

# Année Sabbatique

Mode d'Emploi

Partir pour  
**Un grand voyage**

**Quels sont vos droits ?**

**Comment trouver  
sponsors et bourses ?**

**Faire de l'humanitaire**

**Billets tour du monde**

**Choisir son équipement**

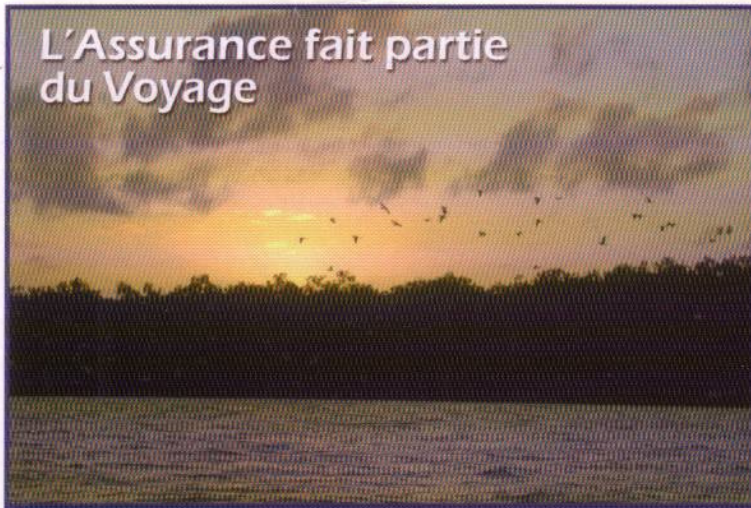
**Photo et vidéo en voyage**

**Voyager différemment : à pied,  
à vélo, à cheval, sur l'eau...**

L 13066-1H-F: 5,95 € - RD



L'Assurance fait partie  
du Voyage



Gardez l'esprit  
tranquille



Plan Santé International,  
Contrat pour les séjours de longue  
durée à l'étranger



**AVA**  
bien s'assurer pour mieux voyager



Souscription en ligne sur [www.ava.fr](http://www.ava.fr)

**10 % de remise réservés aux lecteurs de Carnets d'Aventures** (saisir le code promotionnel « Carnets05 »)

Informations et conseils au 01 53 20 44 20

# L'ANIMAL LE PLUS DANGEREUX



Au moment de la piqûre, le moustique peut transmettre des maladies graves voire mortelles comme la dengue, la fièvre jaune ou le paludisme.

La gamme de produits REPEL INSECT vous protège contre toutes les piqûres d'insectes.

**REPEL  
INSECT**

DEMANDEZ CONSEIL A VOTRE PHARMACIEN

Vente en pharmacie, parapharmacie et magasin spécialisé Information / Tel : (33) 1 60 06 42 32

**PEUT VOUS SAUVER LA VIE**



## Carnets d'Aventures Année Sabbatique

Hors série N°1

Directeur de la publication / Rédacteur en chef  
Olivier Nobili  
redaction@expemag.com

Rédacteur en chef montagne  
Hugues-Marie Bonnel  
montagne@expemag.com

Rédaction/Communication  
Johanna Nobili  
Jean Viale  
communication@expemag.com

Développement / Partenariats  
Sébastien Pandolfi  
dev@expemag.com

Publicité  
Alexandre Guillat  
08 70 72 39 12 (prix d'un appel local)  
publicite@expemag.com

Nous remercions tous ceux qui ont contribué à la vie du magazine par leurs articles et leurs photos.

Carnets d'Aventures / Alcyon Média  
8 route de Plascassier  
06650 OPIO  
Tél. 04 93 42 05 38  
contact@expemag.com  
www.carnets-aventures.com www.expemag.com

Abonnements  
Tél. 04 93 42 05 38  
abonnement@expemag.com

Printed in France / Imprimé en France  
Léonce Deprez  
Ruitz

Distribution : MLP

Édité par  
Alcyon Média, SARL au capital de 20.000 €, RCS Grasse  
451 170 674, Gérant Olivier Nobili

Dépôt légal : A Parution  
Commission Paritaire : 0409 K 84534  
N° ISSN : En cours

© Copyright Carnets d'Aventures 2005

Toute reproduction même partielle d'articles ou de photos publiés est interdite, sauf autorisation écrite de la rédaction. La rédaction décline toute responsabilité concernant les documents remis. La rédaction n'est pas responsable des textes et illustrations publiés, qui engagent leurs seuls auteurs.



O.N.



J.N.



H.M.B.



J.V.



A.G.



A.P.

## Edito

### L'année sabbatique

Depuis bien longtemps, vous vous dites que vous aimeriez partir, faire un break, découvrir le monde. Souvent, la vie trépidante que nous menons ne nous laisse pas beaucoup de temps, il y a toujours un empêchement, un événement familial, un travail contraignant, des charges, des prêts à payer. En somme, tout un ensemble de choses qui fait remettre à plus tard ses projets « sabbatiques ». Alors, avant d'arriver à l'heure du bilan et de se dire : « j'aurais aimé, j'aurais voulu », eh bien nous vous proposons un « mode d'emploi » qui va vous donner des éléments pour faire un choix de vie, pour ouvrir une parenthèse consacrée à ce que vous avez vraiment envie de faire. Au fil des pages, nous allons voir comment de nombreuses personnes ont franchi le pas, comment cela se passe au niveau du travail, des préparatifs puis du voyage lui-même, et comment on rentre après une telle expérience. Car il s'agit ensuite de revenir et se réintégrer dans la société fort d'une expérience nouvelle qui aura apporté, espérons-le, beaucoup de choses. Dans certains pays, de telles années sabbatiques sont encouragées par la société car il est admis que la vie intense du voyageur va l'enrichir et, qu'à son retour, il sera plus mûr, plus serein. En France, on peut assez facilement passer pour un dilettante, un tire-au-flanc. C'est dommage et il serait bon de changer ce point de vue. Un an c'est peu dans une vie, et pourtant il peut se passer tellement de choses lors d'une année sabbatique bien remplie. Peut-être faut-il la voir comme une année de formation à part entière, qui ferait partie du cursus normal. Au milieu de nos quelques 20 à 25 ans de « formation » avant de travailler, qu'est-ce, finalement, qu'une année de plus ou de moins ? En Israël, prendre un an à la fin de ses études est considéré comme tout à fait normal. En France, on a l'impression qu'il faut « justifier » son année – en faisant de l'humanitaire par exemple, ce qui peut être très bien soit dit en passant. Mais pourquoi devrait-on forcément justifier notre soif de découverte, notre volonté d'arpenter le monde, notre envie d'éprouver notre liberté ? Alors, au placard la culpabilité et "enjoy the world" !

Olivier Nobili

### Le magazine Carnets d'Aventures habituel c'est :

84 pages de récits et photos de voyages d'aventure, dossiers destinations, dossiers techniques (matériel, équipement), brèves et actualités sur le domaine de l'aventure... Qu'il s'agisse de partir marcher quelques jours ou de s'élancer dans un voyage au long cours, ce magazine sera votre source d'inspiration et d'information.

Qu'allez-vous trouver dans Carnets d'Aventures ? Tout d'abord une ambiance, celle de la nature sauvage, des bivouacs au coin du feu. Une invitation au voyage, une invitation à découvrir d'autres moyens pour arpenter le monde : la marche, le vélo, le kayak, le cheval, le parapente... D'une manière générale, le voyage sans moyen motorisé permet d'être plus proche de l'environnement et des habitants. Par ailleurs, le rythme lent de ce type de voyage lui donne une autre temporalité en décalage avec notre société "hyper speed".

Parcourir Carnets d'Aventures, c'est se laisser porter par un souffle de liberté. Pour en savoir plus sur nos autres publications ou pour s'abonner, rendez-vous page 82 et au dos du magazine.

### La rédaction de Carnets d'Aventures en quelques mots

Olivier Nobili (31 ans) et Johanna Nobili (30 ans)

Ils sont à l'origine du magazine. Après une année sabbatique conclue par la traversée de la Méditerranée en kayak de mer (Cap sur l'Afrique), ils souhaitent créer un magazine porteur de l'esprit de liberté qu'ils ont ressenti pendant cette période intense de leur vie. Olivier et Johanna sont ingénieurs Télécom Paris (Sup Télécom) et ont travaillé quatre années dans le domaine des nouvelles technologies de l'information au sein d'une société qu'ils ont fondée.

Hugues-Marie Bonnel (30 ans)

Ingénieur Supélec de formation, il passe quelques années dans le monde du spatial puis se lance dans des projets plus proches de ses aspirations. Après un monitorat (BE) d'escalade, il devient aspirant guide de haute montagne et suit également la formation de moniteur (BE) de parapente.

Jean Viale (56 ans)

Très sportif, polytechnicien jeune retraité, il part dès qu'il le peut en voyage à vélo, en kayak ou à cheval.

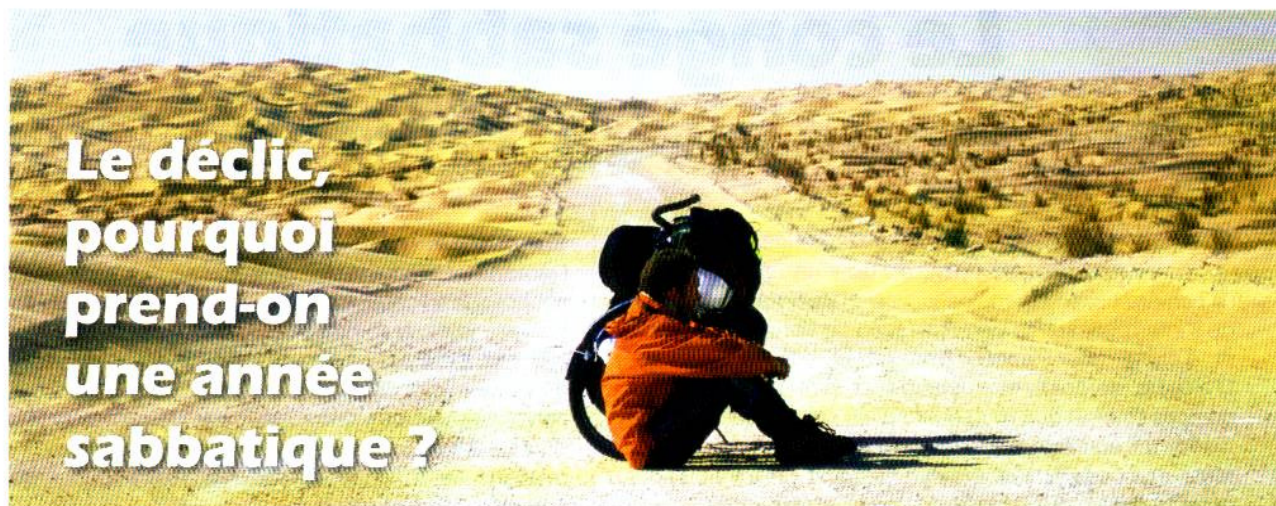


Edito	03
Déclic, pourquoi partir ?	05
Année Sabbatique, les démarches	06
Assurance, sécu, assistance	08
Billets tour du monde	08
Philo : errance ou objectif	09
Le voyage éthique et respectueux	10
Année sabbatique discontinuë	11
Visas	11
Bourses et sponsors	12
L'itinéraire et les cartes	16
Faire un site web	19
Comment faire de l'humanitaire ?	22
Vécu : Expérience humanitaire au Népal	26
Le matériel pour voyager	28
Voyager à pied	33
Voyager "routard"	36
Voyager à vélo	40
Voyager en kayak	46
Voyager à cheval	52
Entente entre les membres du voyage	56
Vécu : Tour du monde multisports	58
Vécu : Tour de la Méditerranée à vélo	62
Créer son carnet de voyage	64
La photo en voyage	68
La vidéo en voyage	72
Le retour, la "réinsertion"	74
Perte ou vol des papiers, que faire ?	77
La pharmacie du voyageur	78
Les bouquins	81



**Abonnez-vous à Carnets d'Aventures et commandez Sports Nature N°1 page 82 !**

Retrouvez **Carnets d'Aventures** sur le web [www.expemag.com](http://www.expemag.com)  
Vous trouverez des compléments à ce numéro sous la rubrique « compléments » du site internet



## Le déclat, pourquoi prend-on une année sabbatique ?

Photo Christophe Cousin

**P**rendre un congé sabbatique pour voyager... pourquoi ? Si les motivations sont souvent variées, le processus de décision complexe, la décision elle-même l'aboutissement d'un long cheminement d'idées, et les raisons sans doute aussi nombreuses que les voyageurs, on peut tout de même identifier différentes raisons qui poussent à franchir le pas du congé sabbatique. Pour certains, il s'agit d'une envie qui mûrit depuis longtemps, pas forcément un projet formalisé, mais un besoin de liberté, d'aventure, de découverte, de grands espaces, d'ouverture sur le monde, bref d'un grand voyage. Le désir de changement, de nouveauté est souvent aussi un wagon du train de la motivation : se couper de sa vie « normale », rompre avec les habitudes, la routine, les traditions, faire un break. L'aspect « enrichissement » est également important : découvrir des cultures, des peuples, des paysages, des nouvelles activités, apprendre des langues, mieux se connaître et enrichir son expérience et son vécu. Si la soif d'exploration et d'aventure remonte souvent à loin, parfois jusqu'à l'enfance, elle est alimentée et enrichie par les lectures, récits et images dans lesquels l'âme vagabonde aime à se plonger.

Faire un long voyage peut aussi constituer un moyen de réaliser quelque chose à plusieurs, un projet commun que l'on souhaite accomplir ensemble ; au sein d'un couple : voyage de noces, année sabbatique prise ensemble à une période propice de la vie – avant de faire des enfants, ou après leur départ du foyer –, voyage pour démarrer la retraite (plus besoin de poser un congé dans ce cas !) ; mais aussi entre amis (souvent de longue date). L'année sabbatique et le long voyage peuvent par ailleurs être une charnière avant le début d'une nouvelle vie ; pour certains, ce sera prévu à l'avance : je pars avant d'entamer quelque chose de nouveau – le nouveau projet de vie étant ou non déjà formalisé – ; pour d'autres, c'est au retour que le besoin de changement se fera impérieux.

Lorsque l'on a un projet, il peut rester en attente de concrétisation pendant des années, et même ne jamais voir le jour. Si certains franchissent le pas d'eux-mêmes, quand ils se sentent prêts, à un moment propice de leur vie, d'autres ont besoin d'un élément déclencheur, un déclat pour passer du projet à l'action, pour passer du rêve à la réalité. Discussion avec un ami, récit lu dans un livre ou une revue, émission télévisée, rêve nocturne particulier, événement important, personnel ou non, heureux ou malheureux (mariage, divorce, licenciement, perte d'un être cher, accident)...

Motivations variées, raisons multiples ou pas de raison particulière, finalement, le principal est de passer un jour à l'action, de prendre son congé et de partir à l'aventure !

J.N.

### Bonheur au bout du guidon, Christophe Cousin

« Partir », le verbe sonnait en résonance au plus profond de moi-même depuis longtemps et, aux oreilles des uns, rimait en échos avec « fuir », auprès des autres, avec « vivre ». J'avais tout pour être heureux : un métier de responsable commercial, un appartement sur Paris et les ambitions très matérielles d'un « formaté d'école de commerce ». Et pourtant, un jour, tout se déroula comme ceci :

« À l'entrée du bar, un groupe de très jeunes cadres dynamiques exhibe téléphones portables dernier cri et agendas trop remplis. Ils s'exercent ce soir encore à consommer du bonheur acheté avec quelques stock options acquises en vendant du rêve informatique. Je fais partie de ceux-là. Je dissimule sous une assurance excessive le cauchemar qui me hante en plein jour depuis trop longtemps : « je mourrai à 26 ans ». Voilà quatre ans que pour la première fois je grimpais les marches de cet escalier infini maintenu au-dessus du vide. Point de décor, des lignes toutes géométriques et droites. Une ascension qui se termine et des marches qui s'effondrent sous mes pas. Je tombe. J'ai 26 ans. Je suis mort. Il me reste quelques mois à vivre et j'en profite. La journée fut bonne, je me satisfais de ces rendez-vous nocturnes avec un plaisir facile. » [...] « Pourtant, je n'aime pas l'alcool, je m'ennuie à mourir, il est l'heure de rentrer et j'ai des rêves à réaliser. Je laisse derrière moi un sous-boc décheté, et ces quelques tickets de métro usagés que j'ai pour manie de stocker en haut de ma chaussette droite. Je laisse derrière moi ce que mon entourage appelle parfois les reliquats de ma folie. Je leur laisse les preuves de ma différence, le testament du premier

pan. C'est décidé, demain je donne ma démission et je pars pour réaliser ce rêve ancré depuis toujours : partir pour découvrir le monde, tirer les enseignements d'une vie simple, poser les premières pierres d'un nouvel engagement, retrouver en voyage mes racines. Je pars pour un retour : celui de l'essentiel. Dans quelques mois, j'aurai 26 ans et je mourrai d'un rêve dans la tête tiré à bout portant. » (\*)

Un soir donc, je me suis dit que le bonheur était au bout du guidon. Un jour, après deux ans et demi et 30 000 kilomètres autour de la terre, je suis rentré de voyage. Entre les deux, j'ai vécu un rêve et depuis, cette envie d'en faire un rythme de vie... Rêver, réaliser, vivre, voyager et écrire... Encore et encore, usque ad finem.

(\*) Extrait de « Le bonheur au bout du guidon » de Christophe Cousin - Éditions Arthaud

### Une année sympathique, Benoit et Lucille Verbaere

« Les raisons qui nous ont poussés à partir ? On voulait partir en voyage de noces et on n'arrivait pas à choisir une destination, alors on a vu les choses en grand ! :- ) C'est aussi un projet qu'on avait envie de réaliser avant de passer à des choses plus « sérieuses » comme faire des enfants ou acheter une maison... L'intérêt d'une année sabbatique était de découvrir des parties du monde auxquelles on a difficilement accès quand on n'a qu'un mois de vacances par an. Cela correspond aussi à une envie de changer de rythme, sortir de l'ordinaire, se donner le temps de réfléchir. »

<http://uneanneesympathique.free.fr>

# Le congé sabbatique pour les salariés

Il est parfois nécessaire de prendre un congé sabbatique : occasion de faire le point, de faire un break dans sa carrière ou, pour certains, occasion de prendre du recul, de s'interroger sur sa vie et sa façon de vivre, de s'enrichir et d'élargir ses centres d'intérêt et ses expériences. D'ailleurs, de nombreux employeurs sont d'accord, ayant compris l'intérêt que représentent les congés sabbatiques d'offrir un équilibre entre le travail et la vie personnelle. Mais, que ce soit pour revenir à un poste similaire ou pour entreprendre une tout autre activité, il est important de planifier soigneusement ce que l'on fera de son congé. En effet, les mois de congé peuvent être vite « gaspillés »... Que l'on ait un projet abstrait ou déjà formalisé, il est utile de se pencher sur la réglementation française.

## Qu'est ce qu'un congé sabbatique ?

Il s'agit d'un congé pour convenance personnelle non rémunéré, d'une durée comprise entre 6 et 11 mois maximum (non prolongeable), pendant lequel le contrat de travail est suspendu.

Les fonctionnaires bénéficiant de dispositions spécifiques de mises en disponibilité pour convenance personnelle, le présent dossier traitera le cas des salariés des entreprises privées.

## Qui a droit à un congé sabbatique ?

Pour bénéficier d'un congé sabbatique, le salarié doit remplir plusieurs conditions :

- son ancienneté dans l'entreprise (ou dans une entreprise du même groupe) doit être d'au moins 36 mois, consécutifs ou non.
- Il doit justifier de 6 ans d'activité professionnelle.
- Il ne doit pas avoir bénéficié, au cours des 6 années précédentes, d'un congé sabbatique, d'un congé création d'entreprise ou d'un congé individuel de formation de 6 mois ou plus dans la même entreprise.

### Au-delà de vos droits, n'oubliez pas les rapports humains

Vos droits en matière d'année sabbatique sont une chose, mais si vous n'êtes pas en bons termes avec votre société parce que vous leur avez – légalement – imposé votre année sabbatique, le retour risque d'être difficile. En effet, en pratique, partir pour une année sabbatique peut être très mal vu. Il y a une rupture avec la logique de l'entreprise, et l'employeur peut se dire que vous ne vous sentez pas bien dans son entreprise. Mieux vaut expliquer au préalable à votre hiérarchie et à vos collègues votre démarche, votre projet pour ce congé et le pourquoi de votre résolution. Benoît et Lucille Verbaere (projet « Une Année Sympathique ») ont fait un document PowerPoint pour présenter leur projet. Leurs hiérarchies ont compris leurs motivations et ont apprécié l'effort qu'ils ont fait pour communiquer. Ils ont réussi à partager leur rêve et même à faire un peu rêver, et là, le pari est gagné car la hiérarchie a envie de contribuer à la réalisation du projet. Si le départ se fait de manière plus conflictuelle, l'entourage professionnel va ruminer pendant l'année et le retour sera très difficile. Or, un retour dans de bonnes conditions est important pour éviter de claquer la porte à la fin du premier mois et de rentrer dans une logique de marginalisation...

## Que doit faire le salarié ?

**Demande** : le salarié doit adresser sa demande de congé sabbatique à l'employeur, au moins 3 mois avant le départ, soit par lettre recommandée avec accusé de réception, soit par lettre remise en main propre contre décharge, en précisant la date de départ souhaitée et la durée du congé. Il n'est pas dans l'obligation de préciser le motif de son congé ; cependant, afin de conserver de bonnes relations dans l'entreprise, il vaut mieux parler de son projet (voir encadré).

**Réponse de l'employeur** : l'employeur doit donner sa réponse au salarié, par lettre recommandée avec avis de réception ou en main propre contre décharge, dans un délai de 30 jours. Si l'employeur ne répond pas dans ce délai, le salarié peut considérer sa demande comme acceptée.

## Report ou refus du congé par l'employeur

L'employeur peut différer le départ en congé si plusieurs autres salariés bénéficient déjà d'un congé sabbatique ou pour création d'entreprise (voir quotas sur les sites web cités plus bas). Le report se fait dans la limite de 6 mois pour les entreprises de plus de 200 salariés, de 9 mois pour les autres.

Dans une entreprise de moins de 200 salariés, l'employeur peut refuser le congé s'il estime que cela peut avoir des conséquences préjudiciables pour la bonne marche de l'entreprise. L'employeur doit motiver sa décision et en notifier le salarié (par LR-AR ou en main propre contre décharge). Ce dernier a 15 jours à compter de la réception de la lettre pour contester le refus devant le conseil des prud'hommes.

## Que se passe-t-il pendant le congé sabbatique ?

**Suspension du contrat de travail** : pendant le congé, le contrat de travail est simplement suspendu : le salarié fait toujours partie des effectifs de l'entreprise mais il n'est pas rémunéré et n'acquiert ni ancienneté, ni droit à des congés payés.

**Activité** : le salarié peut faire ce qu'il souhaite pendant son congé, y compris exercer une activité professionnelle : travailler dans une autre entreprise ou créer la sienne, sous réserve de respecter les obligations de loyauté, de discrétion et de non concurrence envers son employeur principal. Le salarié peut aussi réaliser un projet personnel de formation hors du cadre d'un congé individuel de formation.

