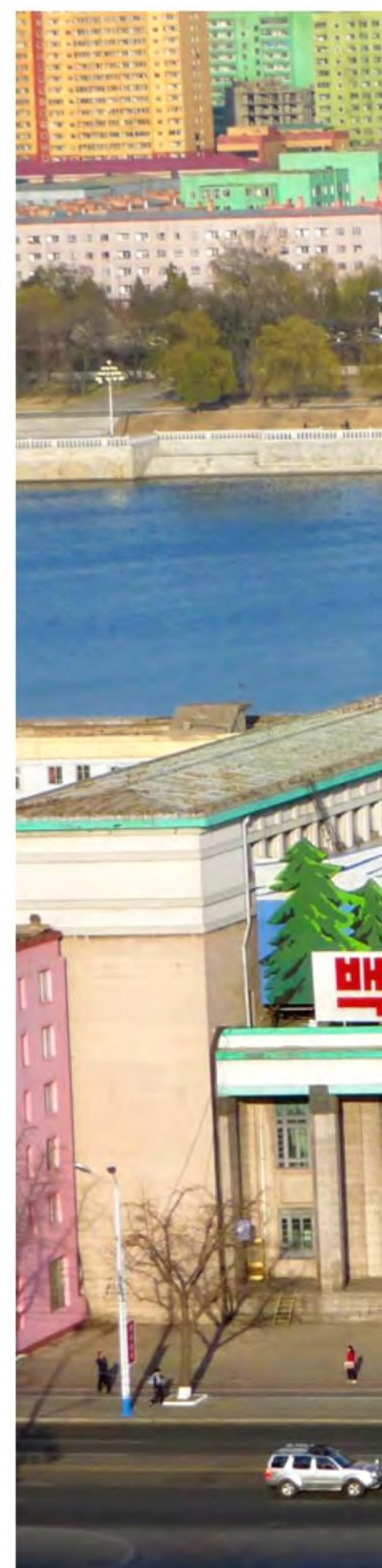
seul ni quitter l'hôtel sans un guide, n'apporter aucun matériel religieux ou pornographique et ne jamais photographier les militaires. Difficile alors qu'ils sont omniprésents. Bien entendu, les livres traitant de la RPDC (guides de voyage inclus), les documents écrits en coréen, les drapeaux, les radios, les vêtements avec des slogans politiques ou obscènes ne sont pas admis.

N'étant pas autorisés à utiliser la monnaie locale, nous devons nous munir de devises en petites coupures et en bon état (neuves de préférence). Sur place, il n'existe aucun distributeur automatique et les voyageurs chèques ou cartes bancaires ne sont pas acceptés. Aucune assurance ne nous couvre, il faut en prendre une spécifique et prévoir des médicaments. Pour clore en beauté ce bal des « ne pas », un petit rappel des lois qui interdisent strictement aux journalistes et photographes de voyager avec un visa de touriste. Oups, trop tard ! Je ne pou-

vais plus que passer outre et ignorer aussi les avertissements du ministère des Affaires étrangères déconseillant fortement les déplacements touristiques en RPDC.

Nous voilà donc dans un avion pour Pékin (15 heures, vol et escale), puis dans un train couchette (17 heures de trajet) jusqu'à Dandong, au bord du Yalou. Ce fleuve marque la frontière entre la Chine et la Corée du Nord. Nous y récupérons nos visas avant d'embarquer à bord d'un autre train pour Pyongyang. Ces 10 heures de voyage ont lieu sur l'unique ligne de chemin de fer, celle qu'emprunte aussi le grand leader à bord de son train

Une longue
liste de « ne
pas » est à
respecter



ODE AU RÉGIME

Sur la place Kim Il-sung ou sur l'immense hôtel fantôme Ryugyong, la propagande s'affiche partout.



blindé. Nous arrivons sur place la veille de la course, harassés, après avoir péniblement traversé une campagne désolée, bardée de terres pauvres sur lesquelles ne semblent pousser que des drapeaux et des cailloux. Par les fenêtres du train, nous avons pu contempler d'austères grappes d'habitations collectives et des gens qui grattaient le sol, certains à mains nues.

A la tombée du jour, l'arrivée à Pyongyang est un choc d'un autre ordre. L'urbanisation péremptoire y est démonstration de force. Chaque bâtiment célèbre la vigueur, la modernité et la magnificence (de façade) du régime. Pyongyang est le joyau du pays. Une vitrine vide et bancale en réalité. La nuit révèle une ville fantôme qui pompe le plus gros de

la production électrique du pays - dès qu'on en sort, les coupures de courant sont fréquentes - pour éclairer les monuments, essentiellement des statues et portraits de Kim Il-sung et de Kim Jong-il et quelques édifices officiels. Ailleurs, l'éclairage public est famélique, voire inexistant. On croise ainsi des habitants rentrant chez eux à pied, lampe de poche à la main.

Au matin du dimanche 7 avril, se révèle une ville faite de mauvaises briques et de broc, entre buildings présomptueux et barres d'habitation staliennes, maquillées de couleurs fanées qui confèrent une étrange mélancolie à l'ensemble. La circulation, plutôt clairsemée, offre un drôle de ballet. Sauf exceptions rares, les véhicules n'ont pas

▶ le droit de tourner à droite. Les rues ont des noms mais pas de plaques, les immeubles des numéros qui ne sont que rarement indiqués. De toute façon, le visiteur n'a pas le droit de conduire, d'avoir un GPS, de prendre les transports en commun ou même de marcher sans un guide.

Le stade Kim Il-sung, lieu de départ de la course, est magnifique. S'y presse une foule de 50 000 spectateurs dressés aux manifestations de masse parfaitement cadencées. Toutes catégories confondues, nous sommes 1 400 sur la ligne de départ (650 Coréens et 750 étrangers). Après une brève cérémonie d'ouverture menée par un ministre en uniforme, nous nous élançons dans la ville fermée à la circulation, ce qui ne change guère de l'ordinaire. Nous contournons l'Arc de triomphe de Kim Il-sung puis nous ébrouons dans d'immenses avenues à char le long desquelles se massent des groupes de spectateurs aux encouragements discrets. Nombre de coureurs ralentissent en passant pour saluer, taper dans les mains tendues. Les amateurs s'arrêtent pour prendre des photos, mais ne s'attardent pas. Un quidam est toujours là pour les enjoindre à circuler. La ferveur est mesurée mais la bonne humeur évidente et les perspectives sidérantes. L'exercice est surréaliste. Je le finis dans le temps imparti, bouclant mon modeste exploit par un tour de stade, acclamée par la foule, qui a patienté en assistant à un match de foot. Je prends les hurras, qui ne sont sans doute pas tous pour moi, et la médaille (celle des finishers). Je subis aussi la cérémonie de clôture qui entérine le fait que les Coréens ont tout gagné. En rejoignant l'hôtel Yanggakdo, je suis loin d'imaginer que le véritable marathon débute seulement.

Le lendemain, dès l'aube, nous repartons. Nous devons visiter. Tout visiter. En vrac, la ville, sa Grande Maison des études du peuple, la tour du Juche, dont le sommet offre une belle vue sur la ville étendue, le Monument à la fondation du parti, une librairie (ne proposant que des traductions des œuvres de Kim Il-sung, Kim Jong-il et Kim Jong-un) et trois stations du métro soigneusement choisies sur la quinzaine qu'indique le plan. Ces stations ont des proportions de palais, tout en marbre et lustres somptueux. Les murs sont entièrement décorés de mosaïques patriotiques et les quais gardés par des femmes en uniformes, prêtes à contenir une affluence imaginaire. Nous attendons l'antique rame que nous n'avons pas le droit de photographier en mouvement (nous avons appris à ne pas demander d'explication, de toute façon, nous n'en aurions pas), avant de nous retrouver parqués dans le coin d'une voiture. Quelques usagers locaux nous épient, entre étonnement, amusement et méfiance. Nous n'avons aucun langage commun et ne pouvons



échanger que des regards. Nos « guides » veillent. Le bus qui nous cueille à la sortie du métro confirme l'absurdité de cette incartade, semblable à une sortie au zoo. Du reste du réseau, nous ne verrons rien. Une légende prétend d'ailleurs qu'il n'existe pas. Une autre affirme qu'ayant été d'abord construit pour des raisons militaires, il est parcouru de nombreuses lignes secrètes.

Nous avons le droit, en revanche, à la visite d'autres villes (Pyongsong, Wonsan, Kumgang) et de nouvelles merveilles impérissables, comme le musée de la Victorieuse Libération de la patrie ou la mal nommée zone démilitarisée. Le sud de la

UN STADE BONDÉ

Une liesse très maîtrisée pour célébrer l'événement nord-coréen qui réunit le plus de touristes occidentaux.



SYMBOLES

L'écrasant Monument à la fondation du parti : une faucille, un marteau et un pinceau pour représenter les paysans, les ouvriers et les intellectuels.

Corée du Nord est moins aride et présente plages et collines barbouillées de slogans révolutionnaires gravés jusque dans la roche. La maison natale de Kim Il-sung (en carton-pâte figé sous des kilos de vernis), un site de la révolution aux allures de Disneyland (comme tous les musées), un cimetière de héros immortels et de martyrs façonnés, des monuments encore, des statues toujours... Nous nous inclinons invariablement au pied des hommages à la glorieuse patrie.

Apothéose culturelle, le palais du Soleil Kumsusan. Kim Jong-il a décidé de transformer cet ancien palais présidentiel en mausolée à la mort de Kim

Un protocole qui confine à l'absurde

Il-sung, en 1994. Ce gigantesque édifice est cadenassé par un protocole dont la rigidité confine à l'absurde. Il est accessible aux étrangers les jeudis et dimanches, uniquement sur les circuits touristiques organisés par le gouvernement.

On doit y murmurer et s'habiller avec rigueur et sobriété (comme pour un enterrement) pour pouvoir s'incliner devant les corps embaumés, exposés sous des sarcophages de verre. Celui de Kim Jong-il y réside depuis 2011.

C'est un des sites les plus sécurisés du pays, pierre angulaire d'une liturgie fétichiste dont la splendeur se déploie jusqu'au grotesque. Nous ne pouvons évidemment pas prendre de photos. C'est bien dommage !

Stakhanovistes de la goguette, nous parcourons encore des centaines de kilomètres sur des routes en mauvais béton coulé en 1978. Depuis, elles sont entretenues à la pelle et à la balayette et on peut y parcourir de longues distances sans croiser âme qui vive. Le président éternel est l'incarnation de tout et les traces de ce passé muséifié sont destinées à en apporter la preuve. Comme si l'histoire avait été si bien fabriquée que les Nord-Coréens vivent désormais dans un présent parallèle où l'avenir est tout entier tourné vers le passé. Un écho à cette phrase écrite par George Orwell dans *1984* : « Qui contrôle le passé, contrôle le futur. Qui contrôle le présent, contrôle le passé. »

MAJA ATIE



MARCHE À L'ÉTOILE AU NÉPAL

L'ÉVEIL À L'ASTRONOMIE

Animés par le goût des astres, des grands espaces et du partage, Stephen Rater et Mathieu Gay ont décidé de faire découvrir les splendeurs de la voûte céleste aux Népalais rencontrés sur les sentiers du Kailash. Cette montagne sacrée est considérée comme le centre de l'univers par les bouddhistes.

PAR MATHIEU GAY ET
STEPHEN RATER (TEXTE)
PHOTOS : MATHIEU GAY



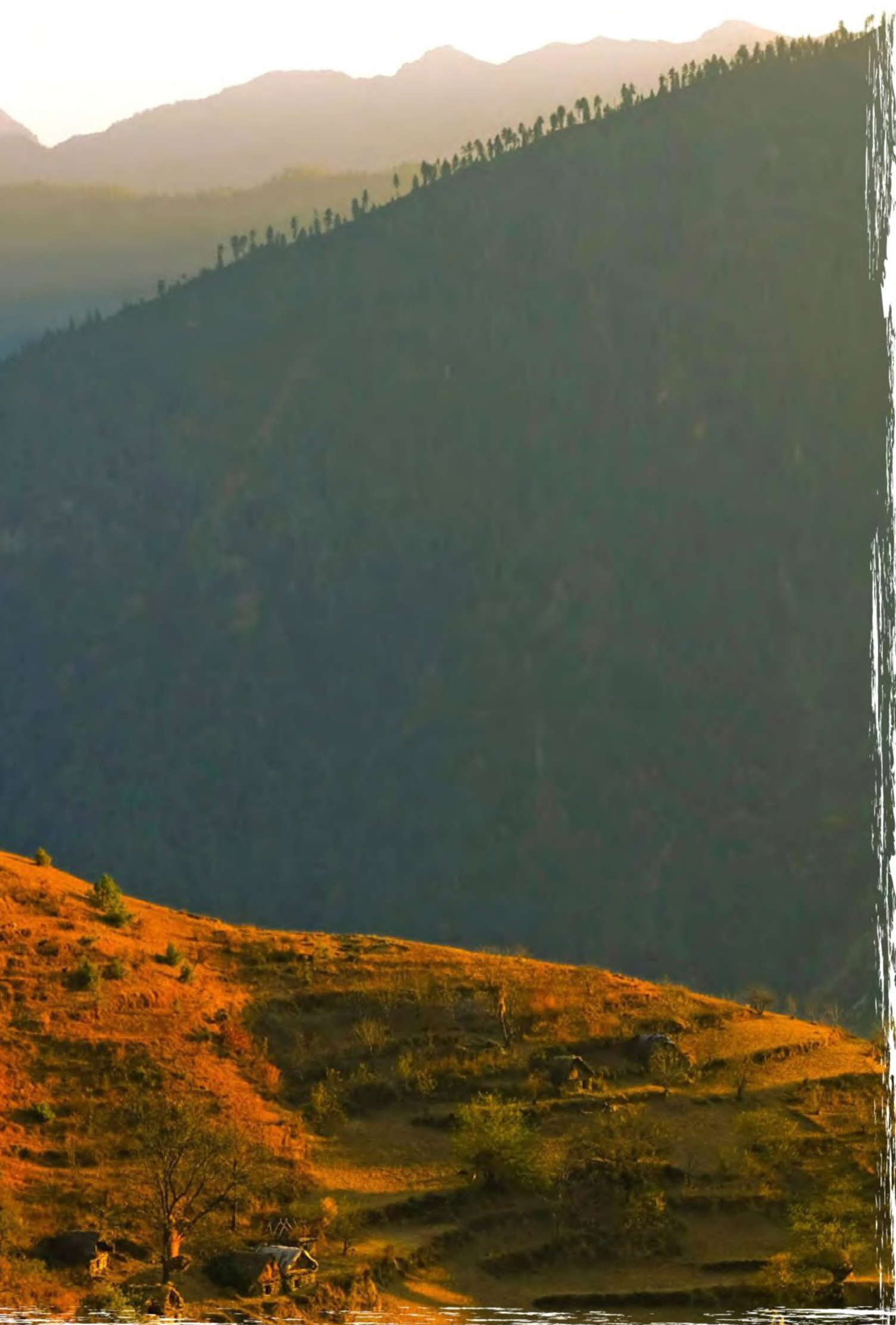


En novembre 2018, les deux passionnés ont fait un trek de quinze jours, du district de Jumla, à l'ouest du Népal, jusqu'aux abords de la frontière tibétaine.

**ILS ONT MARCHÉ PENDANT DES JOURS,
DE VILLAGE EN VILLAGE, POUR FAIRE
PARTAGER LEUR PASSION DES ÉTOILES**



Lumière du soir
sur les moyennes
montagnes à
l'entrée de la
région de Humla.



L

eur rencontre semblait inévitable. Elle a eu lieu en forêt de Fontainebleau, en Seine-et-Marne. Pour observer les anneaux de Saturne, Mars ou le passage de la Station spatiale internationale, Mathieu Gay s'était inscrit à un Astrobi-vouac. Un événement organisé par

Stephen Rater qui, deux ans auparavant, avait eu l'idée de faire de sa passion pour les étoiles et l'univers son métier en accompagnant notamment des groupes dans leur quête astronomique. Son but ? Provoquer l'émerveillement du plus grand nombre en leur expliquant ce qui se passe au-dessus de leur tête. Les deux futurs complices se sont aperçus qu'ils partageaient d'autres atomes crochus : la montagne, la marche, l'attrait pour les terres reculées et les grandes steppes d'Asie centrale. Ils ont vite sympathisé. Au moment où leurs chemins se sont croisés, Mathieu revenait tout juste du Ladakh, dans le Cachemire indien. Pourtant, lorsque Stephen lui a proposé de l'accompagner à l'extrême ouest du Népal, aux confins de la frontière tibétaine, il n'a pas hésité un instant, attiré par la promesse de ciels d'une clarté saisissante. Les deux voyageurs comptaient aussi en savoir plus sur les rapports entretenus par les bouddhistes et les habitants de la région avec le cosmos. Quelques mois après leur décision de faire route commune, les deux hommes se retrouvèrent à l'aéroport pour commencer un voyage programmé du 1^{er} novembre au 1^{er} décembre 2018. Mathieu nous fait le récit de cette expédition riche en rencontres mémorables.



Nos sacs sont chargés de matériel d'astronomie, de cartes, d'un magnétophone, d'appareils photos et du strict minimum pour bivouaquer. En ce matin froid, nous prenons notre envol pour le

Népal, pays que nous connaissons bien l'un et l'autre. Depuis des semaines, les images du « far west » népalais trottent dans nos têtes. La mienne est encore remplie des paysages décrits par Colin Thubron vingt ans plus tôt. J'avais mis la main sur son livre, *To a Mountain in Tibet*, un peu par hasard, alors que je me promenais dans les rues bondées de New Delhi quelques mois auparavant. De quoi rêver à des noms porteurs de belles promesses : le fleuve Karnali et ses eaux vertes, Simikot et ses monastères centenaires, et surtout le mont Kailash, situé à quelques kilomètres du lac Manasarovar, au-delà de la frontière chinoise. Jamais gravie à ce jour en raison de son caractère sacré, cette inaccessible montagne est un aimant pour le voyageur.

NOTRE MATÉRIEL ATTIRE LES CURIEUX

Chaque année, des milliers de pèlerins gagnent les environs du mont Kailash, « centre de l'univers », et gravitent autour de son axe. Une circumambulation de 50 kilomètres au contact des dieux. Résidence de Shiva pour les hindouistes, le Kailash se situe non loin des sources de quatre des plus grands fleuves d'Asie (le Brahmapoutre, l'Indus, la Karnali et le Sutlej). La dimension quasi mystique qui auréole cette quête nous fascine. Le Kailash ouvre toutefois la perspective d'une porte fermée. Sans guide ni agence, traverser la frontière chinoise relève de l'impossible. S'en approcher, oui, la dépasser, non. Une dernière fois, nous passons notre matériel en revue, rien ne doit être oublié.

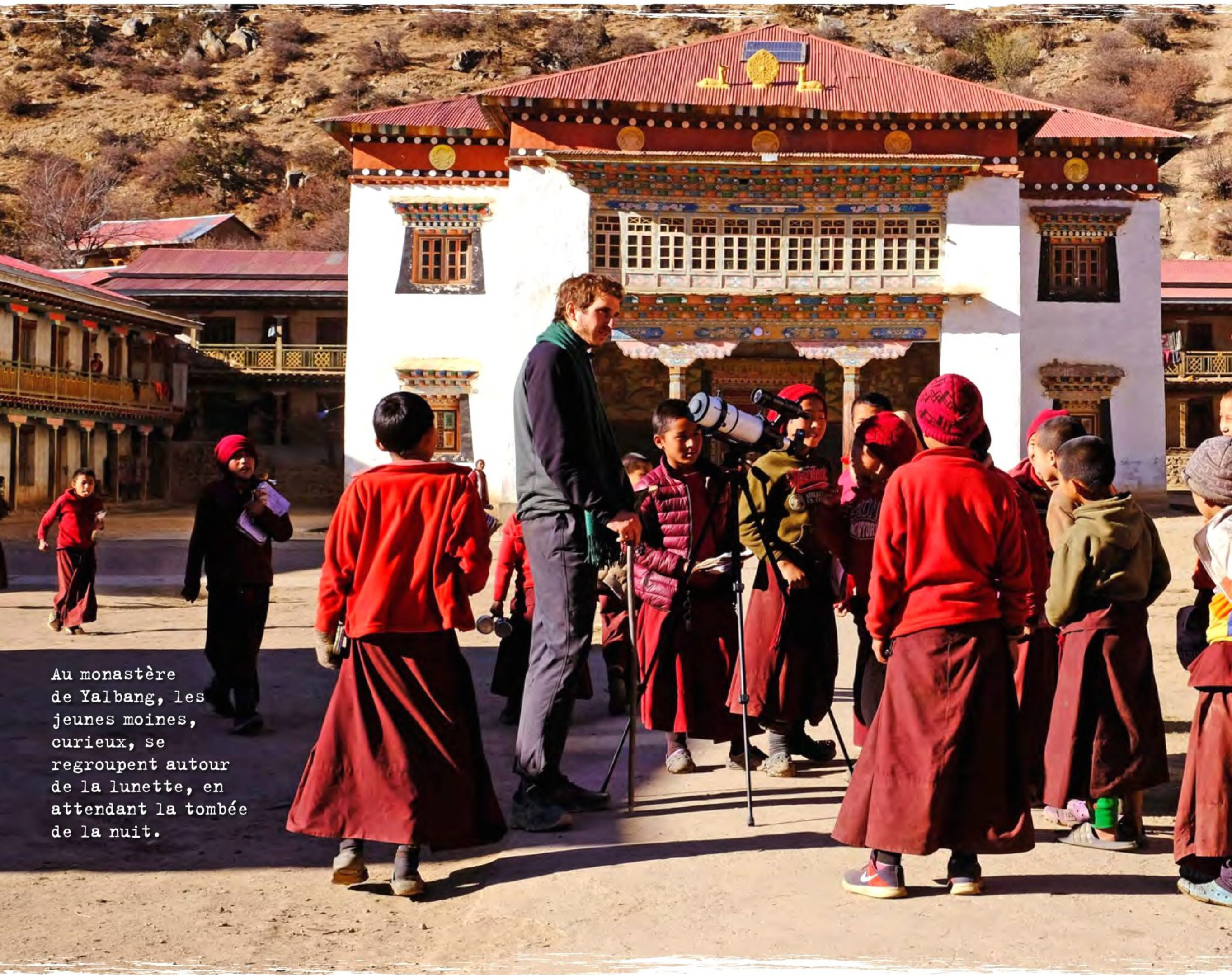
Trois jours de bus séparent Katmandou de Jumla avec un seul conducteur et cette musique nasillarde qui tourne en boucle jour et nuit. Plusieurs fois durant le trajet, nous regardons le ravin qui défile sous les roues en pensant que nous courrons plus de risques dans ce véhicule que sur les chemins escarpés qui mènent au Kailash. A Katmandou, nous avons été prévenus : le far west népalais se mérite et se gagne à coups de frayeurs et d'ennuis. Au loin, nous apercevons Jumla, petite ville de quelques milliers d'habitants enclavée entre les hautes montagnes. C'est notre première victoire.

Épuisés, nous posons nos sacs sous les regards discrets des passants. Novembre est une période sèche. Il n'y a pas un nuage à l'horizon. Les premières montagnes de la chaîne



**« LE MONT KAILASH EST
AURÉOLÉ D'UNE DIMENSION
MYSTIQUE QUI FASCINE »**

Au pied du stupa (temple
bouddhiste) qui domine
la vallée de Jumla. Avant
la première séance
d'observation du voyage.



Au monastère de Yalbang, les jeunes moines, curieux, se regroupent autour de la lunette, en attendant la tombée de la nuit.





A chaque étape, la présentation du matériel et des photos d'astronomie permet de créer un premier contact, une première complicité.

► himalayenne se dressent au-dessus des collines. Sur le toit de notre guesthouse, nous les contemplons. Peu à peu le soleil se retire. Il est temps de partir à la conquête de notre premier ciel étoilé. Lunette astronomique sur l'épaule, appareil photo harnaché au cou, nous marchons en direction des hauteurs. Sous la lueur de nos lampes frontales, Stephen prépare les observations. Nous sommes postés au pied du stupa, temple qui surplombe la ville. Là où, paraît-il, les prières se dispersent dans l'espace au contact du vent et croisent le chemin des dieux. Alors que nous sommes plongés dans un silence de glace, deux jeunes frères népalais nous rejoignent. Le matériel attire les regards et aime les curieux vers nous.

LA JOIE ÉTOUFFÉE DES HABITANTS

Tous les quatre, nous restons les yeux rivés vers le ciel. Il n'est que 19 heures et la voie lactée scintille dans toute sa splendeur. Dans la nuit noire, un grand bras de lumière chargé de milliards d'étoiles s'étend aux deux extrémités du sol terrestre. J'entends la joie étouffée de nos visiteurs. Ils n'ont jamais pris le temps d'observer les richesses et de percer les mystères du magnifique spectacle qui se joue chaque soir sous leurs yeux. Stephen leur explique l'emplacement des différentes constellations et des planètes : les anneaux de Saturne sont visibles et ce sont des milliards de soleils qui composent la galaxie d'Andromède. J'observe attentivement nos deux curieux et réfléchis en silence. « On boit ensemble, mais on est saoul tout seul », disait Antoine Blondin. Le ciel offre cette même ivresse. On lève la tête ensemble, on voit scintiller au loin les mêmes étoiles, les mêmes planètes. Certains s'émerveillent tout haut, d'autres tout bas, et pourtant c'est un chamboulement des sens et une expérience unique, incomparable, qui se jouent en chacun de nous. Cette première soirée nous laisse déjà un souvenir impérissable. D'autres viendront s'ajouter au fil des nuits et des heures d'observation. Chaque soir, un public de plus en plus nombreux nous entoure. Moines tibétains, pasteurs chrétiens, enfants, adolescents, femmes, hommes... tous ont la curiosité, l'en-



« LE CIEL OFFRE LA MÊME
IVRESSE À TOUT LE MONDE »

► lunaires et les planètes au travers de la lunette. Pour échanger avec eux et leur expliquer la raison de notre venue, nous leur faisons écouter quelques traductions enregistrées. A voir leur regard et leur surprise, nous nous demandons souvent si notre traducteur a bien retranscrit nos paroles. L'un, Rakesh, nous parle du ciel étoilé comme de la géographie de la beauté. D'autres nous expliquent dans un torrent de paroles que la notion d'immensité les effraie, qu'ils ne préfèrent pas se poser trop de questions. Le vide de l'espace est une source d'inquiétude. Loin des villes, la pollution lumineuse disparaît et c'est une chance unique. Quand la nuit tombe, un grand spectacle se joue sous nos yeux. Mars, Saturne et la Lune y tiennent les premiers rôles. Mars scintille au loin et je m'amuse à la montrer du doigt à nos visiteurs, conscients que le ciel est une grande carte où le voyageur se perd facilement. Les étoiles sont ses points de repères, « ses guides » comme disait Saint-Exupéry.

LA ROCHE REPRENDR SES DROITS

Nous faisons étape dans les villages qui longent les eaux vertes du fleuve Karnali, souvent épuisés par le manque de sommeil. L'estomac vide, nous encaissons parfois dix heures d'efforts dans la même journée. Depuis la montagne qui domine le fleuve, Jumla est un souvenir lointain. La marche distord le temps et l'allonge. Vivre au rythme du Soleil et de la Lune donne le vertige. Peu à peu, les paysages changent. Les forêts denses et humides s'effacent et la roche reprend ses droits. A Simikot, nous faisons la rencontre de Penma, jeune moine bouddhiste de 33 ans. Dans un anglais parfait, il nous explique qu'il a vécu à Taiwan et San Francisco. Aujourd'hui, il s'occupe du monastère de Yalbang qui se trouve à deux jours de marche. Nous l'écoutons en silence. Il semble heureux d'avoir croisé notre chemin dans la région qui l'a vu grandir, d'autant plus qu'à cette période de l'année aucun touriste ne se balade ici. Nous passons la matinée à discuter et prenons rendez-vous. Dans deux jours, nous le retrouverons au monastère. « Tashi Deleg ! », « Tashi Deleg ! » (« bonjour », « bonsoir ») Ces mots nous donnent le sourire. Le Tibet est là, sous nos yeux. J'ai dans mon sac une photo du mont Kailash. Il m'arrive de la sortir pour savoir si nous sommes sur la bonne voie. Je la montre aux passants ►

Autour du stupa du monastère de Yalbang, une centaine de moines sont prêts à s'initier à l'astronomie. Les yeux rivés vers le ciel.



« TOUS ONT LA CURIOSITÉ ET
L'ENVIE QUASI INSTINCTIVE
D'OBSERVER LA VOÛTE CÉLESTE »





Pixabay

Après quelques jours
de marche, rencontre
avec les habitants
du district de Humla.





Un Tibétain du Népal observe la Lune. Au centre : l'inaccessible mont Kailash, haut lieu de pèlerinage. Une villageoise croisée en chemin.



« L'IMMENSITÉ DE L'UNIVERS EST AUSSI SOURCE D'INQUIÉTUDE »

► qui, instinctivement, la portent sur leur front. Cette montagne fait figure d'anomalie dans ces paysages de haute altitude. Avec son sommet arrondi, elle domine très largement le reste de la vallée. Lorsque le ciel est dégagé, ses neiges immaculées se reflètent, paraît-il, dans les eaux sacrées du lac Manasarovar, 50 kilomètres plus au sud. Shiva ne s'est pas installée dans ce sanctuaire par hasard : de ses hauteurs, on doit connaître l'ivresse du pouvoir.

UN SPECTACLE DE LUMIÈRE CAPTIVANT

Après deux journées de marche intense, nous arrivons à Yalbang, point final de notre périple. Stephen a fondu à vue d'œil et j'accuse le coup. Penma nous ouvre les portes de son monastère, avec un grand sourire. « Lorsque j'avais 20 ans, il me fallait un jour pour venir de Simikot jusqu'ici, aujourd'hui, il m'en faut deux, voire trois », s'empresse-t-il de nous avouer, un brin malicieux. Je suis saisi dans l'instant par l'atmosphère qui se dégage du monastère. La nuit tombe et de jeunes moines tournent autour du temple. Ils récitent leurs devoirs à voix hautes. Machinalement, je tourne avec eux et tente de distinguer leurs visages à demi-éclairés par les bougies qu'ils tiennent dans leur main. Dans l'obscurité, se déroule un spectacle de lumière captivant. Des dizaines de petites toges orangées se déplacent et se fondent avec les dorures qui ornent les parois du temple. Au milieu de cet aréopage, je suis vite démasqué, provoquant rires et surprises. J'entends quelques « hello » et des « where are you from ? » timides.

18h54. Dans trois minutes, la Station spatiale internationale va passer au-dessus de nos têtes. Autour de la lunette, se presse une centaine de moines. Nous sommes tous là, les yeux rivés vers le ciel. C'est notre dernière soirée d'observation, notre dernier moment d'échange et de partage. Dans quelques secondes, un vaisseau lancé à plus de 28 000 km/h fendra le ciel. Si le Français Thomas Pesquet a passé le relais, deux Américains, deux Russes et un Allemands sont présents dans l'ISS. Nous observent-ils aussi de là-haut ? » ■

MATHIEU GAY ET STEPHEN RATER





STEPHEN RATER

CV. Passionné d'astronomie, Stephen Rater, 29 ans, a étudié le dessin et le design. Graphiste pour des projets d'économie sociale et solidaire, il a fait de l'astronomie son activité professionnelle depuis deux ans. En plus des Astrobivouac, il organise des séjours pour des personnes touchées par le cancer avec Siel Bleu ou pour l'ONG suisse Objectif Sciences International.

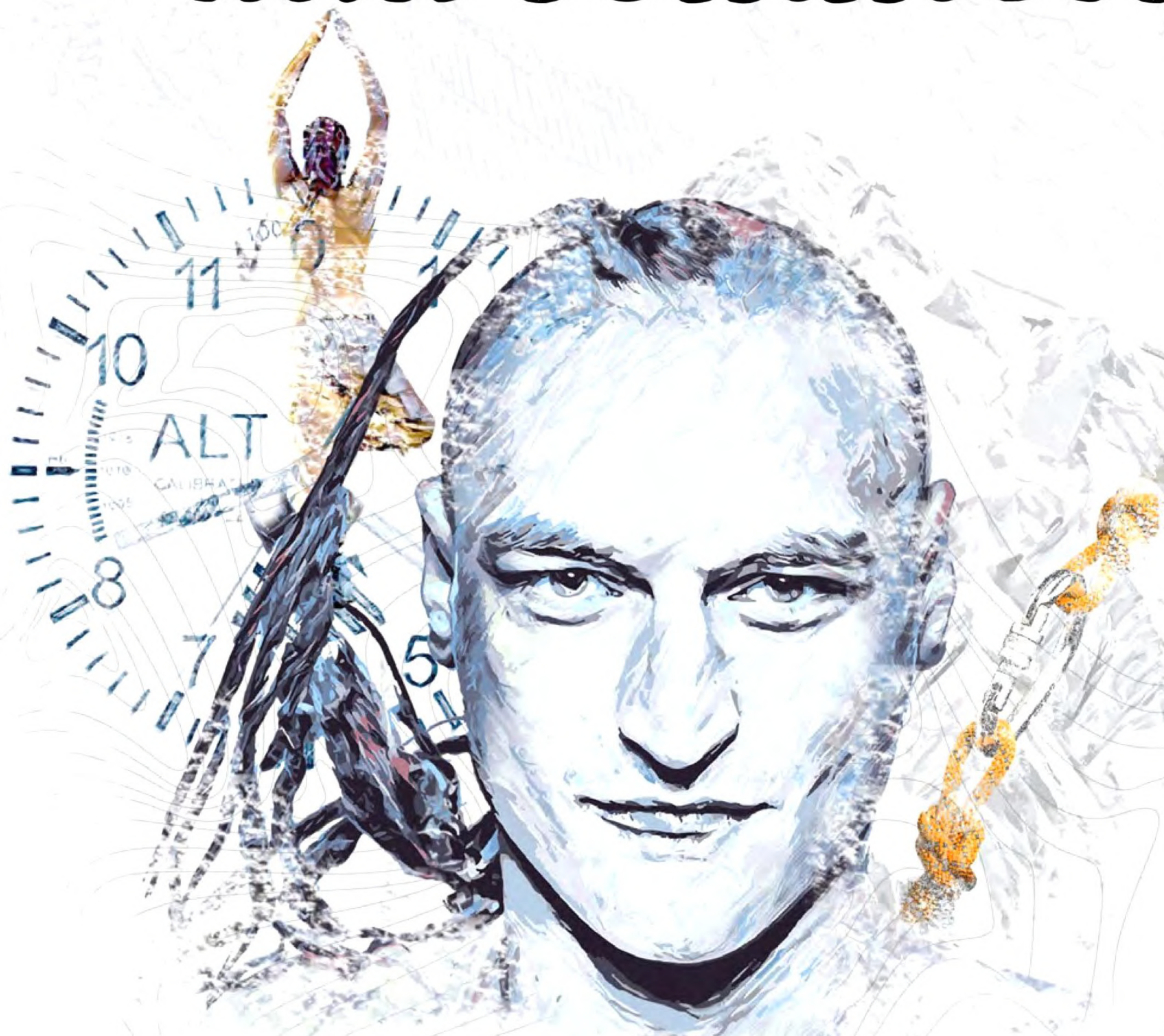
MATHIEU GAY

CV. Après des études en économie au Canada, Mathieu Gay, 28 ans, a travaillé pour une maison d'édition, une ONG humanitaire et a été officier dans la marine nationale pendant un an et demi. Actuellement, il travaille à la fondation GoodPlanet sur un programme environnemental et s'intéresse au milieu de l'exploration. Il a déjà effectué plusieurs voyages en Inde, au Tibet et au Népal.

« LE CIEL EST UNE GRANDE CARTE OÙ
LE VOYAGEUR SE PERD FACILEMENT.
LES ÉTOILES SONT SES POINTS DE REPÈRES »

Vue depuis le
monastère.
Les moines ont
pu observer les
cratères de
la Lune puis
le passage de
la Station
spatiale
internationale
tel un météore.

Un homme aux sommets



Star de l'alpinisme mondial, le Polonais Adam Bielecki est surtout connu en France pour avoir sauvé Elisabeth Revol dans l'Himalaya, en janvier 2018. Dans son livre, *Le gel ne me fermera pas les yeux**, il dévoile sa passion pour l'escalade, émaillée de drames et de morceaux de bravoure. Extraits.

ILLUSTRATIONS : SANDRINE LUCAS

A 17 ans, il s'offrait sa première expédition à plus de 7400 mètres, aujourd'hui, à 36 ans, il est considéré comme un des meilleurs grimpeurs du monde. Après les parois glacées des Tatras, en Pologne Adam Bielecki a exploré les plus hauts sommets du monde. En janvier 2018, il sauvait, avec Denis Urubko, Elisabeth Revol des griffes du Nanga Parbat, un épisode extrême qu'il raconte dans *Le gel ne me fermera pas les yeux*. Morceaux choisis.

Les débuts Né le 12 mai 1983, Adam Bielecki n'appartient pas à une famille d'alpinistes mais randonne depuis toujours avec ses parents et sa sœur, notamment dans les Beskides et les Tatras, deux massifs de la chaîne des Carpates, au sud de la Pologne.

« Un jour, Andrzej Dziuba, un ami d'école de mon père, m'offre *Les Conquérants de l'inutile* de Lionel Terray. Cet alpiniste et guide français a réussi en 1947 la seconde ascension de la face nord de l'Eiger. En 1950, il a secouru ses compagnons après la première ascension d'un 8 000, l'Annapurna. Il a réussi, entre autres, les premières du Fitz Roy (3 359 m) et du Makalu (8 485 m).

Il écrivait : « Si vraiment aucune pierre, aucun sérac, aucune crevasse ne m'attend quelque part dans le monde pour arrêter ma course, un jour viendra où, vieux et las, je saurai trouver la paix parmi les animaux et les fleurs. Le cercle sera fermé, enfin je serai le simple pâtre qu'enfant je rêvais de devenir... » Je décide de devenir himalayiste. Avec mon argent de poche, je m'abonne

à la revue *Gory i Alpinizm (Montagnes et Alpinisme)*. J'entraîne mes parents à des conférences d'himalayiste, organisées par le rédacteur en chef de la revue, Aleksander Lwow, himalayiste lui-même. Ainsi, je fais connaissance d'Andrzej Zawada qui, des années auparavant, a conçu et dirigé les ascensions hivernales des 8 000. Le conquérant de l'Everest, Sir Edmund Hillary, avait prédit qu'aucun humain ne pourrait survivre en hiver au-dessus de 8 000 mètres d'altitude. Zawada prouva qu'il se trompait. A l'époque de la conquête des 8 000 (1950-1964), les Polonais n'avaient pas le droit de voyager en Himalaya pour des raisons politiques. Dans les années 1970, quand les voyages à l'étranger redevinrent possibles, Zawada vit l'opportunité de s'inscrire dans l'histoire de l'exploration des 8 000 en répétant en hiver des ascensions réussies l'été. Les hivernales sont une tradition ancienne en

Pologne. Les Tatras prennent un vrai caractère alpin à cette saison. Dans notre milieu de grimpeurs, il existe une expression populaire : « Et qui a fait l'hivernale ? »

Le 13 février 1973, Zawada et Tadeusz Piotrowski réussissent la première hivernale du Noshak (7 492 m), dans l'Hindou-Kouch. Un an plus tard, Zawada est au pied du Lhotse avec

un groupe d'himalayistes polonais. Les conditions hivernales trop rudes ralentissent la progression et les empêchent d'atteindre le sommet, mais pour la première fois, un être humain franchit la barre des 8 000 mètres en hiver. Le succès absolu n'était plus qu'une question de temps. Zawada sollicite du gouvernement népalais l'autorisation de tenter un des « petits » 8 000, mais reçoit finalement un permis pour l'Everest. Krzysztof Wielicki et Lech Cichy réussirent à atteindre le sommet le 17 février 1980. » (...)

« Les hivernales sont une tradition ancienne en Pologne. Les Tatras prennent un vrai caractère alpin à cette saison »

« J'ai 17 ans, je constate que je supporte bien l'altitude. Je me sens vraiment bien »



► **La première en haute altitude** A l'âge de 17 ans, avec sa sœur Agnieszka, le jeune grimpeur a fait partie d'une expédition au pic Lénine (7 495 m), rebaptisé pic Abu Ali Ibn Sina en 2006. Cette aventure à la frontière du Tadjikistan et Kirghizistan a été riche d'enseignement pour la suite de sa carrière.

« Le pic Lénine est une montagne laide. La voie normale, peu difficile techniquement, attire ceux qui veulent se frotter à la haute altitude. Notre équipe est faible et la météo peu favorable. Au bout de dix jours, nous ne sommes plus que deux, ma sœur et moi, au dernier camp du pic Razdielnaya (6 148 m). Agnieszka s'est mise à l'escalade sous mon influence, mais c'est elle qui m'inspire depuis des années. » (...)

« Au matin, les conditions météo sont exécrables. C'est un jour à ne pas sortir de la tente, mais nous partons quand même vers le sommet. Raisonné, Agnieszka décide d'arrêter quand elle commence à traîner derrière. Je continue, porté par mon ambition. Pour la première fois de ma vie (et ce ne sera pas la dernière), je constate que je supporte bien l'altitude. Je me sens vraiment bien. J'avance comme une machine dans la neige profonde, mais le vent est tellement fort que je dois faire demi-tour. Le lendemain, malgré la météo toujours lamentable, j'essaye de nouveau, seul cette fois. Le vent souffle à 80 km/h sur l'arête. Il me fait tomber, mais rien ne peut m'arrêter. Il me reste 700 mètres de dénivelé à faire. Je décide de traverser en face nord pour m'abriter du vent. La neige est profonde mais au moins le vent se calme. Les heures passent et je monte de plus en plus haut. Soudain, j'entends un craquement puissant. Le temps de lever légèrement la tête, je vois la pente se briser juste au-dessus de moi. Elle disparaît littéralement sous mes pieds et je commence à tomber. Je suis aspiré sous la neige, recraché. Je fais un salto en l'air et plonge à nouveau

sous la neige, avant d'être catapulté une dernière fois par l'avalanche. Je perds connaissance.

Il fait noir quand j'ouvre les yeux. Je comprends que je suis sous la neige et en une seconde, toutes les histoires de victimes d'avalanches me passent par la tête. D'un geste désespéré, je projette mes bras devant moi. Je suis allongé sur le dos, couvert d'une couche de neige d'à peine 20 centimètres. Une fois sorti, je remue les doigts, les jambes, les bras. Puis je me demande comment je m'appelle, ce que je fais et où je suis. Je sais répondre, cela me calme. Puisque l'avalanche est déjà descendue, il n'y en aura pas d'autres. Ce qui devait tomber est tombé. J'ai glissé de 100 mètres environ. Je suis indemne, alors je remonte. Je commence à récupérer laborieusement la distance perdue pour enfin atteindre l'arête sommitale. Le vent souffle cruellement et la visibilité est de quelques mètres à peine. Le dôme sommital du pic Lénine est un grand plateau parsemé d'amas de pierres de quelques mètres de haut. J'ai toujours été persuadé qu'il était facile de trouver le sommet, qu'il suffisait d'aller vers le haut jusqu'à ce

que ce ne soit plus possible. Mais ce n'est pas toujours vrai. Je n'arrive pas à trouver ce sommet, j'erre dans le brouillard, incapable de savoir où se trouve le point le plus haut.

Je fais demi-tour. Mes traces sont déjà couvertes de neige, alors je marche sans réfléchir. Je retrouve la tente par miracle, juste après le crépuscule. Je n'ai pas la force de me déshabiller. Agnieszka m'aide à enlever mes crampons et mes chaussures. Bizarrement, je sens quelque chose d'humide sur mon pied gauche. Je jette un œil dans la coque, elle est pleine de sang. J'ai dû planter mon crampon droit dans mon tibia gauche pendant le vol. Est-ce la température ou l'adrénaline ? Je n'ai rien senti.

– Aga, je pourrais peut-être essayer encore une fois

**« Je pars seul.
Le vent souffle à
80 km/h sur l'arête.
Il me fait tomber,
mais rien ne peut
m'arrêter »**

**Adam Bielecki et son
compatriote Denis Urubko sont
dans leur camp de base au K2
lorsqu'ils reçoivent un appel
de détresse du Nanga Parbat...**



demain ? La météo va sûrement s'arranger enfin.

Ma sœur n'a pas l'air d'apprécier l'idée de passer encore une journée à m'attendre sans rien faire. Elle tousse beaucoup. Elle me convainc de redescendre. Et c'est tant mieux car le lendemain, la douleur au tibia est insupportable. La descente est très difficile. Ma jambe, enflée mais pas cassée, me fera mal pendant une semaine encore. J'en garde une belle cicatrice. » (...)

Le K2 Après le Makalu (8 485 m) en septembre 2011 et la première ascension hivernale jamais réussie du Gasherbrum I (8 080 m) en mars 2012, Adam Bielecki se retrouve sur les pentes du K2 (8 611 m), en juillet 2012. Un sommet redoutable escaladé sans oxygène d'appoint.

« A 10 h 30, j'atteins le sommet du K2, la seule montagne suffisamment haute pour émerger de la mer de nuages sous mes pieds. Mon premier sentiment est le soulagement de ne plus avoir à monter. L'ascension depuis le camp 3, de 7 400 mètres jusqu'au sommet, a duré douze heures et demie. En marchant, je préparais mon discours d'arrivée, mais au moment d'allumer l'appareil, je reste bouche bée. Je suis ému et des larmes coulent sur mes joues, je ne peux pas dire si c'est de bonheur ou de fatigue. C'est la plus forte des expériences de sommet de ma carrière.

Onze mois plus tôt, incertain et angoissé, je partais à l'ascension de mon premier 8 000 ; et ce jour-là, je me retrouve sur le troisième, et qui se trouve être le K2. Ma joie est sans mélange, même au milieu de la foule de vingt-huit personnes qui atteignent la cime le même jour. C'est la saison record.

Plus de 8 % de toutes les ascensions au K2 ont eu lieu le 31 juillet 2012. Le lendemain, ce sont les très sympathiques Peter Hamor de Slovénie et son partenaire

« Le danger que représente le mal des montagnes reste encore bien réel – l'œdème cérébral ou pulmonaire »

tchèque Pavel Bém qui réussissent, également sans oxygène. Je suis le deuxième Polonais à atteindre le sommet par l'éperon des Abruzzes. La première était Wanda Rutkiewicz. Et le dixième Polonais au sommet tout court. Je suis curieux de savoir si quelqu'un l'a réussi sans ses vêtements en duvet (je n'aurai probablement jamais la réponse). Je ne reste pas plus de dix minutes et j'entame la partie la plus dangereuse de tout assaut sommital : la descente. C'est sur le chemin du retour qu'arrivent 80 % des accidents. Je répète comme un mantra dans ma tête : Bielecki, concentre-toi maintenant. CONCENTRE-TOI. Je me retourne régulièrement et m'assure de ne pas rester sur la ligne de descente d'autres grimpeurs. Je crains la chute de quelqu'un, on tomberait tous les deux. Je suis conscient aussi qu'il me faut avancer rapidement, à cause de mon acclimatation insuffisante. Le danger que représente le mal des montagnes reste encore bien réel – l'œdème cérébral ou pulmonaire, et la mort presque certaine. » (...)

Le drame du Broad Peak Le 5 mars 2013, Adam Bielecki atteint le sommet du Broad Peak, un des quatre 8 000 du Karakoram (les autres sont le K2, le Gasherbrum I et le Gasherbrum II). Si lui et Artur Malek ont ensuite rejoint le camp de base, leurs deux compagnons de cordées et compatriotes Maciej (Maciek) Berbeka et Tomasz (Tomek) Kowalski ne sont jamais revenus. Les quatre hommes s'étaient séparés avant le sommet, ce qui provoqua une polémique en Pologne.

« Nous rentrons au pays sans fanfare. En premier lieu, nous voulons parler aux familles de Tomek et de Maciej. Nous allons d'abord à Zakopane (station de ski au pied des Tatras, ndlr). Malgré les circonstances difficiles, je me sens bien dans cette maison. Ewa, la femme de Maciej (décédée en 2018, ndlr), nous sert une soupe pour commencer. Elle semble très courageuse. Je sens

...Après une ascension extraordinaire de nuit, ils réussissent à secourir Elisabeth Revol.



► une chaleur et une force qui se dégage de cette famille. C'est plus compliqué chez Tomek. Je vois que sa mort est un choc énorme pour sa famille. Ses parents n'arrivent toujours pas à y croire. Puis nous organisons une conférence de presse, pendant laquelle nous racontons le déroulement de l'attaque sommitale et répondons aux questions des journalistes. Je n'ai pas envie de partager mes émotions liées à la mort d'un proche avec le monde entier. Maciej et Tomek me sont devenus proches. A ce moment-là, je n'avais encore pas la moindre idée que l'on commencerait à chercher des coupables. Mais les médias se jettent sur cette histoire comme des vautours. Les accusations sont formulées aussi bien par des personnes incompetentes que par le milieu de l'escalade. D'autres prennent notre défense et la discussion se déploie par l'intermédiaire des journaux, de la télévision et des réseaux sociaux. » (...)

« Tout ce bruit médiatique reste secondaire par rapport à mon profond sentiment de perte. Et le plus douloureux est que l'on me prive de mon deuil. Ce sont mes partenaires d'ascension et mes amis, et je ne peux même pas participer à leurs obsèques afin de ne pas heurter la sensibilité de certains. » (...)

« Tous les jours, je reçois quelques dizaines de messages de soutien et de compassion. Tout le monde sur mon chemin s'inquiète et me demande comment je m'en sors. Afin d'en finir avec ces divagations, Hajzer, Wielicki (Krystzof Wielicki était le chef de l'expédition, ndlr), Malek et moi décidons de créer une commission

« Deux personnes sont mortes, et il est évident pour moi que l'on a foiré quelque part. Je veux savoir quoi »

pour analyser le déroulement de l'expédition et établir des recommandations afin d'éviter que ce genre d'événement ne se reproduise à l'avenir. Je suis un fervent partisan de cette idée. Il existe une liste de règles et de principes élaborée depuis de nombreuses années pour les ascensions estivales.

On sait par exemple à quelle heure il faut lancer l'assaut sommital, comment s'habiller. L'ascension hivernale d'un 8 000 est une discipline tellement étroite que les règles manquent. Deux personnes sont mortes, et il est évident pour moi que l'on a foiré quelque part. Je veux savoir quoi. » (...)