**Maintien des prestations de sécurité sociale** : pendant un congé sabbatique, le salarié continue d'être couvert par la sécurité sociale pendant 1 an maximum (et même plus pour certaines prestations).

## Au retour du congé

Le salarié reprend son précédent emploi ou un emploi similaire (l'employeur n'étant pas tenu de garantir au salarié la reprise de son précédent poste précis) avec un salaire au moins équivalent.

NB : le salarié n'est pas tenu de prévenir l'employeur de

son retour dans l'entreprise, le droit à la réintégration étant automatique.

Le salarié ne peut exiger de réintégrer l'entreprise avant la fin du congé sabbatique.

### Divers

Un salarié qui projette de prendre un congé sabbatique peut, pendant 6 ans maximum, demander un report des jours de congés qui lui sont dus au-delà de 24 jours ouvrables (correspondant à la 5<sup>ème</sup> semaine de congés payés) pour demander, au moment de son départ en congé, le versement d'une indemnité compensatrice pour les jours de congés payés non pris.

### Références

**Code du travail :** articles L 122-32-17 et L 122-32-18 (droit au congé), L 122-32-19 (demande du salarié), L 122-32-20 (report du congé), L 122-32-21, L 122-32-22 (report pour dépassement des quotas d'absence), L 122-32-23 (consultation des représentants du personnel et recours devant le conseil des prud'hommes), L 122-32-24 à L 122-32-28, article L. 620-10 (modalités d'appréciation des effectifs de l'entreprise).

**Quelques sites Web :**

- Site du ministère du travail :

[www.travail.gouv.fr/infos\\_pratiques/infos\\_f.html](http://www.travail.gouv.fr/infos_pratiques/infos_f.html) (fiches pratiques)

[www.travail.gouv.fr/services/services\\_f.html](http://www.travail.gouv.fr/services/services_f.html) (pour avoir les coordonnées des Directions Départementales du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (DDTEFP) de chaque région).

- Le site de l'Agence Pour la Création d'Entreprises, la rubrique Congé création aborde aussi les congés sabbatiques : [www.apce.com](http://www.apce.com)

J.V.



28, rue Mogador - 75009 PARIS  
Tél. : 01 44 63 51 00 - Fax : 01 42 80 41 57  
Email : [avi-international.france@wanadoo.fr](mailto:avi-international.france@wanadoo.fr)  
[www.avi-international.com](http://www.avi-international.com)



**L'Assurance Voyage Intégrale  
pour les LONGS SEJOURS**  
*spécialement conçue pour votre voyage dans le monde entier.*  
**L'indispensable PASS'PORT SECURITE**  
Voici le pack des garanties "Monde Entier"

**SANS FRANCHISE !**

**PLAN  
Marco Polo**

VOTRE ASSISTANCE "MONDE ENTIER" LA PLUS ÉTENDUE

RAPATRIEMENT MEDICAL (au besoin par avion sanitaire) : .....		ILLIMITÉ
VOS DÉPENSES : MÉDECINE, CHIRURGIE, HÔPITAL, GARANTIES À 100 % SANS FRANCHISE		300.000 €
HÔPITALISÉ ! RIEN À PAYER (ou entièrement remboursé)		
BILLET GRATUIT DE RETOUR DANS VOTRE PAYS : .....		BILLET GRATUIT
En cas de décès (ou état de santé alarmant) d'un proche parent, père, mère, conjoint, enfants		(de retour)
BILLET DE VISITE POUR UNE PERSONNE DE VOTRE CHOIX : .....		BILLET GRATUIT
Si vous êtes hospitalisé plus de 8 jours		(aller/retour)
Rapatriement du corps - Frais réels		sans limitation

RESPONSABILITÉ CIVILE - "VIE PRIVÉE"

Dommmages CORPORELS aux tiers .....	garanties à 100 % .....	750.000 €
Dommmages MATÉRIELS aux tiers .....	garanties à 100 % .....	450.000 €
<b>AUCUNE FRANCHISE</b>		
Assistance juridique (Accident) .....		300.000 €
Caution pénale .....		7.500 €
Avance de fonds en cas de perte ou vol d'argent .....		750 €

VOTRE ASSURANCE PERSONNELLE ACCIDENTS

Infirmité définitive et totale .....	75.000 €
Infirmité partielle - SANS FRANCHISE - Capital .....	de 150 € à 74.250 €
Décès accidentel .....	3.000 €
Soins et prothèses dentaires - par dent (à la suite d'accident) : .....	500 €
Frais de recherche et sauvetage (Mer et Montagne) : .....	1.000 €



Informations : Tél. : 01 44 63 51 00  
Souscription en ligne : [www.avi-international.com](http://www.avi-international.com)

### Factures, paperasses, déclarations...

Pas facile de tout régler à l'avance lorsqu'on part pour plusieurs mois.

**Logement :** dans le cas d'un long voyage pendant lequel votre logement va rester inoccupé, il est bon de vérifier au préalable auprès de la compagnie qui gère votre assurance habitation que toutes les garanties restent valables.

Un locataire qui ne souhaite pas résilier son bail pourra, avec l'accord écrit du propriétaire, sous-louer son logement (le contrat de sous-location devra indiquer la durée de celle-ci et comporter l'engagement des sous-locataires de partir au retour du locataire).

**Véhicule :** une assurance de type « assurance parking » ou « hors circulation » permet, pour une somme peu élevée, de conserver des garanties minimum (incendies, dommages causés par le véhicule, éventuellement vol...).

**Factures régulières diverses** (eau, électricité, téléphone, assurance...) : opter pour le prélèvement automatique est une solution simple pour ne pas être embêté. Sinon, n'importe qui ayant une procuration sur votre compte en banque peut établir des chèques de règlement. Penser donc à faire les procurations avant de partir.

**Impôts et taxes :** a) paiement des tiers : soit prélèvement automatique, soit procuration.

b) Remplir la déclaration d'impôts : il est possible de charger un proche de s'en occuper. Il faut, avant de partir, faire une lettre lui donnant procuration pour remplir et signer (obligatoire) la déclaration en février.

**Courrier postal :** plusieurs solutions avec La Poste (voir <http://reexpedition.laposte.fr>) :

- réexpédition temporaire en France : la Poste fait suivre votre courrier à l'adresse de votre choix en France ; durée maximale un an (environ 37 € pour un an)

- réexpédition temporaire internationale : même chose pour une adresse à l'étranger (110 € pour un an).

Par ailleurs, des compagnies privées peuvent gérer votre courrier postal, par exemple en vous le mettant à disposition sur Internet (scans).

**Téléphone :** en fonction de l'opérateur, il est possible de suspendre sa ligne ou de la transférer vers celle d'un proche. Dans le cas d'une sous-location, le sous-locataire peut prendre à sa charge la ligne. Pour le téléphone mobile, selon le type de voyage, on peut décider d'emporter son portable.

**Eau, gaz, électricité :** dans le cas d'une maison inhabitée, il est possible de résilier ou suspendre les abonnements (pour une suspension d'abonnement EDF par exemple, les frais de remise en marche au retour sont de l'ordre de 12 € ; bien entendu, dans ce cas, l'électricité est coupée pendant votre absence et il n'est donc pas possible de laisser en fonctionnement une alarme ou autre appareil électrique).

## Assurance, assistance et sécurité sociale pour le voyage à l'étranger



**U**ne tuile à l'étranger ça peut arriver. Avez-vous pensé à assurer vos arrières ? Cela peut s'avérer fort utile dans certaines situations difficiles. De nombreuses solutions existent sur le marché.

Trois volets à vérifier :

### La sécu

Suivant votre situation, votre sécurité sociale peut continuer à vous couvrir pendant un an à l'étranger (par exemple dans le cadre d'une année sabbatique prise au sein d'une entreprise française), mais ce n'est pas toujours le cas et il vaut mieux prendre contact avec votre caisse de sécurité sociale pour vérifier votre situation et la couverture dans les pays où vous comptez vous rendre. La sécu peut rembourser sur la base de coûts médicaux en France ; si, par exemple, vous nécessitez des interventions médicales aux Etats-Unis (très onéreux), vous devrez couvrir vous-même une bonne partie des frais. D'autre part, des factures de médecins de certains pays « exotiques » ne seront pas forcément acceptées par la sécu. La CFE (Caisse des Français à l'Étranger) peut se substituer à la sécu. Il faut compter 350 € environ par famille et par trimestre. Les mutuelles offrent des solutions spécifiques pour l'étranger qui peuvent être intéressantes. N'hésitez pas à les contacter.

### L'assurance

De nombreux prestataires offrent des solutions qui couvrent vos activités à l'étranger. Chaque assureur propose des packages avec toutes sortes de couvertures. Lisez bien votre contrat avant de signer. Certaines activités considérées comme « à risque » ne sont pas toujours couvertes (parapente, alpinisme, parfois même vélo !) et il faut parfois souscrire un complément. La plupart du temps, assurance et assistance sont cumulées dans les solutions pour les voyageurs.

Si vous voyagez à l'étranger avec votre véhicule, votre assurance vous couvre dans différents pays – la liste se trouve normalement au dos de la carte verte –, pour les autres, il faut souscrire sur

place une assurance qui convienne (souvent à la frontière ou rapidement à l'entrée dans les pays).

### L'assistance

Elle peut organiser votre rapatriement ou votre évacuation sanitaire vers un pays à même de s'occuper de votre cas. Dans les situations moins extrêmes, on bénéficie au moins de l'assistance d'un médecin par téléphone 24h/24. Chaque compagnie d'assistance a un réseau mondial plus ou moins développé suivant les pays.

À noter : si vous payez votre voyage avec votre carte bleue, une assurance/assistance est incluse, ce qui vous permettra de bénéficier des services des spécialistes de l'assistance en cas de gros pépin. Attention cependant, ces assurances ne « fonctionnent » souvent à l'étranger que pour des durées limitées, 3 mois en général.

Assistance, assurance et sécu ont des champs d'actions qui se recoupent et il n'est pas très aisé de bien voir qui fait quoi et pour qui. Pour bien faire, il faudrait donc contacter chacun de ces intervenants pour présenter précisément votre projet et voir si les solutions proposées correspondent à vos attentes.

Vous l'aurez compris, partir pour une longue durée demande un peu de préparation à ce niveau si l'on ne veut pas être pris au dépourvu.

Quelques références

- Site du service public : [www.service-public.fr](http://www.service-public.fr)

Voir Assurance des voyages à l'étranger (Rubrique Assurances) et Voyage à l'étranger : remboursement des soins (Rubrique Vacances)

- Site de la FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurance), rubrique assurances pour le voyage [www.ffsa.fr](http://www.ffsa.fr)

O.N.

## Billets « Tour du Monde »

**S**i vous souhaitez visiter plusieurs pays ou continents en vous déplaçant en avion (de l'un à l'autre et sur des vols intérieurs), un billet Tour du Monde peut être source d'économie. Parfois, un tel billet est même moins cher qu'un simple aller-retour. Le prix est fonction de la quantité de miles parcourus ou de régions traversées, du nombre de stops et de la période de départ. En classe économique, l'échelle des prix va d'un peu moins de 1000 € à plus de 3000 €.

### Comment ça marche ?

Il faut commencer par déterminer son itinéraire et la durée de son voyage. La plupart du temps, on doit fixer avant le départ les dates de liaison entre chaque aéroport. Mais on peut généralement modifier celles-ci sur place gratuitement ou à faible coût, en fonction des places disponibles bien sûr. Par contre, on ne peut guère modifier son trajet, ni emprunter des compagnies autres que celles prévues.

### Les destinations possibles

Théoriquement, on peut aller où on veut. Mais les tarifs varient en fonction des lignes aériennes empruntées... Les destinations rares augmenteront considérablement le prix du billet. Les formules à bas prix tournent toujours autour de l'axe Europe / Asie du sud-est / Pacifique / Amérique du Nord / Europe. Elles ne permettent donc pas de faire un « vrai » tour du monde, qui, en classe économique, commence à être envisageable à partir de 1800 €.

### Les bons tuyaux pour minimiser le coût du billet

- La plupart des billets Tour du Monde étant basée sur une comptabilité de miles (c'est à dire une distance maxi autorisée), il faut éviter les « marches arrières » inutiles (qui ne sont d'ailleurs pas toujours autorisées).
- On peut repartir d'une autre ville que celle où l'on a atterri. Intégrer des trajets par voies terrestres ou maritimes permet de diminuer le coût aérien.
- Il faut demander le prix de l'itinéraire en sens inverse qui peut présenter des écarts importants.
- Si possible, choisir une date de départ hors période de flux.
- Éviter les régions peu parcourues car il y aura moins de concurrence entre les compagnies aériennes et le coût s'en fera sentir.
- Regarder ce qui est proposé par les voyagistes voisins, notamment anglais (en moyenne 20% moins chers). Par exemple Travel Bag [www.travelbag.co.uk](http://www.travelbag.co.uk) - Westernair [www.westernair.co.uk](http://www.westernair.co.uk)
- Si vous voyagez avec vos vélos, assurez-vous que la personne qui met en place la réservation mentionne ce point pour tous les segments de l'itinéraire.





### Où se procurer un billet Tour du Monde ?

Les agences de voyage françaises spécialisées dans le tour du monde les plus connues sont :

**Connaisseurs du Voyage :**

[www.connaisseursvoyage.fr](http://www.connaisseursvoyage.fr)

**Voyageurs du Monde :** [www.vdm.com](http://www.vdm.com)

Ce sont les agences qui vont vendre le billet d'une alliance de compagnies aériennes mais on peut aussi acheter un billet TDM directement auprès d'une compagnie appartenant à une alliance. Les principales alliances sont :

- **Star Alliance / Round the world** permet à peu près tout type de trajet. De 3 à 15 stops dans la limite des miles définis (26 000 à 39 000). Cette alliance semble être un bon choix. De 1949 à 3099 €. [www.star-alliance.com](http://www.star-alliance.com)

- **One World / Explorer** est adaptée pour un voyage comportant de nombreux stops. Cette alliance a également une meilleure couverture de l'Amérique du Sud. Ces billets ne sont pas comptabilisés sur une base de miles mais de zones, on peut faire jusqu'à quatre vols par continent. 2000 à 3400 €. Attention, chaque étape doit durer au minimum 10 jours. [www.oneworldalliance.com](http://www.oneworldalliance.com)

- **Skyteam**, plutôt pour l'hémisphère nord. De 3 à 15 stops parmi les 500 destinations Skyteam dans la limite des miles définis (26 000 à 39 000). De 1899 à 3049 €.

[www.skyteam.com](http://www.skyteam.com)

- D'autres alliances existent mais sont plus localisées ; elles proposent des solutions multi destinations, par exemple : The Great Escapade pour l'Asie et le Pacifique, The World Discovery ticket pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Existent également The World Journey, The World Navigator, Big Planet Tour...

Remarques : les billets Tour du Monde permettent une économie financière substantielle mais laissent peu de place à l'imprévu. Or, un des charmes du voyage n'est-il pas de rompre avec la planification, d'évoluer au gré des hasards et des rencontres ? Qui plus est, découvrir un pays et s'imprégner d'une culture étrangère demandent du temps. En multipliant trop le nombre de destinations, ne risque-t-on pas de ne faire que passer dans chacune d'elles ? Enfin, remarquons que les destinations accessibles avec un billet Tour du Monde sont parmi les plus parcourues, le « hors des sentiers battus » reste onéreux.

Aurélie Joveniaux

Liens utiles : [www.aroundtheworlds.com](http://www.aroundtheworlds.com),  
[www.abm.fr](http://www.abm.fr), [www.amadeus.net](http://www.amadeus.net)

### Exemple de tarif

Voyage Une Année Sympathique

<http://uneanneesympathique.free.fr>

Alliance One World, billets achetés directement auprès de British Airways

- **3400 € par personne** incluant les taxes

- Destinations : Inde, Thaïlande, Chine, Nouvelle-Zélande, Tasmanie, Australie, Hawaï, Canada, Pérou

- **30 vols** d'une durée de 4 heures en moyenne (vols internationaux et internes)

- 20 à 32 kg de bagages par personne (suivant le vol)

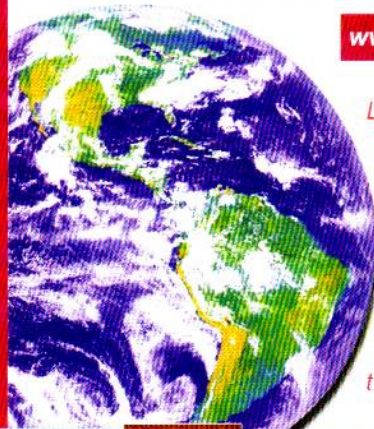
- **Soit en moyenne : 113 € pour 4 heures et 32 kg, ce qui n'est même pas le prix du fret !! Et on n'a jamais eu d'excédent bagages ni supplément vélo/remorque en un an !**

# TOUR DU MONDE

## Les Connaisseurs du Voyage

Consultez notre brochure virtuelle sur :

[www.connaisseursvoyage.fr](http://www.connaisseursvoyage.fr)



Le 1er tour opérateur spécialiste des voyages en tour du monde vous propose 30 tours du monde aériens à moins de 2000 euro et plusieurs tours du monde organisés en individuel aux thèmes les plus féeriques !



## Les Connaisseurs du Voyage

Renseignements et inscriptions

10, rue de Beaugrenelle, 75015 Paris

Tél. 01 53 95 27 00 / Fax : 01 53 95 27 01

Adresse à Marseille : 71 rue de Lodi, 13006 Marseille

tél. 04 91 92 08 91 / Fax : 04 91 47 53 69

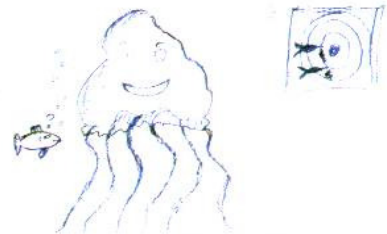
E-mail : [tourdumonde@connaisseursvoyage.fr](mailto:tourdumonde@connaisseursvoyage.fr)

Web : [www.connaisseursvoyage.fr](http://www.connaisseursvoyage.fr)

## Errance ou objectif ?

On peut aborder le voyage de deux manières très différentes. Le voyage « à objectif » correspond à une quête du sens : je pars pour faire ceci ou cela, pour voir ceci ou cela. On planifie. Dans le cadre d'un voyage sportif, l'objectif permet chaque jour de savoir pourquoi on se lève, pourquoi on marche, pédale ou rame. On voyage presque comme si on travaillait. Approche différente : l'errance. On fait la « méduse », portée par les courants. Cette approche est peut-être plus adaptée pour un voyage culturel, tourné vers la rencontre, l'échange ; se laisser mener par les événements permet de vivre des choses que l'on n'aurait pas soupçonnées auparavant. Le voyage peut apporter plus car on est naturellement plus ouvert. En outre, partir sans objectif présente l'avantage de ne pas être frustré par la non réalisation desdits objectifs, ou encore par le décalage entre ce à quoi on s'attendait et la réalité.

Même un voyage sportif peut se faire sous forme « d'errance ». Zef Jégard, retraité « actif », s'est lancé au printemps 2005 dans un projet intitulé « Zef au gré du vent » : aller à vélo contre le vent est désagréable, chaque cycliste pourra en témoigner ; fort de cette constatation, Zef a décidé de ne rouler que dans le sens du vent ! Il s'est ainsi laissé guider par une manifestation de la Nature pour ce voyage où, bien entendu, aucun objectif de date et lieu d'arrivée n'était défini (plus d'infos à ce sujet sur



www.zefj.com). Cela dit, pour un voyage sportif, mieux vaut avoir un objectif (et des objectifs intermédiaires) ; il est en effet plus facile de mettre du cœur à l'ouvrage quand on sait pourquoi on le fait. L'objectif permet de structurer, de se structurer. Donner du sens est important et constructif. L'errance, au contraire, déstructure, et, si on est déjà paumé avant de partir, rien de mieux pour atteindre le statut d'épave dérivante en très peu de temps.

Un hybride entre les deux visions du voyage semble être une bonne solution. Cela peut se traduire par un objectif moins fort, moins rigide, moins crucial. J'appellerais ça un objectif « mou » ; globalement, on a une idée, on aimerait aller jusqu'à tel endroit, mais si on n'y parvient pas, tant pis ; s'il y a des choses intéressantes sur la route

alors profitons-en et reprenons plus tard notre route vers l'objectif même si, du coup, on diminue les chances de l'atteindre. L'objectif « mou » permet de mieux profiter du voyage en lui-même. Une autre façon de « ramollir » les objectifs, c'est de les fixer plus faciles ; dans ce cas, même si on « erre » quelques jours (le petit village où on a été si bien accueilli mérite d'y rester un peu...), il sera plus facile de rattraper le temps « perdu » et de se tenir à son projet. Souvent, on se fixe des distances à parcourir trop grandes, des lieux à voir trop nombreux, on s'attache peut-être trop aux performances, à la quantité plutôt qu'à la qualité. Pour bien profiter du voyage, pourquoi ne pas mettre un peu d'errance dans nos objectifs ou d'objectifs dans notre errance ?

O.N.

## Le voyage éthique et respectueux

Voici plusieurs conseils, qui paraissent peut-être quelque peu rabat-joie, mais qu'il faut intégrer pour que le tourisme ne soit pas une nuisance pour le pays hôte. Malheureusement, trop peu de touristes mettent en pratique ces quelques règles de comportement et, si certains actes paraissent anodins, leurs répercussions sont souvent plus importantes que ce que l'on pourrait penser...

- Ne pas laisser de déchets sur les sites naturels. Les ramener et les jeter dans des poubelles, même si ce n'est pas la pratique locale. Dans les pays en voie de développement, ne pas laisser de déchets très polluants, comme les piles, qui ne seront pas traités, mais les ramener en France.
- Ne pas donner d'argent aux mendiants, il vaut mieux donner à une ONG. Dans certains pays, des parents peu scrupuleux mettent leurs enfants dans la rue (plutôt qu'à l'école) pour mendier parce que les touristes leur donnent de l'argent...
- Ne pas donner de bonbons, ballons, stylos, etc. aux enfants dans la rue. Le touriste est, sinon, bien vite vu comme quelqu'un qui doit donner sans contrepartie et, s'il ne le fait pas, cela se passe mal. Donner quelque chose lorsqu'on est reçu par une famille a beaucoup plus de sens, ou encore donner directement à des institutions comme des écoles, des dispensaires, etc.
- Payer le juste prix en valeur locale, d'une part pour ne pas déséquilibrer l'économie, d'autre part pour ne pas associer le touriste – et l'Occidental en général – à quelqu'un d'extrêmement riche, pour qui l'argent n'a pas de valeur, qui peut dépenser outre mesure et que l'on peut arnaquer sans scrupule.
- Ne pas acheter d'objets qui font partie du patrimoine du pays (objets anciens, sacrés...)
- Ne pas prendre de photo ni faire de vidéo sans demander aux personnes leur avis. Le monde n'est pas un zoo... En demandant l'autorisation, vous faites preuve de respect et, bien souvent, les gens sont ravis de se faire prendre en photo ; surtout si après vous leur montrez les photos sur l'écran de votre numérique, ou mieux si vous leur envoyez des tirages papier (si vous dites à quelqu'un que vous allez lui envoyer des photos, faites-le réellement...).
- Essayer au maximum de vivre comme les gens du pays visité, mêmes transports, même nourriture, même quantité d'eau consommée (par exemple, éviter de prendre de trop longues douches dans un endroit où l'eau manque...). Ainsi, on évite d'introduire tout un tas de biens de consommation (sans compter la pollution associée), et d'amputer certaines ressources rares du pays. De plus, on s'intègre mieux et partage plus de choses avec les habitants.
- Ne pas être ostentatoire dans les pays pauvres. Là aussi, c'est une question de respect. De plus, cela évite de générer des besoins artificiels (pour des biens de consommation non locaux et très onéreux par rapport au niveau de vie du pays) et donc des frustrations. (Sur ce dernier point, la télé qui se répand jusqu'aux endroits les plus retranschés de la planète a déjà pas mal acculturé et créé de nombreux nouveaux besoins).
- Éviter de porter des tenues trop différentes, décalées voire provocantes par rapport aux us et coutumes locaux, respecter ces coutumes.
- Dans la mesure du possible, éviter l'avion et préférer les transports en commun terrestres et maritimes ou fluviaux.
- D'une manière générale, essayer d'être respectueux, discret et intégré afin que son passage ne laisse pas de traces indélébiles. On voit malheureusement de plus en plus de touristes consommateurs qui ne respectent pas grand-chose et se croient très supérieurs parce qu'ils viennent de pays riches...
- Ne pas voyager pour enrichir son CV, collectionner les tampons des visas, dire j'ai « fait » tel ou tel pays, briller dans les salons...



O.N. J.N.

## Un autre rythme pour une année sabbatique : une formule discontinue

L'année sabbatique est une bonne occasion de faire un grand voyage ; souvent, on profite d'un mois ou deux dans un pays, puis on prend l'avion et on passe un mois ou deux dans le pays suivant et ainsi de suite. C'est le principe d'un billet « tour du monde ».

Suivant votre secteur d'activité, il s'avèrera sans doute plus simple de prendre plusieurs congés sans solde, de 2 mois par exemple, répartis sur quelques années. Cette solution peut faciliter la relation avec l'entreprise, le fil n'est pas rompu une année durant, la perte de savoir-faire technique est négligeable.

Il est en général plus facile de faire accepter à sa hiérarchie un congé sans solde de 2 mois plutôt que d'un an. On peut, de plus, viser des périodes creuses d'activité de l'entreprise afin d'arranger son employeur. Dans certains cas – activités saisonnières par exemple –, ce dernier sera même content de ne pas avoir à vous payer pendant une « basse saison »... Cependant, alors qu'une demande d'année sabbatique complète se négocie une fois pour toutes, la formule « 6 fois 2 mois sans soldes » fera généralement l'objet de 6 demandes différentes, avec les contraintes que cela peut comporter.

La formule « enchaîner les pays à la suite » présente l'inconvénient d'un rythme syncopé : on n'a pas le temps de « digérer » un pays que l'on enchaîne déjà sur le suivant, puis le suivant, etc. Si certains apprécient justement ce côté « speed » des transitions et des multiples changements radicaux d'ambiances, en général cela finit par fatiguer. La « crise » des 6 mois est assez courante chez les « tour-du-mondistes ». Besoin de retrouver un peu de confort, de se poser quelques jours, de voir les proches, de cuisiner...

A contrario, la formule discontinue permet de pouvoir assimiler tranquillement chaque voyage ou chaque pays à son retour chez soi avant de rêver au prochain. Avantage induit : les préparatifs sont étalés dans le temps, on ne consacre pas les 6 mois d'avant le départ pour préparer les 12 de voyage ! Chaque retour est par ailleurs mieux vécu puisqu'on sait qu'on va bientôt repartir. Finalement, l'année sabbatique discontinue est plus un mode de vie qu'un break long et exceptionnel. La formule s'intégrera peut-être aussi mieux dans votre équilibre social (et financier !). Il reste que certains voyages très longs et continus dans une même région n'ont de sens qu'avec une formule traditionnelle (traversée de l'Afrique à vélo, de l'Amérique du Sud à pied...).

O.N.



## Petit tour d'horizon sur la problématique des visas

Pour de nombreux pays où le tourisme est bien implanté, il n'est pas forcément nécessaire d'obtenir un visa (pour les ressortissants de l'UE en tous cas), un passeport en cours de validité suffit. Mais pour les pays moins touristiques, les visas sont souvent obligatoires. Les visas de tourisme sont en général de 3 mois. Certains pays ne délivrent que des visas de tourisme d'un mois. C'est le cas de la Mongolie par exemple ; on peut l'étendre jusqu'à 3 mois avec une invitation, ou renouveler 1 mois supplémentaire une fois sur place sans invitation. La Russie est encore plus stricte et ne délivre de visas qu'aux personnes ayant des invitations (ou voyageant avec un tour opérateur). Certains pays délivrent des visas de transit de quelques jours. D'autres pays sont très difficiles d'accès et y entrer sans tour opérateur est un vrai calvaire. Certains voyageurs n'ayant pas pris suffisamment de dispositions avant leur départ se voient privés d'accès au pays convoité et doivent chambouler leur parcours. Les visas peuvent demander plusieurs semaines suivant les consulats/ambassades. Donc, si vous devez voyager dans plusieurs pays nécessitant des visas, prenez vous-y à l'avance... mais pas trop ! En général, un consulat va vous délivrer un visa de X jours valide dans une période de temps restreinte, par exemple : visa de 60 jours valable entre le 1<sup>er</sup> juin 2006 et le 31 août 2006.

Certaines sociétés privées en France peuvent se charger de vous obtenir des visas plus longs sans avoir d'invitation. Penser aussi que pour de nombreux pays, le passeport doit être valable 6 mois après la date de sortie du pays.

La rubrique Conseils aux Voyageurs du site du Ministère des Affaires Étrangères donne les infos utiles quant à l'entrée et le séjour dans les pays étrangers :

[www.diplomatie.gouv.fr/fcv](http://www.diplomatie.gouv.fr/fcv)

O.N.



**Notre Métier :**  
Assister les voyageurs  
dans leurs démarches  
administratives auprès  
des Ambassades et Consulats

**Visas Express**  
54 rue de l'Ouest • BP 48  
75661 Paris cedex 14  
N° Indigo 0 825 08 10 20  
0,190 € TTC / MN  
© : [www.visas-express.fr](http://www.visas-express.fr)

## Bourses

Les bourses sont délivrées par de nombreux mécènes qui peuvent être l'État, des associations ou des sociétés privées. Les projets originaux peuvent trouver assez facilement des bourses mais encore faut-il faire un dossier de présentation et savoir à qui le proposer.

Texte : Aurélie Joveniaux

### À qui adresser sa demande de bourse ?

#### - Bourses DEFI-Jeunes

Ce dispositif, mis en place par le Ministère de la Jeunesse & des Sports et qui s'adresse à des jeunes de 18 à 28 ans, encourage et soutient des projets individuels et collectifs quelle qu'en soit la forme, la durée et le domaine (culturel, social, humanitaire, écologique, sportif, scientifique et technique, économique). Aide de 1600 à 8500 €. 3000 € peuvent s'ajouter dans un second temps.

[www.enviedagir.fr](http://www.enviedagir.fr)

#### - Société des Explorateurs français

Société ancienne regroupant les grands noms de l'aventure. Elle propose son label pour des aventures aux thèmes originaux et d'envergure, à motivation culturelle ou scientifique. Ce label sera ensuite un gage de qualité pour démarcher sponsors et média. Il faut envoyer son dossier présentant le projet au siège de la société, une réponse sera donnée dans le mois. La société devrait bientôt (re)mettre en place des « Bourses Jeunes ».

[www.societe-explorateurs-francais.com](http://www.societe-explorateurs-francais.com) Tel : 01 45 49 03 51

#### - Bourses de l'Aventure DirectMedica

(en partenariat avec la Guilde Européenne du Raid)

Depuis 1971, la Guilde Européenne du Raid attribue des Bourses de l'Aventure qui ont soutenu des centaines de projets. La Guilde a lancé un appel aux entreprises pour financer ces bourses, afin d'encourager l'esprit d'aventure et d'initiative. La première ayant répondu favorablement pour des projets comportant de préférence un aspect médical étant DirectMedica.

[www.la-guilde.org](http://www.la-guilde.org)

#### - Les Trophées du Routard

Ils ont pour but de soutenir des projets de solidarité, en France ou à l'étranger, réalisés pendant l'été. 6 projets ont été récompensés cette année. Ils s'adressent aux jeunes âgés de 18 à 30 ans, résidant en France, en Belgique ou en Suisse. Le projet doit réunir une équipe de deux personnes qui doivent remettre, à leur retour, un compte-rendu et un reportage photographique, dont les droits seront cédés à Hachette Livres.

[www.routard.com](http://www.routard.com)

#### - Bourses Expé

La société Expé, spécialisée dans la vente par correspondance de matériel de sports de montagne et d'activités en milieu vertical, attribue chaque printemps (en collaboration avec Petzl, Béal, The North Face, Montagnes Magazine et Spéléo) plusieurs bourses à des jeunes (de 18 à 30 ans) ayant un projet d'expédition à réaliser dans l'année. Il s'agit d'une dotation financière et matérielle. Sont choisis des projets d'expédition originaux, en France ou à l'étranger, dans différentes disciplines sportives : randonnée, trekking, montagne, descente de canyon, traîneau à chiens, spéléo, etc.

[www.bourses-expe.com](http://www.bourses-expe.com)

#### - Dotations des Solidarités Nord-Sud

L'Agence des Micro-Projets propose une aide financière directe aux petites associations de solidarité internationale. Créées en 1983 et soutenues par le Ministère des Affaires Etrangères (Mission de Coopération Non Gouvernementale) ainsi qu'une dizaine de partenaires privés, les Dotations des Solidarités Nord-Sud sont des bourses de 1500 à 7500 euros, destinées à soutenir des projets associatifs de solidarité internationale. Infos sur le site de la Guilde Européenne du Raid.

[www.la-guilde.org](http://www.la-guilde.org)

#### - Bourses Zellidja de voyage

Une cinquantaine de bourses de voyage pour des jeunes de 16 à 20

ans pour des projets d'étude et de reportage à l'étranger. La personne doit voyager seule et au minimum un mois. Il s'agit, au retour, de réaliser un rapport d'étude accompagné d'un carnet de voyage ou d'un reportage vidéo ou photo. Bourses allant jusqu'à 1000 €.

[www.zellidja.com](http://www.zellidja.com)

#### - Bourses déclics jeunes de la Fondation de France

Une trentaine de projets sont soutenus chaque année, les sujets sont variés. Les participants doivent avoir entre 18 et 30 ans. 7600 € sont attribués à chaque lauréat.

[www.fdf.org](http://www.fdf.org)

[www.fdf.org/jsp/site/Portal.jsp?page\\_id=55](http://www.fdf.org/jsp/site/Portal.jsp?page_id=55)

#### - Bourses de l'Office Franco-Allemand pour la jeunesse

Le but du projet doit être la découverte d'aspects particuliers du pays (loisirs, aspects culturels, économiques, scientifiques, mais pas touristiques). Pour les Français de 18 à 30 ans parlant un minimum l'allemand.

[www.ofaj.org](http://www.ofaj.org)

#### - Fondation Nicolas Hulot

Projets d'éducation, d'action, de préservation, de recherche ou de solidarité en rapport avec l'environnement. Les thèmes doivent tourner autour de l'eau, de la biodiversité, de l'éco-citoyenneté ou du développement durable. Pas de limite d'âge, bourses ouvertes à tous. Les documents réalisés (photo, vidéo) pourront être utilisés gratuitement par la fondation.

[www.planete-nature.com](http://www.planete-nature.com)

#### - Rolex Awards

Plutôt pour des projets d'envergure. Mais une aide conséquente...

[www.rolexawards.com/fr/home-flash.html](http://www.rolexawards.com/fr/home-flash.html)

#### - Bourse de l'aventure de la Mairie de Paris (Paris Jeunes Aventures)

Ces bourses sont attribuées à des jeunes parisiens âgés de 16 à 28 ans. Les thèmes des projets encouragés sont très vastes. Les aides vont de 760 à 7600 €.

<http://portailj.paris.fr/jeunes/jsp/Portail.jsp>

Cliquer sur Paris Jeunes Aventures. ABM gère cette bourse, le téléphone est 01 45 45 29 29

#### - La Bourse 3600km.net

Une nouvelle aide pour les voyageurs. Pas de condition d'âge, la bourse 3600km.net récompensera de 700 € (ou deux fois 350 €) le ou les meilleurs dossiers qui lui seront présentés.

[www.3600km.net](http://www.3600km.net)

#### - Aides Locales

Par ailleurs, selon votre lieu de résidence, d'autres aides peuvent être attribuées. Exemples : la Bourse des Initiatives du Conseil Régional de Picardie, les Bourses Aventures Jeunes 78 pour les résidents des Yvelines, ou encore les Dotations Action Culture des CROUS régionaux. [www.enviedagir.fr](http://www.enviedagir.fr)

[www.cnous.fr](http://www.cnous.fr) (le CNOUS est à la tête du réseau national des CROUS)

D'une manière générale, il ne faut pas hésiter à contacter sa mairie, ainsi que le conseil général et le conseil régional de son département et région.

Notes : bien évidemment, la liste ci-dessus n'est pas exhaustive ! Certaines des bourses citées ci-dessus sont centralisées au niveau de la Guilde Européenne du Raid [www.la-guilde.org](http://www.la-guilde.org). D'autres sont gérées par les Directions Départementales de la jeunesse et des sports.

Les membres de l'association de voyageurs ABM (Aventure du Bout du Monde) partagent leurs bons plans et peuvent aider à la mise en place d'un projet. [www.abm.fr](http://www.abm.fr)

L'association Admical, dont la mission est de promouvoir le mécénat d'entreprise, publie tous les deux ans un Répertoire du Mécénat en France.

On trouve également sur le site de DÉFI Jeunes (Envie d'Agir) une méthodologie assez concrète pour monter son projet, depuis la façon d'affiner l'idée primitive à celle de rechercher des sponsors, afin de pouvoir présenter son dossier à la bourse

éponyme. [www.enviedagir.fr](http://www.enviedagir.fr)

Par ailleurs, [www.fondations.com](http://www.fondations.com), le portail des fondations et des mécénats, propose une base de données de fondations francophones (françaises, suisses, belges, québécoises) pratiquant le mécénat, avec liens vers leur site internet.

Autres liens utiles :

[http://www.zellidja.com/article.php?id\\_article=40](http://www.zellidja.com/article.php?id_article=40)

(rubrique Autres Bourses du site de Zellidja)

[http://www.routard.com/guide\\_voyage\\_detail/id/49.htm](http://www.routard.com/guide_voyage_detail/id/49.htm)

(site du guide du routard)

## Sponsoring

### Etude de cas « Traversée des Pyrénées à VTT »

*Bien souvent, les aides se font sous forme de matériel, les marques donnant rarement des budgets en numéraire pour les projets. Voici un retour d'expérience relatif à un projet de traversée des Pyrénées à VTT qui aborde la problématique des sponsors.*

L'écueil premier du chercheur de sponsor est la manière de procéder : comment s'y prendre, quelles sont les choses à faire et celles à éviter ? Malheureusement, peu de publications existent sur le sujet, peu d'aventuriers communiquent dessus et rares sont les responsables de la communication des entreprises qui motivent leurs choix publiquement. Nous faisons donc part de notre propre expérience en essayant de caractériser la démarche que nous avons suivie.

#### 1- Dossier de partenariat

Un dossier de partenariat peut être articulé de la façon suivante :

1. Présentation du projet (but du projet, descriptif)
2. De belles photos qui accrochent et laissent plus facilement une trace dans la mémoire. Il est préférable que les photos soient réalisées par un membre de l'équipe. Les photos ne doivent cependant pas être trop volumineuses dans un email. 400x300 pixels donnent déjà un bon aperçu sans trop alourdir.
3. Présentation de l'équipe (chaque participant avec sa photo, ses particularités, métier, historique, rôle, pratique sportive et palmarès éventuel)
4. Description de l'équipement nécessaire (en différentes catégories)
5. Proposition de partenariat (ciblée pour chaque partenaire avec nos attentes et le retour pour le partenaire)

Le dossier doit être concis et direct. Le message qu'il porte doit être clair, compréhensible et facilement identifiable. Il est très important de travailler au cas par cas, de créer une proposition de partenariat pratiquement unique avec chaque sponsor éventuel. Il semble en effet nécessaire de privilégier la qualité à la quantité et de bien décrire le retour que peut attendre le sponsor s'il investit dans l'aventure.

Pour la traversée des Pyrénées à VTT, nous avons globalement proposé un retour sur 2 axes :

- La communication : sans promettre des choses qui ne sont jamais acquises d'avance (comme les publications dans des journaux et magazines), nous avons montré que nous assurerions une communication autour de notre projet et, surtout, que nous nous donnerions les moyens pour cela : bon appareil photo pour avoir des photos « publiables », site web complet et vivant, etc. Bref, nous montrons que l'aspect

communication fait partie de notre périple et que nous continuerons à l'assurer après le retour. Il est évident que nous proposons à nos partenaires de participer également à la communication qu'ils mettraient eux-mêmes en œuvre.

- Le retour technique : notre aventure (915 km et 25 530 m de dénivelé positif sur 12 jours) allait être un bon test pour le matériel et il pouvait être intéressant pour une marque d'en faire un « grandeur nature » par l'intermédiaire de ce type de projet. Pour cela, nous avons mis en avant notre métier d'ingénieur et notre savoir-faire en la matière.

#### 2- À la recherche de partenaires

Une fois le dossier de partenariat bouclé, il faut commencer à démarcher. Pour cela, il est nécessaire d'identifier les partenaires potentiels. Pour la traversée des Pyrénées à VTT, nous avons privilégié les partenariats utiles : nous ne recherchions pas un sponsor

quelconque mais un partenariat constructif. Ainsi, notre choix s'est porté sur des équipements qui pouvaient nous être utiles et des marques que nous souhaitions promouvoir. Je pense que nous sommes d'autant plus efficaces que le partenaire et ses produits nous intéressent.

Toutes nos demandes auprès des sponsors ont été effectuées par email : plus simple d'emploi, plus facile de faire un suivi... bref, que des avantages par rapport au mailing papier.

Un des éléments clés est de pouvoir adresser son dossier à la « bonne » personne dans l'entreprise visée. Le transfert de dossiers ou de mails au sein des entreprises est la plupart du temps une utopie (pour ce type de sujet en tous cas). Commence alors un travail d'investigation pour trouver le responsable de la communication de chaque société et ses coordonnées. Ce n'est pas toujours aisé mais avec Google et un peu de ruse, on finit par retrouver une trace de la personne



tant recherchée ! S'ensuit un email, avec « lettre de motivation », résumant en quelques lignes le projet et la proposition de partenariat, et le dossier en pièce jointe.

Voilà, le travail est fait, et l'histoire se répète pour le prochain sponsor potentiel... sauf si celui-ci est dans un pays étranger ! En effet, toujours dans notre optique de privilégier des marques que nous souhaitons promouvoir et faire connaître, nous avons démarché des partenaires étrangers peu présents en France. Dans ce cas, point de dossier de partenariat mais un email beaucoup plus long résumant le dossier de partenariat en anglais. De plus, pour un sponsor, une demande venant de l'étranger est surprenante : vous sortez du lot plus facilement, ce qui est important vu que certaines marques reçoivent plusieurs demandes de partenariat par jour... Et puis votre projet apparaît sous un angle international qui lui donne ce qu'il faut d'envergure pour que le responsable communication dise oui.

### 3- Les types de partenariats

Vient le temps des réponses... Les réponses négatives sont difficiles à analyser car on ne sait pas si « l'excuse » est vraie ou s'il s'agit d'une réponse quasi-automatique. Toutefois, il est clair que pour beaucoup de sociétés nous prévenions trop tard. 3 à 6 mois de délai sont parfois trop justes et les budgets sont souvent bouclés en fin d'année civile (même si l'excuse du budget bouclé est un peu facile). Il faut de toutes façons accepter avec humilité que votre projet puisse ne pas intéresser votre interlocuteur...

Ensuite, il ne faut pas hésiter à relancer les entreprises. Relancer une semaine après le premier envoi. Cet email montre à votre interlocuteur que vous êtes vraiment motivés et que vous n'avez pas juste fait un envoi massif d'emails. Pour notre part, des partenariats se sont faits suite au mail de relance. Mais il ne faut pas tomber dans l'excès inverse et harceler !

Les réponses positives sont plus intéressantes à analyser :) Voici les différents profils de partenaires que nous avons identifiés :

#### Sponsor « mécène »

Accroche sur le « trip », il donne des équipements et ne demande aucun retour : c'est un peu étonnant au début car nous imaginions que les sponsors demanderaient une communication importante. Ces mécènes étaient très plaisants au final car ils démontraient leur intérêt, parfois passionné, pour ce que nous faisons.

*Pour la traversée des Pyrénées à VTT : Continental nous a fourni les pneus (Gravity ProTecton) et des maillots, Primal-Wear l'habillement complet en plusieurs exemplaires pour chacun, Philips un téléphone appareil photo GPRS (le 568), Tee-Shirt 64 un t-shirt par personne à leurs couleurs.*

#### Sponsor « classique »

Là aussi, un réel intérêt semble porté (c'est vraiment plaisant je vous assure !) mais davantage sur le côté sportif. Il donne du matériel et demande en retour d'en faire la promotion si possible.

*CompeGPS nous a fourni plusieurs licences de son logiciel de géolocalisation pour PC et PDA ainsi que la majorité des cartes numériques de l'Espagne.*



#### Sponsor « retour photo »

Certains veulent avoir des photos de leur matériel en situation dans des endroits originaux/beaux/lointains. Ils se servent de photos pour leur communication. Il est important de mettre dans le dossier des photos belles et percutantes réalisées par un des membres de l'équipe... et d'emporter un appareil photo de qualité.

*Nous avons envoyé à chacun de nos sponsors par email les photos où leurs produits sont particulièrement représentés, ainsi qu'un DVD avec toutes les photos.*

#### Sponsor « retour technique »

Intéressé, lui aussi par le côté sportif et technique de notre aventure, il semble voir là l'occasion de tester son matériel et de le faire progresser. Sponsor très intéressant car on se sent investi d'une mission particulièrement motivante : participer à la progression technique

du matériel.

*VDO nous a fourni un compteur par personne dans leur haut de gamme (altimétrique MC 1.0+ ou cardio-fréquencemètre HC 12.6).*

#### Sponsor « costaud »

Toujours très bon feeling et grand intérêt pour l'aventure... Il est intéressé par la communication possible à travers ce projet. Et comme elle n'est pas simple et jamais garantie, le sponsor met les moyens pour l'assurer pleinement. Il peut le faire, par exemple, en chargeant une agence de presse de communiquer sur l'aventure dans les media.