« En prenant du recul sur ce qui est arrivé au Broad Peak, je crois reconnaître les erreurs que nous avons commises. Premièrement, nous aurions dû attaquer par cordées de deux, un jour après l'autre. Deuxièmement, nous sommes partis trop tard. Troisièmement, nous aurions dû faire demi-tour au Rocky Summit (à 8 028 m, ndlr). Alors que je l'ai proposé pendant l'ascension, personne n'a fait attention à ma remarque. Personne n'a affirmé catégoriquement qu'il fallait descendre.

Il régnait une sorte d'impuissance décisionnelle collective. Je sentais qu'en faisant ce pas vers le sommet, Maciek prenait la décision pour nous tous. Moi, je la prenais pour moi. Quand je me remémore cette situation, je pense que quelque chose de bizarre s'est passé. Normalement, si quelqu'un propose le repli, une discussion s'enclenche. Quelqu'un au moins réagit. Mais à ce moment-là, personne n'a rien dit, comme si c'était

Surnommés les « guerriers des glaces polonais », Adam Bielecki et ses compatriotes alpinistes font partie des meilleurs du monde.



sans importance. J'avais confiance en la puissance et en l'expérience de Maciek. C'était mon erreur. Au Rocky Summit, chacun de nous aurait dû regarder au plus profond de lui-même et se demander : « Vais-je y arriver ? »

Tomek et Maciek ont mal évalué leurs capacités, mais on ne peut pas les condamner pour cela. C'était leur décision, leur droit. On m'attribue la responsabilité d'avoir séparé l'équipe au sommet du Rocky Summit, mais en me croisant sur l'arête, les autres ont eu le choix de faire demi-tour et de redescendre avec moi ; l'expédition était déjà un succès. Ils en ont tous décidé autrement, tout en sachant que je ne serais pas en mesure de les attendre. Ils ont choisi la descente en autonomie.

La montagne met à nu, fait tomber les masques. Quand tu as faim, que tu luttas pour survivre, ce qui est au plus profond de toi se révèle, et tu ne peux pas te cacher. Le Broad Peak m'a appris quel pouvait être le prix de l'ambition. Nous sommes tous montés au sommet et tous, nous en avons payé le prix. C'est un tournant dans ma vie. » (...)

Le sauvetage d'Elisabeth Revol* En janvier 2018, Adam Bielecki se trouve au K2, le dernier 8 000 pas encore gravi en hiver, quand l'équipe reçoit un appel de détresse en provenance du Nanga Parbat, à 250 kilomètres de là à vol d'oiseau. Elisabeth Revol et Tomek Mackiewicz sont bloqués à plus de 7 000 mètres d'altitude. En quelques heures, via une opération de

crowdfunding, les fonds sont réunis pour acheminer deux hélicoptères. Adam Bielecki et Denis Urubko sont déposés à 4 800 mètres d'altitude deux jours après l'appel de détresse.

Quand vous arrivez au Nanga Parbat, que savez-vous de l'état d'Elisabeth et de Tomek ?

La possibilité de sauver Tomek dépendait en tout premier lieu de l'hélicoptère. S'ils avaient pu nous déposer assez haut, disons à 6 700 mètres, on aurait peut-être eu une chance d'aller sauver Tomek. Mais quand ils nous ont déposés près du camp 1, je savais que les chances étaient infimes. Mais il y a toujours une petite

lueur d'espoir. Qui sait, il n'était peut-être pas en si mauvais état, peut-être qu'il avait pu se remettre en marche, commencer à descendre, et que nous pouvions l'aider. Mais avec ce que j'ai appris ensuite, je sais que si on avait été déposés au camp de base [à 3 800 m], on n'aurait pas non plus sauvé Eli. On aurait probablement mis trop de temps. Elle ne savait pas qu'on

montait à sa rencontre. Connaissant son caractère, je pense qu'elle aurait continué à descendre et qu'elle serait sans doute tombée du Kinshofer Wall. Elle n'avait aucun matériel, pas d'équipement. C'était une question d'heures. (...)

Que se passe-t-il quand Denis atteint le sommet du Kinshofer Wall ?

Je l'ai entendu crier. C'était étrange, parce qu'on ne s'attendait pas à rencontrer Eli si bas. La dernière information était qu'elle se trouvait à 6 700. On imaginait qu'on la retrouverait au mieux 200 mètres plus bas, peut-être 300 mètres. Mais elle était déjà tout près du sommet du Kinshofer Wall, en dessous de 6 200. Elle avait réussi à beaucoup descendre. J'étais encore dans la partie raide, quand j'ai entendu Denis crier depuis l'arête : « Adam, I have her ! [Je l'ai !] » Il n'était pas loin. Je suis monté de quelques mètres, et j'ai vu la silhouette d'Eli. Je suis vraiment impressionné par ce qu'elle a fait. Par tout ce qu'elle a traversé, par la façon extraordinaire dont elle s'en est sortie après son appel de détresse. Il existe peu de personnes au monde capables de survivre comme elle l'a fait. Ce que j'ai appris ensuite m'a encore plus surpris. Je pensais qu'ils avaient réussi à regagner leur dernier camp après le sommet. Ce n'est que plus tard, de retour en Pologne, que j'ai appris qu'elle n'avait jamais pu retrouver leur tente. Ils ont passé la nuit sans sac de couchage, sans manger, sans boire. Et le lendemain, elle descend, elle passe une autre nuit sans protection, et elle entame une troisième nuit dehors quand on la retrouve ! Wow ! On pense que personne ne peut survivre sans protection à une nuit d'hiver à cette altitude. Et elle a survécu trois nuits. C'est extraordinaire ! ■

* L'édition polonaise du livre était sortie à ce moment-là. Le récit de l'opération est un ajout pour l'édition française.



« Le gel ne me fermera pas les yeux », d'Adam Bielecki avec Dominik Szczepanski, éd. Paulsen, 25 €.

Adrénaline

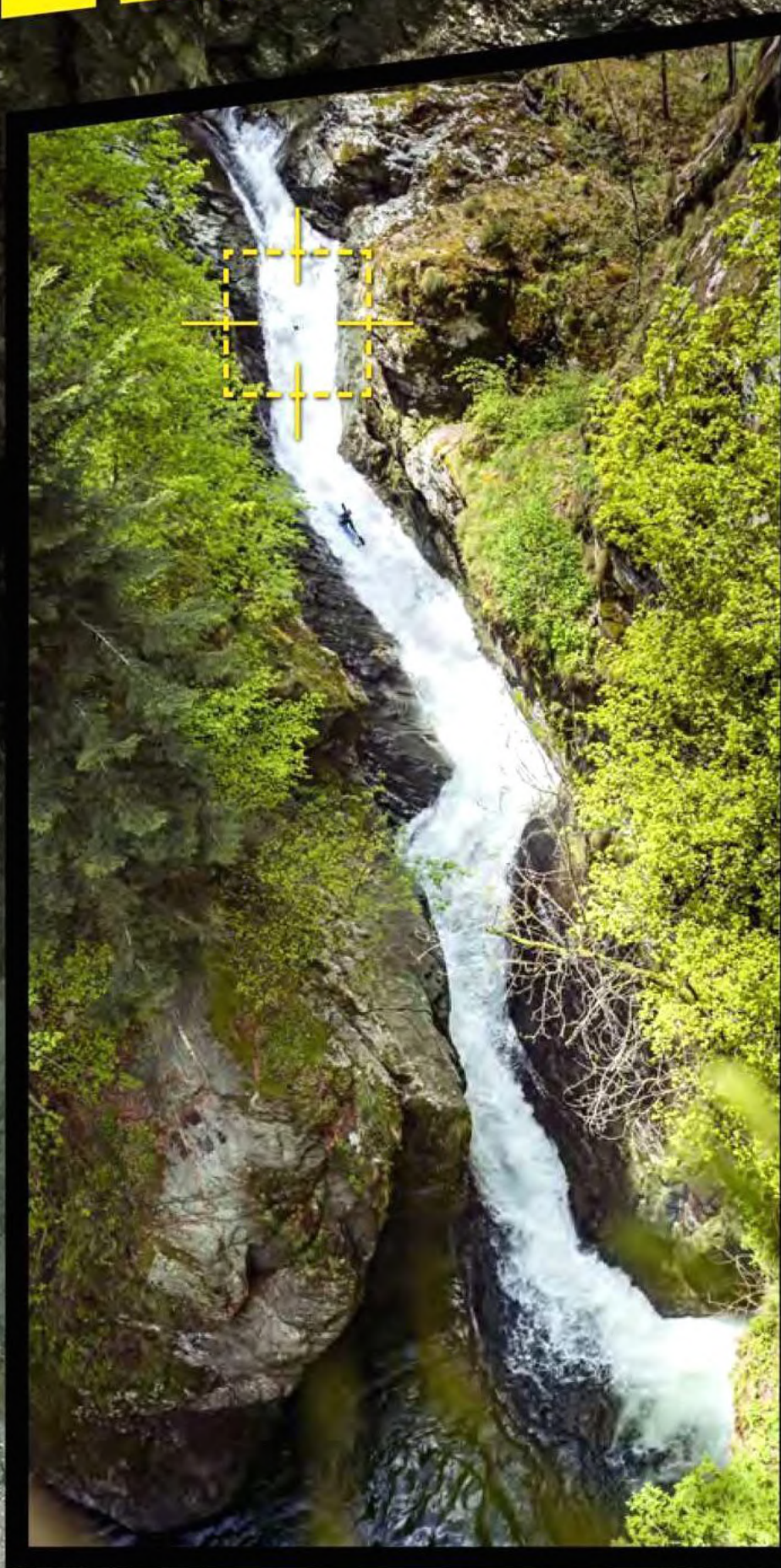
À FOND SUR LE TOBOGGAN



DU DIABLE

Spécialiste des descentes extrêmes, la kayakiste française Nouria Newman a affronté un canyon italien réputé infranchissable. Sans filet.

PAR PHILIPPE CHESNAUD (TEXTE)
ET DOM DAHER/RED BULL CONTENT
POOL (PHOTOS)



La vice-championne du monde de slalom a descendu un canyon de 600 mètres, dans les eaux tumultueuses de la rivière Sorba dans le Piémont. Suivie de près par un drone qui a immortalisé l'événement.



BERCÉE PAR LES EAUX VIVES DEPUIS
SON PLUS JEUNE ÂGE, LA KAYAKISTE
DOMPTE LES RIVIÈRES DU MONDE ENTIER



NOURIA NEWMAN

KAYAKISTE DE L'EXTRÊME

Six cents mètres de descentes dans un étroit canyon agrémenté de deux cascades, dont le nom constitue à lui seul un défi : il y avait de quoi attirer Nouria Newman. Surtout que l'endroit a longtemps été réputé infranchissable pour un kayakiste. Depuis qu'elle a abandonné la compétition en 2014, la Française de 27 ans multiplie les expéditions lointaines, du Canada à l'Himalaya en passant par le Chili. C'est nettement plus près de chez elle, sur la Sorba, une rivière du Piémont italien, qu'elle a réussi son dernier exploit, la descente du « toboggan du diable ». Cette performance était filmée par le pilote de drone Thomas Panaiva, alias TomZ, qui avait déjà réalisé des images incroyables des spécialistes du moto-cross Camille Chapelière et Tom Pagès. Pour obtenir un résultat spectaculaire, Nouria Newman a dû descendre cinq fois les rapides afin d'avoir les meilleures prises de vues. Objectif atteint. ■



L'exploit sportif de Nouria a été capturé par le pilote de drones TomZ. Les appareils à l'épreuve de l'eau peuvent atteindre jusqu'à 120 km/h.



En Italie, dans un haut lieu du kayak freeride, le Devil's Slide (le toboggan du diable), très encaissé et sinueux, est composé de deux chutes et d'un couloir étroit sans échappatoire.

LA CHAMPIONNE A PRÉFÉRÉ ARRÊTER
LA COMPÉTITION CLASSIQUE POUR SE LANCER
DES DÉFIS EXTRÊMES



A voir à l'adresse suivante [www.redbull.com/
fr-fr/nouria-newman-kayak-drone](http://www.redbull.com/fr-fr/nouria-newman-kayak-drone)

EN ROUE **LIBRE!**

A travers la France ou au-delà des frontières...
ces fous du vélo ont un jour pris la route.
Défis à relever ou expériences inspirantes,
laissez-vous tenter...

DOSSIER COORDONNÉ
PAR PHILIPPE CHESNAUD



Le dossier

1 EN FAMILLE

- > Pierre et Lucy ont traversé la France avec **une drôle de remorque**

2 INSOLITE

- > Du **Maroc au Ghana** : 6 320 km parcourus à la force des mollets

3 ULTRA

- > Bienvenue sur la **Race Across France**, une course hors norme

4 RÉCITS

- > Seul, en couple ou entre amis, ces **cyclovoyageurs** ont osé l'aventure

5 TENDANCE

- > Le **gravel**, un engin polyvalent qui séduit tous les types de cyclistes

Photo : Odyslande/Jean-Philippe Bossut



Anouk et Zora



Lucy





Pierre



Petite sieste bien méritée pour Zora. Durant le périple, les deux filles sont installées dans une remorque tractée par Pierre et transformable en poussette.

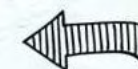


Sur les chemins de traverse

Prendre la poudre d'escampette pour s'extraire d'un quotidien épuisant : beaucoup en rêvent, Pierre et Lucy l'ont fait. Ils ont sillonné la France, embarquant avec eux leurs deux filles. Un voyage salutaire qui a changé leur vie.

PAR PIERRE FRIOUR/NEUTRAL GREY
(TEXTE ET PHOTOS)





Sur l'Ile-d'Elle,
à la découverte
du marais
poitevin.



L'estuaire de la Gironde

CHALON-SUR-SAÔNE

Jour 1

Chalon-sur-Saône. 25 juillet 2018. C'est le jour du grand départ pour Pierre Friour, sa compagne Lucy et leurs deux filles Zora, 4 ans, et Anouk 2 ans. Direction Moliets-et-Maa, dans les Landes, où une maison les attend pour l'hiver. Entre-temps, la famille va rouler sur les bords de Loire et le long de la côte Atlantique. Amenée par l'ère du temps et les récits d'amis, l'idée d'un voyage à deux roues avait germé depuis quelque temps déjà avant que les planètes ne s'alignent parfaitement : l'école maternelle pas encore obligatoire, Lucy sans emploi, la possibilité de louer leur appartement de Saint-Ouen, en banlieue parisienne, la durée du périple et le désir pressant de s'extraire de la routine quotidienne. Pierre nous fait le récit d'une expédition qui vient tout juste de se terminer.

Itinéraire tracé mais pas trop figé

« Nous avons un désir commun de voyager et de passer plus de temps avec nos filles, avant qu'elles ne grandissent trop. C'était aussi l'occasion de réfléchir au futur, notamment à nos projets un peu flous de quitter la région parisienne. Quand j'ai proposé le vélo, Lucy a été rapidement conquise par le côté remise en forme de l'expérience. On s'est dit que rester en France ou à proximité réglait certains obstacles inhérents à un voyage avec de jeunes enfants (principalement financiers et médicaux). Cela correspondait aussi à notre démarche : ne pas surconsommer ou amasser, réduire notre impact sur l'environnement... Dans l'année qui a précédé le départ, nous avons passé beaucoup de temps à chercher le matériel idéal au meilleur prix et à lire des blogs de familles parties plus ou moins longtemps. Nous avons décidé de démarrer de Chalon-sur-Saône, lieu de résidence de nos parents. C'était plus pratique pour le stockage du matériel et l'Euro-Velo 6 y passe. Et puis, nous n'avions pas trop envie de nous lancer depuis la région parisienne. Au moment du départ, l'itinéraire était plus ou moins tracé pour les deux ou trois premiers mois, sans être totalement figé. Nous savions que nous allions prendre l'EV6 et rejoindre la Loire à hauteur de Nevers. Nous continuerions comme cela jusqu'à l'Atlantique pour rejoindre la Vélodyssée (EV1) en direction du sud. Une collègue possédait une maison à louer dans les Landes, ça faisait un éventuel but pour l'hiver, en fonction de notre avancement. La suite s'est écrite un peu au fur et à mesure, sur la route. »



Deux nuits chez des cousins en Vendée



Biarritz, direction le Pays basque



Jour 18



Une famille qui a grandi dans des bons et des moins bons moments

« Le défi sportif n'est rien comparé au défi humain. Avant le départ, je n'avais pas songé que le plus compliqué à gérer serait de vivre tout le temps ensemble. Entre l'intendance et le fait d'avoir la responsabilité de ses enfants 24 heures/24, les journées passent vite et sont bien remplies. J'étais plus occupé que dans la vie « normale ». Les filles ont à la fois physiquement grandi et ont appris beaucoup (Anouk parlait à peine en juillet 2018). Elles se sont ouvertes à plein de choses, ont expérimenté des tas d'émotions. Elles ont appris à jouer avec rien et à aller vers les autres. Elles l'ont fait assez naturellement, sans doute en partie pour voir d'autres têtes que celles de leurs parents. Zora et Anouk ont adoré les aires de jeux, les visites de châteaux ou des musées, la plage, trouver des nouvelles copines et copains quand les vacances scolaires ramenaient les enfants dans les campings. Ce n'est sûrement pas la charrette et les déplacements à vélo qu'elles ont le plus apprécié, même si elles n'ont jamais refusé de continuer l'aventure. Nous n'étions pas tenus de leur procurer un enseignement particulier. L'institutrice de Zora en fin de première année de maternelle nous avait dit de ne pas nous encombrer de cahiers d'exercices. Nous en avons quand même pris histoire qu'elle ne perde pas trop la main sur le dessin, le coloriage ou l'écriture. Et cela faisait une activité supplémentaire à leur proposer. » »

AMBOISE

Jour 24



Pause jeux pour les filles



Biscarosse, les joies de la plage



Bienvenue dans le Gers



PORNIC

Jour 42



A Labastide-d'Armagnac (Landes), Notre-Dame-des Cyclistes est un lieu de pèlerinage pour les amoureux de la petite reine.



LES CONSEILS DE LUCY ET PIERRE

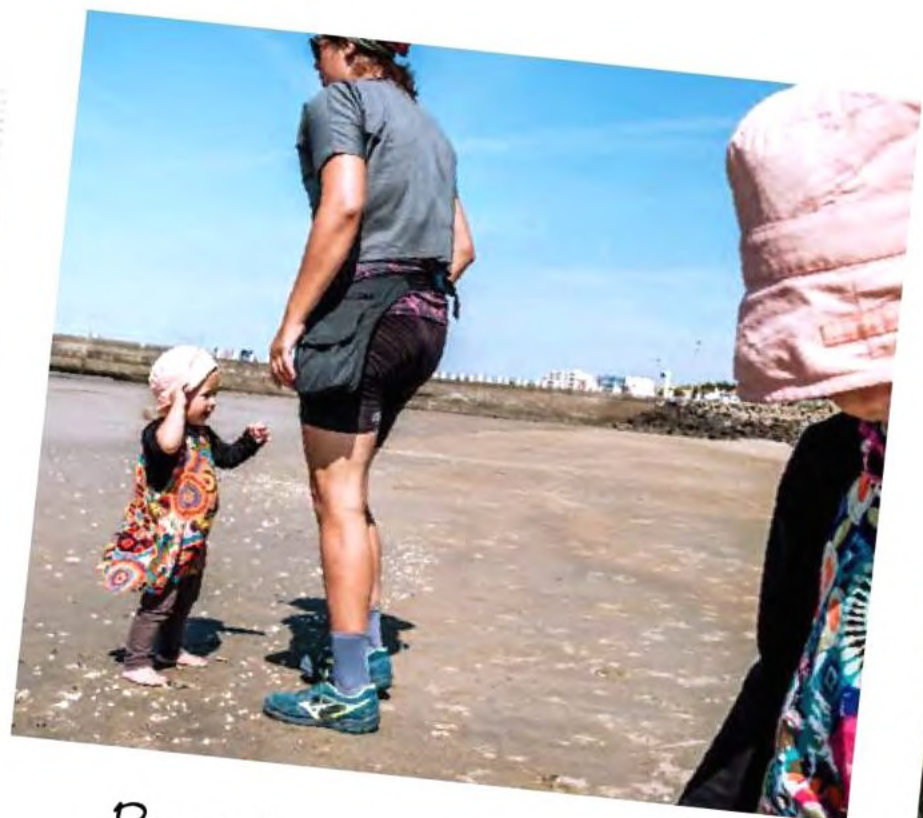
1. Ne pas trop charger son programme, surtout avec de jeunes enfants. Un trajet en charrette c'est un peu comme un trajet en voiture, au ras du sol qui plus est. Au bout d'un certain temps c'est ennuyant. **Privilégier des étapes pas trop longues**, avec une bonne pause, d'au moins une heure ou plus, pour déjeuner, en essayant de ne pas rouler plus de 4 heures par jour.
2. **Faire réviser la remorque** des enfants aussi régulièrement que les vélos, voire plus. Un roulement cassé à la toute fin du voyage a failli nous immobiliser.
3. Mettre une petite pompe et un kit de réparation ou une chambre à air de secours dans la carriole enfant pour parer à une crevaison quand on s'en sert en mode poussette. **S'équiper d'une vraie pompe, à pied ou à bras**, éventuellement pourvue d'un manomètre.
4. Sans trop s'alourdir, **ne pas renier son confort**. Les contraintes sous prétexte de poids ou de volume ne doivent pas devenir trop importantes. La vitesse n'est pas l'essentiel.
5. Se ménager des temps pour soi, même pour faire les courses au supermarché. **Faire des équipes séparées sur certaines activités**. Accepter que les grands-parents prennent les enfants quelques jours au milieu du voyage. Cette opportunité permet à tout le monde de changer un peu d'air et au couple de retrouver un peu d'intimité.
6. Garder un ou deux repas d'avance, lyophilisés par exemple, ainsi qu'**une petite cartouche de gaz pour la popote**. Certaines portions du trajet peuvent être bien paumées et la fermeture dominicale est respectée dans beaucoup d'endroits.



Toutes les affaires de la petite famille tiennent dans les deux remorques et quatre sacoches.

LES SABLES-D'OLONNE

Jour 53



Premier arrêt à la mer



Une vie en harmonie avec la nature

« Nous avons eu tellement de bons moments qu'il est difficile d'en extraire certains. Mais l'arrivée à la première plage du périple pour pique-niquer reste inoubliable, par exemple. C'était à Saint-Michel-Chef-Chef, en Loire-Atlantique, le 3 septembre, jour de l'anniversaire de Zora. Anouk criait avec enthousiasme : « La mer ! La mer ! » La vie au grand air nous a changés. Nous n'avions jamais passé autant de temps dehors. Nous avons apprécié de pouvoir être attentifs au développement de la nature, aux changements de saisons, d'admirer des ciels étoilés, d'observer la faune et la flore...

Les découvertes géographiques ont été marquantes. Nous ne connaissions pas la côte Atlantique, de la pointe du Médoc au Pays basque et nous en avons largement profité. Les Landes et ses belles pistes cyclables sont agréables. Nous avons particulièrement apprécié d'y passer autant de temps durant l'hiver. Nous avons également aimé traverser les arrière-pays moins touristiques. Notre passage dans le Gers a été particulièrement appréciable. Malgré des dénivelés parfois rudes, contempler des paysages vallonnés à perte de vue, après quelques mois au bord de l'océan, nous a ravis. C'était aussi une des premières fois où nous sortions des sentiers battus. Il n'y a pas à proprement parler de véloroute dans cette région et j'ai dû étudier les cartes en détail pour trouver l'itinéraire le moins pénible pour nos cuisses.

Sur l'ensemble du parcours, il y avait parfois un peu de danger sur des départementales passantes avec des automobilistes ne respectant pas les distances de sécurité. Sur certaines routes paumées, comme en Sologne, des conducteurs se croient sur un circuit. Certains abords de villes sont dangereux aussi. Ce genre de problème est arrivé généralement hors des itinéraires officiels. Les véloroutes sont plutôt bien signalées par des panneaux et/ou des marquages au sol quand ils empruntent des voies partagées.





Le long du canal latéral à la Loire



A Mazion (Gironde), préparation du repas du soir dans une aire naturelle vide de tout campeur à cette époque de l'année.

ROYAN

Jour 68



Première crevaison au 10^e jour...



Warmshowers chez Danièle



Le pain quotidien...

Joies et peines

du nomadisme

« De l'été et jusqu'à la fin septembre nous n'avons pas eu de difficultés à trouver des campings. Toutefois, l'accueil réservé aux campeurs traditionnels est souvent désastreux dans les gros campings réservés principalement aux mobil-homes. Prix excessifs, emplacements minables, pas d'équipement pour les cyclos, malgré la présence du label accueil vélo... En revanche, nous avons toujours été très bien reçus dans les campings municipaux, souvent pour un prix dérisoire au vu des prestations (cuisine à dispo, prises gratuites pour recharger les batteries...) Quand les campings ont commencé à fermer, nous nous sommes rabattus un temps sur les résidences de vacances. D'un très bon rapport qualité-prix (quasi identique au camping), elles peuvent être louées quelques jours ou à la semaine.

Le départ mi-février de Moliets-et-Maa, où nous résidions depuis novembre, a été un peu compliqué. Aucun camping n'est ouvert avant avril et les nuits étaient trop fraîches pour notre équipement. Nous avons alterné les réservations Airbnb, Booking, les sites des offices de tourisme ou des mairies. Tous les deux jours, il fallait chercher des hébergements. A partir de fin mars, nous avons pu recommencer à camper, en alternant avec des logements en dur quand la météo s'annonçait capricieuse.

Au rayon des moments marquants des hébergements, figure notre première nuit en Warmshowers (site d'hébergement entre cyclos), à Marmande. Danièle, notre hôte, nous a fait un magnifique accueil. Son extrême bienveillance et sa façon d'aborder le monde et ses problèmes ont été très inspirants. La barre a été placée si haut que nous n'avons refait qu'un seul Warmshowers par la suite, tant nous avons peur d'être déçus.

CARCANS

Jour 72

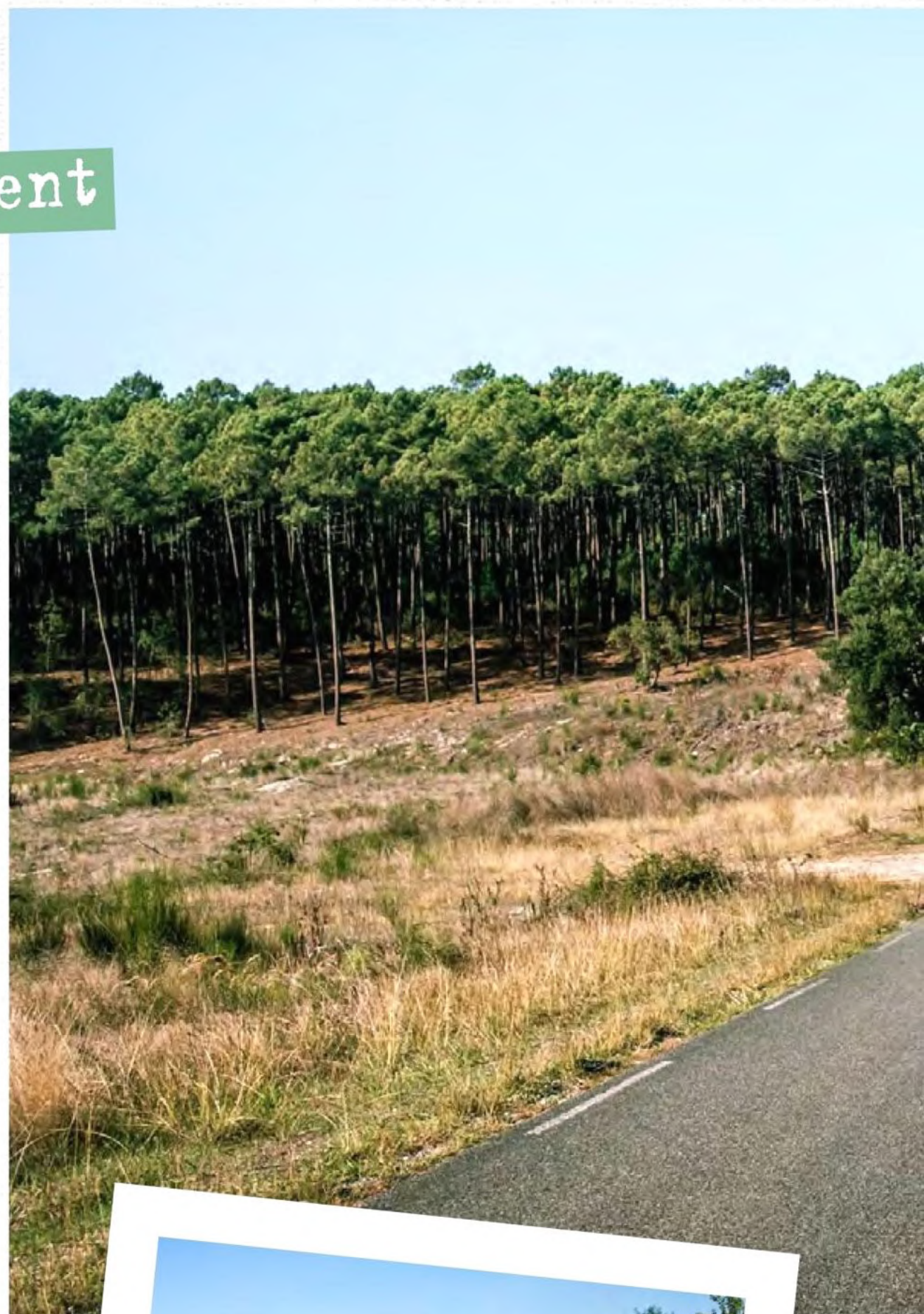
Au retour, c'est le moment des grandes décisions

« Une certaine nostalgie ne manque pas de se manifester. Heureusement, nous ne sommes pas directement rentrés à Saint-Ouen, nous profitons d'une période transitoire à Chalon-sur-Saône et dans ses environs. Les filles étaient contentes de revoir leurs grands-parents et de pouvoir jouer avec leurs jouets. Zora a hâte de retrouver l'école et d'autres enfants et Anouk, de la découvrir. L'idée initiale, sauf opportunité ou net coup de cœur sur la route, était de retourner dans notre appartement. Je ne sais pas si c'est un acte manqué mais nous avons laissé passer la date pour donner congé à nos locataires. Comme une de nos pistes de réflexion était de partir vivre en Bretagne à un horizon d'un ou deux ans, nous avons précipité ce projet. Peut-être n'est-ce pas plus mal de procéder ainsi pour poursuivre la dynamique engagée. Nous avons donc écourté d'environ deux mois notre voyage pour préparer notre installation à Douarnenez, dans la petite maison de vacances familiale où j'ai passé beaucoup de bons moments. Les filles y sont inscrites pour la prochaine rentrée scolaire et on se laisse une petite année pour savoir si on s'y installe définitivement.

On aimerait retenter l'expérience en voyageant plus légers, et sans les enfants, sur une semaine ou deux pour se confronter à des distances plus longues. Avec les enfants, nous souhaitons aussi renouveler l'expérience, peut-être à l'étranger. Pour cela, il va falloir attendre que les deux pédalent bien car elles seront bientôt trop grandes pour être tractées. Et si ce n'est pas à vélo ça sera à pied, ou en bateau. Qui sait ? »

BISCAROSSE

Jour 81



On se rafraîchit dans la rivière

A Mimizan (Landes),
Pierre et Lucy apprécient
de rouler sans chargement.
Les filles passent deux
semaines de vacances chez
leurs grands-parents.



Margaux, balade dans le vignoble



LEUR BARDA

- 2 VTC De Scheemaeker, modèle Victory 28'', avec 2 selles gel « femme », béquilles doubles, guidons droit avec cornes
- Pneus et chambres à air anticrevaisons
- 1 remorque enfant deux places Thule Chariot Cab 2, transformable en poussette
- 1 remorque matériel Burley Nomad
- 1 paire de sacoches étanches arrière Vaude
- 1 sacoche de guidon Vaude pour Lucy
- 1 petite sacoche Ortlieb
- 2 antivols U et un câble de 5 mm.
- 1 tente 4 places Robens Voyager 4e
- 1 tarp Wechsel
- 2 matelas autogonflants Exped SIM Comfort 5
- 2 sacs de couchage Millet Composite 0 pour les adultes
- 2 sacs de couchage Deuter Little Star Exp pour les enfants
- 1 bâche bleue basique pour le sol
- 1 bâche pour les pique-niques
- 1 réchaud et popote optimisée Primus Primetech 2,3l
- 4 sacs étanches à valve Ortlieb pour les vêtements et affaires de toilettes de toute la famille

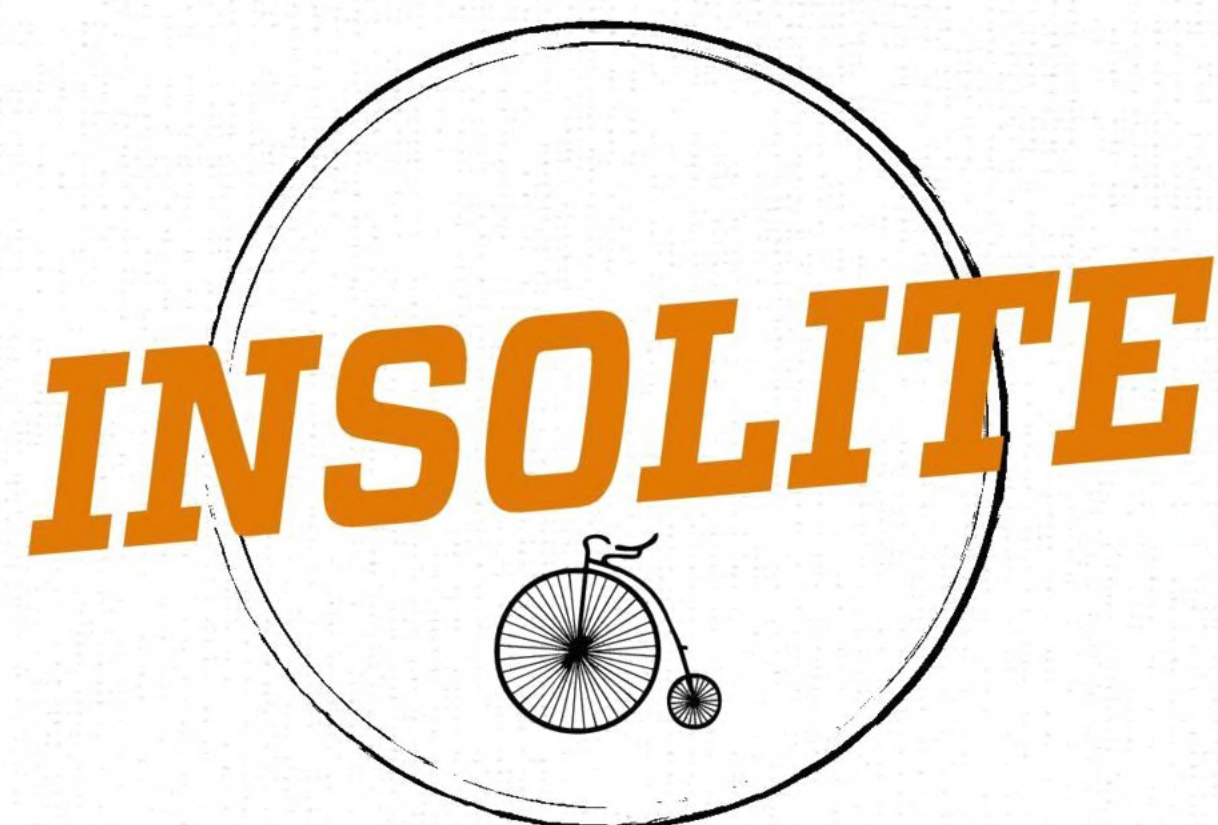
MOLIETS-ET-MAA

Jour 102



Avec ses larges et
longues plages ou
son goudron chaud,
le Sénégal propose
des conditions
variables mais jamais
de tout repos.





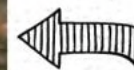
La conquête de l'ouest africain

Une cinquantaine de cyclistes de tous âges ont participé à un long périple organisé du Maroc au Ghana. Un parcours aux paysages variés riche en découvertes.

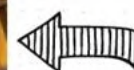
**PAR PHILIPPE CHESNAUD (TEXTE)
ET DANIEL RODRIGUES (PHOTOS)**

Au milieu des dunes de
Mauritanie, la solitude
peut assez facilement
guetter le cycliste qui
lutte contre le soleil
et la dureté du terrain.

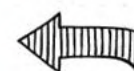




Les vaisseaux
du désert, les
dromadaires,
semblent plus
adaptés à
l'environnement
que les
humains sur
leurs engins.



Le passage de
l'odyssée
suscite la
curiosité des
habitants de
Tiguent,
petite ville
du sud-ouest
de la
Mauritanie.



C'est en
camion que
les cyclos
quittent le
camp du
désert, à
Lompoul, entre
Saint-Louis
et Dakar.

Agés de 35 à 74 ans, les
coureurs ont roulé 110 kilomètres
en moyenne par jour

Une petite pause s'impose entre Rosso et Saint-Louis, quelque temps après avoir franchi la frontière mauritano-sénégalaise.



La difficulté de l'étape sur la plage nécessite que l'organisation ravitaille les vaillants coursiers.



Les cyclistes quittent le Lac Rose, d'où partait traditionnellement la dernière étape du rallye Paris-Dakar.



Entre l'humidité de l'océan et le vent du Sahara, les cyclotouristes ont parfois souffert...

Lors de la traversée des villages, la rencontre entre deux mondes est particulièrement saisissante.







La traversée de la frontière marquée par le fleuve Sénégal s'effectue en ferry. La construction d'un pont est programmée.



Une aventure authentique, mais très encadrée pour rassurer les participants

Soixante-douze jours et 6 320 kilomètres du Maroc au Ghana, en passant par la Mauritanie, le Sénégal, la Guinée, la Sierra Leone, la Côte d'Ivoire. D'octobre à décembre 2018, le premier West Africa en Vélo, organisé par la société canadienne TDA Global Cycling, a réuni une brochette de passionnés de deux-roues venus de 16 pays, essentiellement européens et américains. Aucun Français n'a pris part à cette expédition. Aux 33 courageux qui ont effectué la totalité du parcours se sont joints 25 camarades, plus prudents ou moins disponibles, qui ont emprunté un ou plusieurs tronçons découpés pour correspondre à deux semaines de route.

Tous ces aventuriers, aux niveaux sportifs assez divers, ont été séduits par le confort relatif et le soutien collectif de l'effort organisé. « La plupart avaient déjà participé à un de nos tours, mais un Suisse, d'une trentaine d'années, nous a dit avoir commencé sérieusement le vélo seulement l'année précédente. Et il s'est avéré être l'un des meilleurs coureurs, souligne Henry Gold, patron de TDA Global Cycling, qui organise également un autre périple africain de 11 000 kilomètres, du Caire au Cap. Nos participants ne sont donc pas nécessairement des cyclistes confirmés, mais plutôt des voyageurs-aventuriers actifs qui aiment rouler ou sont capables de rester assis à bicyclette pendant plusieurs heures durant plusieurs jours consécutifs. » Agés de 35 à 74 ans, pour une moyenne d'âge de 58 ans, les cyclotouristes du West Africa en Vélo ont prouvé qu'avec une bonne motivation, et un peu de préparation, l'aventure peut s'offrir à quasiment tout le monde, même si, en l'occurrence, le prix de l'expédition s'avérait un brin prohibitif : 12 900 euros pour la totalité du circuit. Un tarif incluant, entre autres, l'infrastructure médicale, la nourriture, l'encadrement et l'hébergement.

Attirés par les innombrables charmes de l'Afrique de l'ouest et la perspective de sortir des sentiers touristiques battus, les cyclistes ont dû se coltiner quelques difficultés climatiques et topographiques plus ou moins attendues. Ainsi, l'humidité de la





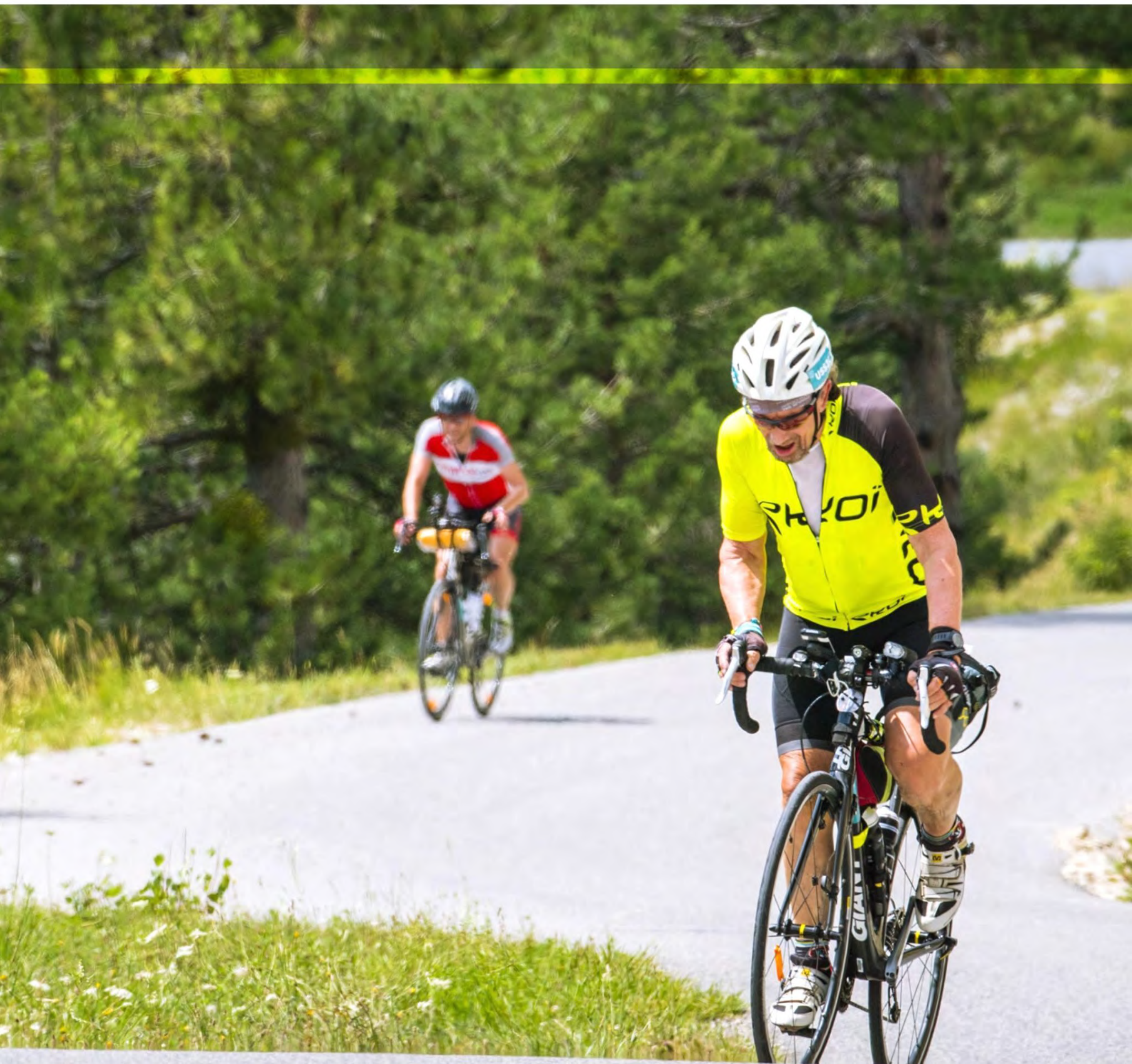
côte Atlantique et le vent du Sahara ont compliqué la tâche des participants qui n'ont guère eu de routes parfaitement carrossables pour s'assurer des moments de tranquillité. Ils ont tout de même effectué 110 kilomètres en moyenne par jour roulé (14 journées de repos étaient programmées). Durant une portion à parcourir en 48 heures, ils ont également dû s'efforcer d'avancer sur une interminable plage le long de l'Atlantique. Un environnement peu favorable à une progression sereine. Selon Henry Gold, la partie à vélo n'était pourtant pas la plus complexe à gérer : « Rester en bonne santé était la principale préoccupation. Quand on dépense autant d'énergie dans un endroit inconnu, où on est exposé à un environnement inhabituel, les réactions du corps peuvent être étonnantes. Nous avons prévenu les participants que ce serait très difficile. En fait, je m'attendais à beaucoup plus de problèmes. Par exemple, il faisait souvent un temps nuageux

vers midi, ce qui les a beaucoup aidés pour rouler. De plus, à ma grande surprise, les moustiques n'ont pas posé de problème lorsque nous campions. » Concernant la sécurité, traverser des zones comme le Sahara occidental ou une partie de la Mauritanie nécessitait une certaine vigilance. Il est ainsi formellement recommandé de ne pas s'éloigner de la route côtière du Sahara occidental. La zone rouge du ministère des Affaires étrangères français concerne l'est mauritanien et non la côte Atlantique. Informées du passage des cyclistes, les différentes autorités locales ont toutefois suivi leur progression. Ainsi, la nuit précédant le passage de la Mauritanie au Sénégal, la périphérie du campement était surveillée par deux véhicules de l'armée. Au final, l'organisation n'a déploré aucun incident majeur. Résultat, une deuxième édition est programmée du 12 octobre au 22 décembre 2020*.

PHILIPPE CHESNAUD

↑ Du camp de tentes monté chaque jour à la pause déjeuner, en passant par un hôtel de Nouakchott, où sèche le linge, l'organisation offre aux participants un confort relatif.

(*) Inscriptions sur tdaglobalcycling.com



Lutter contre la fatigue et avancer coûte que coûte :
c'est le pari de ces coureurs hyper entraînés. La RAF se
court seul ou par équipes, avec assistance ou pas.



En souffrance à travers la France

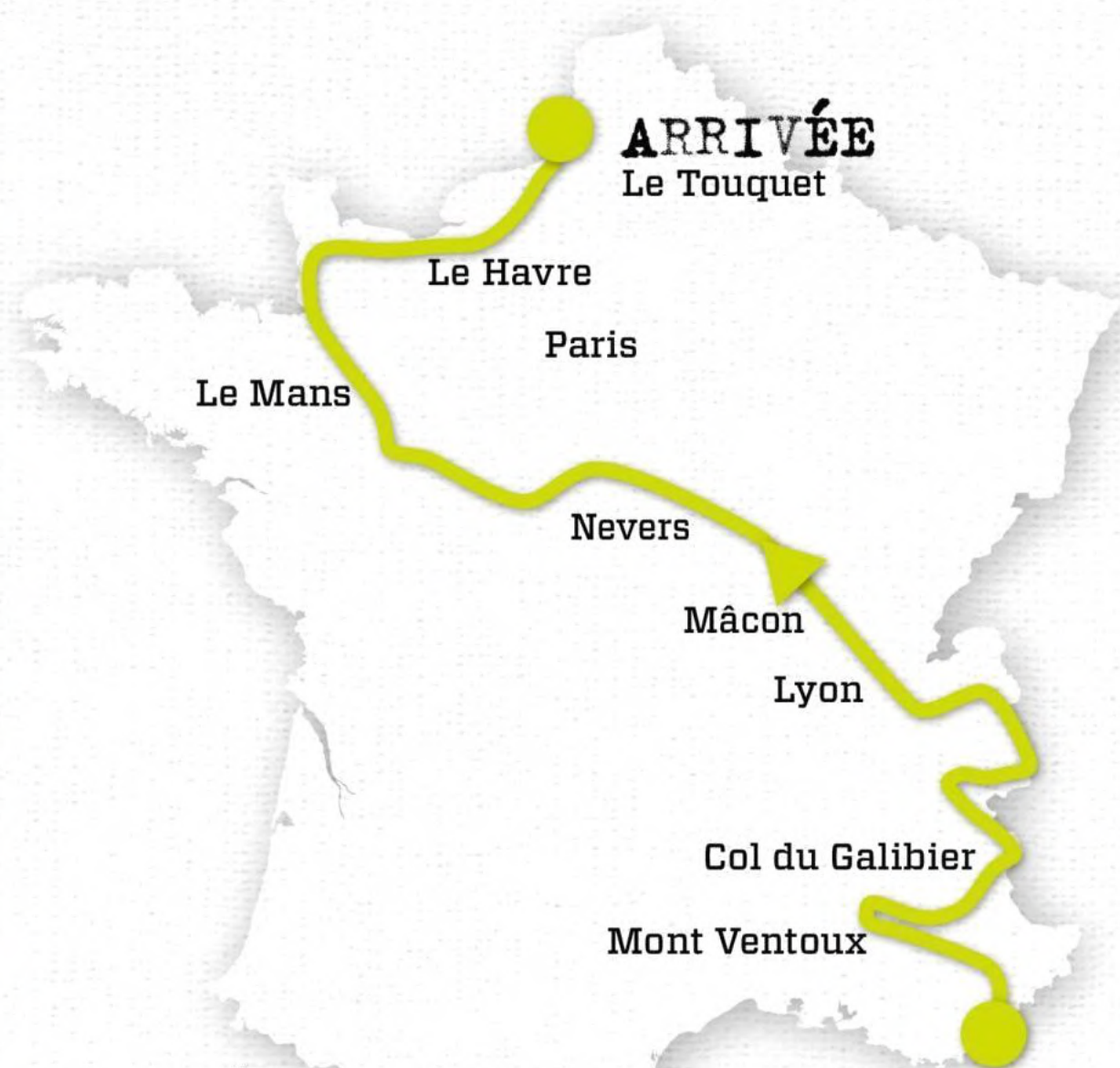
Avec ses 2 600 kilomètres et ses 40 000 mètres de dénivelé cumulé, entre Mandelieu et Le Touquet, la Race Across France est appelée à devenir une classique de l'ultra-distance à vélo. Lors de la première édition*, en août 2018, *GEO Aventure* avait suivi ces forçats de la route. Epique !

**PAR PATRICIA OUDIT (TEXTE)
ET BERNARD LE BARS/SIGNATURES (PHOTOS)**

Une aventure humaine et sportive qui, de la Côte d'Azur
à la Côte d'Opale, offre des panoramas somptueux



Le Belge David Hermans, futur deuxième de l'épreuve en 6 j, 11 h et 28 min, souffre du genou. Un médecin lui a conseillé d'arrêter, mais, au troisième jour de la course, il attaque le col de l'Iseran sans ciller.