*Mio-Tech nous a fourni 2 PDA Pocket PC avec GPS intégré, 3 cartes mémoires de 1GO et l'habillement à leurs couleurs.*

La plupart des sociétés savent que la communication est un exercice difficile où rien n'est garanti (d'où l'importance de ne pas promettre monts et merveilles). En effet, les publications ne sont jamais assurées et même si publication il y a, les sponsors ne sont que peu souvent cités directement. Difficile donc pour eux de demander un retour à ce niveau... Ils laissent les aventuriers faire de la promotion à leur propre initiative, plus par motivation personnelle (réelle envie de faire découvrir les produits, respect vis à vis des partenaires qui ont cru en eux, etc.). En revanche, un retour technique est beaucoup plus simple à faire et le bénéfice pour la société peut être réel. D'autres sociétés sont vraiment intéressées par la communication car l'aventure (par exemple, ou le sport) représente exactement un de leurs axes de développement marketing. Dans ce cas, ici aussi, rien n'est vraiment demandé aux aventuriers (ou du moins rien de plus). L'enjeu étant plus important, la société va se charger elle-même de mettre en œuvre ce qu'il faut pour assurer la communication qu'elle souhaite (agence de presse, photographe, etc.).

Au final, la recherche de sponsors a été une aventure avant l'aventure qui nous a apporté une expérience certaine (même si, peut-être encore plus dans ce domaine, une expérience n'apporte pas la vérité absolue !). Le bilan fut positif sur le plan de la qualité des partenariats effectués mais surtout sur le plan humain. Le contact a toujours été extrêmement cordial du fait que nous avons senti que nous nous adressions à des passionnés. Après notre aventure, tous ont évoqué leur plaisir d'avoir travaillé avec nous et ont clairement exprimé leur souhait de participer à nos prochaines aventures...

<http://pyrenees2005.free.fr>

Texte et Photos : Pascal Darré

## Sponsoring, l'autre côté du miroir...



Pour une entreprise, le sponsoring s'insère dans une démarche marketing. Dans le but de comprendre cette logique – qui a tendance à en dépasser plus d'un –, nous avons interviewé Léo Exter, directeur du marketing et de la communication pour Mio-Technology Europe. Une autre façon de voir vos projets qui peut être intéressante à considérer...

*En tant que fournisseur de systèmes de navigation, vous êtes en lien direct avec les voyageurs qui rêvent de partir en escapade de façon autonome. Dans un but marketing, vous en aidez certains. Avez-vous une ligne directrice précise concernant les projets que vous soutenez ?*

Leo Exter : Nous avons une vision claire des projets que nous sponsorisons. Nous préférons construire un plan directement en lien avec le voyageur de façon adaptée et cohérente plutôt que de mettre un autocollant sur une voiture de course ou de donner 1000 t-shirts. Il doit y avoir un lien clair entre le contenu du projet et nos produits. Et bien sûr, nous devons aimer l'esprit du projet ; un projet parfait est celui que je voudrais faire moi-même !

*Privilégiez-vous les projets qui vous garantissent un retour médiatique important ?*

Il n'y a pas vraiment de choses assurées quant au « retour sur investissement » dans les projets, bien que nous essayions de choisir les projets qui ont un potentiel médiatique ; mais la médiatisation en elle-même est notre travail et celui de nos agences de presse.

*Quelles sont les « erreurs » classiques faites par les porteurs de projets qui vous sollicitent ?*

Le manque de préparation ! Montrez-nous que vous avez réellement pensé à votre projet, que vous l'avez planifié

complètement, que vous savez exactement comment vous allez le réaliser et ce dont vous avez besoin pour boucler le projet avec succès. Et vérifiez qu'il y a un lien clair entre ce que nous faisons et votre projet ; sinon, nous ne serons pas intéressés même si le projet est très bien préparé.

*Quels sont les éléments clés qui vous permettent de choisir un projet plus qu'un autre ?*

Là encore, un clair lien entre le projet et nos produits. C'est mieux que nous aimions le projet et que ce soit une belle histoire qui nous permette d'avoir une bonne couverture médiatique.

*Avez-vous d'autres commentaires ou conseils à donner aux aventuriers à propos du sponsoring ?*

Allez-y ! Réfléchissez bien à ce que votre projet peut apporter au sponsor potentiel. Préparez un dossier et ensuite faites votre demande. Et surtout, n'oubliez pas que les gens du marketing ne sont pas de « riches oncles » (traduit dans le texte), qu'ils sont sérieusement « overbookés » et qu'ils ont d'autres sources de pression souvent plus urgentes et plus importantes que votre projet. Donc n'attendez pas le pactole, ne les harcelez pas trop et sachez accepter un refus !

Interview réalisée par Pascal Darré



# Itinéraire et Cartographie

Texte : Thibaut George, Pascal Darré

**C**a y est, votre décision est prise, votre projet a mûri dans votre tête, et les lectures des récits de voyage présentés dans votre magazine préféré ont fini de vous convaincre. Dans quelques mois, vous serez à l'autre bout du monde en train de visiter un pays, d'effectuer une grande traversée ou aurez, pour les courageux, un pied sur l'arête sommitale d'une montagne en Himalaya. Vous avez sans doute aussi déjà ouvert votre atlas pour vous rendre compte de la distance qui sépare votre village natal de votre objectif, mais il devient urgent de passer à l'étape suivante, la préparation d'un itinéraire s'impose.

Cet itinéraire sera le fil conducteur de votre aventure et influera directement sur son succès. Une étape trop longue pourrait transformer votre trekking en un véritable calvaire, une route dont la construction n'a pas été achevée pourrait interrompre votre traversée d'un grand désert ou un simple problème de relief non repéré avant le départ pourrait venir à bout de votre tentative d'ascension. Bref, il est temps de vous mettre au travail et, avant toute chose, de trouver les cartes de la région où vous comptez vous rendre. Une carte ? Oui, mais quel type de carte ? À quelle échelle ? Et ces différents types de projection, de quoi s'agit-il vraiment ? Où trouver ces cartes ?

Reprenons tout cela dans l'ordre...

## Systèmes de projection

Problème fondamental pour le cartographe et donc pour nous autres voyageurs : la terre est ronde, rendant théoriquement impossible le développement de son image sur une surface plane, ce qui, vous l'aurez compris, est impératif pour réaliser une carte. Pour pallier cette difficulté, on a eu recours à différents systèmes de projection. Ainsi, on a imaginé la terre inscrite à l'intérieur d'un cylindre ou coiffée par un cône, son image étant projetée sur les parois du cylindre ou du cône, puis développée à plat. Évidemment, chaque méthode a ses inconvénients et la carte ainsi éditée ne peut être considérée comme une représentation rigoureusement exacte de la zone projetée.

Dans ce domaine, le système international de référence est la projection cylindrique UTM (Universal Transverse Mercator), qui n'intéresse pas, dans sa forme originelle, le randonneur du fait de sa faible précision. Des systèmes dérivés sont toutefois utilisés par de nombreux instituts cartographiques comme l'USGS pour l'édition de leurs documents topographiques. Le système « WGS84 » (World Geodetic System 1984) utilisé pour les GPS ou la projection de Gauss en sont également des variantes.

En France, l'IGN a choisi d'utiliser une tout autre technique : la « projection conique Lambert »,

système dans lequel une partie de la terre est projetée sur un cône qui la coiffe, ce cône vient en tangence avec un parallèle. Plus on s'éloigne de ce parallèle de tangence, plus les déformations sont importantes. Pour réduire ces dernières, 4 cônes distincts ont été définis pour les différentes parties du pays. Les coordonnées Lambert que l'on peut lire sur les cartes IGN s'expriment en kilomètres par rapport au méridien de Paris (longitude) et au parallèle de référence de la zone considérée (latitude).

Vous vous demandez sûrement à quoi tout cela va bien pouvoir vous servir une fois sur place... Il y a une trentaine d'années, je vous aurais dit « à rien », mais l'arrivée du GPS grand public a changé la donne. En effet, ce dernier n'utilise pas forcément le même système de coordonnées que celui utilisé pour annoter votre carte et il se peut donc que vous ayez besoin, pour vous situer ou pour enregistrer vos « waypoints », d'effectuer quelques petites conversions.

## GPS

Le GPS (Global Positioning System) est donc un système satellitaire américain qui permet un positionnement direct sur la quasi-totalité du globe. 24 satellites sont placés autour de la terre à une altitude de 20 000 km et émettent des signaux qui sont captés par les récepteurs des utilisateurs du système. Les signaux ainsi captés sont transformés en coordonnées tridimensionnelles dans le système mondial WGS84. Pour déterminer une position exacte sur la plupart des cartes papier à partir de données lues sur un récepteur GPS, l'utilisateur devra convertir ces informations généralement présentées sous la forme



DMS (Degrés/Minutes/Secondes) ou DD (Degrés/Décimaux), dans le système national du pays où il se trouve. De petits logiciels sont disponibles pour effectuer automatiquement ce type de conversions (Convers, Circe2000, Global-mapper, etc). Par ailleurs, afin d'éviter au randonneur d'avoir à effectuer ce genre de calcul, la plupart des instituts géographiques occidentaux commencent à proposer des cartes compatibles avec les systèmes de localisation par satellites.



## Échelles

Les GPS sont certes très utiles pour s'orienter une fois sur place, mais nous n'en sommes qu'à la préparation du voyage, revenons en donc aux cartes elles-mêmes. Laquelle choisir pour préparer au mieux votre itinéraire ? Le choix du type de document et de son échelle dépendra évidemment de l'activité et la vitesse de progression envisagées. Un périple en 4x4 dans le désert africain n'impliquera pas les mêmes besoins en précision qu'une traversée à ski du Groenland ; ainsi, on peut déterminer pour chaque activité l'échelle à privilégier :

- Randonnée, alpinisme, VTT : préférer une carte topographique avec courbes de niveau à 25m, chemins, sentiers, refuges, cours d'eau. Échelle : du 1:10 000 au 1:50 000

- Cyclotourisme, cheval : une carte topographique avec courbes de niveau à 100m où figureront routes, chemins, sentiers forestiers, cours d'eau, etc. Échelle : du 1:100 000 au 1:250 000, cela sera sans doute suffisant.

- Trajet en voiture : une carte géographique du 1:250 000 au 1:500 000 vous assurera une bonne vision d'ensemble du parcours.

## Où trouver les cartes ?

Maintenant que vous savez à peu près vers quel type de carte portera votre recherche, que vous avez une idée de son échelle, le plus dur reste à faire : trouver cette carte. Pour les pays occidentaux ou disposant de leur propre Institut Géographique, le problème ne se pose que très rarement. Un petit tour dans les librairies spécialisées ou une requête pertinente dans un moteur de recherche du type « cartes topographiques Groenland » vous ouvrira les portes de quelques boutiques en lignes, françaises ou étrangères, qui vous proposeront le document tant désiré ([www.omnimap.com](http://www.omnimap.com), [www.planete-carto.com](http://www.planete-carto.com), [www.topographic.com](http://www.topographic.com), etc). La plupart des sites référencés dans les moteurs étant anglophones, je ne saurais que conseiller d'effectuer également une recherche en anglais (exemple : « greenland topographic maps »).

Si votre choix se porte sur des cartes à des échelles au 1:500 000 et plus, ou si vous souhaitez visualiser l'ensemble de votre itinéraire sur un faible nombre de cartes, la collection TPC (Tactical Pilot Charts) semble incontournable, elle propose en effet des détails



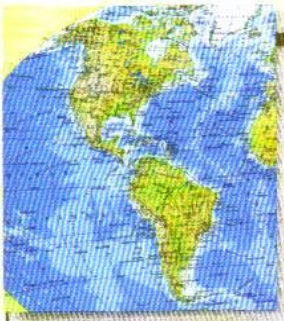
Carte russe au 1:500.000

topographiques intéressants et a été récemment mise à jour. Par ailleurs, la série couvre l'ensemble du globe et, chose non négligeable, elle est vendue en France à un prix très accessible (12 à 15 € par carte).

Le problème se posera plus sérieusement pour trouver des cartes précises de certains pays « exotiques » où les seuls relevés topographiques existants sont ceux réalisés par les militaires américains ou russes. L'armée américaine ou d'autres services d'état ont, depuis la guerre du Vietnam, accumulé une formidable base de données cartographiques ; certaines de ces cartes topographiques sont encore vendues sur le site de l'USGS ([www.usgs.com](http://www.usgs.com)). Les publications de la « National Geospatial Intelligence Agency », vendues sous le nom commercial « American JOGS », se révèlent également, quand on les trouve, de très bonnes sources d'information. N'étant plus publiées, leurs prix s'avèrent malheureusement très élevés, le site [www.cartographic.com](http://www.cartographic.com) propose par exemple des documents au 1:250 000 au prix unitaire de 44 US\$. Ces sites commerciaux mis à part, et sans doute pour des raisons juridiques, on ne trouve à ma connaissance aucune de ces cartes en circulation sur Internet.

Toutes vos cartes  
topographiques sur

[www.lacartotheque.com](http://www.lacartotheque.com)



Le « Soviet Military Survey » a, pour sa part, édité à lui seul dans les cinquante dernières années plus de 200 000 cartes topographiques à des échelles allant du 1:50 000 au 1:1 000 000 et couvrant des zones aussi variées que l'Asie Centrale, l'Afrique ou l'Amérique du Sud. Ces cartes, bien qu'éditées en cyrillique et souvent âgées de quelques décennies, restent de véritables mines d'information pour le voyageur ou l'aventurier. Cette collection n'étant malheureusement plus éditée en Russie, les réimpressions faites par diverses entreprises étrangères sont vendues à prix d'or (comptez de 50 à 100 US\$ la carte). La seule solution pour accéder de manière économique voire gratuite à ce type de carte reste donc, à partir d'une carte de découpage (disponible sur <http://www.planete-carto.com/RUSSIE/RUCT-MILIT.htm>), d'effectuer une requête sur Internet en précisant la référence de la carte recherchée (exemple : Topographic map M35-24 pour une carte au 1:100 000 ou R24-V pour une carte au 1:500 000). De nombreuses cartes au format « raster » sont en effet mises à disposition sur des sites d'universités ou de passionnés (par exemple sur le très bon site russe (en cyrillique) <http://poehali.net/>).

Nous venons de parler de carte numérique, quelques précisions s'imposent à ce sujet. L'utilisation de cartes papier sur informatique nécessite de les digitaliser ; la méthode la plus simple et la moins coûteuse consiste à en faire des cartes « raster » (Mapmedia, ARCS, Maptech, NDI, Softchart, etc), la carte est scannée et est transformée en une multitude de pixels. Ces derniers sont stockés sous forme

de valeurs numériques avec une information codée sur la couleur du point. Ce scannage est très rapide et la précision se veut parfaite si l'on reste à l'échelle du document original, on y retrouve en effet tous les détails de couleur et d'identification présents sur les cartes papier. Dans le cas des cartes vectorielles (S57, C-Map 93, NTPC et NT+), celles-ci sont retraitées point par point, les points étant reliés entre eux sous forme de vecteurs. Le grand avantage de ces documents est leur relative « intelligence » puisqu'à chaque point peut être associée une information. Malheureusement, ces cartes sont généralement fort simplifiées et leur lecture est moins « parlante » que celle des cartes qui leur ont servi de support (c'est ce type de carte qui est utilisé par les systèmes de cartographie routière comme [mappy.fr](http://mappy.fr) ou [multimap.com](http://multimap.com)).

Même si ces cartes numériques peuvent être lues par la plupart des logiciels de dessin (Photoshop, Illustrator, Paint, PSP, etc), l'utilisation d'un logiciel de cartographie tel que CompeGPS, Oziexplorer, TTQV permet de les exploiter de manière optimale. Avec certains d'entre eux, il est possible d'ouvrir plusieurs cartes simultanément (très pratique pour créer des itinéraires assez longs) ; des moteurs 3D intégrés et performants permettent également de visualiser en 3 dimensions certaines cartes (beaucoup plus simple pour se rendre compte des difficultés). Les concepteurs de logiciels comme CompeGPS ont par ailleurs mis un point d'honneur à intégrer dans le logiciel un module de recherche qui permet, en se connectant à Internet d'y télécharger les données 3D du monde entier, ainsi que les cartes disponibles gratuitement pour les différentes régions de la planète. Ainsi, pour un point donné, l'interface va vous proposer le téléchargement des cartes disponibles sur différents sites (images satellites Nasa, Nima, Google maps, cartes vectorielles). Cet outil allégera de manière non négligeable votre travail de recherche.

Enfin, dans le cadre de la préparation d'un voyage, discuter avec d'autres personnes étant récemment allées sur place reste, à mon avis, la meilleure façon d'obtenir des informations fiables et à jour. Dans cette optique, pensez aux forums dédiés aux aventuriers et aux voyageurs ([www.expemag.com](http://www.expemag.com), [voyageforum.com](http://voyageforum.com), [forum.tourdumonde.be](http://forum.tourdumonde.be), [www.routard.com](http://www.routard.com), [forums.lonelyplanet.fr](http://forums.lonelyplanet.fr)). Les demandes de renseignements y sont souvent traitées rapidement et de manière très conviviale.



Expédition Cap sur l'Afrique, le continent africain distant de quelques kilomètres seulement. L'itinéraire a été choisi après avoir feuilleté un atlas afin d'y trouver une ligne logique pour traverser la Méditerranée.

# Création de Site Web



Internet fait aujourd'hui partie du quotidien de beaucoup de gens et est donc devenu un outil incontournable pour partager ses aventures. Mais les buts peuvent être variés. Que ce soit pour donner des nouvelles à ses proches, démarcher des sponsors ou tout simplement pour le plaisir de partager son voyage, créer un site permet de rendre plus vivante son aventure. Si par le passé la construction d'un site web était l'apanage des informaticiens, aujourd'hui ce n'est plus le cas. Des outils simples existent pour créer et gérer son site web. Certains sont très accessibles et ne demandent aucune compétence en langage informatique.

## Analyse / Conception

Comme souvent, le travail commence par une période d'analyse. Il faut tout d'abord évaluer ses besoins, ses envies. Ainsi, vous pourrez être amenés à vous poser ce genre de questions :

- Développer un site pour une aventure unique à un instant donné, ou pour toutes vos aventures ?
- Le contenu du site sera-t-il créé et mis à jour uniquement par vous-même ou par un groupe de personnes ?
- Le site sera-t-il narratif au jour le jour ?
- Le contenu sera-t-il très fourni et hiérarchisé ?
- Souhaitez-vous que les internautes puissent interagir sur votre site ?
- Quels outils annexes voulez-vous mettre en place : système de galerie photos, forum... ?

Comme il est souvent difficile de répondre à ces questions au début, il est conseillé de commencer par « surfer » sur les sites web d'autres aventuriers. Les sites sont souvent uniques et donc différents, ce qui vous aidera à cerner vos désirs et le type d'architecture que vous souhaitez adopter. Cela rendra aussi la phase d'analyse plus plaisante.

**Écueils à éviter : partir sur un autre projet en découvrant des sites d'aventuriers ! ;-)**

## Cadre de développement (Framework) : le moteur de votre site

Grâce à la phase d'analyse, vous commencez à distinguer ce que vous souhaitez de ce que vous voulez éviter. Il est temps de démystifier la difficulté de la création de site web. Il existe aujourd'hui nombre d'outils gratuits qui permettent de développer des sites web très complexes sans nécessiter de connaissance préalable de langage particulier. Les Frameworks (ou cadres de développement) en sont un bon exemple : ils permettent de créer un « squelette » de site très complet et visuellement très professionnel, permettant à l'aventurier de se focaliser sur le contenu et non le contenant.

Pour simplifier, il existe deux catégories de Frameworks qui vont particulièrement nous intéresser : les CMS (pour Content Management System ou système de gestion de contenu) généraux et les Blogs. Sans rentrer dans la rhétorique philosophique qui dit qu'un Blog est un CMS particulier, voici la différence assez fondamentale entre ces deux Frameworks :

Un Blog est une sorte de journal à contenu ordonné de manière chronologique inverse. Il est donc particulièrement adapté à un site web dédié à une aventure donnée, d'autant plus si le ou les rédacteurs y mettent des infos régulièrement (avant, pendant et même après le voyage). Les CMS généraux fournissent, eux, des outils et solutions plus complets qui vont permettre de gérer beaucoup plus de types de contenu différents. Ils sont donc particulièrement conseillés pour des sites étoffés, comme par exemple des

sites avec de multiples aventures voire plusieurs aventuriers différents.

Néanmoins, il faut nuancer, les Blogs permettent de faire beaucoup plus que du simple postage de news et les CMS incluent souvent un module pour faire du Blog ! Mais, faire un « simple » Blog avec un CMS puissant, ou faire un site complexe avec un moteur de Blog, c'est aller au devant de difficultés inutiles : on ne peut mettre n'importe quelle carrosserie sur n'importe quel moteur !

Faisons un petit tour d'horizon des solutions libres (= gratuites) dans les deux catégories :

## Blogs complets

- Dotclear ([www.dotclear.net](http://www.dotclear.net)) est sans doute le meilleur : gratuit, performant et... français ! Il dispose d'une communauté très active, à même de vous aider. Si on devait n'en prendre qu'un, ce serait celui-là !

- Wordpress ([wordpress.org](http://wordpress.org)) et Textpattern ([www.textpattern.com](http://www.textpattern.com)) sont les plus sérieuses alternatives.

## Exemples :

Traversée des Pyrénées, sous Dotclear : [pyrenees2005.free.fr](http://pyrenees2005.free.fr)

Africa Trek, sous Dotclear : [www.africatrek.com](http://www.africatrek.com)

## Blogs simplifiés

Pour ceux pour qui les mots FTP, PHP, plugin sonnent comme des injures, il est peut-être conseillé de faire appel à un Blog préinstallé, en ligne. C'est beaucoup plus simple à mettre en œuvre mais aussi beaucoup plus limité. Des solutions gratuites existent (mais la gratuité, ici, peut s'arrêter du jour au lendemain !) : [www.canalblog.com](http://www.canalblog.com), [www.blogger.com](http://www.blogger.com), [www.skyblog.com](http://www.skyblog.com), etc.

Exemple : le Blog d'Hervé Bouty sous Skyblog : [hbouty.skyblog.com](http://hbouty.skyblog.com)

## CMS

Tout d'abord, il n'existe pas de solutions « simplifiées » de CMS, le CMS étant un outil pour utilisateurs avancés. Toutefois, il y a là aussi pléthore de CMS et certains vont être plus faciles d'accès que d'autres. Mais comme toujours, la simplicité va de pair avec une réduction des fonctionnalités. Ainsi, dans les CMS « très simples » on trouvera Mambo ([www.mamboserver.com](http://www.mamboserver.com)), très (trop ?) facile



Blog d'Hervé Bouty



d'accès, et dont la communauté française commence à bien grossir. Ensuite, SPIP (www.spip.net) qui est le CMS en vogue ; il est à la fois puissant et abordable, et français de surcroît. Enfin, un exemple de CMS encore plus puissant, mais encore plus difficile à appréhender : typo3 (www.typo3.org).

On peut également coupler le site web à **une liste de diffusion**, les internautes qui veulent être tenus au courant s'inscrivent et reçoivent les actualités en « temps réel ». Ils sont ainsi informés automatiquement sans avoir à penser à visiter régulièrement le site en quête d'actualités.

**Pour approfondir :**

- www.framasoftware.net : Framasoftware (sous SPIP ;-)) présente de nombreux logiciels libres dont des Blogs et CMS.
- www.opensourcecms.com , www.cmsmatrix.org : deux sites qui rassemblent de nombreux CMS et Blogs gratuits et qui permettent de les tester sur le site pour l'un et de comparer leurs fonctionnalités pour l'autre.