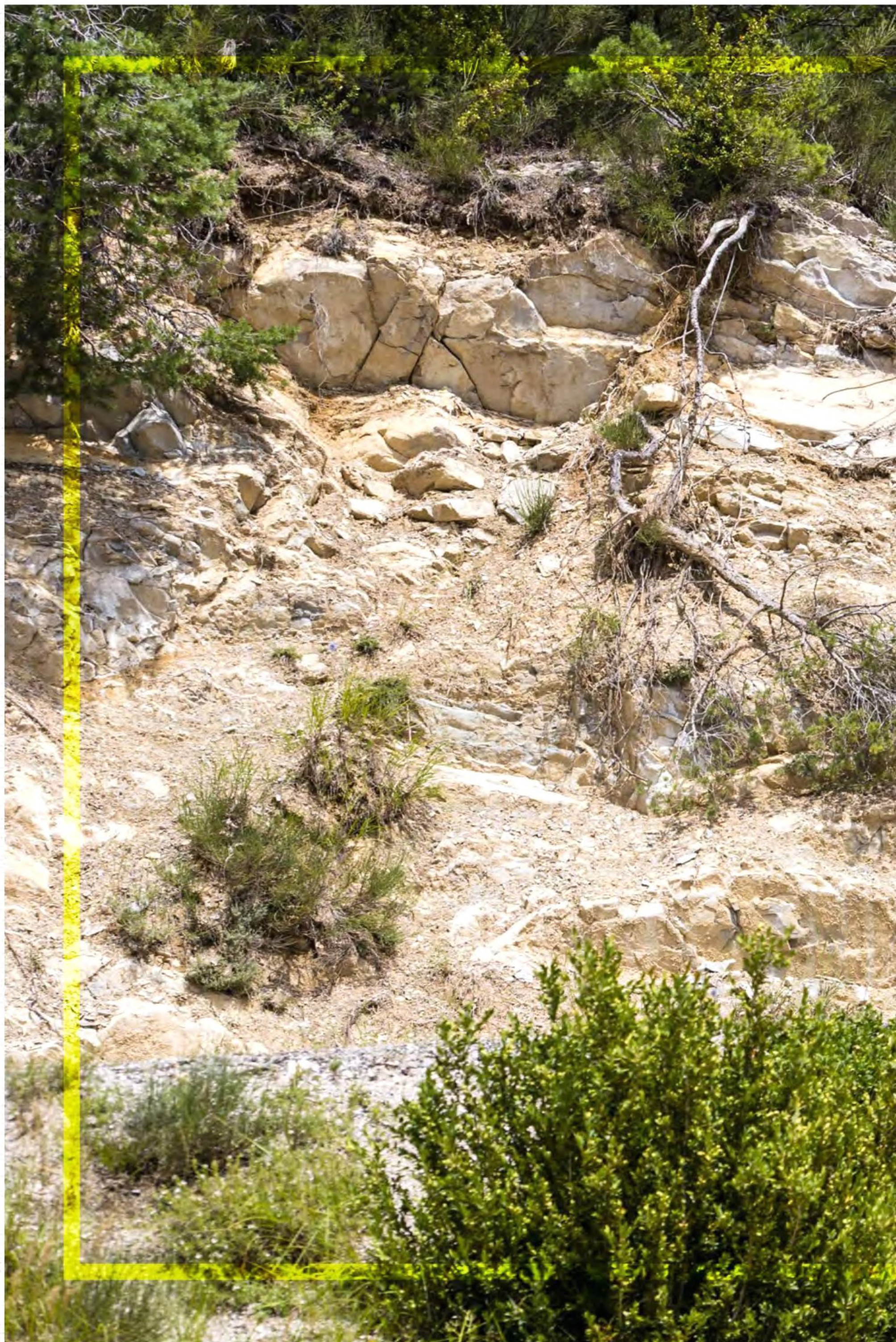
DÉPART
Mandelieu-
la-Napoule

Une course hors du commun :
des cols mythiques à gravir
- Lautaret, Iseran, Galibier...
- et dix-neuf départements
à traverser en moins de 7 jours.



Joris Cosyn,
garagiste
belge dans le
civil, prouve
qu'on peut
être un héros
sur son vélo,
sans
forcément
être un pro.

Il s'agit d'un chemin
très difficile à parcourir
sous le soleil,
sous la pluie,
le jour, la
nuit... aucune
minute à perdre
pour arriver au
bout de cette
épreuve hors
norme.



« L'expérience est essentielle.
Il faut dès le début de la course
gérer le moindre détail »





Avec ses
tongs et sa
casquette,
Luc
Alajouanine
avait l'air
d'un
touriste.
Mais le
coursier de
Lyon finira
cinquième,
en 7 j, 3 h
et 50 min.

Ce 14 août 2018, Luc Alajouanine, casquette et maillot vintage, arrive au gymnase de Mandelieu-la-Napoule avec son vélo de course équipé d'une sacoche d'où dépasse une paire de tongs. Le coursier de Lyon a l'air d'être venu en parfait touriste. D'ailleurs, quand on lui parle de ses ambitions, ses yeux brillent comme s'il parlait d'une inaccessible étoile. « Si je finis, ce sera déjà super... Et si j'arrive à la moitié, j'aurai atteint mon but. » Dans le CV de cet humble coursier, un beau bagage tout de même : deux BTR (Born To Ride, course de vélo de 1200 kilomètres en autonomie). Le régime qui l'attend sera plus sévère cette fois : 2600 kilomètres, plus de 37 000 mètres de dénivelé positif, une enfilade de cols alpins à écœurer le légendaire Charly Gaul... Sur le papier, les 12 km/h de moyenne à tenir pour rentrer dans la limite des 9 jours semblent un objectif modeste. Rouler 20 heures sur 24, laps de temps où on peut donner environ 80 000 coups de pédale, n'est pourtant pas une sinécure.

Garagiste, chercheur, avocat... tous en ont sous la pédale

La RAF mériterait bien d'autres significations comme Rouler à fond, Réservé aux forçats ou aux furieux. Aux fous ? Pas vraiment, même si parmi la cinquantaine d'inscrits sur les 6 courses que compte l'épreuve, 80 % ont demandé à participer aux deux formats d'ultra-distance, 2600 kilomètres avec ou sans assistance. Parmi ces profils variés, les sérieux signes de maladies mentales sont loin d'être apparents. Outre Luc, qui incarne le retour en grâce du vélo de course, on trouve toutes sortes de participants. Un producteur de fruits, un garagiste, un vendeur de vélos, un chercheur, un guide de haute



montagne, un avocat, un touriste Thaïlandais venu visiter notre « si beau pays... ». « Ceux qui ne se sont pas entraînés a minima 15 000 heures pour faire cette course ne finiront pas », assure l'organisateur Arnaud Manzanini. Le 16 août, sous le cagnard, on le retrouve égrainant les départs toutes les deux minutes. Les premiers à partir sont les « ultra self support », les coureurs sans assistance, qui portent leur maison sur leur cadre, 15 kilos au bas mot. Vingt-cinq grognards qui partent en campagne, de la Côte d'Azur à la Côte d'Opale.

A bord de sa voiture de directeur de course, Arnaud Manzanini nous explique cette stratégie sud-nord. « Si j'avais mis tous les cols des Alpes à la fin, les coureurs risquaient de ne pas terminer la course. Et c'est clairement une course de finishers. » Il sait ce que ce mot veut dire. Cet ancien cycliste première catégorie, qui a arrêté le vélo pendant huit ans avant de remonter en selle suite à un douloureux divorce, a achevé deux fois l'interminable RAAM (Race Across America, près de 5 000 kilomètres d'ouest en est, avec assistance), en 2013 et 2015. Onze jours à pédaler, rompu de fatigue, en insultant les éléments. Il connaît tous les stigmates de l'ultra-distance, l'engagement ultime, déraisonnable, irrationnel. « Je me souviens d'une nuit noire, au plus haut des Rocheuses. Je titubais, tellement j'en bavais. Mais j'ai descendu à 100 km/h, en pleurant sur ma selle, la voiture suiveuse collée à moi pour m'éclairer. Ce jour-là, j'ai pris des risques



David Hermans, avec sa garde rapprochée de motards. Ici, dans les gorges du Verdon.



A Gueugnon, en Saône-et-Loire, Luc Alajouanine fait réparer son dérailleur chez les parents de l'organisateur Arnaud Manzanini.

fous, je suis allé au-delà de mes limites. Après ça, plus rien ne pouvait m'arriver. »

Sur le bon enrobé de la route de l'arrière-pays niçois, nous suivons le leader provisoire, le Belge Jochen Vankerckhoven, jeune chien fou parti comme une balle auquel Arnaud prédit, à sa vitesse outrancière, un retour de bâton. Sur le plat, l'Allemand Julian Eisenbeis, futur troisième, tire un gros braquet. « C'est typique de l'ultra-distance, commente l'organisateur. Au bout de quelques heures, le corps ne supporte plus d'avoir une cadence de pédalage élevée. En tirant un gros braquet, le cœur ne monte pas trop, limitant ainsi la production de toxines. »

« Sortir des Alpes, c'est l'assurance de finir la course »

La première barrière horaire se situe au mont Ventoux, kilomètre 350, après 12 cols dans les cuisses. Pour ceux qui ne le passent pas en 24 heures, la course s'arrête. Le mont Chauve fait plier quelques volontés. Pour ne pas trop souffrir du mercure, Luc l'a gravi de nuit, au moment où il faut être le plus vigilant, car les fans de tuning y font des rodéos. Arrivé au sommet à 1h30, par - 9 °C, il dormira après, dans la pampa. Peu importe où. Il fait cette course pour voir du pays, de jour comme de nuit.

La France des petites routes où l'on se croise ricrac se déroule sous nos yeux, à l'instar de celles du Vercors et de ses goulets étroits surplombant le

PAUSE BISTROT OU DODO...

Pause ravitaillement dans un bistrot du sud pour l'Allemand Julian Eisenbeis. La RAF propose différentes courses, mais dans l'épreuve en autonomie, les cyclistes peuvent s'arrêter où et quand ils veulent, à condition de suivre le tracé. On peut même dormir chez l'habitant, comme ici, l'Allemand Sönke Meyer, épuisé, à qui on a dressé un lit de fortune.



L'Anglais Duncan Coulter
en solitaire sur les pentes
du Ventoux. Les chanceux qui,
comme lui, le franchiront
dès l'aube échapperont ainsi
à l'implacable canicule.



▶ vide entre deux tunnels. Au bistrot de la Poste de Vassieux-en-Vercors, Luc s'est arrêté pour un petit café. A ce moment-là, il vendrait son vélo pour un kebab. Il évoque la course avec assistance. « C'est inhumain, cette version. Nous, on s'arrête quand on veut. Eux ne font que rouler. »

Avant les cols des Alpes – Alpe d'Huez, Galibier, Lautaret, ou Iseran pour ne citer que les stars du Tour de France –, David Hermans, futur deuxième de l'épreuve, souffre du genou. Un médecin lui a conseillé d'arrêter, mais à voir comment il passe l'Iseran, au jour 3 de la course, on se rassure. David suit son instinct, pas l'avis médical. « Sortir des Alpes, c'est l'assurance, hors souci mécanique ou grosse blessure, de finir la course. Cela supprime le doute », garantit Arnaud. Les statistiques lui donnent raison. La quasi-totalité des 30 % d'abandons ont eu lieu avant ou pendant les étapes de montagne. « L'expérience est essentielle dans ce format, poursuit le patron de la course. Contrairement à ce que l'on pense, il faut dès le début gérer le moindre détail, car, sur une épreuve aussi longue, tout peut très vite prendre des proportions dramatiques. Il ne faut surtout pas tomber dans le piège de calquer sa course sur celle des autres. » En bon briscard, le futur vainqueur Laurent Boursette, qui arrive dans le noir au camp de base de Talloires, seconde et dernière barrière horaire à franchir en

cent heures (kilomètre 1100), a su gérer son effort au cordeau. Assis, les pieds trempés dans des chaussures qu'il ne prend pas la peine d'enlever, il détaille son plan: « Rouler de nuit pour éviter la chaleur, ne pas dormir les trente premières heures, puis aller me reposer chez moi, près de Grenoble, puis passer une nuit à l'hôtel, à Sallanches, pour diviser en deux le gros des Alpes. »

Attention aux hallucinations dues aux grosses fatigues

A 6 h 30 du matin, toujours à Talloires, Julian Eisenbeis se réveille. Comateux, le regard aimanté par une autre galaxie, le taiseux titube. Les quelques heures de sommeil n'ont pas remis ses neurones de chercheur en place: il ne parvient même plus à remettre les piles dans son GPS.

Luc, qui vient également d'émerger, a l'air plus lucide, mais maintenant qu'il atteint son premier objectif, la fameuse mi-course, il a peur que son mental ne le lâche. Quelques heures plus tard, dans le col du Chat, superbe succession de lacets au-dessus du lac du Bourget, il assure pourtant, sort le pied dans la descente, comme un coursier habile qu'il est. A la mi-course, Arnaud avait prévenu qu'allaient commencer à apparaître les hallucinations, phénomènes classiques des très grosses fatigues.



Talloires, km 1100,
arrivée dans le noir pour
Laurent Boursette.

« Sur la RAAM, j'ai vu des énormes chiens (en fait des gros rochers) et des étoiles filantes (des lucioles). Arrive un moment où, quelle que soit sa forme physique, on ne sait plus où on habite. »

Entre Mâcon et Gueugnon, au kilomètre 1368, la sélection naturelle pronostiquée par Arnaud se concrétise : le cou qui ne tient plus, les genoux qui coincent, le ventre qui bloque. Insolation, fatigue, poids de la solitude, mental en déroute, blessures, vomissements deviennent des compagnons de voyage lancinants. « Dans les premiers jours, explique l'organisateur, le corps ne comprend pas ce qui se passe, alors il envoie des signaux négatifs au cerveau, ce n'est que de la douleur. Puis, souvent dans le dernier tiers de la course, on atteint le pic d'euphorie, parce qu'on pense avoir passé le plus dur, en l'occurrence les Alpes. Le cerveau va pourtant encore faire des montagnes russes, la fatigue aidant. Il va falloir gérer ce grand écart permanent entre euphorie et désespoir. La préparation est primordiale : il faut avoir visualisé ces instants pour ne pas s'affoler, manger pour relancer la machine et être patient si elle ne repart pas tout de suite. » Parmi les multiples raisons d'abandonner, l'une des plus classiques est la coupure à la selle. Sur la RAAM, Arnaud en a comptabilisé douze, c'est à hurler de douleur. Son conseil est simple : les prévenir dès la moindre alerte, en y collant un pansement double peau.



Luc Alajouanine
en plein
effort, dans un
des terribles
lacets du col du
Chat. Ses tongs
restent à
portée de main
pour le
prochain temps
de repos...

Dans les monts du Mâconnais, les 30 kilomètres de rampes, faux plats démoniaques, ne laissent aucun répit. « Ces derniers efforts à produire peuvent abolir la volonté des plus résistants. D'autant que dans le coin, (Arnaud le connaît bien, c'est sa région natale, ndlr), si rien n'a été prévu question ravitaillement, c'est la fringale assurée. Un dimanche, il n'y a rien d'ouvert ! » Sous le soleil couchant, on ne croise pas âme qui vive. La guidoline doublée peut alors soulager les mains. La crème anti-coupure a depuis longtemps transpercé le cuissard, imprégnant la selle, que l'on découvre graissée sous les fessiers. Quant à David Hermans, genou strappé, il fait le show... En danseuse, sa cadence de pédalage impressionne. Dans le cerveau, il s'agit de tenir la liste de ses motivations à jour.

Des équipements minimalistes contre des aides high-tech

« Sur la RAAM, se souvient l'organisateur, j'avais rempli une page entière de raisons pour lesquelles je m'étais lancé ce défi. Et quand je craquais, je demandais à quelqu'un de me la lire. Mon courage, je le puisais dans ces pourquoi. »

Jour 4. Le courageux Thaïlandais vient d'abandonner. Jochen, le jeune chien fou, a fini par se cramper suite à son départ en fanfare. Pendant ce temps, Nicole Reist et sa voiture suiveuse, partie 48 heures





La Suisse
Nicole
Reist, et sa
voiture
suiveuse
hyper
équipée, a
avalé 925 km
en deux jours
de course.

► après les ultras sans assistance, a avalé 925 kilomètres en deux jours de course. Laurent Boursette file, lui, sur Chambord. Loin de la Loire, Luc vient de casser son dérailleur. A la Time Station de Gueugnon, la maison des parents d'Arnaud, Luc s'en remet au père de ce dernier pour réparer son vélo. « Je n'y connais rien en mécanique, avoue-t-il. Ce que fait le père d'Arnaud, pour moi, c'est de la magie ! »

Entre deux clafoutis faits maison, on se pose avec les coureurs, on évoque leur vie dans le civil, on les regarde manger comme des ogres, s'assoupir en une seconde dans les lits mis à disposition. On refait aussi des plans sur le chrono. Car si l'organisateur avait tout annoncé – un exploit en soi quand on sait à quel point l'ultra-distance est imprévisible –, il n'aurait pas anticipé la vitesse des concurrents. « J'avais tablé sur une jonction entre les deux courses au sixième jour, et que tous les sans assistance seraient dépassés... (or cinq d'entre eux sont arrivés avant, ndlr). Toutes mes prévisions sont sous-estimées, de 3 à 4 km/h. Quand Laurent fait une moyenne de 415 km/jour, Nicole est à 500... Ce qui rehausse d'autant la performance du premier ! »

La rencontre entre ces deux mondes pourrait être résumée par la juxtaposition de deux images :

d'un côté le vélo de Luc qui sert de cintre et de sèche-linge ; de l'autre, le monospace spécialement aménagé de Nicole Reist. Minimalisme roots contre barnum high-tech. A l'intérieur de la voiture suiveuse, un iPad affiche le tracé de la course, tandis que sur l'ordinateur, un tableau Excel indique le régime diététique à respecter. Nicole est marquée au cuissard par la nutritionniste. Dans ce genre de course, tout peut se jouer sur l'alimentation.

« Entre souffrance et plaisir, à un moment, la bascule se fait »

L'équipe de huit personnes entre le monospace et le camping-car ne chôme pas, tout est calculé au millimètre. Arnaud applaudit leur travail : « C'est un sacré exploit aussi pour les suiveurs qui roulent sur de longues distances à 20 ou 30 km/h. Parfois, on flirte avec ses limites. Sur la RAAM, un des conducteurs a renversé son propre coureur après s'être endormi au volant. » Nicole, équipée d'un casque avec oreillette sans fil dans lequel Beatrix, sa coach, lui souffle encouragements et stratégie, roule à une moyenne de 19 km/h, dort une heure si son staff juge que c'est nécessaire, se fait crémér les fesses à la pause... Elle utilise deux vélos, un modèle de chrono et un classique. Ce qui permet à



David Hermans
croyait en
avoir fini
avec le
dénivelé... Mais
dans les
rampes sans
fin des monts
du Mâconnais,
il va encore
falloir suer
sans compter.



↑
Luc Alajouanine
en termine avec
la course (à g.)
et Laurent
Boursette la
domine. Il a
remporté la
première RAF, en
2018, achevée en
un temps
référence
de 6 j, 2 h et
18 min.

la Suisse de maintenir sa cadence infernale. « Elle tire gros, très gros, ce qui prouve qu'elle est super préparée, car là, elle tape dans le muscle. Elle est bluffante ! »

La vitesse ayant pris tout le monde de court, nous voici obligés d'écourter notre pause à Nevers chez Swanee, dans son étonnante boutique, La Fée du Vélo, qui soigne les petites reines fatiguées. Il nous faut aussi zapper les bords de Loire et nous rendre directement au Touquet afin d'accueillir Laurent Boursette à l'arrivée. Sur la ligne, nous avons enfin l'occasion de traduire en mots les fameux pourquoi listés par Arnaud. Il est si complexe d'exprimer cet « au-delà de la souffrance » infernale. Où est donc le plaisir de « dormir après des milliers de kilomètres dans un local à cartons qui sent les poubelles » comme le raconte le Belge Kurt Verheyden ? De se sentir un « homme brisé », comme l'Allemand Sönke Meyer à mi-parcours ? « D'avoir une faim insatiable », comme celle de l'Anglais Duncan Coulter, aux yeux exorbités à la vision d'une part de gâteau ? « Il y a un moment où la bascule se fait », résume Arnaud. Un moment où l'on passe de l'autre côté de soi-même, où l'on voit cette porte qui s'entrebâille, puis s'ouvre en grand sur le champ des possibles. Cette fameuse euphorie dont parle Arnaud Manzanini. Celle



« qui vous met dans un état mystique », de quasi-transe. La science parle d'endorphines, ces molécules du bonheur proches des opiacées sécrétées par les efforts physiques intenses.

Le vainqueur a roulé pendant six jours à 17 km/h de moyenne

Plus terre à terre, David Hermans se dit « heureux » d'être arrivé et évoque sa théorie radicale du verre à moitié plein : « Si tu as froid, tu dors moins, donc tu pédales plus longtemps ! Si tu as faim, tu vas plus vite pour te trouver à manger. »

Quant à Laurent Boursette, il est un peu déçu, malgré la victoire. Il aurait voulu finir en moins de six jours mais a dépassé cette deadline de 2 heures et 18 minutes, à 17 km/h de moyenne tout de même. Pendant les derniers kilomètres, le coureur a repensé à ses neuf mois de préparation intensive et à « chaque bosse devenue torture ». Il a mis la barre très haut. Que les futurs concurrents se le disent, et se préparent, comme des forçats, des fous ou des furieux, peu importe, à rouler à fond pour passer, eux aussi, de l'autre côté de la souffrance. ■

PATRICIA OUDIT

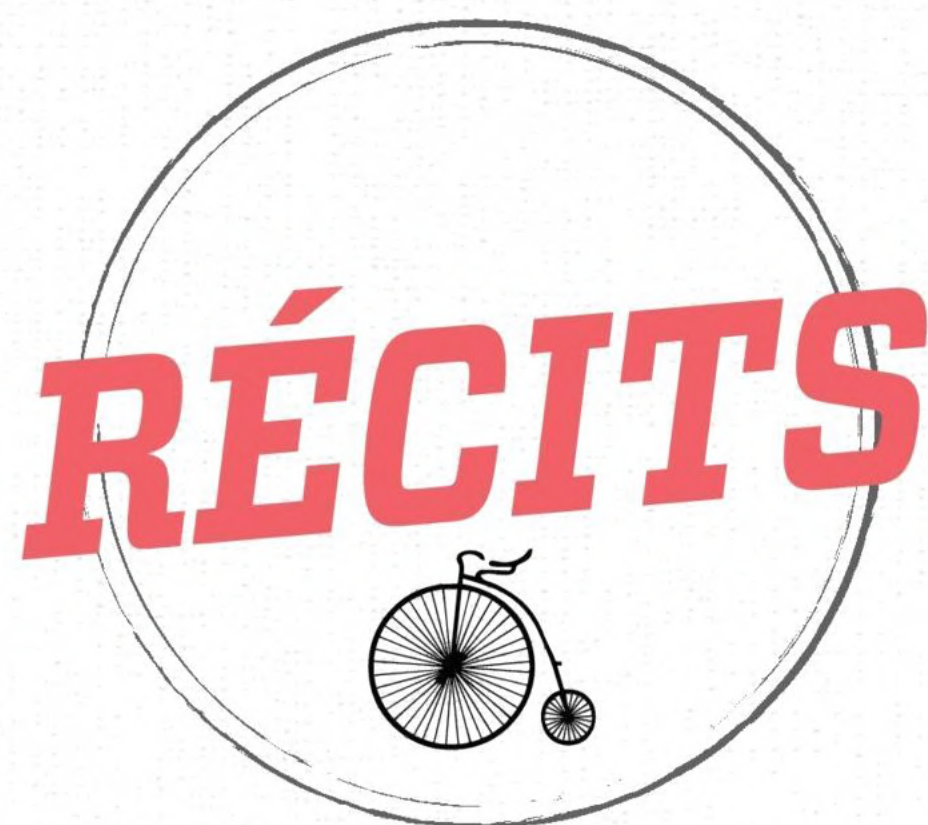
(*) L'édition 2019 aura lieu du 28 juillet au 4 août.
raceacrossfrance.com

Jean-Philippe
Bossut a parcouru à VTT
l'Islande en deux
temps : en été et en
hiver. Un périple
de 2860 kilomètres,
sans GPS, et avec une
météo impitoyable.





Photo : Odyslande/Jean-Philippe Bossut



Le monde en cycles

D'Europe centrale à l'Amérique du Sud, en passant par le Kirghizistan, l'Iran et l'Islande, ces cyclovoyageurs, plus ou moins chevronnés, prouvent que tous les chemins sont carrossables. En solo, en duo, en famille ou entre amis, ils sont partis à vélo vers de nouveaux horizons. Témoignages.

PAR PHILIPPE CHESNAUD (TEXTE)

PHILIPPE LAUTRIDOU,
EN ASIE CENTRALE



« J'AI VOULU ME LAISSER SÉDUIRE PAR L'INATTENDU »

Technicien en ingénierie dans la construction automobile, ce Breton de Paris s'est hissé avec son Gwenn ha du à la poupe de son vélo sur une des routes les plus élevées au monde, la Pamir Highway. De Douchanbé, au Tadjikistan, à Bichkek, au Kirghizistan, il a parcouru 2320 kilomètres en moins de six semaines à l'été 2016.

L'IDÉE

« Cette route m'a donné envie, car elle est mythique pour les cyclo-randonneurs, avec ses cols à plus de 4000 mètres d'altitude. Il y avait aussi un côté un peu historique séduisant car elle fait partie de l'ancienne route de la soie. L'aspect contemporain m'attirait aussi. Je voulais voir comment on vivait dans les nouveaux pays de l'ex-bloc soviétique. Comme j'avais la possibilité d'allonger mes congés, je me suis rendu compte que je pouvais finir le parcours en six semaines.

LA PRÉPARATION

J'ai une bonne condition physique, car je m'entraîne régulièrement pour le marathon ou le semi-marathon, mais il est vraiment difficile de se préparer pour des altitudes supérieures à 3500 mètres. La seule préparation possible est de savoir prendre son temps sur place et de faire une montée progressive, par paliers. Avec l'altitude, il ne faut pas se donner un roadbook trop exigeant. Avant de partir, il faut bien estimer le nombre d'étapes et de kilomètres qu'on est capable de faire chaque jour.

LES SURPRISES

J'avais lu des choses à ce sujet, mais sans anticiper le problème des maux de ventre et de l'hygiène alimentaire. J'ai pourtant l'habitude de voyager en Afrique et en Asie, mais au Tadjikistan, il est impossible d'échapper à la turista, notamment à cause de la qualité de l'eau. Filtrer ne suffit pas, car, en altitude, l'eau bout à moins de 100 °C. Comme les gens sont chaleureux et hospitaliers, vous n'y pensez pas trop quand ils vous accueillent chez eux. C'est difficile de refuser. Je regrette également d'avoir été confronté à la barrière de la langue, car ils ne parlent pas anglais. C'était frustrant de ne pas pouvoir échanger avec les locaux.

LES ENSEIGNEMENTS

La manière simple et l'accueil extrêmement chaleureux des habitants m'ont rappelé que, souvent, moins on a de choses, plus on en donne. » ■ trid-tour.blogspot.com

Un conseil

« Je recommande de faire cette route dans le sens Douchanbé-Osh, car la montée du col Akbaital, le point culminant à 4655 mètres, survient aux deux tiers du chemin. Ainsi, on a le temps de s'acclimater petit à petit à l'altitude. Il est préférable de partir en juillet-août, le seul moment de l'année où la météo est correcte. »

Photos : Philippe Lautridou



↑ A 46 ans, le Breton s'est attaqué à la mythique Pamir Highway - qui relie le Tadjikistan au Kirghizistan - et à ses cols à plus de 4000 mètres d'altitude.



Une échappée en
solitaire avec, pour
seul compagnon de
voyage, son inoxydable
et fiable vélo qui
l'avait déjà
accompagné à travers
l'Afrique, en 2013.



A plus de 3 600 mètres d'altitude, en Bolivie le plus vaste lac salé du monde. « En découvrant cet infini blanc, on a ressenti comme une victoire », se remémore Thésée. Car, malgré son inexpérience, le couple n'a renoncé à rien.



Photo : Noémie Bailleul et Thésée Festinger

**NOÉMIE BAILLEUL
ET THÉSÉE FESTINGER,
LES ANDES**



«ÇA NOUS A PERMIS DE VOIR DE QUOI ON ÉTAIT CAPABLE»

Elle est orthophoniste, il est ostéopathe. Avant de s'attaquer aux 12 584 kilomètres qui relient Ushuaïa, en Argentine, à Quito, en Equateur, d'octobre 2015 à juin 2017, ils n'avaient quasi aucune expérience du voyage à vélo. Rien ne les avait préparés à affronter les vents de Patagonie sur la célèbre Carretera Austral, à traverser le plus vaste désert de sel du monde, perché à 3 600 mètres d'altitude, en Bolivie, ou à défier les dénivelés impressionnants du Pérou. Thésée revient sur cette longue itinérance.

L'IDÉE

« A l'époque, nous vivions en Nouvelle-Calédonie. On aime la montagne et on avait envie d'apprendre l'espagnol. On a donc jeté notre dévolu sur l'Amérique du Sud. Comme nous aimons bien les challenges, ça nous permettait de voir de quoi on était capable.

LA PRÉPARATION

J'ai réceptionné mon vélo seulement cinq jours avant de prendre l'avion. Donc, en termes d'entraînement, c'était zéro. On faisait surtout du vélotaf mais on avait une bonne condition physique générale. Au début, on faisait 30 kilomètres par jour, à la fin, une centaine. Notre projet global était aussi de faire du volontariat, de la rando... On s'était donné deux ans pour ne pas se mettre la pression. On s'arrêtait quand on voulait.

LES SURPRISES

Les difficultés de la vie de couple peuvent remettre en cause le désir

de continuer, contrairement aux petits pépins de santé ou au kilométrage à faire. En consultant des blogs, on avait anticipé ce problème. Comme nous avons fait six mois de volontariat sur les deux ans, nous avons pu retrouver un peu de sédentarité, se décentrer de nous-mêmes. Ça faisait une bonne soupape. On aimait bien pédaler mais on ne l'aurait pas fait pendant un an. Concernant le parcours, nous avons eu un coup de cœur pour la Great Divide, au Pérou. C'est la plus belle piste. On y passe de village en village, c'est donc moins dur en termes d'autonomie, en revanche, c'est la partie la plus difficile au niveau des dénivelés.

LES ENSEIGNEMENTS

On a vu que rien n'était impossible si on s'en donnait les moyens. Des gens nous ont dit qu'on avait de la chance de faire ça. Mais ce n'était pas de la chance, on a fait des sacrifices. Aujourd'hui, on n'a plus peur de se lancer dans d'autres projets. On a gagné cette assurance. » ■

assolabalise.com

Un conseil

« Il faut écouter sa voix intérieure. Et faire un projet qui nous ressemble. Nous, on a voulu bien préparer notre expédition, mais on a croisé des gens qui sont partis à "l'arrache". Il est important de ne pas trop remplir son agenda pour laisser du temps à la découverte, à l'imprévu. »



BLANDINE, NICOLAS, QUENTIN, BAPTISTE
ET MATHIEU JULIEN, EN EUROPE

« FIERs D'AVOIR DÉPASSÉ LES OBSTACLES »

Du 27 juillet au 24 août 2017, cette famille a roulé durant 1111 kilomètres sur l'EuroVelo 6, de Munich à Budapest. Particularité, Quentin, l'aîné, alors âgé de 12 ans, est infirme moteur cérébral et marche avec difficulté sur des distances réduites. Grâce à un tandem mixte Pino-Hase, en position semi-couchée, il a pu pédaler de concert avec son père Nicolas. Si Baptiste, 9 ans, était capable d'effectuer une bonne cinquantaine de kilomètres chaque jour, du haut de ses 6 ans, Mathieu n'avait pas la même autonomie. Une barre d'attelage lui permettait d'être accroché au vélo paternel quand la fatigue se faisait sentir. Blandine raconte ce voyage, qui a été suivi à l'été 2018 par une expédition de Nantes au Pays basque.

L'IDÉE

«Après avoir effectué un tour de Bretagne en faisant notre itinéraire nous-mêmes, on commençait à bien connaître le réseau des EuroVélo (les circuits cyclables européens). Nous avons croisé des gens qui suivaient l'EuroVelo 4 (Kiev-Roscoff) et ça paraissait bien pratique d'avoir un parcours tout fait. Ça nous permettait de sortir le nez de notre carte.

LA PRÉPARATION

Comme ce n'était pas notre premier voyage, côté matériel, nous avions déjà les vélos et les sacoches. En revanche, ce qui est toujours plus compliqué, c'est de se rendre au point de départ et de savoir comment on y revient. Généralement, les transports en commun sont très

compliqués avec des vélos. On a donc fait le choix d'aller jusqu'à Munich en voiture. Nous avons utilisé le réseau pour les cyclotouristes Warmshowers pour trouver une famille chez qui nous avons laissé notre voiture pendant un mois. Pour le retour, on a eu la chance de pouvoir réserver un train direct Budapest-Munich, où on pouvait facilement embarquer les vélos.

LES SURPRISES

Cette route a l'avantage d'offrir des paysages variés. Elle n'est pas du tout monotone et passe par des capitales que l'on a pu visiter. En chemin, on a rencontré beaucoup de cyclos. C'est vrai qu'avec le vélo de Quentin, les gens viennent souvent nous demander si on l'a fabriqué, d'où il vient... ? Sur ce parcours, on a même décidé de voyager plusieurs jours avec une famille de "tourdu-mondiste". La partie hongroise est nettement plus rurale que la traversée de l'Allemagne et de l'Autriche, avec beaucoup moins d'infrastructures. La barrière de la langue y est plus difficile à franchir.

LES ENSEIGNEMENTS

Cette envie de partir à vélo, de ralentir, nous a ouverts sur le monde. Nos enfants sont très communicatifs et s'adaptent facilement quand on arrive dans un nouvel endroit. Les trois garçons sont très proches mais aussi capables d'intégrer d'autres enfants à leurs jeux. Désormais, ce sont eux qui demandent à partir et nous cherchons toujours les itinéraires ensemble. » ■

3tigarsaroulettes.wordpress.com



Photos : Famille Julien

Un conseil

« Bien évaluer combien on peut faire de kilomètres par jour. Nous sommes très attentifs aux dénivelés. La question du rythme est importante. La seule date qu'on s'était imposée était celle du train du retour. Il ne faut surtout pas se fixer d'objectifs de sportif. Il faut aussi être prêt à s'arrêter après quelques kilomètres, car un des enfants a envie d'autre chose ce jour-là. »



24 août 2017,
arrivée à Budapest.
Blandine, Nicolas
et leurs trois
garçons ont réussi
leur pari !

Un tandem, un VTC femme
et deux VTT enfant, la
petite tribu à roulettes
a parcouru 1111
kilomètres au fil du
Danube, de Munich à
Budapest.





Les garçons s'accordaient
des temps de solitude
et de silence nécessaires
à l'équilibre du groupe et
à la réussite du projet.





Photos : Colybride



Pour donner un sens à leur amitié, ces quatre potes ont laissé derrière eux leurs études à Caen, et se sont offert une année d'aventure sur la route de la soie.



CÉSAR BYGODT, LOUIS FERNIER,
CYRIL DIAS ET OLIVIER LEFÈVRE, EN ORIENT

« 99,9 % DE L'HUMANITÉ EST BIEN INTENTIONNÉE »

De Caen au lac Balkhash, au Kazakhstan, sur 13 500 kilomètres, ces étudiants et colporteurs ont profité d'une année de césure pour partir de septembre 2017 à août 2018. Une expérience collective qui prouve que l'adage « les voyages forment la jeunesse » n'est pas galvaudé. César raconte ce long périple.

L'IDÉE

« On a un peu trop lu Sylvain Tesson et beaucoup aimé *Dans les forêts de Sibérie*. On s'est donc dit : "Il faut aller voir le lac Baïkal." Pour nous, c'était le meilleur moment pour partir car nous n'avions ni femme ni enfant, et pas de crédit.

LA PRÉPARATION

Chacun s'est préparé très différemment. On faisait tous plus ou moins du vélo. Celui qui en faisait le moins, c'était Louis et il avait une tendinite à un genou au départ. C'était finalement une bonne chose, car ça nous a obligés à faire des étapes courtes dans les premiers jours. Au fur et à mesure, le corps s'habitue au mouvement. A la fin, on enchaînait les étapes sans douleur.

LES SURPRISES

Le plus difficile, mais le plus beau, c'était d'être quatre. Nous vivions déjà ensemble, mais, là, il fallait gérer une colocation permanente sans la moindre intimité. Nous devons prendre des dizaines de décisions par jour. Comme nous sommes très différents tous les quatre, nous ne gérons pas le conflit

de la même façon. Avant de partir, on s'était donc mis autour d'une table et chacun a écrit les raisons pour lesquelles on partait. On s'est rendu compte qu'on n'avait pas du tout les mêmes attentes. Ça nous a appris qu'on allait avoir des divergences mais qu'il fallait que chacun ait la satisfaction de ses envies au final. Physiquement, ce n'était pas particulièrement difficile, même si on a été surpris par l'hiver turc, pendant lequel on s'est retrouvés sur un plateau en altitude. Les seuls moments où on se sentait bien c'était sur le vélo ou sous la couette ! On a aussi ressenti le manque de la famille, des potes et de la bouffe.

LES ENSEIGNEMENTS

Ça a créé un lien fou entre nous. Cette aventure nous a aussi appris à faire preuve d'empathie vis-à-vis de nos camarades. A travers les rencontres, on s'est rendu compte que 99,9 % de l'humanité était bien intentionnée. Une grande leçon de tolérance. » ■ colybride.org

Un conseil

« Il ne faut pas attendre d'être totalement prêt pour se lancer, car on ne le sera jamais. Il faut surtout éviter de se laisser prendre par les problèmes matériels. Ce n'est pas parce qu'on n'a pas le meilleur vélo du monde qu'il ne faut pas partir. De toute manière, il ne pédalera pas pour vous... »



JEAN-PHILIPPE BOSSUT,
EN ISLANDE

«IL FALLAIT QUE JE FASSE UN TRUC DE FOU!»

En juillet et août 2017 (2 200 kilomètres), puis durant 15 jours en février et mars 2018 (660 kilomètres), le professeur d'EPS s'est confronté aux éléments d'une contrée où les paysages sont grandioses mais les abris et les habitants plutôt rares.

L'IDÉE

«J'habite une rue frontalière à Leers, dans le Nord. Un côté est en France et l'autre en Belgique. J'ai rencontré l'alpiniste Lionel Daudet lorsqu'il faisait son tour de l'Hexagone en suivant les délimitations des frontières. Il est venu passer une soirée à la maison. Et là, je me suis dit : "J'ai 40 ans, il faut que je fasse un truc de fou." J'ai d'abord effectué un France-Laponie en deux mois et je me suis retrouvé avec moi-même, un personnage que je ne connaissais pas si bien que ça. J'étais déjà allé en Islande en tant que touriste lambda et j'avais ressenti l'impression d'être sur une autre planète. Je voulais revivre ces mêmes émotions, mais en allant encore un peu plus loin dans l'aventure. J'ai donc décidé de retourner en Islande une fois en été et une fois en hiver. Et puis, je rêvais, depuis mon enfance, de voir des aurores boréales.

LA PRÉPARATION

Je pratique régulièrement le cyclisme et je suis prof d'EPS, donc j'ai plutôt la forme. J'ai surtout essayé d'apprendre à gérer le froid et j'ai cherché des partenaires pour

avoir un matériel adapté. A chaque fois que le thermomètre était en dessous de 0 °C, j'allais dormir dans le jardin. Je prenais aussi mon vélo pour aller plonger dans les carrières du coin et effectuer le retour directement.

LES SURPRISES

Rouler l'été s'avère plus simple, mais le vent peut prendre des proportions phénoménales. Par exemple, il y a une journée où j'ai fait 30 kilomètres en 8 heures. Le lendemain, j'en ai fait 160 car le vent avait tourné. C'est toujours la nature qui décide. Mon souvenir le plus marquant est ma première aurore boréale. C'était intense. Je ne sais pas si c'était la plus belle, mais comme j'étais allé la chercher à la force des braquets, c'était magique. L'hiver, le parcours est quand même compliqué. Autant planter sa tente dans la glace est facile, autant la planter dans la terre gelée est impossible. Quand la température augmentait, il y avait de la neige et c'était encore plus dur car j'étais vite trempé.

LES ENSEIGNEMENTS

Ce voyage m'a conforté dans l'idée de vivre pleinement ma passion, en accord avec la nature. J'ai toujours été nul en français mais se retrouver en solitaire permet d'être plus attentif à la nature et d'avoir du temps pour penser. Et maintenant, les gens apprécient les textes que j'écris. » ■

globedreamer.com



Photo : Odyslande

Un conseil

« Le conseil, ce serait tout simplement de voyager. J'ai rencontré beaucoup de gens qui veulent faire un tour du monde mais remettent ça à plus tard et ne le font jamais. Quand on est parti une fois, on a toujours envie de recommencer. Notre seule richesse, c'est le temps. »

La rigueur des éléments, la
beauté épurée des paysages et
un soupçon de solitude, voilà
ce que le prof d'EPS est venu
chercher en Islande...



POUR ALLER ENCORE PLUS LOIN...

Réseau national de magasins spécialisé, Cyclable a publié le livre *Partir à vélo**. S'il retrace une vingtaine d'aventures dans tous les coins du monde, en donnant des précisions sur les itinéraires immanquables, l'ouvrage propose également de nombreux conseils pratiques. Le but est d'aider le cyclotouriste à bien choisir son parcours en fonction de ses capacités et de ses envies. Une sélection de matériel et d'équipement y est aussi proposée sans oublier la grande question : avec qui partir ?

() 228 pages, 12,90 euros. En vente sur cyclable.com et dans les 51 magasins Cyclable en France.*

TENDANCE



LE GRAVEL LA BICYCLETTE QUI MONTE, QUI MONTE...

Passer de la route aux chemins de terre, c'est désormais possible grâce à un type de vélo polyvalent qui s'impose de plus en plus auprès du grand public. Un marché en pleine dynamique destiné à des utilisateurs exigeants et passionnés.

PAR MATTHIEU AMIELH

Fun et ludique sans le côté parfois élitiste de certaines disciplines du vélo, le gravel offre de belles promesses à des adeptes de plus en plus nombreux. Cette activité nouvelle allie pratique sur route et en pleine nature (sentiers, pistes, chemins de montagne peu techniques...). De quoi satisfaire toutes les fantaisies vélocipédiques. Ainsi, vous pouvez grimper l'Alpe d'Huez par la route puis décider soudainement, au détour d'un virage, de prendre un petit sentier séduisant. Le vélo de gravier, si on traduit littéralement le terme, est intimement lié à la découverte et à l'aventure à deux roues. Les « gravel addict » sont avant tout des amoureux du vélo qui veulent se faire plaisir. Ce sont souvent des déçus de la route en raison de mentalités parfois trop étriquées et d'une insécurité grandissante mais aussi des vététistes souhaitant découvrir des horizons différents de ceux proposés par le cross-country et n'ayant pas forcément l'utilité d'un vélo tout-suspendu pour parcourir des sentiers sans difficultés.

*C'est la possibilité d'explorer
d'autres territoires sans changer de
monture, loin des chemins balisés*

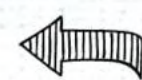
Il est difficile pour autant de caractériser la machine type, tant le matériel utilisé en gravel est varié. Au départ, les engins n'étaient que des bricolages maison. Les anciens VTT aux pneus étroits et autres modèles de cyclo-cross ont vite été remplacés par du matériel spécifique. Aujourd'hui, toutes les grandes marques proposent une gamme de vélos gravel. Même le géant Decathlon surfe sur la tendance avec son Gravel Triban RC520, symboliquement placé sous la barre des 1000 euros.

Des fabricants aux aguets

Le gravel est aussi un nouveau marché sur lequel les fabricants voient l'opportunité d'augmenter sensiblement leurs ventes. L'offre comporte beaucoup de vélos haut de gamme, dotés de cadres carbone, acier ou titane, qui présentent de beaux montages : freins à disques hydrauliques, transmission double ou mono-plateau au look racé. La facture peut donc vite monter à plusieurs milliers d'euros. Quant aux pneumatiques, ils sont souvent l'objet de débats passionnés parmi les pratiquants. La plupart choisissent des pneus tubeless pour gagner en confort, avec des sections allant de 35 à 47 mm, en fonction du terrain. Certains cadres adoptent aussi le format 27,5 pouces traditionnellement rencontré en VTT, en plus d'une fourche hydraulique à l'avant, pour donner un vélo vraiment hybride. La marque française Mavic a même conçu une gamme de cinq roues conçues pour l'AllRoad.

En parallèle d'une offre matérielle florissante, les courses et manifestations consacrées au gravel se





Le gravel :
un caractère
sportif
s'inspirant
des vélos de
route pour la
maniabilité,
de cyclo-
cross pour
l'aspect
tous chemins
et de
randonnée
pour
l'endurance.

Photo : Jérémie Reuiller

BON À SAVOIR

ÇA TIENT LA ROUTE...

Voici quelques conseils pour faire son choix et sortir des sentiers battus.

1. Cadre

Un gravel est un vélo polyvalent conçu avec un angle de direction plus ouvert, un boîtier de pédalier plus bas et des bases plus longues qu'un vélo de route traditionnel. Vérifiez que le cadre puisse accueillir des roues dotées de pneus larges. Au niveau des matériaux, l'acier est intéressant, pour son côté solide et confortable. Le cadre carbone, plus léger et nerveux, couplé à une bonne géométrie, peut aussi s'avérer très confortable. L'aluminium est souvent moins cher mais apporte plus de rigidité.

2. Roues et pneus

Les pneumatiques tubeless sont obligatoires. « Grâce aux basses pressions de gonflage, ils permettent plus d'accroche quand vous grimpez », explique Patrick Van Den Bossche*. Gonflez davantage si vous faites beaucoup de route. Pensez à utiliser du préventif pour colmater les petites crevaisons.

3. Transmission

Les transmissions mono-plateau fonctionnent bien et des configurations comme plateau de 38 à l'avant, couplé à une cassette 10-42 à l'arrière, permettent de passer partout. L'absence de dérailleur avant simplifie aussi la transmission.

4. Périphériques

Pensez à faire monter une potence relevée, couplée à un cintre plus évasé pour faciliter le pilotage. Vérifiez que vous avez la possibilité de monter trois bidons si vous comptez faire de longues sorties. Si vous voyagez plusieurs jours, votre cadre doit comporter des œillets pour monter des porte-bagages. Sinon, vous pouvez aussi installer des sacoches de bikepacking sur le cintre, le tube supérieur et la tige de selle.

(*) Avec l'aide de Patrick Van Den Bossche, bike-cafe.fr



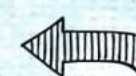
Des pneus plus larges et un cadre généralement en alu ou en carbone.



Photo : Jake's Point of View



Photo : Jérémie Reuiller



La distance
entre les
deux roues
(empattement)
est plus
courte, ce
qui donne
une
conduite
vive et
sportive.

► développent à vitesse grand V en France et en Europe. Au côté de nouvelles épreuves spécifiques, de plus en plus de courses sur route ou en VTT ajoutent un parcours dédié au gravel. Les distances sont très variées : de 60 kilomètres pour les circuits d'un jour comme la Cyfac Gravel Bike à plusieurs centaines de kilomètres pour la mythique Dirty Kanza aux Etats-Unis, qui se rapproche de l'épreuve de masse avec plus de 2 000 coureurs inscrits. Au-delà, on tombe dans les épreuves d'ultra-endurance pouvant durer une à deux semaines. La French Divide (du 10 au 24 août prochain) est une course de 2 200 kilomètres sans assistance entre Dunkerque et Saint-Sébastien. Elle offre 35 000 mètres de dénivelé aux participants et emprunte les plus beaux sentiers de Saint-Jacques-de-Compostelle.

Des groupes se sont créés sur Facebook, comme Gravel Bike France, qui compte près de 9 000 membres. Ceux-ci échangent sur le matériel, les épreuves et leur passion. « Pourquoi j'aime le

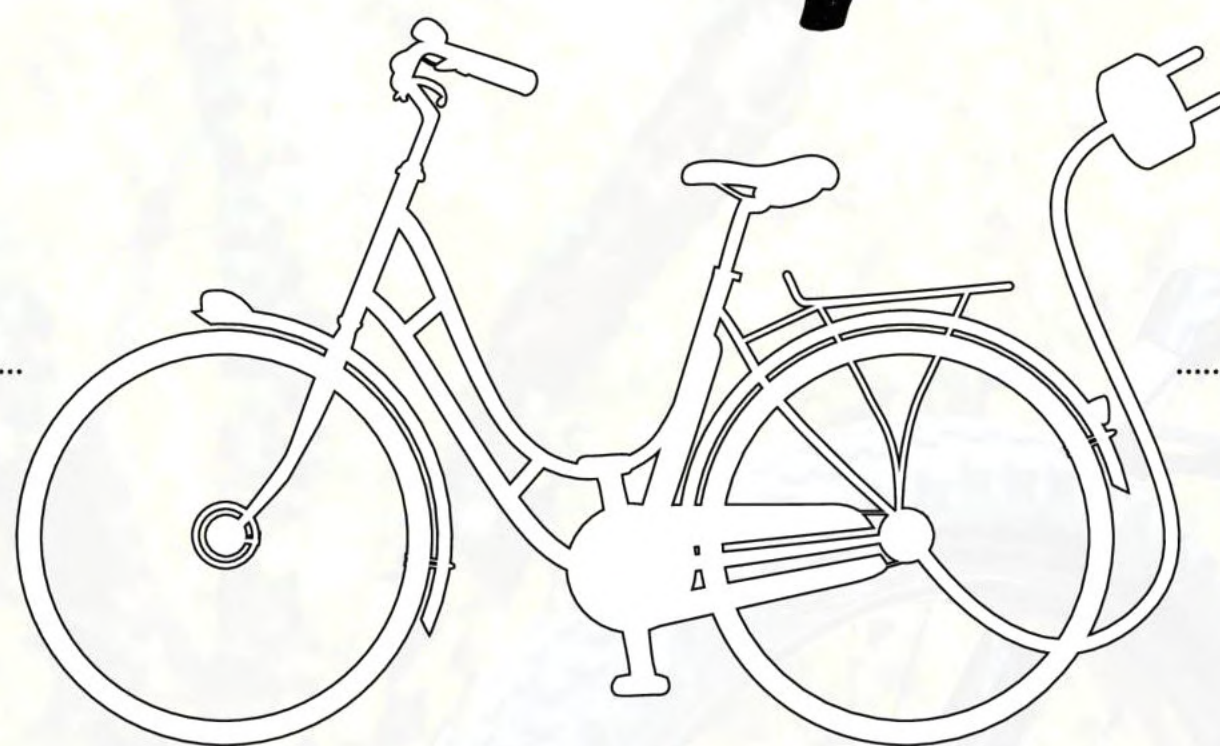
gravel... Alternier des sections routes, chemins, et single tracks sans être obligé de subir l'oppression de certains conducteurs impatients... Voir des renards, des biches, entendre les grillons après la pluie... Rêver d'une bonne croûte aux morilles au retour... » Voilà le type de publications que l'on peut lire avec photos d'ambiance à l'appui.