**Écueils à éviter : faire un simple Blog avec un CMS, ou se laisser embarquer dans un site complexe peu clair : ne vous laissez pas griser par la puissance et les fonctionnalités des outils.**

**Design**

Une fois le choix du cadre de développement effectué, il reste à construire son site et notamment à en définir le design. Le design comprend à la fois les visuels, l'ergonomie et l'architecture du site. Bien sûr, le design visuel est très subjectif mais voici une liste de conseils généraux pour le reste :

- Simplicité : il faut que le site ne soit pas trop surchargé et que les infos que l'on souhaite communiquer soient visibles facilement.
- Images de "poids" et taille raisonnables : pendant la phase de conception, testez votre site régulièrement en condition réelle afin de vérifier que les éléments tels que les images ne soient pas trop "lourds" et ne mettent pas trop de temps à se charger (tout le monde

n'a pas encore l'ADSL).

- Effets : évitez autant que possible les effets types gif animés, flash, javascript... Ces effets apportent souvent peu d'info, sont plus "lourds" et fatiguent l'internaute.
- Navigation : la navigation sur votre site doit être aisée. Si possible, l'accès à tout le contenu de votre site ne doit pas nécessiter l'usage du bouton « précédent » de votre navigateur Internet (ce qui implique la présence de liens et menus appropriés).
- Copyright : vérifiez que vous avez le droit d'utiliser tous les éléments que vous mettez en place sur votre site web, particulièrement les images (icônes, photos,...). Certaines sont d'usage libre mais la plupart...non.
- Compatibilité : encore une fois, pensez aux autres et vérifiez que votre site est accessible avec d'autres navigateurs que le vôtre (la plupart des internautes utilise Internet Explorer, mais d'autres navigateurs existent : FireFox, Safari...), avec des résolutions différentes (du 800x600 au 1600x1200), etc.

**Hébergement**

Vient le moment de mettre votre site sur le réseau, pour cela il faut un hébergement. Vous aurez le choix entre deux possibilités : l'hébergement gratuit ou payant.

**L'hébergement gratuit** est majoritairement représenté par les fournisseurs d'accès Internet. L'espace web offert, qui varie de plusieurs dizaines de mégaoctets à un gigaoctet, est suffisant pour héberger la plupart des sites web. Ils disposent d'outils puissants ou simples permettant à chacun, suivant son niveau, d'accéder à son espace web et de le gérer. Théoriquement, les offres d'hébergement étant liées à l'accès Internet, on ne peut être hébergé que chez son propre fournisseur... Dans la pratique, on peut souscrire des offres dites « accès libre » chez la plupart des fournisseurs afin de profiter de leur hébergement. Les points faibles du gratuit sont une limite dans les fonctionnalités avancées (php, script, etc.), ce qui peut être gênant pour des sites nécessitant des outils ou fonctions complexes, même si le minimum requis est souvent présent. Ensuite, la plupart des hébergeurs n'hésite pas à afficher des publicités qui polluent votre site. Les serveurs, qui hébergent physiquement votre site, peuvent être saturés aux heures de pointe, voire tomber en panne sans aucune garantie de remise en route rapide (les indisponibilités de votre site web ne sont pas exceptionnelles). Enfin, le nom de votre site web sera dépendant de votre hébergeur et, ainsi, plus ou moins clair (exemple pour Free : votrenomdesite.free.fr) ; voir aussi le paragraphe sur le référencement. Pour pallier ce dernier inconvénient, vous pouvez simplement acheter un nom de domaine pour une dizaine d'euros par an. Néanmoins, cela ne gommara pas tous les autres problèmes, le nom de domaine redirigeant uniquement vers le site chez l'hébergeur gratuit.

Notre préféré chez les gratuits restant Free (www.free.fr) qui offre beaucoup de fonctionnalités, pas de pub et un espace de stockage gargantuesque de 1 Go. En revanche, les serveurs et leur maintenance ne sont pas exempts de défauts.

**L'hébergement payant** va permettre de vous assurer un nom de domaine et des emails dédiés, de type www.votrenomdesite.com pour le site et (par exemple) prenom.nom@votrenomdesite.com pour les adresses emails. Pour quelques dizaines d'euros par an, vous aurez quelques dizaines de Mo d'espace de stockage,



Blog Africa Trek

plusieurs emails et les outils pour l'administration (exemple : 14,35 € par an pour 60 Mo chez OVH). La solution payante apporte essentiellement un nom de domaine et une meilleure garantie quant à la disponibilité de votre site web. De plus, les hébergeurs payants donnent souvent un accès plus complet aux technologies web avancées telles que PHP, MySQL, etc.

### Référencement / Se faire connaître

Le référencement est la technique permettant d'augmenter la visibilité d'un site sur les moteurs de recherche.

Exemple : vous partez faire la traversée des Andes à VTT. Si vous tapez les mots clés « traversée Andes VTT » ou « Andes VTT » dans Google (le moteur de recherche le plus utilisé actuellement), vous obtenez respectivement plus de 500 et 7000 réponses. Si vous créez un site, vous aurez envie qu'il figure parmi les premières réponses afin qu'il ait une chance d'être visité.

Le référencement fait appel à des conseils et techniques simples mais aussi à d'autres beaucoup plus compliqués et assez « ésotériques ». En effet, et tout d'abord, on ne sait pas exactement comment fonctionnent les moteurs de recherche (et donc comment faire pour être mieux placé) ; ensuite, certaines techniques ne sont pas faciles à mettre en œuvre et dépassent le cadre de cet article. Néanmoins, pour assurer un positionnement efficace, certaines règles simples sont souvent suffisantes.

Tout d'abord, la règle d'or est d'avoir un site web fini, avec un « bon » contenu. Il est en effet primordial que votre site ait un contenu fourni et intéressant afin « d'intéresser » durablement les moteurs de recherche. Si vous arrivez artificiellement à bien placer votre site avec un contenu pauvre, il serait voué à descendre dans le classement des moteurs de recherche. De même, il n'est pas très bon de mettre en ligne un site incomplet ou « en construction ». Votre site doit être mis à jour régulièrement.

Le titre de votre site web doit bien refléter son contenu. Évitez les redirections types « .fr.st » par Ulimit ou autres : cela vous pénalisera pour votre référencement et vous perdrez en visibilité (sans parler des pubs mises par les sites de redirection). Préférez un nom de domaine clair et si possible en rapport avec le sujet de votre site. Néanmoins, si vous choisissez d'acheter un nom de domaine mais en gardant un hébergeur gratuit, sachez que le référencement sera un peu plus délicat car le même site sera visible via deux adresses distinctes : le nom de domaine et le site chez l'hébergeur, ce qui aura tendance à diminuer votre classement dans les moteurs de recherche. En effet, un nom de domaine seul ne fait que rediriger les internautes vers le site chez votre hébergeur gratuit. Donc quitte à payer, franchissez le pas des offres complètes (nom de domaine + hébergeur payant).

Afin de pouvoir être visible, il faut que d'autres sites « pointent » sur le vôtre : c'est à dire que ces sites proposent l'adresse de votre site dans leurs liens. Pour cela, vous pouvez déjà enregistrer votre site sur des annuaires génériques tels que l'annuaire Yahoo ou en rapport avec le sujet de votre site.

Les moteurs de recherche ne « voyant » que le texte, évitez de faire des sites avec peu de texte (type Flash), remplissez les titres des photos et les balises de texte alternatif (alt), etc...

Enfin, installez sur votre site des outils de statistiques (tels que Xiti ou Phpmyvisites) permettant de connaître

vos visiteurs et la façon dont ils ont accédé à votre site. Cela vous renseignera sur vos forces et faiblesses niveau référencement : si personne n'accède à votre site via un moteur de recherche, vous saurez sur quoi travailler ! Mais ces outils vous procureront aussi beaucoup d'autres informations très intéressantes (comme la provenance des visiteurs, leurs configurations, etc.).

#### Pour approfondir :

[www.webrankinfo.com](http://www.webrankinfo.com) : WebRankInfo est un site français d'information sur le référencement. Vous trouverez des infos et des outils utiles, ainsi qu'une communauté prête à vous aider dans votre découverte des techniques de référencement.

#### Écueils à éviter : utiliser des redirections types Ulimit ou autres.

#### Maintenance

Nous venons de le voir pour le référencement, un site web doit être vivant et tenu à jour régulièrement, avant, pendant et après votre aventure. La maintenance du site pendant votre voyage va vous permettre de communiquer sur celui-ci à votre communauté d'amis, famille et, potentiellement, n'importe qui d'autre. Cela permet aussi de garder un lien avec le monde d'où l'on vient et sans doute de faciliter ainsi le retour. Pour cela, les techniques diffèrent suivant les aventures.

Ceux qui ont un accès régulier à des cybercafés peuvent mettre à jour eux-mêmes régulièrement leur site web. Texte, photos, tout est possible et facile. Il est tout de même recommandé d'avoir un « webmaster » attitré en France qui pourra corriger ou dépanner le site si besoin. Cela permettra aux aventuriers de se focaliser sur le contenu de leur site web en évitant de perdre du temps sur le contenant.

Ceux qui n'auront pas accès à des cybercafés vont pouvoir communiquer soit par la voix par téléphone, le webmaster se chargeant de retranscrire sur le site web, soit par le texte (voire photos) via une communication « data » sur réseau GSM/GPRS par l'envoi d'un email (il faut un téléphone adapté). Le webmaster, indispensable, a ici la tâche de mettre à jour le site web en fonction des informations reçues. Pour les zones couvertes par un réseau de téléphonie mobile, un téléphone mobile (adapté) suffit ; pour les zones très reculées, on peut utiliser la connexion « data » fournie par un téléphone satellite. Certains aventuriers utilisent des outils de mise à jour de site ou de rédaction de lettre d'information en utilisant un ordinateur portable (certains sont vraiment minuscules) branchés sur un téléphone mobile ou satellite. Ils n'ont dans ce cas plus vraiment besoin de webmaster (par exemple Chris Bray pour l'expédition 1000 hour day, voir [www.1000hourday.com](http://www.1000hourday.com) section News, puis Expedition Updates).

Texte : Pascal Darré





# Faire de l'humanitaire

**D**e plus en plus de voyageurs veulent donner une dimension humanitaire à leur projet. De nombreuses structures de tourisme solidaire sont apparues pour combler cette demande. Nous allons essayer d'aller au-delà de ce type de solution clé en main pour voir comment chaque voyageur peut s'intégrer au sein d'un projet humanitaire pendant quelques semaines, quelques mois voire quelques années.

## ONG

Comme son nom l'indique, l'ONG, Organisation Non Gouvernementale, est une organisation indépendante de tout gouvernement. Le champ d'action originel des ONG se porte sur les relations internationales ; ces relations, lorsqu'elles sont de nature juridique, s'établissent en effet presque exclusivement entre gouvernements ou états. L'emploi du terme s'est restreint par habitude à la désignation d'organismes à but non lucratif et à vocation sociale ou humanitaire, alors que dans son étymologie il englobe toute société internationale indépendante des gouvernements, même commerciale (comme une multinationale par exemple). Le Comité International de la Croix-Rouge fait office de pionnier dans le monde des ONG. Les ONG humanitaires, puisque c'est de cela qu'il s'agit, sont des organismes internationaux et indépendants des gouvernements qui font œuvre humanitaire, caritative ou écologique (on appelle ça des chantiers) de par le monde,

à la poursuite d'un idéal libertaire, responsable et digne, dans un esprit de générosité et de respect. En un mot : pour un monde meilleur.

## Pourquoi l'humanitaire ?

Les motivations pour s'engager dans un projet humanitaire sont nombreuses. Par vocation, par désir de faire quelque chose d'utile, pour se donner bonne conscience, pour s'occuper, pour « faire bien » dans les dîners mondains ou ailleurs, pour trouver des sponsors pour un voyage auquel on donnera une touche humanitaire... Peu importe le chemin, l'objectif est de s'engager pour faire profiter d'autres personnes de ses compétences et de sa force de travail. Bien entendu, il ne s'agit pas que de donner. L'humanitaire permet d'être sur le terrain et de vivre dans l'action, entouré de professionnels dont l'expérience, la rigueur et le bon sens sont mis à rude épreuve chaque jour. L'enrichissement dû à la proximité d'autres cultures, la liberté d'entreprendre, la satisfaction d'être utile à la vie de son prochain ou la gratitude lue dans les yeux de ceux qu'on aide sont certaines des récompenses de cet engagement.

Avant de partir, il est possible de bénéficier d'une formation qui développera les qualités requises sur le terrain. L'humanitaire est un véritable métier, que l'on peut exercer comme stagiaire pour quelques semaines, mais qui nécessite une bonne préparation et une profonde réflexion sur ses engagements personnels.

## Utiliser ses compétences dans une ONG

Les ONG ont besoin de nombreuses compétences même si, dans les faits, les professions médicales sont souvent les plus utiles. Des logisticiens, des hydrauliciens, des architectes, et aussi, tout simplement, des bras bénévoles sont utiles à ces organisations.

## Quel statut dans une ONG ?

Dans les petites ONG, vous serez la plupart du temps des bénévoles ; dans les grandes, suivant vos compétences, vous pouvez être volontaire, dans ce cas vous percevrez un salaire.

## Complexité des situations à prendre en compte

On peut se retrouver dans des situations difficiles. Certaines actions qui nous sembleraient naturelles ne sont pas forcément celles qu'il faut entreprendre en premier lieu. Il faut prendre en compte le contexte social et politique, savoir gérer les capacités d'accueil de la structure. Bref, parfois on est obligé de faire des choix, d'aider telle ou telle personne, de concentrer l'action à tel ou tel endroit... Pour cela, il faut du recul et une certaine froideur. C'est une question d'efficacité. L'image que l'on se fait de l'humanitaire est souvent bien éloignée de ce qui peut se passer sur le terrain. Il faut le savoir, histoire de ne pas revenir déçu.

## Les grandes ONG

Il est possible de partir comme volontaire pour certaines grosses ONG. En règle générale, seuls les volontaires (salariés) partent en mission à l'étranger. Ces missions durent généralement plus de 6 mois. Il est aussi possible d'être bénévole pour ces organisations, vous œuvrerez alors dans votre pays de résidence.

Voici deux exemples :

**MSF** : il est possible de faire des volontariats pour cette organisation qui intervient sur tous les continents. Médecins Sans Frontières agit pour moitié sur des situations d'urgences (récemment lors du tremblement de terre au Pakistan, famine au Niger, au Maroc pour s'occuper des immigrants rejetés dans une zone désertique) et pour moitié sur des projets médicaux à moyen terme. Comme on peut s'en douter, ce sont surtout les professions médicales et paramédicales qui intéressent MSF, mais certains autres profils peuvent intéresser l'organisation (surtout des logisticiens) et, au cas par cas, d'autres professions. Les engagements des volontaires sont de 6 mois minimum. Des réunions d'informations ont lieu le premier mardi de chaque mois à Paris. Voir le site de MSF pour plus d'infos [www.msf.fr](http://www.msf.fr)



Puits dans un village du Sénégal

## L'humanitaire : « Small is beautiful »

Engagée dans diverses actions humanitaires, notamment au Népal, avant son expérience africaine, Sonia est assez circonspecte sur le sujet. Les impressions que lui avait laissées sa participation à un projet éducatif de l'Unesco en Ouzbékistan et au Tadjikistan n'en furent que renforcées. « Small is beautiful » est son leitmotiv. « Je crois aux choses petites. Les grandes organisations, c'est beaucoup d'argent perdu en frais de fonctionnement, rien de concret sur place. Le travail d'urgence, par exemple sur le choléra, est nécessaire. Mais selon des gens de MSF, les Africains ont tellement été aidés dans certaines régions du Mozambique qu'ils se sont désresponsabilisés de leur propre sort : les individus, quand il s'agit de porter secours à un village voisin inondé, et l'Etat qui, comme nombre de gouvernements, attend l'aide humanitaire avant de bouger, blâmant les pays donateurs de leur retard... Il y a des travers monstrueux, trop d'aides à certains endroits, sans finesse ni continuité dans les projets. L'humanitaire finit souvent par n'être qu'un business qui s'auto justifie plutôt qu'une entreprise qui contrôle les retours sur investissements. Une des seules que nous ayons vues se remettre en cause, c'est MSF. »

En règle générale, trop d'argent pollue. Il faut être proche du terrain. Comme ce technicien sud-africain qui a rallongé l'outil de labour en Ethiopie, pour casser la couche hermétique tassée par les bœufs et libérer l'énergie de la terre plus profonde. L'année d'après, sans engrais, la productivité a été multipliée par huit ! Il a aussi construit une route entre deux villages qui ne pouvaient pas échanger leurs marchandises entre eux, obligés de faire des détours vers d'autres marchés, et leur a apporté des pousses d'olivier. « Kindu Trust » est une autre structure intelligente gérée par une Anglaise, mariée à un Ethiopien. Au lieu de construire un orphelinat avec des frais d'électricité et de nourriture, elle réintègre les enfants des rues dans leur famille, en donnant à la mère de quoi payer la nourriture et l'école pour ses enfants, et en opérant un contrôle des dépenses réduites au nécessaire. Une association au Malawi forme encore des animateurs sida à la prévention. Plus les Africains reçoivent d'argent, plus ils attrapent le sida... Parce qu'avec de l'argent, on peut s'offrir les charmes d'une demoiselle, qui se prostitue occasionnellement pour arrondir les fins de mois. Les milliards qui se déversent sur le tiers-monde engraisent les potentats, ne profitant jamais au peuple. Il faut exiger des comptes, ce qui conduit à des crises diplomatiques. Les Africains en ont conscience, et en sont désespérés. Il faut court-circuiter les structures officielles, aller les voir directement. Ne pas vouloir changer la face du monde, mais la face d'un village et de ses habitants. C'est déjà énorme...

Sonia et Alexandre Poussin



**La croix rouge française** : cette célèbre ONG agit en France et à l'étranger. Les volontaires doivent être a priori âgés d'au moins 25 ans, idéalement autour de 30 ans. Les ONG ne recherchent pas vraiment des romantiques mais des gens efficaces et motivés. Et à 20 ans, on est souvent à la recherche d'idéaux que l'on trouve difficilement dans l'humanitaire. Il faut également avoir une expérience professionnelle d'au moins 3 ans et avoir une expérience des pays pauvres. Les missions durent de 6 à 9 mois. Les profils recherchés sont plus larges que MSF même si les professions médicales restent tout de même les plus plébiscitées.  
www.croix-rouge.fr

### Les petites ONG ou comment mixer un voyage traditionnel avec de l'action sur le terrain

Nombreux sont ceux qui se sont demandé – globe-trotters expérimentés, aventuriers mais aussi novices es bourlingage – s'il y avait un moyen de concilier voyage au long court et action humanitaire. Pédaler 2 mois, aider 1 mois, re-pédaler 2 mois pour atteindre une autre zone, de nouveau donner de son temps pour une autre ONG et ainsi de suite. Voir vivre n'est pas vivre avec, et vivre avec, c'est donner et recevoir. Conférer à son périple une dimension humaniste.

Voyage et humanitaire, c'est possible, mais ce n'est pas facile. Simple problématique logistique, dirons-nous. Les grosses ONG ne sont pas des interlocuteurs pertinents dans le cadre d'un tel projet. Elles travaillent de manière très formelle, ce qui ne laisse pas libre cours aux participations plus ou moins improvisées, on leur préférera les petites organisations, plus souples, et plus demandeuses de surcroît.

### Prendre contact

Il faut d'abord identifier les organismes qui correspondent à votre éthique et qui sont

demandeurs des compétences que vous pouvez apporter. Tout plein de bonne volonté que vous êtes, vous n'êtes pas nécessairement utile à n'importe quel projet ; certaines ONG ont des domaines d'actions bien précis qui exigent des profils bien particuliers, d'autres ne sont pas actives en permanence, etc. Internet a vu ces dernières années se multiplier des annuaires associatifs. Mieux, des organismes font office de relais d'informations ou logistique entre associations ou communautés et volontaires de tous poils, carriéristes de l'humanitaire comme bénévoles au grand cœur. Citons le fameux idealist.org qui répertorie aujourd'hui près de 50 000 organismes de tous pays, ou le plus modeste, mais français, Human Village (www.humanvillage.com). Le dialogue avec les associations doit permettre de dégager la compatibilité ou l'incompatibilité de votre projet et de votre personne avec leur œuvre, tant techniquement qu'humainement et géographiquement. Autrement dit, c'est un premier échange qui répond aux questions : « êtes-vous susceptible de les aider ? », « allez-vous vous rendre dans les lieux où elles s'investissent ? », « allez-vous vous rendre dans les lieux où elles s'investissent à une période où elles seront actives ? ». C'est là que ça se corse. Dans le cadre d'un périple itinérant, même si l'idée de s'arrêter de ci de là, de s'établir un moment pour prêter main forte, puis repartir, est séduisante, elle demande une forte souplesse de la part de l'association. Les petites ONG n'ont bien souvent pas un fonctionnement homogène, régulier, tout au long de l'année, et même une fois établie la compatibilité de votre projet avec le leur, il faudra trouver les bonnes « conjonctions ».

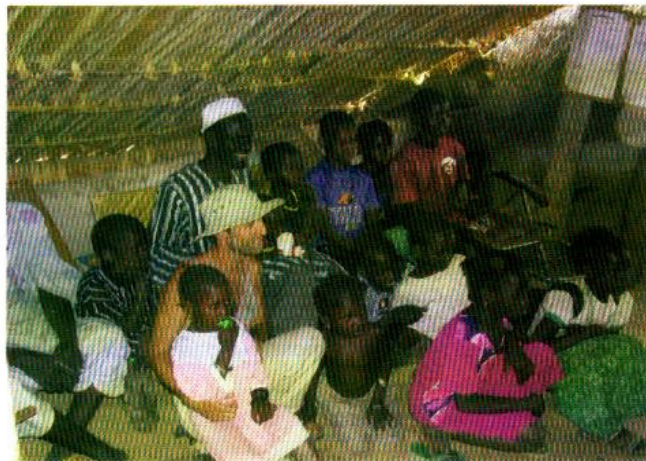
### Sur le terrain

Vous voilà donc partis. Peut-être avez-vous déjà quelques rendez-vous programmés. Dans le pire des cas des adresses où aller prospecter directement le long de votre itinéraire. Sur

Quelques sites utiles :

www.idealist.org  
www.humanvillage.com  
www.toile.org/psi/ong.html  
www.isf-france.org  
http://planete.d.free.fr  
www.nomadesonline.com  
www.coordinationsud.org  
www.benevolat.com  
www.benevoles.org

Sénégal





## Voyage + humanitaire, deux exemples

### Planète D., dans les starting-blocks

Delphine et Damien sont sur le départ, pour un tour du monde dénommé Planète D. qui s'articule autour de 3 axes :

Le défi sportif : c'est bel et bien à la force de leurs mollets, en tandem tous terrains, qu'ils partent autour du monde.

L'écologie : outre le challenge sportif, le vélo est un mode de transport neutre, propre, discret et aux dimensions et rythmes humains. Au travers de ce moyen de locomotion, ils veulent promouvoir un tourisme responsable, propre et respectueux.

Enfin la solidarité : leur parcours sera ainsi émaillé de chantiers humanitaires et écovolontaires au sein de petites ONG en Amérique du Sud, Océanie, Asie, et Europe.