Des fans très actifs sur le Web

Quant au blog Bike Café, tenu par un passionné de gravel de la première heure qui teste la plupart des modèles, il comptabilise plusieurs milliers de pages vues chaque jour. Le site Strava héberge, lui, des centaines de clubs – comme Arles Gravel –, qui sont très actifs (plus de 400 membres) et proposent chaque semaine des sorties pour découvrir de nouveaux coins. Surfant sur le côté nature et ludique, le gravel n'a pas fini de faire parler de lui. Certains n'hésitent d'ailleurs pas à comparer cette discipline avec le trail. Ce qui augure d'un avenir radieux. ■

M. A.

Bien choisir son vélo électrique



Prêt à franchir le pas et investir dans un vélo à assistance électrique (VAE) ? Pour vous guider dans ce choix complexe, voici quelques notions essentielles à garder en tête.

PAR MATTHIEU AMIELH (TEXTE ET SÉLECTION)



Notre expert



**MATTHIEU
AMIELH**

Journaliste
spécialisé

VAE de ville, vélo électrique trekking, vélo cargo à assistance électrique et même VTT électrique pour les plus sportifs... le marché de l'électrique a explosé ces dernières années. Les constructeurs se multiplient, les gammes se diversifient. Les critères qui suivent vous aideront à acheter le modèle correspondant le mieux à vos besoins.

Moteur et puissance

Les moteurs peuvent être intégrés à différents endroits sur un vélo : dans la roue avant ou arrière, ainsi qu'au niveau du pédalier. Les moteurs pédaliers sont plus chers que les autres mais apportent l'assistance la plus efficace. Ils sont aussi les plus fiables du marché. Il faut choisir de préférence une marque qui a fait ses preuves, comme Shimano, Bosch, Yamaha ou encore Brose. Il est également important de vérifier la qualité du service après-vente en cas de problème sur la batterie ou sur le moteur. La puissance du moteur est exprimée en watts. En France, la puissance maximale d'un VAE est fixée à 250 W.

Périphériques

La plupart des vélos sont désormais équipés en série avec des freins à disques. En cas d'une pratique VTT sportive, il convient de privilégier les freins à disques hydrauliques, plus performants. Le choix de la transmission est important. Sur un vélo de route, par exemple, il faut choisir une cassette allant jusqu'à 32, voire 34 dents pour grimper des cols. Vérifier la qualité des pneumatiques installés est également nécessaire. Les grandes marques, comme Continental, Schwalbe ou encore Hutchinson, apportent plus de garanties. Des sections plus larges améliorent le confort, tout comme l'ajustement de la pression

des pneus. Le poste de pilotage, notamment sur un vélo de route, doit être ajusté en fonction de la souplesse du cycliste afin de ne pas générer de douleurs dorsales ou cervicales. Enfin, la selle est un élément primordial dans le confort ressenti. Il ne faut pas hésiter à essayer différents modèles. Dernier point, si vous roulez beaucoup sur route la nuit, munissez-vous d'éclairages passifs et/ou actifs pour signaler votre présence aux voitures.

Batterie et autonomie

C'est le composant le plus abouti techniquement sur un VAE. L'autonomie d'une batterie est la résultante d'un calcul complexe faisant intervenir la qualité des cellules, le niveau d'assistance choisi et le poids du cycliste, entre autres. On mesure la capacité d'une batterie en watts heure (Wh). Par exemple, une batterie de 500 Wh pourra délivrer 500 watts pendant une heure. C'est pourquoi en roulant constamment en mode turbo le vélo n'offre qu'une heure ou environ 30 km d'autonomie. La gestion de l'assistance demande un certain temps d'adaptation, les conseils d'un vélociste sont donc précieux au moment de l'achat.

Prime à l'achat

Certaines municipalités ont mis en place des subventions (plafonnées) pour tout achat d'un VAE neuf, à condition de remplir certains critères.

La loi

L'article R311-1 du code de la route définit le VAE comme un « cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt (250 watts), dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler ». ■



Explorez de nouveaux territoires avec les meilleurs VAE

Sur des chemins escarpés ou sur des chaussées bitumées, quel que soit le terrain de jeu, *GEO Aventure* a sélectionné votre nouveau compagnon de route pour rouler vite et longtemps !

En montagne

HAUT DE GAMME

Specialized Turbo Levo Expert FSR

Conçu pour une pratique « Performance », ce modèle associe un triangle avant en carbone et un triangle arrière en aluminium pour donner un vélo léger mais aussi très rigide. La cinématique du cadre (fonctionnement des amortisseurs) a été optimisée et le câblage est entièrement interne, y compris celui de la tige de selle télescopique. La nouvelle batterie Specialized M2, offrant une énorme capacité, est bien protégée des impacts grâce à un pare-pierre renforcé.

> Deux coloris (carbone/vert, gris/rouge).
Batterie : 700 Wh. 8 199 €.



ADHÉRENT

Rocky Mountain - Altitude Powerplay Carbon 50

Elu, début juin 2019, VTT à assistance électrique de l'année par Vélo Vert, l'Altitude Powerplay permet de franchir les obstacles et de trouver une adhérence incomparable en côte technique. Avec ses pneus de 27.5, son débattement de 160/150 mm avant/arrière Rockshox, il avalera tous les terrains avec une facilité déconcertante.

> Batterie : 500 Wh. 5 999 €.

FÉMININ

Scott - Contessa Spark eRide 710

Construit en aluminium haut de gamme, ce modèle spécifique pour les femmes est équipé d'un amortisseur arrière avec réglage du débattement et de la géométrie, ainsi que 3 modes. Le moteur Shimano Steps E-8000, qui a déjà fait ses preuves en VTT, est couplé à une batterie 500 Wh pour une assistance jusqu'au bout de vos sorties longues. Transmission Sram NX1 11 vitesses.

> Batterie : 500 Wh. 3 999 €.



Sur les routes

GRIMPEUR

Focus Paralane² 6.8

Doté d'un cadre révolutionnaire en aluminium et d'une fourche carbone, le Paralane allie les avantages d'un vélo de course et d'un VAE pour vous donner un gros coup de booster dans les montées. La tige de selle en 27,2 mm vous apportera de la flexion et donc du confort. Le groupe Shimano 105 mécanique 11 vitesses est d'une grande fiabilité et vous pourrez attaquer les cols grâce au développement 50/34 à l'avant et 11/34 à l'arrière.

> Batterie : 250 Wh. 4 099 €.



COMPÉTITIF

Pinarello Nytro

Inspiré du châssis du mythique F10 avec lequel Christopher Froome a remporté le Tour de France, le Nytro est une machine née pour rouler vite, avec trois modes d'assistance (dont un à 400 watts) fournis par le moteur Fazua délivrant un couple maximal de 60 N.m. Le cadre, dessiné pour optimiser l'aérodynamisme, peut néanmoins accueillir des pneumatiques de 28 mm de section, pour un grand confort de roulage. Il pèse seulement 13 kg en taille 53. Batterie : 250 Wh. 6 490 €.



LÉGER

Lapierre eXelius SL 700 Disc

Seulement 13 kg pour ce tout carbone haut de gamme ! La motorisation Fazua est compatible avec un pédalier double plateau classique, pour conserver les 22 vitesses et offre l'avantage de ne pas présenter de résistance au pédalage lorsque le moteur est éteint ou au-delà de 25 km/h. L'équipement est un sans-faute avec le Shimano Ultegra électrique pour un passage de vitesses onctueux, des roues carbone DT Swiss...

> Batterie : 250 Wh. 6 799 €.

MIXTE

Moustache Bikes - Dimanche 28.5

Avec ce nouveau cadre en aluminium 6061 hydroformé et sa fourche carbone, la route ne vous résistera pas. La transmission Shimano Ultegra 2x11 vitesses a largement fait ses preuves, tout comme les freins hydrauliques à disques. Les roues alu couplées à des pneus Continental en 32 mm vous apporteront tout le confort nécessaire, même sur des routes au revêtement dégradé. Motorisation Bosch Active Plus. Existe aussi en version femme.

> Batterie : 500 Wh. 4 499 €.





En ville

VOYAGEUR

Neomouv VTC Nova T

Soyons chauvins, vous allez aimer le Nova Trekking, qui a été conçu au cœur des Pays de la Loire. Ce vélo se prête particulièrement au voyage grâce à son triple plateau et ses feux à LED avant/arrière directement alimentés sur la batterie. Le confort est également de mise avec la fourche suspendue à l'avant et les pneus Michelin Protek renforcés en 40 mm de section. Le tout avec un prix contenu.

Trois coloris (bleu, blanc et rouge).
Batterie : 480 Wh. 1699 €.



SILENCIEUX

Moustache Bikes Lundi 26.1

Emblématique de la marque vosgienne, le Lundi est un modèle très design et confortable grâce à son guidon relevé et son cadre ouvert permettant d'enjamber facilement le vélo. Pratique, l'antivol sous les haubans sécurise le vélo lors d'un arrêt rapide. Le moteur Bosch Active Plus est silencieux et sans friction tandis que la console Intuvia intègre un port USB pour recharger votre téléphone. Un éclairage Spanninga avant/arrière vous assure une visibilité même par faible luminosité.

Six coloris (bleu, kaki, blanc, rouge, gris métal, noir).
Batterie : 400 Wh. 2599 €.

DISCRET

Orbea Gain F30

D'extérieur, rien ne distingue cet élégant VTC d'un vélo classique, et pourtant il apporte bien une assistance grâce à son moteur Ebikemotion X35 totalement intégré. Avec une simple pression sur le bouton d'alimentation sur le tube supérieur, vous gérez votre mode d'assistance et évaluez la batterie restante. On a aussi aimé le développement compact (50/34) pour une utilisation confortable sur route et la selle Scientia de chez Selle Royal, parfaitement ergonomique.

> Quatre coloris (noir, vert, noir/rouge, bleu/gris).
Batterie : 250 Wh. 1999 €.





MANIABLE

Brompton Electric

Le vélo pliant et électrique, il fallait y penser ! Brompton, spécialiste du vélo pliant, a conçu l'Electric qui se plie et se remonte en un tour de main. Entièrement configurable en ligne, vous pourrez choisir entre 2 ou 6 vitesses et un guidon classique ou relevé. Le cadre en acier assure une grande robustesse dans le temps à un engin qui pèse 16,6 kg.

> Deux coloris (blanc ou noir). Batterie : 300 Wh. A partir de 2 595 € en version 2 vitesses.



SOUPLE

BMC Alpenchallenge AMP City One

Un vélo à assistance électrique tout carbone doté du moteur Shimano Steps offrant un couple puissant de 60 Nm. Son plateau de 38 dents, associé au dérailleur Shimano Deore Trekking 10 vitesses, permet une transmission onctueuse. Le plus : le microdébattement de 10 mm sur le triangle arrière vous apporte aussi plus de traction et un meilleur confort. Les roues DT Swiss R500 couplées aux pneus Vittoria vous assurent un excellent confort de roulage.

> Batterie : 504 Wh. 3 999 €.

ET AUSSI...

Le vélo gravel est en train d'exploser (lire p. 122). Polyvalents, ces nouveaux modèles à assistance électrique s'adaptent à tous les terrains.



• PUISSANT

Cannondale Synapse Neo SE

A mi-chemin entre le vélo de route et le VTT, le Synapse Neo SE sait tout faire. Doté du moteur Bosch Active Line Plus de troisième génération et d'une batterie vous offrant une autonomie de 200 kilomètres, le Neo est équipé de roues en 650 B (27.5"), un format habituellement rencontré en VTT. Grâce à ses pneus WTB tubeless de 47 mm de section et sa technologie de micro-suspension Save présente sur les haubans, couplés à une transmission mono-plateau 11-42, vous passerez partout, même sur le plus raide des chemins, et dans un confort royal !

> Batterie : 500 Wh. 3 699 €.

• LÉGER

Look e-765 Gravel

Le fabricant, basé à Nevers, s'est inspiré de son châssis route haut de gamme pour proposer une variante gravel électrique, propulsée par le moteur et batterie Fatwa parfaitement intégrés dans le tube diagonal. Le vélo ne pèse que 13,6 kg au total et l'assistance possède un mode « Rocker » à 400 W qui vous permettra de grimper aux arbres. Le système d'assistance est complètement amovible pour convertir le vélo en un gravel musculaire, sans aucune force de friction au pédalage.

> Batterie : 250 Wh. 5 799 € (Rival X) et 6 499 € (Force X).





Rouler connectés!

Loin d'être des gadgets, ces produits high-tech sauront vous accompagner et devenir indispensables pour rouler en toute sécurité.



POUR GAGNER EN SÉCURITÉ

Cateye - Sync Core

Un ensemble de trois éclairages intelligents : un situé à l'avant (le Core), un à l'arrière se fixant sur la tige de selle (Kinetic), le troisième à installer sur un vêtement, casque ou sac à dos (Wearable). Grâce à l'application CateyeSYNC (iOS et Android), vous pouvez ensuite contrôler vos lumières pour qu'elles s'allument toutes en même temps ou séparément et vérifier leur niveau de batterie. Le plus : le Kinetic, qui augmente automatiquement son intensité lumineuse en cas de décélération. Les trois éclairages se rechargent par USB.

> 90 € (Core), 70 € (Kinetic ou Wearable).

Les accessoires



POUR ARRIVER AU SOMMET

Garmin Edge 530

Un GPS de vélo très complet avec cartographie intégrée et des informations importantes pour les athlètes qui souhaitent optimiser leurs performances (VO2 max, notifications vous indiquant le moment de manger ou de vous hydrater...). Il offre aussi des fonctions de suivi et de messagerie de groupe ainsi que la détection d'incidents. Grimpez comme un pro avec l'affichage automatique de la distance qu'il reste à gravir et le degré de la pente. Personnalisable avec des applis gratuites sur Connect IQ, comme celle indiquant quand la pluie s'arrêtera.

> 299,99 €.

POUR VOYAGER LÉGER

Bryton - Rider 15

Un GPS simple, complet et facile d'utilisation. Pesant seulement 52 grammes, ce modèle ultra-compact offre une précision de mesure impressionnante grâce à sa

compatibilité universelle avec tous les systèmes GPS de la planète (Glonass, Galileo, QZSS, GPS et BDS). Une autonomie de batterie jusqu'à 16 heures, une connexion Bluetooth pour recevoir les notifications d'appels, e-mails et SMS, ainsi que cinq écrans de données personnalisables complètent les caractéristiques de ce modèle très bien placé niveau prix.

> 69,95 €.





POUR ÊTRE BIEN VU

Garmin - Varia RTL510

Cet éclairage arrière intelligent intègre aussi un radar permettant de détecter les véhicules à l'approche jusqu'à 140 mètres. L'information est relayée sur un GPS Garmin compatible, où des points lumineux représentant les voitures sont affichés, en plus d'un avertissement sonore vous informant du dépassement imminent. Le feu, visible aussi en plein jour jusqu'à 1,6 kilomètre de distance, varie aussi sa fréquence d'éclairage pour prévenir l'automobiliste que le cycliste est proche. Une avancée importante pour la sécurité.

> 199,99 € (26 GPS Garmin compatibles Varia).

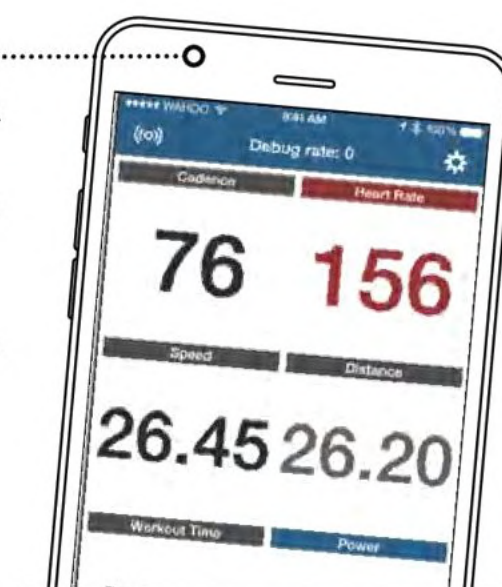
Les applis

Tracer des parcours, communiquer avec ses amis, mesurer sa fréquence cardiaque... : votre smartphone est un allié précieux qui pourrait même vous sauver d'une mauvaise passe.

LA PLUS POLYVALENTE

Wahoo Fitness Application développée pour la course à pied, le vélo mais aussi le fitness en général, elle est compatible avec les nombreux produits proposés par la marque américaine Wahoo Fitness, qu'il s'agisse de home-trainers intelligents Kick'r, de compteurs GPS Elemnt ou encore des ceintures de fréquence cardiaque Tickr. Le plus produit : la connexion possible à votre compte Strava ou Ride with GPS pour envoyer vos parcours, sans fil, à votre GPS Wahoo. Il ne reste plus qu'à vous laisser guider !

> IOS et Android. Gratuit.



LA PLUS SERVIABLE

Ride with GPS Cette appli offre l'avantage de pouvoir télécharger les parcours sur votre téléphone et de pouvoir naviguer sans utiliser les données 4G. Bon à savoir, les photos shootées durant la sortie enregistrent la position où elles ont été prises. Utilisez aussi les profils d'altitude en direct pour visualiser les montées et descentes. Pratique pour anticiper les parcours montagneux. L'appli peut enfin créer des alarmes de distance ou de temps.

> IOS et Android. Version payante pour les cartes offline, la navigation vocale... Deux forfaits : Basic (5,99 \$/mois), Premium (9,99 \$/mois).



LA PLUS SOCIABLE

Garmin Connect Mobile Utilisée pour revivre les sorties sportives enregistrées sur GPS et autres montres multisports Garmin, GC est idéale aussi pour créer vos parcours, rester en contact avec vos copains ou encore définir des programmes d'entraînement. Les modèles de GPS compatibles avec cette fonctionnalité peuvent détecter une chute et envoyer un SMS et un e-mail avec votre nom et coordonnées GPS à vos contacts d'urgence, via le smartphone. Le LiveTrack permet le suivi en temps réel de la position du cycliste par vos proches.

> IOS et Android. Gratuit.



LA PLUS INCONTOURNABLE

Strava L'application probablement la plus connue chez les cyclistes. L'invention géniale de KOM/QOM (King/Queen of the Mountains), avec des segments chronométrés ouverts à toutes et tous, a fait exploser la notoriété d'une appli qui compte désormais des millions d'abonnés. Deux formules existent : gratuite et payante (Summit). En option payante, citons l'analyse des données de puissance pour les athlètes avertis ou encore Beacon, qui envoie un lien de tracking GPS à trois personnes de votre choix.

> IOS et Android. Gratuit ou payant (2 €/mois par option).





Pédaler bien équipés

Des vêtements au top de la technologie, des protections adaptées, quelques petits en-cas pour faire le plein d'énergie... et la route vous appartient.

Les 4 conseils à suivre

1. Essayez avant d'acheter Un cuissard ou un maillot demandent à être essayés afin de se sentir bien, surtout pour le cuissard avec lequel vous allez passer du temps. Renseignez-vous sur la qualité et le matériau de la peau de chamois, zone sensible oblige !

2. La tête bien mesurée Avoir un casque à la bonne taille est primordial pour votre sécurité. Trop grand et/ou mal serré, il pourrait s'éjecter en cas d'accident. Vérifiez aussi que les lanières de chaque côté du visage sont bien ajustées (la boucle de serrage doit se situer juste en dessous de l'oreille, sans vous gêner). En cas de doute, demandez à votre vélociste.

3. Des chaussures à votre pied Elles ne doivent pas être trop serrées pour ne pas comprimer mais avec juste ce qu'il faut de place au bout car le pied gonfle avec l'effort et la chaleur. Testez le système de serrage, la technologie Boa micrométrique est vraiment précise et facile d'utilisation.

4. Trouvez votre équilibre alimentaire La diététique sportive est importante, surtout au-delà de 1 heure à 1 h 30 d'effort. Testez différents produits (liquide, solide) afin de valider ceux qui vous conviennent. Si vous faites de la compétition, il est préférable d'essayer les nouveaux aliments à l'entraînement, sous peine de mauvaises surprises en course.

Casques



CONNECTÉ

Specialized - Propero III

Inspiré de la compétition, le Propero offre un refroidissement optimisé grâce à son importante entrée d'air sur l'avant. Le plus : le détecteur de chute ANGI intégré qui signale votre position GPS, via l'application Specialized Ride. > 134,90 €, abonnement système d'alerte offert la première année puis 29,99 €/an.



NOVATEUR

Hövding

Le premier airbag vélo ! Constitué d'un tour de cou, l'Hövding se déclenche automatiquement en cas de chute, réduisant les risques de traumatismes crâniens à seulement 2 % et offrant une protection huit fois supérieure à celle d'un casque classique. > Coloris unique noir. 289,99 €.

Lunettes

ADAPTABLE

Julbo - Aerospeed

Ce modèle est doté d'une monture légère (26 g) et ergonomique et est équipé de verres photochromiques de catégorie 0 à 3, fonçant ou s'éclaircissant en fonction de l'intensité lumineuse. > 170 €.



ANTICHOC

Poc - Omne Air Spin

Poc a développé la technologie Spin : des mousses intérieures qui se déforment dans toutes les directions en cas de choc, réduisant la force des impacts transmis vers le cerveau. Les straps sont facilement ajustables sur les côtés.

> Plusieurs coloris. 160 €.



Textiles

TECHNIQUE

Assos - Equipe RS S9

Un cuissard de haute technicité avec un tissu conçu pour apporter un fort niveau de maintien. Les bretelles sont en fibre de carbone antibactérienne pour éviter les mauvaises odeurs. Peau de chamois haut de gamme associant mousse et textile gaufré 3D. > 200 €.



RESPIRANT

Café du cycliste - Mona

Mona est doté d'une excellente capacité à absorber la transpiration et à sécher rapidement. Trois poches arrière et une grande poche filet permettent d'emporter une veste ou du ravitaillement. Empiècements réfléchissants. > 145 €.



HAUTE PERFORMANCE

Rapha - Souplesse Aero Jersey

Conçu en soufflerie, ce maillot femme est fait pour aller vite grâce à ses parties réalisées en matières lisses et ses bords texturés pour offrir un gain aérodynamique certain. > 165 €.



FÉMININ

Pedaled - Shizen

Un cuissard très technique conçu spécifiquement pour la femme. Sans bretelles, pour être plus facile à enlever, il est réalisé dans un tissu léger et élastique. Le plus : une poche à l'arrière. > 155 €.



Chaussures

POLYVALENTE

Mavic - Allroad Elite

Pour une pratique route et « gravel ». Compatible avec les cales SPD, elle utilise une fermeture à lacets pour un ajustement précis. La semelle externe en fibres de carbone permet un excellent transfert d'énergie au pédalage. > 150 €.



ÉLÉGANTE

Fizik - R4B Donna

Ce modèle est un excellent compromis entre légèreté, confort et transfert d'énergie. L'ajustement se fait grâce à une molette Boa IP1-A et deux micro-straps. > 200 €.



ET AUSSI...

ÉNERGÉTIQUE

Overstim.s - Gatosport bio

Très digeste, ce gâteau, facile à préparer, peut se consommer jusqu'à une heure avant le départ et vous apporte toute l'énergie dont vous avez besoin, avant un entraînement ou une compétition. > 12,75 €.



ROBORATIF

Mulebar - Barre cacahuète framboise

100 % naturelle et vegan, cette barre gourmande offre un apport calorique très élevé avec 173 calories par portion de 40 grammes. > 2,30 €.



Tous les tarifs indiqués sont les prix publics conseillés.