Pourquoi ces choix : « D'une part, la simple itinérance nous paraissait égoïste, un peu comme une manière de parcourir le monde et de faire emplette de bonnes choses sans donner véritablement de soi – le sentiment gênant de chaparder au passage des souvenirs merveilleux et de bénéficier de l'accueil, de l'hospitalité, sans y laisser la moindre plume... D'autre part, à bouger sans cesse, nous craignons de passer à côté de contacts humains authentiques. »

Ils espèrent à la fois faire découvrir la France telle qu'ils la vivent et la connaissent et ramener des instantanés de vie du monde, sous forme de récits, nouvelles, musiques, sons, photos et vidéos. Par le biais de cette communication médiatique, ils souhaitent faire entendre la voix de ces organisations, et peut-être de promouvoir leur action en leur attirant l'attention et éventuellement l'investissement du public.

<http://planete.d.free.fr>



### Au détour du Monde, à vélo couché

Début juin 2005, Ariane et Xavier sont partis d'Ulaan Baatar, capitale de la Mongolie, avec deux vélos couchés, l'équipement nécessaire pour être autonome dans la nature, et surtout une grande envie d'évasion et de découverte. 16 000 km plus loin, ils seront de retour en France. Entre ces deux points du globe, ils vont traverser, pendant un an, 16 pays d'Asie centrale, Moyen-Orient, Caucase et Europe, longeant l'une des routes de la Soie, avec une pause active hivernale de 2 à 3 mois en Arménie pour un volontariat dans une ONG.

« Ce détour sur les routes du monde sera ponctué par une pause en Arménie pour laisser passer l'hiver peu propice au voyage. Pendant cette période, nous mettrons à disposition notre énergie aux services des ONG locales afin de leur apporter un soutien de 2 à 3 mois. Nous voulons agir concrètement dans ce pays et ainsi approfondir la connaissance de son peuple. Agir à notre niveau, avec nos compétences et nos connaissances, ce sera aussi un moyen d'approcher la culture de ce pays. »

[www.au-detour-du-monde.net](http://www.au-detour-du-monde.net)



place, on s'armera de patience – ce qui ne devrait pas poser trop de problème au voyageur au long cours qui, par définition, a tout son temps – car ces structures, bien souvent très petites, doivent faire face à des enjeux et des problématiques considérables qui parfois les dépassent, et elles n'attendent pas forcément après nous, tout utile que l'on puisse se révéler être.

### Alors, prêt au départ...

... mais il faut garder, un tant soit peu, les pieds sur terre. Les organismes de renom mettent en garde contre les dérives de l'humanitaire, et l'on apprend ça et là que ce monde associatif n'est pas exempt de tristes sires qui, attirés par le gain facile, profitent d'une manne généreuse pour faire leur propre beurre. La naïveté est à proscrire, la raison à cultiver, la vigilance à aiguïser. En particulier,

les plate-formes de communication entre bénévoles potentiels et ONG ne sont pas en mesure de vérifier l'authenticité et la validité des structures qu'elles hébergent. Pas de garantie.

Pour autant, que cela ne brise en rien votre élan humanitaire. Preuve est faite qu'il est désormais concevable de partir voir ce monde tout en lui donnant un coup de pouce, de faire de ses haltes autant d'œuvres responsables et associatives. D'avancer en le faisant avancer. Voyager « en ONG », c'est plein de petits pas pour l'homme et un bon pas pour l'humanité !

Damien Artero, Olivier Nobili,  
Florian Reboul-Salze





# « The Little Princes »



**Il était une fois une vingtaine d'enfants népalais et deux jeunes européennes. Ils ne se doutaient pas que leurs routes allaient se croiser au fin fond des montagnes himalayennes, et pourtant...**

Passionnée de voyages et de montagne, Sandra, 26 ans, part pour un an dans l'Himalaya. Ladakh (Inde du nord), Népal, Sikkim (ancien royaume himalayen), des semaines durant, Sandra parcourt des chemins, gravit des montagnes – notamment le Baruntse (7 129 m) – et surtout prend le temps... le temps de vivre au rythme des populations locales, le temps de faire de vraies rencontres, celles qui changent vos plans et même le cours de votre vie... En découvrant la misère d'enfants orphelins au Népal, Sandra offre son aide en tant que bénévole et participe à un projet de création d'un nouvel orphelinat qui voit le jour au printemps 2004 et avec lequel elle collabore toujours.

Texte et photos Sandra Spiesser

## Montagnes et rencontres

Je suis partie de France le 5 juillet 2003 pour un périple d'un an à travers l'Himalaya. Je souhaitais me rapprocher des montagnes mais surtout prendre le temps de vivre au rythme des populations locales, ne pas se comporter comme un touriste pressé qui a un calendrier à respecter mais pouvoir réellement vivre des moments de partage et d'échange.

Après deux mois au Ladakh en Inde, je rejoins le Népal et pars en trek dans la région de l'Everest, puis en expédition au Baruntse (7 129 m). Le 10 novembre 2003, sur le chemin du retour à Phakding, je rencontre Judith qui vient également de passer 1 mois au Khumbu et qui me parle de ses quatre prochains mois au Népal comme bénévole dans un orphelinat. Nous devenons des amies proches et c'est avec grand plaisir que je vais lui rendre visite vers la fin novembre. J'y vis mon premier contact avec les enfants mais surtout je vois, perçois, ressens ce que signifient vraiment la pauvreté et la misère. Je n'oublierai jamais ce jour.

## L'ancien orphelinat : constat...

Je découvre donc un orphelinat géré par un Népalais nommé D.B. qui a

créé l'organisation népalaise "Himali". Il se rend régulièrement dans la région de Humla (dont il est lui-même originaire) au nord-ouest du Népal et ramène des enfants dont les parents sont morts ou disparus. C'est une région montagneuse où il fait très froid, où les familles sont pauvres (peu de travail, peu de cultures), qui est très isolée (pas de routes, problème de scolarisation) et où les rebelles maoïstes sont bien présents. L'orphelinat se situe dans le petit village de Lohankot près de Matatirtha à environ une heure de Katmandu. C'est une vieille maison construite avec de la boue, des pierres et du bois. Tout y est humide et sombre. Au rez-de-chaussée, il n'y a rien, au 1<sup>er</sup> étage, deux toutes petites chambres qui servent à accueillir les volontaires. On peut à peine se tenir debout et seule une petite ouverture avec un volet mais pas de fenêtre laisse entrer la lumière. Les murs sont couverts de papier journal et de plastique pour éviter que la terre séchée ne vous tombe sur la figure pendant la nuit (si, si, ça arrive !). Insectes, rats et autres sympathiques animaux colonisent les lieux. Au 2<sup>ème</sup> étage se trouve l'unique pièce où vivent les enfants. Il n'y a que 2 lits, les enfants



dormant par terre, à même le sol. Cette pièce sert aussi de salle de classe, de salle de jeux... Il n'y a aucune porte dans toute la maison et les courants d'air sont vraiment désagréables en hiver. En haut, c'est la cuisine : une petite pièce avec quelques légumes posés par terre et un réchaud à kérosène. L'orphelinat possède en tout 13 assiettes et 3 cuillères ; tout le monde mange par terre, évidemment. Pas d'arrivée d'eau dans la maison, le réservoir se trouve sur la petite terrasse ; pas de salle de bain non plus ; à l'extérieur, une cabane en bois sert de toilettes.

Les enfants ne sont pas scolarisés, seuls quelques bénévoles leur enseignent l'anglais le matin et le soir, deux séances d'une heure et demie. Leur état de santé est déplorable : de gros problèmes de peau, la gale, les poux, des infections, rhume, toux... À plusieurs reprises, Judith a acheté des choses (couvertures, matelas) pour essayer d'améliorer la situation des enfants mais une partie des objets disparaît rapidement au bénéfice des adultes népalais.

### Un projet...

Face à la mauvaise gestion de ces Népalais et au manque de confiance, nous avons décidé d'ouvrir un nouvel orphelinat géré par nos soins afin de s'assurer – et de garantir aux donateurs – que les dons profitent bien aux enfants. Cela signifiait donc :

- Trouver les fonds nécessaires
- Trouver une maison
- Transférer les enfants
- Résoudre leurs problèmes de santé
- Leur donner une alimentation équilibrée
- Les scolariser
- Leur apprendre les règles d'hygiène de base
- Gérer les rapports avec les volontaires et avec les Népalais
- Gérer le budget
- S'occuper de tout le reste !

### Et une réalisation : le nouvel orphelinat « The Little Princes »

Enfin, le 12 avril 2004, l'orphelinat « The Little Princes » a ouvert ses portes accueillant 22 enfants âgés de 5 à 10 ans. Il se situe à Godawari, petit village rural au sud-est de Katmandu (1h environ). Des règles de vie ont été mises en place aussi



bien au niveau de l'hygiène que des services ou des horaires. La semaine suivant l'ouverture, tous les enfants prenaient le chemin de l'école pour la première fois, une toute petite école publique (la majorité des écoles népalaises sont privées) se trouvant à dix minutes à pied de la maison. Une grande énergie a été déployée pour lutter contre la gale et les poux : c'est à présent réglé ! Ouf ! La santé reste cependant une priorité au quotidien. Deux Népalais travaillent pour l'orphelinat : Bhagwati, la cuisinière et Hari. Les autres adultes sont des bénévoles venus des quatre coins du monde pour donner un peu de leur temps, de leur énergie et de leur amour.

### Ce qui reste à faire...

Pouvoir garantir nos objectifs à long terme : santé, hygiène, nourriture et scolarité, afin de guider ces enfants au mieux et de les aider à être autonomes et responsables dans leur vie d'adulte. Continuer le suivi et les liens entre les donateurs et la réalité du terrain pour être sûr de la transparence financière et des actions menées.



### Comment nous aider ?

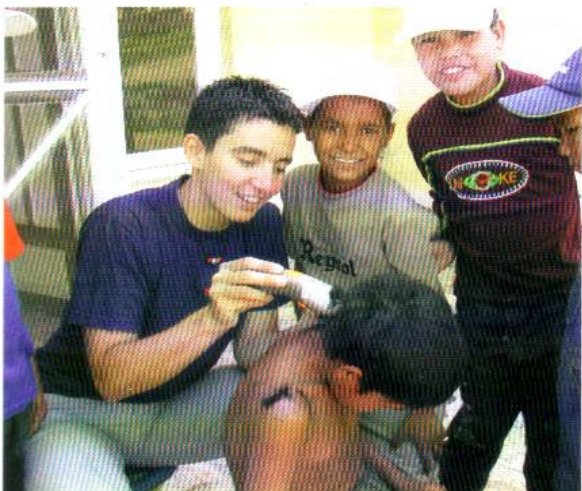
- En parrainant un enfant (60% du montant est déductible de vos impôts)
- En faisant un don ponctuel (idem)
- En parlant de ce projet autour de vous
- En visitant notre site internet
- En trouvant des partenaires ou subventions
- En venant sur place à l'orphelinat

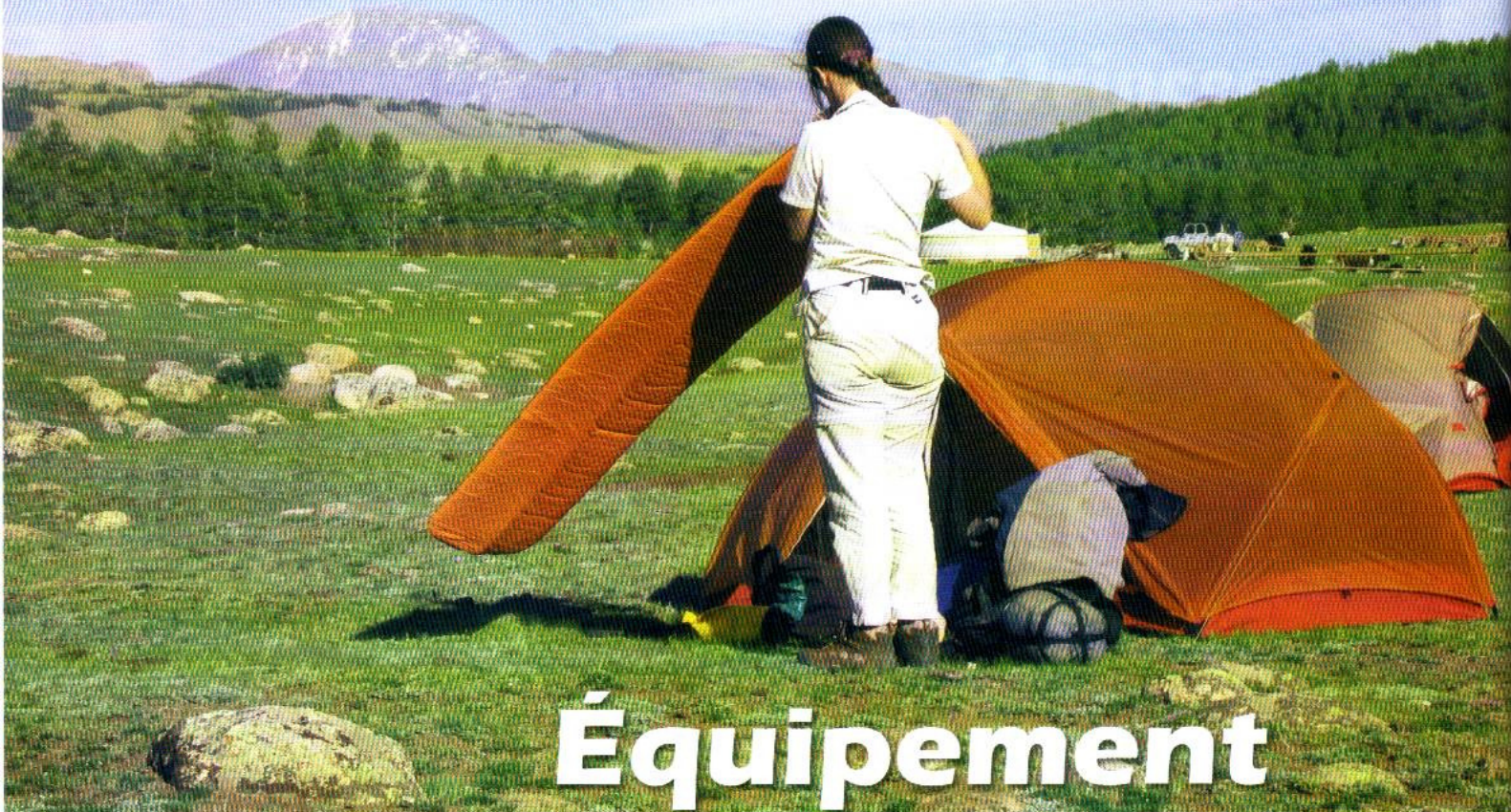
Actuellement, l'orphelinat fonctionne uniquement avec des dons privés. Le budget mensuel est d'environ 450 €. Tous les détails se trouvent sur le site internet de l'orphelinat :

[www.outsidefoto.de/enfantsdunepal](http://www.outsidefoto.de/enfantsdunepal)

Vous pouvez aussi me contacter directement :

[sandra.spieser@outsidefoto.de](mailto:sandra.spieser@outsidefoto.de)





# Équipement

« **O**n n'emporte que l'essentiel tant en objets qu'en pensées, et ce tri est déjà une philosophie. » (Alexandre Poussin).

Évidemment, ce tri dépend des paramètres du voyage. Matériel de bivouac ou pas ? Pour le couple Poussin par exemple, aller à la rencontre des habitants en demandant l'hospitalité fait partie intégrante d'Africa Trek (ce qui ne les empêche pas de transporter une mini tente). En montagne, certains voyageurs comptent sur les refuges ou cabanes de bergers. Pour d'autres, le bivouac à l'écart de la civilisation est un des éléments importants de la philosophie du voyage. Quid du matériel photographique et vidéo (plus la connectique et les éventuels chargeurs ou panneaux solaires qui vont avec) ? Là encore, les choix diffèrent beaucoup en fonction de ce que le voyageur souhaite faire de son « après voyage ». GPS ? Téléphone satellite ? Pharmacie complète ?... Beaucoup de choix sont personnels et dépendent du degré de confort et d'engagement souhaité par le voyageur. Une fois les paramètres de son voyage définis, le globe-trotter passera en revue les différentes catégories de matériel en essayant, pour chacune d'entre elles, de trouver le

meilleur compromis entre l'indispensable, l'utile, l'agrément, le poids, l'encombrement et le prix.

### Couchage et bivouac

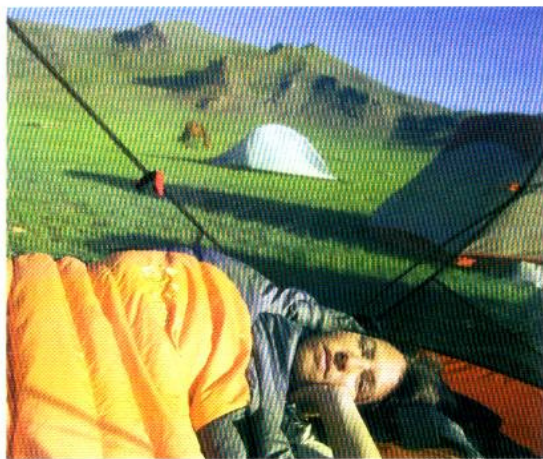
Bien dormir en voyage, c'est important, d'autant plus quand on part longtemps et que l'on fait un effort physique journalier. Un sommeil réparateur est la base d'une bonne

forme physique et mentale : bonne humeur, enthousiasme, discernement et capacité d'analyse (important par exemple si l'on pratique une activité engagée comme la haute montagne), capacité à surmonter les difficultés, et plus généralement, capacité à apprécier son voyage. Par ailleurs, lorsqu'on est fatigué, le système immunitaire est affaibli et le risque de tomber malade augmente.

Ainsi, bien choisir son matériel de couchage, et de bivouac le cas échéant, est important. Il doit être adapté à ses besoins (ça paraît bête mais on ne dort pas en forêt équatoriale avec un duvet confort négatif acheté l'année d'avant pour les vacances au Canada...), léger, de bonne qualité et fiable dans la durée (pas forcément facile dans certains pays de réparer ou remplacer du matériel endommagé).

### Duvets

Dans une tente ou à la belle étoile, dans un hamac ou une cabane, on dort d'abord dans son duvet. Il s'agit déjà de bien déterminer ses besoins : quelle va être la température nocturne moyenne pendant le voyage ? la température des nuits les plus froides ? S'agit-il d'un grand nombre de nuits ou seulement de quelques-unes ? Dans ce cas, il est peut-être envisageable de louer sur place le matériel spécifique pour une utilisation ponctuelle, ou encore de dormir bien vêtu, voire d'accepter (si possible) d'avoir un peu froid la ou les nuits en question (exemples : ascension d'un haut sommet andin lors d'un voyage en Amérique du Sud, franchissement d'un col élevé lors d'un périple à basse altitude). Idéalement, le duvet doit présenter un bon rapport thermicité / poids / prix. Un duvet avec garnissage en plume sera plus chaud pour le même poids/volume comparativement au synthétique. En ce qui concerne les températures annoncées par les fabricants de duvets, on s'y perd facilement car les affichages ne sont pas encore vraiment normalisés. Il faut prendre en compte le fait que les températures sont en général données pour une utilisation à l'abri du vent, sur un tapis



de sol et vêtu d'une couche de sous-vêtements. Et puis, nous ne sommes pas égaux devant le froid ! Se faire conseiller peut s'avérer utile, en magasin (ou sur les catalogues des revendeurs), par des personnes ayant utilisé le matériel en question ou ayant fréquenté la région où vous souhaitez vous rendre à la même saison que vous.

Afin de préserver plus longtemps son duvet et d'en améliorer la plage d'utilisation, on peut emporter un drap « sac à viande » en coton, soie ou polaire, et éventuellement un sursac en fonction de l'utilisation prévue (par exemple : un sursac étanche et coupe-vent sera le bienvenu en cas de nuit à la belle étoile en zone humide ou ventée).

Le sac de compression, très utile, est fourni avec quasiment tous les duvets ; sinon, il est possible d'en acheter séparément.

### Tapis de sol

Confort et isolation accrus, voilà ce qu'apportera un tapis de sol, qu'il s'agisse de dormir à la belle étoile, sous tente ou même en hamac où l'air froid aspire votre chaleur par le dessous. Il existe plusieurs types de tapis de sol d'encombrement et de poids réduits : les *autogonflants* et les *tapis en mousse*.

Si l'on regarde comparativement les 2 types :

#### Autogonflants

Avantages : confort et isolation bien meilleurs, volume réduit.

Inconvénients : crevaisons possibles. Cependant, les autogonflants sont souvent vendus avec leur kit de réparation (une sorte de rustine que l'on peut se procurer séparément ; mais, même sans rustine on peut se débrouiller avec de la colle néoprène et un bout de scotch) et, en faisant attention, les crevaisons sont tout de même rares.

Les autogonflants existent en plusieurs épaisseurs et dimensions en fonction du rapport poids/confort souhaité. Pour un autogonflant « long » (longueur supérieure à 180 cm) de qualité, compter de 50 à 100 € et de 550 à 900g environ. Il existe bien entendu des modèles plus épais (confort et isolation accrus), plus lourds et plus onéreux, pour des utilisations spécifiques (par exemple : un long séjour dans un camp de base d'altitude, où le matériel est amené une fois pour toute la durée de l'expédition et peut se permettre d'être un peu plus lourd). Les mêmes autogonflants existent souvent en version « courte » (longueur d'environ 120 cm) pour des prix, poids (30-35% plus légers) et volume légèrement inférieurs. Attention s'il fait froid car les pieds ne reposent pas sur le tapis (on peut les glisser dans un sac à dos vidé ou les faire reposer sur des vêtements).

#### Tapis en mousse

Avantages : légers, résistants (pas de risque de crevaison), peu onéreux. On trouve des matelas en mousse d'environ 300-400g et moins de 10 €.

À noter que les matelas en mousse alvéolée améliorent l'isolation pour un poids très réduit. Compter environ de 425g à 550g et de 20 à 35 € pour un tapis en mousse alvéolée (taille entière).

### Tente

Vous l'avez déjà compris, le but de ce dossier n'est pas de faire une étude technique détaillée de chaque élément de matériel, mais plutôt de recenser les grandes catégories d'équipement et de solutions pour le voyageur. Ainsi, nous ne passerons pas en revue les



quantités de modèles de tentes. Il en existe sûrement une qui corresponde à peu près à vos besoins !

Quelques caractéristiques sont à considérer en fonction de l'utilisation prévue :

La saison : tente 2, 3 ou 4 saisons, tente d'expédition... Voir aussi la résistance au vent.

La silhouette générale de la tente a des implications :

- taille, nombre et forme des absides (selon ce que l'on souhaite mettre dessous, on préférera une très grande abside plutôt que 2 moyennes, ou encore des absides minimales pour gagner sur le poids ; dans les régions pluvieuses, il est très agréable de pouvoir se déshabiller dans l'abside afin d'éviter de tremper l'intérieur)

- l'autoportance : une tente autoportante a une structure qui reste en place même sans planter de sardines : elle tient toute seule. Avantage que l'on appréciera particulièrement dans les terrains où planter une sardine relève du défi (trop dur ou au contraire vraiment trop meuble). Autre avantage : ces tentes se déplacent très facilement une fois montées.

- la facilité et la rapidité de montage ; pour certains, cela peut être critique (lors de l'expédition Arktos, une des prérogatives de Mike Horn concernant la tente était qu'elle soit montable en moins de 30 secondes et par vent fort).

- la modularité : par exemple, pouvoir ne monter que la moustiquaire et pas le double toit, ou le double toit seulement ...

- Qualité et résistance générale : toile extérieure, arceaux, toile du sol (on peut protéger cette dernière en préventif ou curatif par une bâche, de la toile de tente ou une couverture de survie placée en dessous). Résistance aux déchirures, au vent, étanchéité durable... tout simplement résistance aux multiples montages-démontages. Avoir une tente fiable c'est important, surtout quand on part longtemps ; c'est vrai pour tout le matériel, mais être privé de tente peut s'avérer bien embêtant (voire vital dans des cas extrêmes).

Quelques mots sur les tentes monoplaces

Modèle sarcophage : il s'agit d'une catégorie particulière d'abri ultra light. Le volume y est très réduit, le confort minimal. En général, ces abris ne possèdent pas de double paroi ce qui accroît les effets gênants de la condensation (d'autant plus que le volume intérieur est petit) ; certains ont un revêtement imper-respirant pour limiter la condensation. L'intérêt principal de ce type d'abri réside bien entendu dans la minimalité de son encombrement et de son poids pour qui souhaite voyager seul et léger. On peut trouver des abris de ce type de moins d'1 kg et environ 150 €.

Forme mini tente : il existe aussi des modèles de tentes monoplaces ayant des caractéristiques de tente en taille réduite : une double paroi, une (des) abside(s) et un volume intérieur qui, s'il ne permet pas toujours de s'asseoir, est un peu moins exigu que dans les abris sarcophage. Le poids (1,1 - 1,5 kg) est légèrement supérieur aux micro-abris pour des prix du même ordre (150 €).

### Hamac

Bien utilisé, un hamac se révèle très confortable, et même indispensable dans certaines régions du monde comme la forêt amazonienne où il ne fait pas bon dormir au sol. On l'appréciera également dans des zones boisées et peu planes. Évidemment, il faut pouvoir accrocher le hamac à quelque support : arbres, mais aussi rochers divers peuvent faire l'affaire.

De nombreux conseils et suggestions d'utilisation et d'entretien figurent dans les dossiers « Bivouac en Hamac » et « Conservez votre hamac » parus dans



Selon la destination, on emportera une moustiquaire. Certains magasins vendent des modèles spécifiques pour hamac. Il est également possible de se la fabriquer en achetant de la moustiquaire au mètre, en choisissant là aussi un bon compromis légèreté résistance. Si la menace des insectes est importante, il faut veiller à fixer correctement la moustiquaire au hamac : velcro ou zip collé ou cousu par exemple.

Le pack hamac-bâche (plus éventuellement moustiquaire) peut s'emporter en remplacement d'une tente si l'on est sûr de pouvoir le fixer toutes les nuits (dans les zones très peu pluvieuses, on peut toujours dormir au sol lorsqu'il est impossible de suspendre le hamac).

Bien que le hamac soit très apprécié de beaucoup de personnes, il est tout de même recommandé de dormir une nuit entière dans ce type de couchage avant de l'emporter comme unique solution de bivouac pour plusieurs mois...

Un hamac nylon pèse environ 400g cordes et attaches comprises (compter quelques dizaines d'euros pour le tout). Les coût, poids et volume des bâches et moustiquaires sont très variables selon les choix que l'on fait (quelques dizaines d'euros également). Globalement, le hamac constitue une solution de bivouac relativement peu onéreuse.

## Cuisiner et manger

### Réchaud

Il existe différentes catégories de réchauds, nous passerons en revue les plus répandues : gaz, essence et, moins connu, un réchaud à bois.

#### Gaz

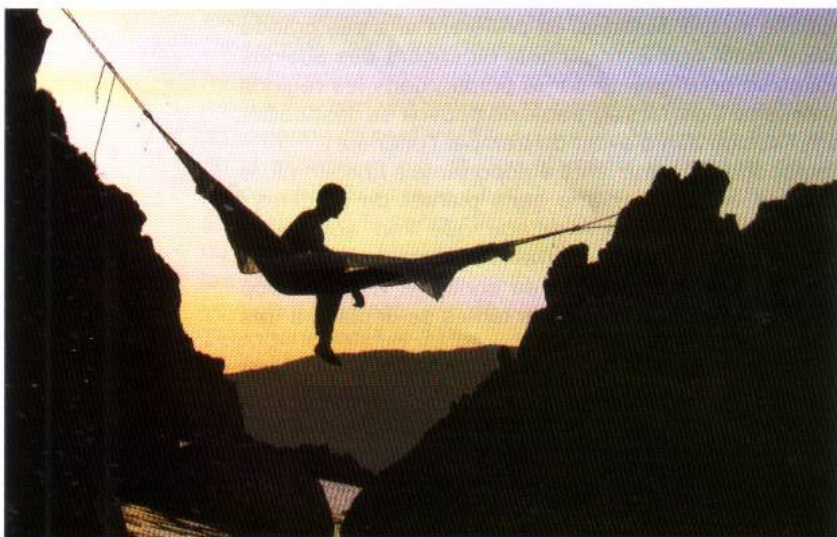
*Avantages* : réchaud compact, léger et fiable.

*Inconvénients* : les capsules de gaz ne peuvent être transportées en avion et ne se trouvent pas partout, loin de là. Il s'agit d'inconvénients majeurs pour des voyages longs dans des pays où l'on trouve peu des biens de consommation dont on a l'habitude. Il existe, en outre, différents types de réchauds/capsules pas tous compatibles. Notons aussi qu'il est difficile de faire fonctionner un réchaud à gaz par des températures inférieures à -15° -20°.

#### Essence

*Avantages* : on trouve de l'essence quasiment partout, au moins dès qu'il y a des véhicules à moteur. Le rapport énergie fournie / poids du combustible est meilleur qu'avec le gaz. Le rendement de ces réchauds reste bon même par température largement négative. Si à l'achat, ils sont quelques peu onéreux (compter entre 75 et 150 €), ils le sont peu à l'usage. Poids approximatif : de 300 à 550g auquel il faut ajouter la bouteille de carburant (une bouteille vide de contenance ½ litre pèse entre 100 et 130g).

*Inconvénients* : l'utilisation est un peu moins aisée que pour un réchaud à gaz ; elle dépend par ailleurs du carburant choisi (on a constaté par exemple, sur un



Carnets d'Expé numéros 1 et 3, articles également en ligne sur [www.expemag.com](http://www.expemag.com).

Comme l'expliquent les articles, on pourra attacher une faitière au-dessus du hamac afin d'y placer une bâche pour se protéger de la pluie, de l'humidité ou du froid. Il est possible de fabriquer soi-même sa bâche en achetant au mètre un matériau adapté, étanche et ayant un bon compromis légèreté - résistance (toile de tente ; d'une manière générale un tissu ayant subi une enduction pour le rendre étanche fait l'affaire). La bâche peut aussi servir indépendamment du hamac pour s'abriter de la pluie, pour faire la popote par exemple.

modèle particulier de réchaud, un fonctionnement bien plus facile avec de l'essence pour véhicule qu'avec du pétrole désaromatisé). Ces réchauds sont plus dangereux à l'usage que le gaz, il est arrivé à plusieurs aventuriers de fâcheuses histoires d'essence renversée qui enflamme la tente et le matériel. Notons aussi que pendant la phase de préchauffage, les grandes flammes qui peuvent être libérées rendent dangereux l'usage sous tente. Ces réchauds étant un peu plus complexes, ils sont plus fragiles (pièce qui casse). Il faut régulièrement désencrasser les buses d'alimentation du réchaud. Enfin, l'essence, ça ne sent pas bon et ça peut se renverser ! Dans la série des problèmes d'aventuriers, certains ont du abandonner leur expédition pour cause d'essence renversée ayant souillé toutes les réserves de nourriture...

Moyennant un peu de maîtrise et d'attention, ces réchauds se révèlent tout de même très efficaces et souvent indispensables.

#### Réchaud multi carburants

Ces modèles fonctionnent aussi bien au gaz qu'au combustible liquide (essence, gazole, et même pétrole ou kérosène). Ils sont en moyenne un peu plus lourds (environ 400-600g sans le carburant) et un peu plus chers (on en trouve pour environ 120 à 160 €) que les autres, mais leur polyvalence est un atout.

#### Le réchaud à bois Sierra

Le principe de ce réchaud est simple : un petit ventilateur, alimenté par une pile AA, facilite la combustion de ce que l'on place dedans : brindilles, bois sec ou mouillé, bouse séchée... La combustion est assez complète, l'énergie est libérée rapidement ce qui donne au réchaud une plus forte puissance qu'un feu de bois classique (pour la même quantité de combustible). Attention, avec une casserole moyenne à grosse, l'ensemble n'est pas très stable et il faut veiller à le caler avec des pierres si on veut éviter de tout renverser (ce qui, outre la perte de sa précieuse plâtrée de pâtes, peut occasionner une brûlure). Une pile AA fait fonctionner le réchaud en puissance max pendant 5 heures environ.

Le magasin Expé, [www.expe.fr](http://www.expe.fr), est, à notre connaissance, le seul importateur de ce réchaud qui coûte environ 75 €.

Pour plus d'infos, le dossier technique de Carnets d'Expé n°2 était consacré aux réchauds, il est accessible en ligne sur [www.expemag.com](http://www.expemag.com)

#### Popote

Il existe de nombreux modèles de poids réduit. Veiller à bien évaluer ses besoins : transporter une casserole trop grande est dommage mais devoir faire 2 fournées à chaque repas



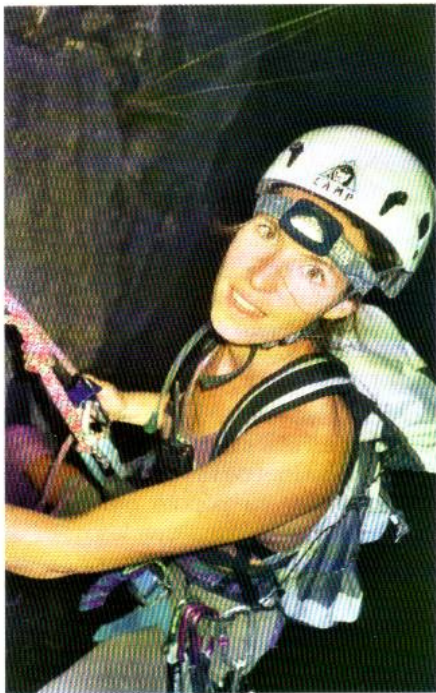
pour cause de casserole trop petite se révèle vraiment pénible ! L'inox est le matériau qui semble le plus adapté, il présente en tous cas un bon compromis résistance - facilité de nettoyage - prix. Le titane est encore mieux (plus léger) mais plus cher, l'alu n'est pas très robuste, plus difficile à nettoyer et en plus ne serait pas bon pour la santé à long terme (doutes sur des implications au niveau neurologique). Les ustensiles avec un revêtement type Téfal s'abîment très vite. Penser à emporter une housse ou sachet de rangement résistant ; il arrive souvent de remballer sa popote mal ou pas lavée ou pleine de suie. Afin de minimaliser les accessoires, on pourra remplacer l'assiette plus quart par un bol, ou même – encore plus polyvalent – une boîte type tupperware du volume approximatif d'un bol mais possédant un couvercle hermétique, qui permettra par exemple de transporter de la nourriture déjà cuite, de stocker des baies ramassées dans la journée...

#### Vêtements et chaussures

Là encore, l'objectif n'est pas de faire un dossier complet ! En fonction de la (les) destination(s), du type de climat, du mode de déplacement et de la durée du voyage, on essaiera de trouver un bon compromis entre légèreté / thermicité / résistance / prix. Les vêtements et sous-vêtements techniques (tissus polyester ou polyamide) présentent l'avantage d'être légers, respirants et de sécher rapidement. Inutile donc d'en emporter trop ; par exemple : 3 hauts techniques type carline ou chemise sont bien suffisants (en mixant manches courtes / manches longues si besoin), 2 bas (pantalon, short ou pantalon convertible)... Penser aussi aux sous-vêtements techniques : un collant, par exemple, constitue pour un poids très réduit un appoint thermique pour la nuit ou une journée froide.

Le nombre et la qualité des polaires dépendent bien entendu énormément du climat. Les vêtements possédant une membrane coupe-vent se révèlent très utiles dans de nombreuses situations. En ce qui concerne les membranes gore-tex, il faut savoir qu'elles s'abîment au fur et à mesure des utilisations et perdent une partie de leurs propriétés : notamment l'imperméabilité. En dehors de la membrane, la surface du tissu est en général traitée par un produit chimique pour que l'eau glisse dessus, c'est la déperlance ; ce traitement perd généralement assez rapidement de son efficacité. De plus, lorsqu'il pleut fort, la couche d'eau qui ruisselle sur un vêtement qui n'est plus déperlant limite la respirabilité de celui-ci. Dans ce cas, un poncho se révèle bien utile : léger, il couvre aussi le sac à dos ainsi qu'une partie des jambes, possède une capuche, et l'air qui circule sous la cape (look Obi-Wan Kenobi) permet une certaine « respirabilité » naturelle !

Pour des voyages à destinations (et activités) multiples et diversifiées (en terme de climat notamment), il est souvent difficile d'emporter les vêtements adaptés à toutes les situations. Outre les possibilités de se faire apporter ou



remporter des affaires par des amis ou via des colis en poste restante, on peut parfois acheter sur place un vêtement d'appoint pour pas cher ou louer certains équipements techniques dans les agences locales (exemples : chaussures cramponnables, veste de montagne, casque...)

Le choix des chaussures est très important. Là encore, il faut bien définir ses besoins et ses préférences (solidité, hauteur de la tige (haute ou basse), membrane étanche ou non, type de semelle), choisir un modèle résistant, adapté à sa morphologie et qu'on aura testé de façon significative avant le départ.

Lorsqu'on voyage, on a souvent une seule paire de chaussures – autant donc se sentir bien dedans –, et des problèmes de pieds peuvent devenir vite pénibles voire bloquants dans certains cas. En outre, selon les pays, il n'est pas forcément facile de trouver des chaussures correctes pour remplacer une paire inadaptée ou détériorée. Autant de raisons pour en choisir une bonne et pour en prendre soin (attention, par exemple, au séchage près du feu de ses chaussures préférées : la forte chaleur abîme les colles et parfois même, une partie de la chaussure fond ou s'enflamme).

### Toilette

Affaires et éventuels produits spécifiques personnels. À noter que l'on trouve, au rayon camping ou hygiène de certains magasins spécialisés, des savons solides ou liquides bio dégradables, des savons à utiliser dans l'eau de mer ; le savon de Marseille reste une solution peu onéreuse et peu polluante. Pour se laver sans eau, on trouve aussi des savons spécifiques et des lingettes (ces dernières se trouvent aussi en grande surface au rayon hygiène ou bébé, le conditionnement est fait en plus gros volume mais le prix est bien inférieur aux produits spécifiques en emballage individuel – qui pollue de surcoût).

Parmi les indispensables : une serviette spéciale en microfibres ; très absorbantes, légères et peu volumineuses, elles séchent en plus assez rapidement (compter entre 10 et 25 € en fonction du modèle et de la taille).

Pour la toilette aussi on cherche à minimiser le poids et l'encombrement



des affaires. Couper le manche de sa brosse à dents ou à cheveux peut paraître futile, mais si on parvient à réduire de 30% la masse d'une bonne partie de son équipement, cela devient très intéressant... Un mini miroir peut être utile aussi (pour se raser, pour regarder – surtout si l'on est seul – une éventuelle piqûre au visage, un dérangement dans l'œil... et tout simplement pour apprécier sa tête hirsute après un long périple dans la nature).

### Pharmacie, couverture de survie

Voir le dossier sur la pharmacie du voyageur dans ce numéro.

On pourra y ajouter une couverture de survie (très compacte et légère, bien utile à avoir au fond du sac au cas où) ainsi que des crèmes protectrices pour le soleil en fonction de la destination (attention : ce type de produit étant utilisé plutôt dans les sociétés occidentales et n'étant pas un produit de première nécessité, il est parfois difficile d'en acheter sur place, selon où l'on se trouve).

### Divers

**Lampe frontale** : comme pour le reste, on cherchera le meilleur compromis poids/volume/prix qui corresponde à ses besoins. Les lampes à LED, dont l'offre est de plus en plus large, deviennent quasiment incontournables, pour des utilisations de proximité (au bivouac par exemple) tout au moins, tant elles sont compactes et économiques en énergie. Certains modèles ont plusieurs modes de fonctionnement qui permettent de faire varier l'intensité d'éclairage ce qui est bien pratique pour économiser ses piles ; inutile en effet, lorsque l'on veut lire le soir dans sa tente, d'éclairer à 10m. Pour des besoins d'éclairage de plus grande portée, on trouvera aussi des modèles utiles : mixte LED/ampoules classiques ou LED dotées d'un mode boost (permettant un éclairage très puissant pendant quelques instants). À noter que les piles se déchargent d'autant plus vite que la température est basse. Ainsi, pour des utilisations par grand froid, on pourra opter pour un modèle où le boîtier des piles se trouve déporté de la frontale, afin de garder celui-ci près de la chaleur du corps (poche sur la poitrine à l'intérieur de la veste par exemple).

En ce qui concerne les piles rechargeables et leur chargement voir le dossier sur l'énergie solaire.

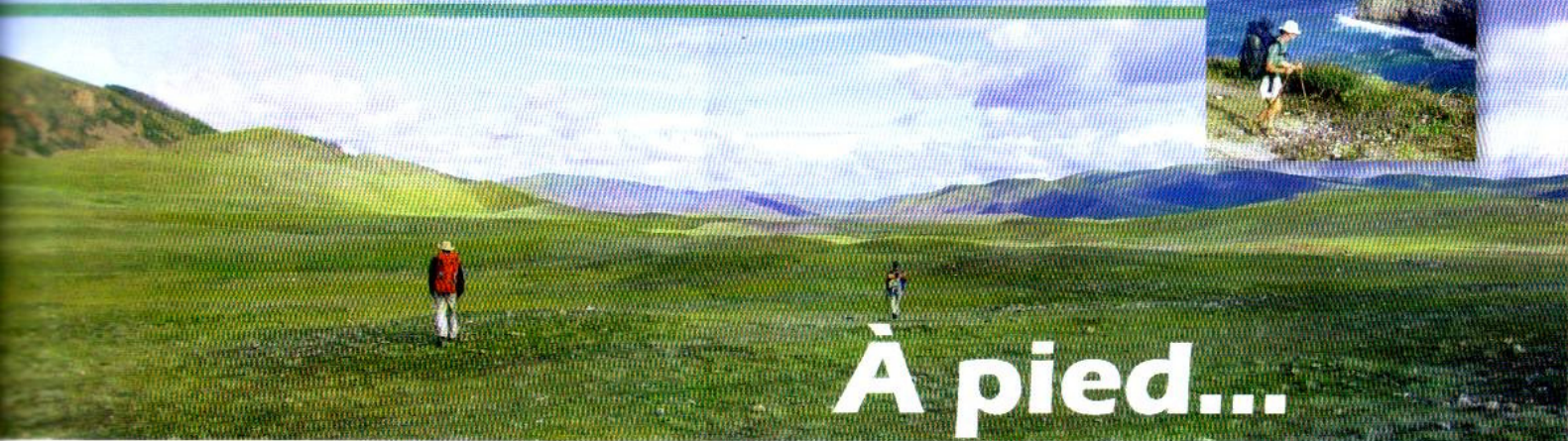
**Couteau multifonctions** : type couteau suisse ou Leatherman ; très utile pour bricoler, réparer, soigner, manger...

Livres, guides ou manuels techniques, carnets de notes, matériel de dessin ou d'aquarelle pour certains, gadgets et objets personnels feront sans doute aussi partie des affaires du voyageur. Là aussi, ce dernier cherchera le meilleur compromis entre l'indispensable, l'utile, l'agrément, le poids et l'encombrement.

En ce qui concerne la **photo / vidéo**, les **cartes et l'orientation** et les équipements sportifs et outils spécifiques, voir les dossiers appropriés de ce numéro. Pour les panneaux solaires, voir Carnets d'Expé N°5.

Johanna Nobili





# À pied...

« **L**a marche est un luxe sublime. Il lui faut une chose dont notre monde est avare : du temps. J'ai toujours cru avoir horreur de la marche, car je n'avais pas de temps, car je n'y voyais rien de pratique. Et pourtant, un mystère m'a mis en route, la conviction sourde que s'y dissimulait, sous les dehors peu ragoûtants de la souffrance et du fardeau, une des plus belles expressions de la liberté. La plus simple. » écrit Alexandre Poussin après 3 années de marche à travers l'Afrique<sup>(1)</sup>.

Prendre un congé sabbatique, c'est s'offrir du temps ; du temps que l'on peut utiliser à voyager ; et pourquoi pas à pied ?

## Aller à pied

Choisir de marcher, c'est choisir d'aborder les choses et les gens à un rythme lent, humain. Après 9 mois de voyage à pied à travers l'Himalaya, Olivier Soudieux<sup>(2)</sup> témoigne sur la « lenteur » de la progression du marcheur et le plaisir qu'il en a retiré : « Modes et vitesse de déplacement sont liés. Or lenteur rime avec profondeur. J'ai choisi d'accepter de voir moins pour voir mieux. Aller au rythme de ses pas, donc doucement, décuple le plaisir, permet des rencontres authentiques, contribue à bien saisir la vraie valeur du lieu : la nature, la montagne, les rencontres avec les habitants... ».

On peut, comme certains, choisir de faire son voyage intégralement à pied. La marche n'est alors plus seulement un sport ou une occupation mais un moyen de « transport », le moyen de progresser vers un objectif, de rencontrer, d'accéder à des lieux reculés, elle peut même devenir une fin en soi ! Chacun construit son projet de voyage en fonction de ses envies, de ses objectifs, du type d'expérience qu'il souhaite vivre et de ce qu'il cherche à en retirer : défi sportif, contact avec la nature, vie solitaire ou aventure d'équipe, grands espaces inhabités ou, au contraire, rencontres et échanges avec les habitants, itinéraire historique, approche culturelle, géographique, types de paysages et de milieux, études scientifiques, degré d'engagement...

## Dénuement

Quels que soient les choix réalisés et qu'il s'agisse d'une marche au long cours ou d'un trek de quelques jours, dans tous les cas le problème du transport du matériel se pose : il faut faire la course au poids et choisir des équipements adaptés à ses besoins.

Cette course au poids et les conditions intrinsèques de la marche itinérante forcent le marcheur à renoncer à son confort habituel (à moins d'aller dormir à l'hôtel tous les soirs...) et à accepter un certain dénuement. Dans ces conditions matérielles sommaires, le marcheur doit gérer son effort et sa fatigue, et, se déplaçant et vivant dans la nature, il doit en accepter les cadeaux (un buisson de mûres bien garni) comme les moments difficiles (une pluie battante par vent froid). Une sorte de retour à l'essentiel qui ne manque pas de pousser le voyageur à pied dans de saines réflexions, réflexions qui ont comme autre intérêt de l'occuper pendant sa marche.