Photos : SDP

Leur prochain trip

Naviguer et skier en Terre de Feu

NOM AURÉLIEN DUCROZ **SON TRUC** JETER L'ANCRE POUR CHAUSSER LES SKIS **SIGNE PARTICULIER** N'AIME PAS LES ITINÉRAIRES FLÉCHÉS

Fils d'une monitrice de ski et d'un guide de haute montagne, ce Chamoniard est tombé dans la poudreuse à la naissance. En plus de cette culture des sommets, la pratique du saut à ski à haut niveau lui a apporté une réelle aisance dans les airs. En combinant un ski technique et engagé avec des figures aériennes maîtrisées, Aurélien est devenu l'un des meilleurs freeriders de son époque. Par hasard, lorsqu'on lui propose d'être le parrain du bateau du jeune marin Adrien Hardy, il découvre l'univers de la mer. Coup de foudre immédiat. Deux ans plus tard, en 2011, il est au départ de la transat Québec-Saint-Malo en solitaire. « Evoluer en montagne c'est la même chose qu'être à la barre d'un bateau, c'est la même manière d'aborder l'élément. Mais j'ai surtout eu la chance d'être accueilli dans ce milieu par des marins exceptionnels qui m'ont tout appris : dix jours en mer avec Michel Desjoyeaux et François Gabart cela équivaut à dix ans de voile ! Sans eux, cela n'aurait pas été possible. »

Le skieur-skipper concilie aujourd'hui ses deux passions et met en images ses aventures avec sa web-série Go Explore. Cette année, Aurélien aura slalomé dans la forêt des Carpates, en Roumanie, dévalé les pentes vierges iraniennes avant de tirer des bords et skier dans les fjords norvégiens. En août prochain, il prendra la direction de l'hémisphère sud pour voguer dans le canal Beagle, entre Chili et Argentine. Il en profitera pour dévaler les pentes sauvages de Patagonie. ■

NOLWENN PATRIGEON

1982 Naissance à Chamonix (Haute-Savoie) **2009** Premier de ses deux titres de champion du monde de ski freeride **2010** Rencontre avec François Gabart au Trophée Mer Montagne **2013** 4^e de la Transat Jacques Vabre





Voir les sommets d'en haut

NOM CHRISTOPHE DUMAREST **SIGNE PARTICULIER** À L'AISE SUR TOUS LES TERRAINS **DEVISE** LORSQUE LE DÉSIR DE PRENDRE DISPARAÎT, LES JOYAUX APPARAISSENT

Christophe Dumarest a commencé la montagne dans le ventre de sa mère. A 6 ans, il est sur des skis de randonnée. A 10 ans, il atteint son premier 4 000. Ses souvenirs d'enfance : « Des pics verticaux et le vide ! » A 13 ans, il croise l'alpiniste Patrick Gabarrou, avec qui il ouvrira moult voies. Avec son compagnon de cordée Aymeric Clouet, il traverse le massif des Ecrins par huit versants nord en autonomie. S'il a réalisé de très hautes ascensions en Himalaya, Alaska ou Patagonie, les enchaînements au long cours sont sa marque de fabrique, s'inspirant des périples de Lionel Daudet ou de feus Walter Bonatti et Patrick Berhault. Christophe repartira d'ailleurs sur les traces de ce célèbre alpiniste français pour tourner un documentaire (à voir fin 2019). En 2018, il a testé des territoires inédits. « Je voulais expérimenter la mer avec la voile et l'air avec un parapente ! » Il s'est ainsi lancé dans le projet Ocean Peak, alliant exploration et transmission. Après un séjour avec des ados cabossés par la vie, cap a été mis vers le Groenland, fin juin, pour s'attaquer à des big walls ambitieux. Quant au parapente, il a décollé du mont Blanc après seulement 30 vols. « Je redécouvre les sommets que je connais bien du bas, mais pas forcément vus du ciel. Mes prochains trips dans les Alpes seront orientés alpinisme et parapente. » ■

SANDRA STAVO-DEBAUGE

1980 Naissance à Annecy (Haute-Savoie) **2002** Entrée en équipe nationale d'alpinisme **2005** Sommet Tours de Trango (6 250 m) au Pakistan, avec Arnaud Petit et Stéphanie Bodet **2009** Devient guide de haute montagne

Ca M'INTÉRESSE



NOUVEAU
PRIX
6,90€
~~8,90€~~

Les curieux ont tous leur magazine !



Tous les mois



Tous les 3 mois



Tous les 2 mois

Toute la presse est sur
prismaSHOP.fr

www.caminteresse.fr

Se poser des questions, Ca fait avancer.



Photo : D. R.

Un aller-retour Rennes-pôle Nord

NOM VINCENT GRISON **PROFESSION** COORDINATEUR DE PROJETS DANS L'HUMANITAIRE **ATOUT** MULTICOMPÉTENCE ET À L'AISE AVEC LA TECHNIQUE

Le Rennais Vincent Grison s'est passionné pour la voile dès son plus jeune âge. Jusqu'à en faire son métier en devenant architecte naval. En 2015, il a participé à la Mini-Transat mais n'a pas persévéré dans le milieu de la course en mer. Devenu coordinateur de projets dans l'humanitaire en 2016, il a suivi des missions d'urgence au Soudan du Sud, en République démocratique du Congo et en Irak. Revenu de trois mois en Syrie en janvier dernier, il se consacre désormais à un tout autre défi, relier Rennes au pôle Nord en totale autonomie. « Je voulais un projet qui ait du sens et soit ambitieux, tout en restant dans le domaine du possible. Pour cette expédition autour des problématiques environnementales, j'avais envie d'être cohérent et exemplaire. » L'entreprise comprend également un volet recherche avec l'université de Rennes 2 et un aspect éducatif avec l'association Les petits débrouillards. En avril 2020, il prendra donc le départ de Bretagne à vélo, avant de traverser l'océan jusqu'à la banquise depuis Skarsvåg près du cap Nord et de finir à skis. Ses compétences professionnelles lui ont permis de dessiner une capsule de survie qui roulera, naviguera puis glissera jusqu'au pôle. Un aller-retour programmé sur huit mois. ■

PHILIPPE CHESNAUD

1987 Naissance à Nantes (Loire-Atlantique) **2010** Diplômé d'architecture navale en Angleterre, devient skipper professionnel **2015** Il finit 10^e de la Mini-Transat en solitaire et sans assistance

Villages de charmes, châteaux oubliés, merveilles naturelles...

Découvrez étape par étape, 200 trésors de notre patrimoine



Toute la presse est sur
prismaSHOP.fr

GEO, VOIR LE MONDE AUTREMENT



A vous de jouer

Tentés par les expériences présentées dans ce numéro ?
Voici quelques pistes pour vivre l'aventure à votre mesure.

Parcourez l'Europe à bicyclette

Très utilisé par les cyclos désireux de voyager en sécurité dans des chemins balisés par des panneaux spécifiques, le réseau EuroVelo comprend 16 routes qui s'interconnectent à partir de nombreux endroits. Les parcours permettent d'aller du cap Nord au Portugal ou de la mer Noire à l'Atlantique. Il existe même la route du Rideau de Fer sur les traces de la division de l'Europe en deux blocs. Le site Web dédié propose de nombreuses

informations sur chaque trajet, notamment les lieux incontournables et les détails de l'itinéraire.

► eurovelo.com



Photo : Pierre Friour

P. 126

P. 78



Photo : SDP

Équipez-vous en deux-roues

Strasbourg, qui se revendique première ville cyclable de France et quatrième en Europe, accueillera les 28 et 29 septembre la première édition de l'Expo du Vélo. Fabricants de cycles et d'accessoires, associations, organisateurs d'événements et entreprises utilisant le vélo dans le cadre professionnel seront représentés. Une piste d'essai sera à disposition des visiteurs.

► expoduvelo.com

Faites du canyoning sur la Sorba

Dévaler le « toboggan du diable » comme Nouria Newman n'est pas à la portée du premier venu. En revanche, le canyoning est très pratiqué sur la rivière Sorba, à environ trois heures de route de Chamonix. A priori accessible à partir de 11 ans, cette activité coûte de 40 à 60 euros pour 4 heures au total. Plusieurs sociétés et associations la proposent. Mieux vaut réserver à l'avance, surtout pendant la période estivale.

► checkyeti.com ou adrenaline-hunter.com



Photo : Dom Daher/Red Bull Content Pool

P. 64

P. 70



Photo : Janusz Maniak/Unsplash

Visitez les Tatras

Le Polonais Adam Bielecki y a fait ses premiers pas d'alpiniste. Ceux qui aiment la grimpe y trouveront sommets à leurs pieds mais les randonneurs découvriront également de nombreux sentiers dans ce massif entre la Pologne et la Slovaquie. La station de Zakopane, côté polonais, constitue une bonne base de départ pour visiter les montagnes. En hiver, les amateurs pourront skier sur des pistes adaptées à tous les niveaux.



GEO AVENTURE

Au plus près de la nature

13, rue Henri-Barbusse, 92624 Gennevilliers Cedex
Standard : 01 73 05 45 45. Fax : 01 47 92 66 75.

(Pour joindre directement votre correspondant,
composez le **01 73 05** + les 4 chiffres suivant son nom.)

RÉDACTEUR EN CHEF : Eric Meyer

SECRÉTARIAT : Corinne Barougier

RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT : Jean-Luc Coatalem

DIRECTRICE ARTISTIQUE : Delphine Denis

CHEFS DE SERVICE : Clément Imbert, Sandrine Trouvelot

GEO.FR ET RÉSEAUX SOCIAUX :

Claire Frayssinet, responsable éditoriale ; Emeline Férard et
Léa Santacroce, rédactrices ; Thibault Cealic, responsable vidéo ;
Elodie Montréer, cadreuse-monteuse ; Marianne Cousseran, social media manager ;
Claire Brossillon, community manager

FABRICATION : Stéphane Roussiès, Mélanie Moitié

CE NUMÉRO A ÉTÉ RÉALISÉ PAR : CONTENT POOL

RÉDACTEUR EN CHEF : Lomig Guillo (4898)

RESPONSABLE ÉDITORIAL : Philippe Chesnaud (5742)

DIRECTEUR ARTISTIQUE : Nicolas Pottier (4926)

PREMIÈRE SECRÉTAIRE DE RÉDACTION : Fabienne Corona (5071)

PREMIER RÉDACTEUR GRAPHISTE : Thierry Tenaud

SECRÉTAIRE : Béatrice Boston (4801)

Magazine édité par

PM PRISMA MEDIA

13, rue Henri-Barbusse, 92624 Gennevilliers Cedex.
Société en nom collectif au capital de 3 000 000 €, d'une durée de 99 ans,
ayant pour gérant Gruner + Jahr Communication GmbH.
Ses principaux associés sont Média Communication S.A.S. et Gruner und Jahr Communication GmbH.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : Rolf Heinz

DIRECTRICE EXÉCUTIVE PÔLE PREMIUM : Gwendoline Michaelis

DIRECTRICE MARKETING ET BUSINESS DÉVELOPPEMENT : Dorothee Fluckiger

CHEF DE GROUPE : Hélène Coin

DIRECTRICE DES ÉVÉNEMENTS ET LICENCES : Julie Le Floch-Dordain

DIRECTEUR EXÉCUTIF PMS : Philipp Schmidt (5188)

DIRECTRICE EXÉCUTIVE ADJOINTE PMS : Anouk Kool (4949)

DIRECTEUR DÉLÉGUÉ PMS PREMIUM : Thierry Dauré (6449)

BRAND SOLUTIONS DIRECTOR : Arnaud Maillard ((4981)

AUTOMOBILE & LUXE BRAND SOLUTIONS DIRECTOR : Dominique Bellanger (4528)

ACCOUNT DIRECTOR : Florence Pirault (6463)

SENIOR ACCOUNT MANAGERS : Evelyne Allain Tholy (6424), Amandine Lemaignan (5694)

TRADING MANAGERS : Tom Mesnil (4881), Virginie Viot (4529)

DIRECTRICE EXÉCUTIVE ADJOINTE INNOVATION : Virginie Lubot (6448)

DIRECTRICE DÉLÉGUÉE CREATIVE ROOM : Viviane Rouvier (5110)

DIRECTEUR DÉLÉGUÉ DATA ROOM : Jérôme de Lempdes (4679)

PLANNING MANAGER : Rachel Eyango (4639)

ASSISTANTE COMMERCIALE : Catherine Pintus (6461)

DIRECTRICE DES ÉTUDES ÉDITORIALES : Isabelle Demailly Engelsen (5338)

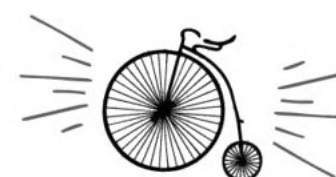
DIRECTEUR MARKETING CLIENT : Laurent Grolée (6025)

DIRECTRICE DE LA FABRICATION ET DE LA VENTE AU NUMÉRO : Sylvaine Cortada

DIRECTION DES VENTES : Bruno Recurt (5676). Secrétariat (5674))

IMPRESSION :

MOHN Media Mohndruck GmbH, Carl-Bertelsmann-Straße 161 M, 33311 Gütersloh, Allemagne.
Provenance du papier : Allemagne. Taux de fibres recyclées : 4 %. Eutrophisation : 0,01 kg/tonne.
© Prisma Média 2019. Dépôt légal : juillet 2019. Diffusion Presstalis- ISSN : 2555-6908
Création : avril 2018 - Numéro de commission paritaire : n° 0520 K 93685



Notre publication
adhère à
et s'engage à suivre ses recommandations en faveur
d'une publicité loyale et respectueuse du public.
Contact : contact@bvp.org ou ARPP,
11, rue Saint-Florentin - 75008 Paris

ARPP
autorité de
régulation professionnelle
de la publicité

ABONNEZ-VOUS À GEO ET SES

NOUVEAU

un cahier de 12 pages d'infos pratiques en lien avec la thématique de couverture dans chaque numéro.



12 numéros par an

Notre mission : vous permettre de voir le monde autrement

Vous rêvez d'évasion ? Vous souhaitez **mieux comprendre le monde** et ses enjeux ? **Découvrez chaque mois GEO**, un magazine qui offre un nouveau regard sur la Terre et qui satisfait votre **envie de découverte et d'ailleurs**.

HORS-SÉRIES !



6 numéros par an

GEO vous propose **6 hors-séries par an** qui permettent d'approfondir un sujet spécifique. Des plus belles pentes du monde, au modèle de vie nordique, en passant par le légendaire Tour de France, GEO Hors-série satisfera votre curiosité !

BON D'ABONNEMENT

À compléter et à renvoyer sous enveloppe affranchie à GEO
Service abonnements - 62066 ARRAS cedex 9

☒ **OUI, je m'abonne à GEO**

1 - JE CHOISIS MON OFFRE

☐ Offre **LIBERTÉ** ⁽¹⁾ (18 n^{os}/an)

Je règle mon abonnement tout en douceur grâce au prélèvement automatique **7€** par mois au lieu de **9€95***

Je recevrai l'autorisation de prélèvement automatique à remplir. J'ai bien noté que je pourrais résilier ce service à tout moment par simple lettre ou appel.

» **0€** aujourd'hui
» **Sans frais** supplémentaire
» **Payez en petites mensualités**

☐ Je préfère m'abonner à **GEO SEUL** ⁽¹⁾ (12 n^{os}/an) pour **5€** par mois au lieu de **6€50***

☐ Offre **COMPTANT** ⁽²⁾ (1 an / 18 n^{os})
GEO + Hors-Séries **85€** au lieu de **119€40***
Je règle mon abonnement ci-dessous.

2 - JE M'ABONNE

► En ligne sur prismashop.fr + **simple** et + **rapide**

-5% supplémentaires en vous abonnant en ligne

1 RENDEZ-VOUS DIRECTEMENT SUR LE SITE WWW.PRISMASHOP.FR

2 CLIQUEZ SUR « **CLÉ PRISMASHOP** »

Clé Prismashop

3 SAISISSEZ LA CLÉ PRISMASHOP INDIQUÉE CI-DESSOUS

HGED219

Me réabonner Clé Prismashop
Commandez en reportant ci-dessous le code qui figure sur votre coupon ou magazine.

Clé Prismashop

Voir l'offre

Paiement sécurisé en ligne

► Par téléphone **0 826 963 964**

Service 0,20 € / min
+ prix appel

► Par chèque à l'ordre de GEO en complétant les informations ci-dessous :

Mes coordonnées (obligatoire) : ☐ Mme ☐ M.

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

* Prix de vente au numéro. ** informations obligatoires, à défaut votre abonnement ne pourra être mise en place. (1) Offre Durée indéterminée : Je peux résilier cet abonnement à durée indéterminée à tout moment par appel ou par courrier au service clients (voir CGV du site prismashop.fr, les prélèvements seront aussitôt arrêtés. Le prix de l'abonnement est susceptible d'augmenter à date anniversaire. Vous en serez bien sûr informé préalablement par écrit et aurez la possibilité de résilier cet abonnement à tout moment. (2) Offre Durée Déterminée : Engagement d'une durée ferme. Après enregistrement de mon abonnement, je serai prélevé en une fois du montant de l'abonnement annuel. Photos non contractuelles. Offre réservée aux nouveaux abonnés de France métropolitaine. Délai de livraison du 1er numéro : 8 semaines environ après enregistrement du règlement, dans la limite des stocks disponibles. Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique par le Groupe Prisma Media à des fins d'abonnement à nos services de presse, de fidélisation et de prospection commerciale. Conformément à la loi informatique et liberté du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez à tout moment d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, de limitation du traitement, de portabilité des données qui vous concernent, ainsi qu'un droit d'opposition au traitement pour des motifs légitimes, en écrivant au Data Protection Officer du Groupe Prisma Media au 13 rue Henri Barbusse 92230 Gennevilliers ou par email à dpo@prismamedia.com. Dans le cadre de la gestion de votre abonnement ou si vous avez accepté la transmission de vos données à des partenaires du Groupe Prisma Media, vos données sont susceptibles d'être transférées hors de l'Union Européenne. Ces transferts sont encadrés conformément à la réglementation en vigueur, par le mécanisme de certification Privacy Shield ou par la signature de Clauses Contractuelles types de la Commission Européenne.

HGED219





Le jour où...

« J'ai claqué la porte de la Coupe du monde »

PAR ANNE-FLORE MARXER

Snowboardeuse pro devenue réalisatrice

Ce 3 avril 2017, en Suisse, dans la cabine de Mont-Fort qui la monte à la prestigieuse Xtreme de Verbier, finale du Freeride World Tour, Anne-Flore Marxer, championne du monde de free-ride 2011, danse et chante avec les autres compétitrices. La sororité pour évacuer la pression. L'avant-veille, l'organisation l'avait rembarée. Anne-Flore avait demandé si les femmes pouvaient rider la portion de la face sur laquelle elle avait repéré une ligne magnifique. On lui avait répondu que cette portion était réservée aux hommes. Une couleuvre de plus à avaler pour celle qui s'est toujours mobilisée pour l'égalité dans son sport. Pour une fois, les snowboardeuses partiront à la même altitude et s'élanceront exceptionnellement avant les trois autres catégories sur la redoutable face du Bec des Rosses. En freeride, les premiers à s'élancer bénéficient d'un terrain vierge, condition plus favorable. Reste un gros bémol. « Les femmes

doivent prendre le départ aux aurores, afin que la course des hommes soit retransmise en direct sur Redbull TV. »

Le jour J, il fait encore nuit. « On embarque toutes dans la cabine qui reste clouée sur place plus de 20 minutes. Le conducteur n'est pas là ! » Le stress monte. « L'Xtreme est la compétition la plus impressionnante du Freeride World Tour. La pente vertigineuse du Bec des Rosses atteint les 60° par endroits, il faut trouver sa ligne dans un dédale de barres rocheuses. Pas le droit à l'erreur, une chute serait fatale. Poireauter dans cette cabine, c'est du temps de moins pour l'observation. » A la gare d'arrivée de Mont-Fort, il faut traverser pour arriver au pied de l'arête du Bec des Rosses qu'elles doivent encore remonter à pied. Ce qui prend environ une heure. « Alors qu'on se presse pour rejoindre le départ, on se fait sermonner une première fois par l'organisation. Un peu plus haut, on nous hurle que notre retard est inacceptable. A mi-montée, on nous somme de redescendre au plus vite. Un hélicoptère va nous poser au sommet. Il faut encore rejoindre le départ un peu plus bas, personne n'est là pour nous guider. On ne connaît pas le chemin. On se fait de nouveau engueuler. » Shannan Yates, dossard 1, joue son titre de championne du monde. On ne lui laisse pas le temps de serrer ses boots avant de partir (elle finira dernière et perdra le titre). Le direct des hommes doit démarrer à l'heure exacte quitte à sacrifier la course des femmes. « Je pars en deuxième sans pouvoir observer la descente qu'on a seulement repérée d'en face. Or, une fois en haut, la perspective est radicalement différente. » Au moment de ce départ trop précipité, Anne-Flore a un déclic : « Mettre ma vie en jeu pour une compétition où les

femmes sont traitées de la sorte, c'est la dernière fois. » Elle fait le vide et opte pour un run safe plutôt que celui qu'elle avait planifié. Elle se répète intérieurement « essaie de te faire plaisir, reconnecte-toi avec le snowboard ». Et elle gagne ! En recevant le trophée, l'évidence est là.

« Je ne veux plus m'enfermer dans ce contexte négatif d'une structure sportive sexiste. » Le soir même, elle prend un billet pour l'Islande. « Je savais que c'était le pays le plus avancé en matière d'égalité, j'avais besoin de partir à la découverte de cette culture féministe positive. » Suivra son documentaire *A Land Shaped by Women*, salué par de nombreuses récompenses dans les festivals du monde entier. « Ce film était la meilleure façon de partager l'inspiration et la force des Islandaises. Il a changé ma vie. » ■

PROPOS RECUEILLIS PAR SANDRA STAVO-DEBAUGE



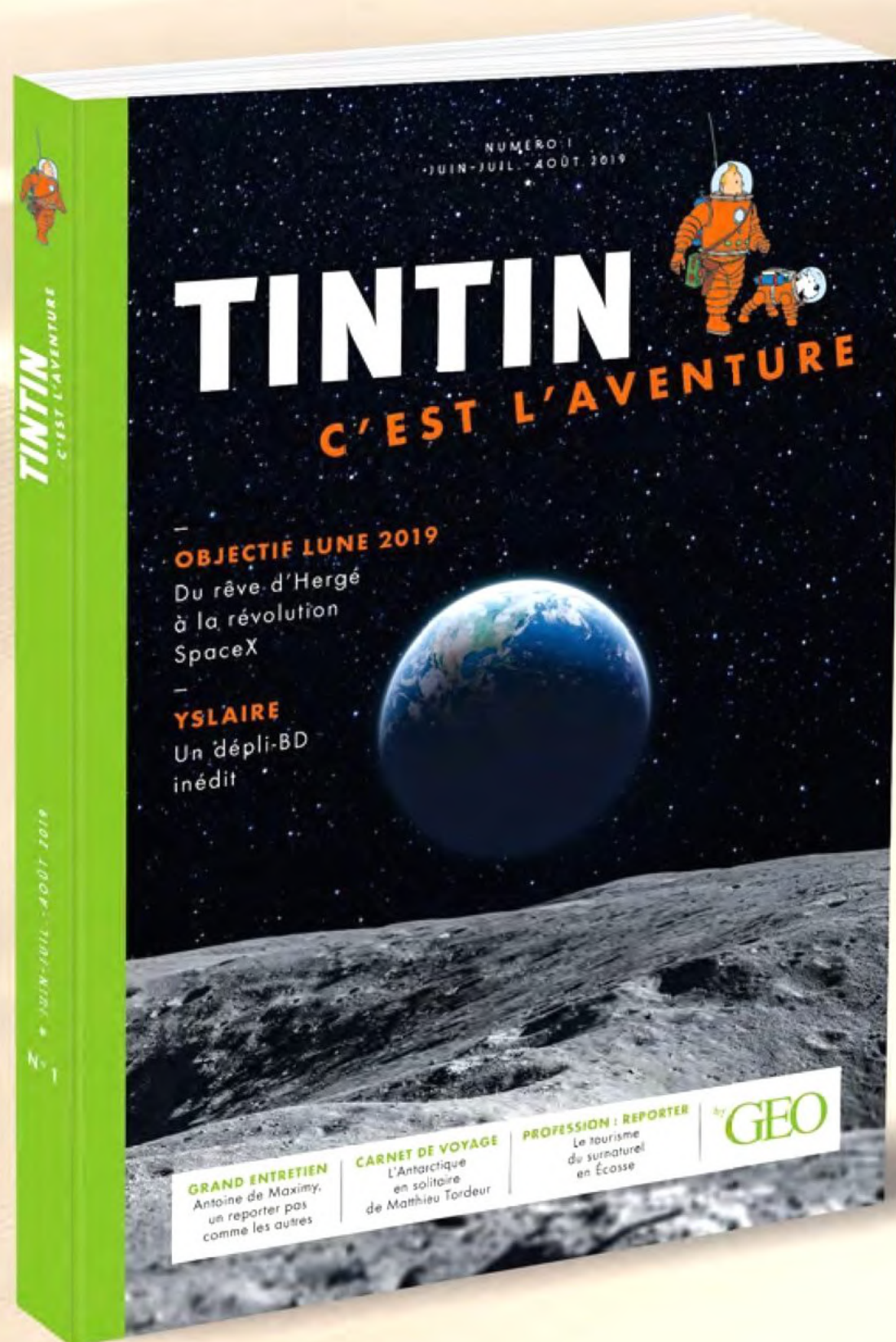
NOUVELLE REVUE

TINTIN

C'EST L'AVENTURE



Pour voyager, rêver et découvrir le monde du XXI^e siècle en reportages et en images



Inclus une
BD inédite
d'Yslaire

DANS CE 1^{ER} NUMÉRO :

Dossier Objectif Lune 2019



Entretien avec
Antoine de Maximy



Carnets de voyage



Trésors d'archives d'Hergé

VOTRE NOUVEAU RENDEZ-VOUS TRIMESTRIEL

chez les marchands de journaux, en librairies et à l'abonnement sur prismashop.fr

The Breitling Surfer Squad
L'Escadron Breitling Surfeurs
Sally Fitzgibbons
Kelly Slater
Stephanie Gilmore



AIR
TERRE
MER
SUPEROCEAN HÉRITAGE II


BREITLING
1884

#SQUADONAMISSION