« La marche est une retraite du monde. On a peu de choses quand on marche. La frime et l'artifice, l'inutile et le maquillage, tous les masques tombent. Marcher c'est renoncer à la course aux chimères, c'est une vulnérabilisation volontaire, un délestage, un retour à soi, nu. Je marche donc je suis. Le premier enseignement de la marche est celui de ses propres limites, c'est l'épreuve de l'humilité qui conduit à la connaissance de soi. La marche est une réflexion. Une façon de consacrer du temps à la recherche de l'essentiel. C'est la simplicité pour se reposer de la complexité. On n'emporte que l'essentiel tant en objets qu'en pensées, et ce tri est déjà une philosophie. Marcher c'est scander le temps de ses pas et de son souffle, le rendre réel et le consacrer à la pensée. Il n'y a rien d'autre à faire. On ne divague pas quand on marche, on affûte son esprit. » écrit Alexandre Poussin.

## Le marcheur et le rapport à l'autre

Cette condition de dénuement du voyageur à pied change le rapport à l'autre et adoucit le regard que celui-ci porte sur le marcheur, « le marcheur est aimé car il arrive pur et léger, décapé par la route » (A. Poussin). Combien de fois – même (surtout ?) dans des pays pauvres – des gens ayant eux-mêmes peu de ressources offrent aide et hospitalité au voyageur à pied qui se présente à eux humble et fatigué. Ses préoccupations relèvent de l'essentiel : s'abreuver, se nourrir, s'abriter, s'orienter. L'autochtone, lui-même à pied, à cheval ou encore sur un char à zébu, est plus sensible à ce touriste-là qu'à ceux dont il aperçoit les possessions matérielles provocatrices au travers des vitres teintées de gros 4x4 rutilants.

Outre la générosité et l'hospitalité (parfois même la pitié !), le voyageur à pied suscite l'intérêt et l'étonnement : d'où vient-il ? où va-t-il ? pourquoi y va-t-il ? et pourquoi y va-t-il à pied ?? a-t-il un péché à expier pour s'imposer de marcher ainsi ? (question souvent posée au couple

<sup>(1)</sup> Alexandre et Sonia Poussin ont traversé l'Afrique à pied de 2001 à 2004, 14000 km du Cap au Lac de Tibériade. Nous leur avons consacré un article dans Carnets d'Aventures n°1. On peut par ailleurs lire l'intégralité de leurs aventures dans les ouvrages Africa Trek et Africa Trek II parus aux éditions Robert Laffont.

<sup>(2)</sup> Olivier Soudieux a traversé l'Himalaya à pied, du Zaskar au camp de base de l'Everest, 5000 km parcourus en 9 mois. Voir article dans Carnets d'Aventures n°1.



Poussin pendant Africa Trek) combien de kilomètres parcourt-il tous les jours ? où dort-il ? que transporte-t-il dans son sac ? Et de nombreuses autres questions qui facilitent le contact et l'échange, au détour d'un chemin, près d'un puits, devant un thé (salé, à la menthe, au jasmin...), lors d'une séance photo ; autant de moments imprévus et souvent chaleureux qui agrémentent la marche.

### Portage



Le dossier équipement du voyageur de ce numéro aborde les différentes catégories de matériel utile. Pour le marcheur – plus encore que le cycliste, le kayakiste ou encore le cavalier –, trouver le meilleur compromis entre l'indispensable, l'utile, l'agrément et le poids / encombrement de ses équipements est essentiel. Le marcheur dispose de diverses solutions de portage ; nous nous proposons d'aborder les principales.

#### Sac à dos

La solution la plus simple et répandue, la moins onéreuse. Il existe tellement de modèles de sacs à dos de randonnée qu'il paraît difficile de ne pas en trouver qui convienne. Veiller à le choisir adapté à son besoin spécifique et à sa morphologie (carrure, taille, modèle femme, taille de la ceinture ventrale...) ; lors de l'essai du sac en magasin, ne pas hésiter à le charger. En ce qui concerne le volume, un sac un peu trop grand pas tout à fait plein est mieux en terme de confort de portage (car adapté pour des poids et volume plus importants) qu'un trop petit bourré à craquer avec des affaires accrochées partout à l'extérieur. De nombreux sacs ont un rabat extensible qui permet d'ajouter (selon le modèle) 10 à



20 litres de volume.

Le sac doit être fonctionnel (là encore, les besoins en « fonctionnalité » dépendent de l'utilisation prévue) : poches extérieures de différentes tailles, accès par le bas du volume principal, compartiment interne pour poche à eau (avec son inévitable trou pour le passage de la pipette), poche filet, élastiques sur le haut du sac, diverses zones d'accroche où l'on peut attacher par exemple le linge à faire sécher, housse pour la pluie, porte-piolet, porte-skis ou surf, sangles et autres petits porte-matériels divers...

#### Carrix

Il s'agit d'une petite remorque à roulette (voir photo) que l'on traîne derrière soi via des sangles et mousquetons qui s'accrochent soit au harnais fourni avec, soit à la ceinture ventrale du sac à dos (petit bricolage nécessaire). Le Carrix pèse 4,2 kg et est démontable. Il existe un sac de rangement (spécial Carrix) de 70 litres que l'on fixe sur la structure en aluminium et dans lequel on peut transporter 20 kg. Le sac possède 2 bretelles qui permettent de le porter sur le dos, soit seul, soit en portant également le chariot à roulette (accroché au sac) pour franchir un passage délicat (traversée à gué où le niveau d'eau arrive à la taille, escalier ou échelons,



Carrix en Mongolie

Au-dessus, Hervé Bouty avec 40 kg sur sa claie de portage

franchissement de blocs rocheux...).

L'intérêt du Carrix est soit de ne porter quasiment rien sur le dos, soit de porter son sac à dos habituel plus du matériel dans le Carrix que l'on n'aurait pas pu emporter autrement (par exemple, Hervé Bouty est parti mi 2005 pour un voyage marche-canoë, avec ses affaires de bivouac sur son dos et son canoë gonflable dans un Carrix). À noter qu'il existe des versions de Carrix adaptées à la randonnée sur terrains enneigés (ski sous la roue) ou pour les rollers et coureurs (kit 2 roues et kit roues larges pour le sable). La solution est relativement onéreuse, compter environ 600 € pour le Carrix + sac spécial.

[www.carrix.ch](http://www.carrix.ch)

### Pulka

Sorte de luge que le marcheur/skieur tire derrière lui en terrain enneigé. Des associations cerf-volant de traction pulka ont déjà été utilisées avec succès. Les pulkas peuvent avoir une grosse capacité de chargement. Certaines peuvent même servir d'embarcation pour franchir de petites étendues d'eau libre. Très spécifique.

### Traineau à chiens ou à rennes

Ce n'est plus vraiment de la marche, même si, dans des zones non "préparées", l'homme marche souvent à côté du traîneau. On le mentionne même si l'utilisation est trop spécifique pour que l'on s'y attarde dans ce dossier.

### Claie de portage

Il s'agit d'une structure métallique (en général en alu ou alliage léger) que l'on porte sur le dos et sur laquelle on peut fixer un peu n'importe quel type de matériel,



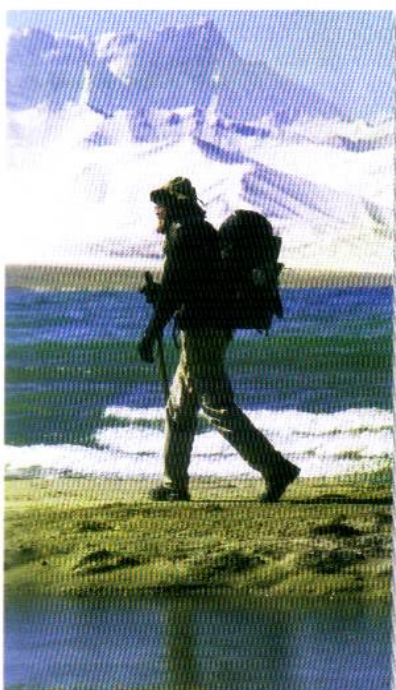
Rando en France  
Alpes de Haute  
Provence

notamment des objets hors gabarits. Le poids de la claie dépend du matériau, de la taille et du confort de portage ; on trouve des modèles de 1 à 3 kg (prix de 80 à 160 € environ). Pour des utilisations spécifiques.

### Animal bâté

Âne, mule, cheval, dromadaire, chameau, yak... la randonnée au long cours avec un animal bâté se pratique facilement dans certains pays. Selon l'animal, le lieu et ses connaissances personnelles, cela nécessite tout de même une petite formation préalable. Outre le côté facilité de portage, le voyage au long cours avec un animal revêt, pour beaucoup, une signification particulière ; l'animal devient un véritable compagnon de route auquel on s'attache et dont il faut s'occuper (voir le dossier "Voyager avec des chevaux" de ce numéro).

Johanna Nobili



Sylvain Tesson lors de sa marche sur les traces des évadés du goulag.  
Photo Thomas Goisque

### Exemple du contenu du sac à dos d'un marcheur : Sylvain Tesson pendant son périple de 9 mois de la Sibérie à l'Inde

Sylvain souhaitait effectuer ce voyage sur les traces des évadés du goulag avec un équipement assez réduit même si, bien entendu, son dénuement à lui n'était rien par rapport à celui des évadés. Il se décrit même, en se comparant à ces derniers, comme "une caravane de la consommation" ! (cf. article paru dans Carnets d'Expé n°2 en avril 2004).

Sylvain transportait donc :

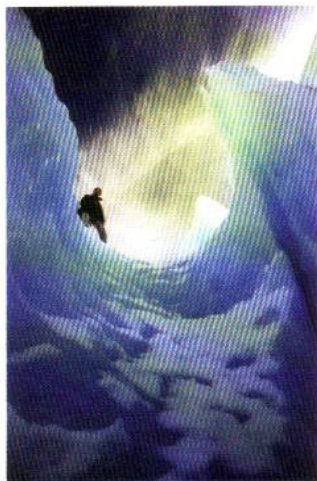
- un sac à dos de montagne de 40 litres en kevlar ultra léger de 1kg,
- un duvet de moins d'1 kg puis, en Himalaya, un autre duvet d'1kg pour une température extrême de -15°.
- un abri ultra-light sarcophage de moins de 1 kg,
- des vêtements techniques qu'il portait sur lui, un seul t-shirt de rechange, une veste de montagne.
- montre altimètre, boussole, GPS et cartes (de l'aviation civile américaine et de l'armée russe).
- appareil photo.
- une anthologie de la poésie française et des petits cahiers (en papier de riz népalais) pour prendre des notes.
- petit matériel divers : lampe frontale, briquet, poignard, un gobelet (quart), quelques pastilles pour l'eau et du désinfectant (son unique pharmacie).
- un bâton (de marche ou contre les ours...).
- ponctuellement quelques objets comme un hameçon et du fil de pêche dans la taïga.

NB : le photographe Thomas Goisque a rejoint Sylvain à trois reprises pendant ce voyage, il a pu apporter et rapporter quelques affaires comme des pellicules photo, des carnets de route, et échanger quelques équipements (vêtements/duvets froids/chauds).

Cet équipement « de base » pesait environ 6 kg, à cela s'ajoutaient eau et nourriture, dont la quantité était assez variable.



## Mon sac, mon dos... et moi !



Glacier de Patagonie

En haut,  
Laguna Verde et Licancabur,  
Bolivie

Ci-dessous,  
L'incontournable Machu Picchu,  
Pérou



« **C**'est la contemplation silencieuse des atlas, à plat ventre sur le tapis, entre 10 et 13 ans, qui donne ainsi l'envie de tout planter là. Songez à des régions comme le Banat, la Caspienne, le Cachemire, aux musiques qui y résonnent, aux regards qu'on y croise, aux idées qui vous y attendent... Lorsque le désir résiste aux premières atteintes du bon sens, on lui cherche des raisons. Et on en trouve qui ne valent rien. La vérité, c'est qu'on ne sait comment nommer ce qui vous pousse. Quelque chose en vous grandit et détache les amarres, jusqu'au jour où, pas trop sûr de soi, on s'en va pour de bon [...]. On croit qu'on va faire un voyage, mais bientôt, c'est le voyage qui vous fait, ou vous défait ».

Nicolas Bouvier, L'usage du Monde.

18 ans, mon bac en poche, la liberté s'offre à moi. Et quelle liberté ! J'achète un billet inter-rail Europe et monte dans le train, direction Varsovie. Un mois de vagabondage, sac au dos à travers l'Europe avec quelques amis. Nuits dans le train, nuits en gare, nuits en camping, sans tente, bivouacs sur la plage. Campagnes, villes ou îles. Randonnées, musées, ruines, mer. Trains, bateaux, auto-stop et bus. Passages de frontière, galères sympathiques et moult rencontres... au fil du voyage ; le voyage, lui, s'est tissé, construit. Évidemment, bien loin de ce qui avait été prévu avant le départ : changement d'itinéraire, changement de destination, changement de plan. 30 jours plus tard, le virus a fait ses ravages ou plutôt son travail... et ma décision est prise :

### le voyage sera ainsi, sac au dos, ou ne sera pas !

Depuis, quel que soit le continent, le pays, le climat, la durée, il en fut toujours ainsi. Mêmes préparatifs, même rituel simple mais rigoureux : la préparation de mon sac à dos. Et bien sûr, achat du billet d'avion pour rejoindre le point de destination, ou plutôt, de départ. La suite : où, quoi, comment... liberté totale, carpe diem. Tout cela relève du voyage lui-même. Ne rien prévoir

en avance. Juste quelques noms de lieux à découvrir, quelques infos de prédécesseurs, rien de plus. Je pousse même parfois le vice à ne seulement découvrir mon guide touristique qu'une fois bien assis dans l'avion, ceinture attachée, dossier et tablette relevés, juste au moment où les moteurs vrombissent en bout de piste.

À chaque fois, c'est un merveilleux voyage et surtout de grands bonheurs, partagés avec mes co-voyageurs. Il en fut par exemple ainsi lors d'un périple de 4 mois en Amérique du Sud, d'Ariane à Magellan, de Kourou à Ushuaia, à travers Amazonie, Cordillère et Terre de Feu. Tous les moyens de transport locaux étaient permis ; tous, sauf l'avion. 25 000 km de bus. Et nous ne regrettons rien. Au contraire, il eut été dommage de manquer cela. L'avion nous aurait certes offert rapidité et confort, mais nous n'aurions pas connu cette vie parallèle, cet empilement de sacs côte à côte avec chiens, chats et poulets, cet entassement de voyageurs, ces cahotages et ces tangages sur des pistes défoncées, cette sensation étrange aux abords des ravins ou aux passages de torrents roulant des mécaniques sous des pluies battantes, cette ambiance festive d'avant carnaval. Il eut été dommage de manquer tout ça. Le monde tel qu'il est et non tel que nous l'imaginions. Une immense variété d'activités et d'expériences s'est offerte à nous. De l'excursion en 4x4 au fond des déserts à la chevauchée sur les plages du Pacifique en passant par la descente en bateau des fjords du sud Chili pour entrer en Patagonie, l'ascension de hauts sommets andins, volcans endormis ou vivants, la randonnée itinérante en terres incas, la folie d'une nuit dans le Sambodrome Sapucaï de Rio ou encore de descentes en raft ou VTT, mais aussi par des soirées de partage avec des amis autochtones rencontrés en chemin.

### Libre

Comme quoi, il n'y a pas qu'une seule façon de voyager et il n'y a pas qu'un seul voyage. Chacun sa route, chacun son chemin, chacun son voyage. Personnellement, j'affectionne

particulièrement ce style de voyage, sac au dos, qui me permet de laisser libre cours à mes rêves, de me laisser emporter et porter par la vie des pays que je visite, de me laisser guider par les coups de cœur des voyageurs rencontrés en chemin. C'est en fait un melting-pot de voyages, un mélange de culturel, de sports, de découvertes, de rencontres.

Sans faire un voyage purement sportif, on peut se réserver quelques moments de dépenses physiques en tous genres : VTT, randonnées ou treks itinérants, voyage à pied – qui redonne du temps au temps et qui permet de s'imprégner d'une région, en ne jetant pas seulement un coup d'œil en passant depuis un véhicule motorisé –, raft, alpinisme ou escalade, cheval, canoë, etc. Sans être purement culturel, le même voyage permet aussi de découvrir des civilisations disparues, d'aborder des peuples du bout du monde et de partager leur culture, de découvrir leurs rituels, leur architecture et leur musique. Le voyage se crée alors au gré des envies, découvertes et rencontres. En fonction de la région traversée, on peut ainsi profiter pleinement de la richesse locale, de sa nature ou de sa culture, de sa tranquillité ou de sa vie trépidante. Il est même possible de faire une pause, de s'arrêter dans un coin, pour profiter du lieu, pour prendre le temps, tout simplement, ou de s'esquiver d'un coin peu intéressant, d'un plan galère. Au final, dans chaque pays, dans chaque région, quelque chose de différent vous aura marqué et aura fait votre voyage : le carnaval brésilien à Salvador de Bahia et Rio, la culture inca au Pérou, le salar d'Uyuni et les hauts sommets en Bolivie, les randonnées en Patagonie chilienne, la vie d'une ville, une randonnée dans la campagne ou un plongeon en mer...

Ce type de voyage permet également de faire une pause humanitaire, de donner un peu de son temps et offrir son aide dans un village reculé. Ainsi, par exemple, lors d'un voyage en Asie, je me suis arrêté une semaine dans un orphelinat au nord de la Thaïlande, pour donner un coup de main.

### **Comment faire alors pour larguer les amarres et partir ?**

Tout simplement en suivant ces quatre petites étapes : un, choisir sa destination. Deux, se procurer un petit livre dénommé guide touristique. Trois, acheter son billet et... Quatre, préparer son sac à dos !

Avant de partir à l'autre bout du monde, il est cependant nécessaire de bien vérifier que vous bénéficierez de bonnes conditions. Posez-vous les bonnes questions quant à votre destination. Attention aux climats pas forcément cléments, attention aux périodes de pointe à la sortie du métro. N'hésitez pas à vous référer aux livres et guides touristiques, à demander conseil à vos amis, à surfer sur la toile et utiliser les infos pratiques des sites internet, à poser des questions sur les forums de discussion (sites de magazines, agences de voyages ou guides touristiques par exemple).

Une fois votre choix porté sur la destination de vos rêves, dégotez un bon guide, feuillotez les magazines à la recherche d'idées, des incontournables et des



Le lac Titicaca, Bolivie/Pérou

immanquables. Pour ma part, je plonge également le nez dans les catalogues des agences de voyages. Je ne partirai pas avec eux, mais ces catalogues sont pleins de bonnes idées de lieux à découvrir ou de treks. Recherchez donc les points forts de votre destination, mais rappelez-vous que même s'il est dommage de passer à côté, votre voyage ne vous permettra pas de tout voir car vous n'aurez pas forcément le temps, pas accès facilement à tous les sites, à tous les moyens de locomotion, à tous les plans... Mais, si vous n'avez pas vu ce que tout le monde a vu, si vous n'avez pas posé vos pieds sur les traces de dizaines de touristes avant vous, de votre côté, vous, vous rapporterez un petit quelque chose indéfinissable, un peu plus d'authenticité, une saveur locale que vous aurez été seul à découvrir.

Et pour votre sac ? Un sac à dos bien sûr ! Vu que vous aurez tout de même à porter assez régulièrement vos affaires, c'est le plus pratique. Mais détrompez-vous, vous ne l'aurez pas sans arrêt sur le dos. D'abord parce que dès que vous arriverez dans un nouveau lieu, votre première mission sera de vous trouver un logement et d'y déposer votre sac (pensez alors à emporter un second sac, plus petit, pour vadrouiller la journée). Ensuite parce que même si vous partez quelques jours en excursion, il vous est toujours possible de laisser à votre hôtel en consigne quelques affaires et de les récupérer à votre retour. Finalement, vous n'aurez votre sac sur le dos que lors de vos transferts.

Pour ce qui est de son contenu, je dirais, bien sûr, le strict minimum, mais celui-ci est souvent difficile à définir. L'expérience vous aidera (ainsi que les autres dossiers de ce numéro, ndlr), mais sachez que l'on n'a pas forcément besoin de beaucoup d'habits (lessives personnelles ou même services de laverie qui existent dans pas mal d'endroits). Adaptez bien votre

Marché de Sucre, Bolivie





Ascension du Huayna Potosi, un des "6000m" les plus accessibles, Bolivie



Transports tassés

Ci-dessous, Structure rocheuse dans le Sud Lipéz, Bolivie

En bas à gauche, Laguna Colorada, Bolivie à droite, glacier de Patagonie



garde robe à votre destination, mais pensez que bien souvent un bon pull chaud et un vêtement de pluie vous seront nécessaires. Pour ma part, j'emporte aussi toujours un drap cousu (« sac à viande »), une serviette de toilette style « body-dry » qui permet de s'affranchir des serviettes éponges humides et une paire de tongs, très utile dans les sanitaires communs. N'hésitez pas non plus à emporter un petit carnet de voyage pour vous rappeler éternellement vos impressions et, évidemment, votre appareil photo pour les souvenirs. Côté matériel technique, prenez en fonction de ce que vous avez prévu : pas besoin de tente ou de réchaud, par exemple, si vous ne comptez pas bivouaquer tout seul, les agences locales fournissant généralement tout ce qui est nécessaire. Idem pour les ascensions. Si vous comptez randonner seul, prenez tout le nécessaire ou renseignez-vous au préalable sur les possibilités de location. Dans ce cas, quelques lyophilisés seront les bienvenus dans un recoin de votre sac. Quant à la pharmacie, la pharmacie idéale n'existe pas. J'ai remarqué que quel que soit le volume de celle qu'on emporte, il nous manque toujours ce dont on a besoin. Prenez donc vos médicaments personnels, plus le nécessaire pour les petits soucis sans gravité du voyageur et pour les premières urgences.

### Et vous voilà parti...

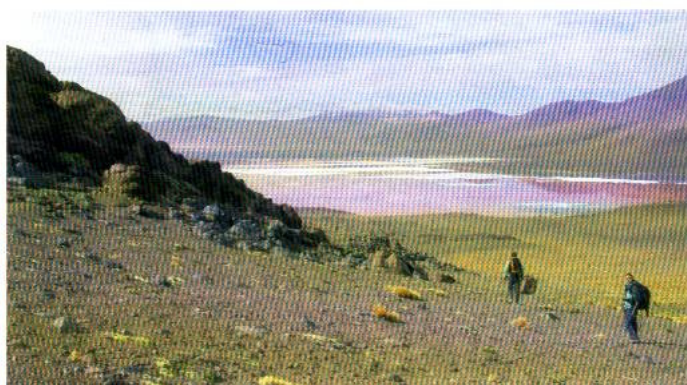
Voyageant au gré de vos envies, vadrouillant sur des terres inconnues, à la recherche d'aventures. Mais peut-être n'osez-vous toujours pas faire le grand saut. Vous vous demandez peut-être : et les transports, et le logement ? Comment organiser des excursions sur place ? Alors là, n'y allons pas par quatre chemins : vous ne serez jamais en rade ! Il y a tout ce dont vous avez besoin. Guesthouses, hôtels, pensions familiales, gîtes d'étape, auberges de jeunesse et campings ouvriront leur porte pour vous accueillir... Et si celui que vous désirez est complet, on vous en indiquera un autre. Parfois même, on se jettera sur vous à la sortie des bus ou des trains pour vous emmener dans une auberge. Pour ce qui est des transports, vous avez, là aussi, le choix. Bus ou train, bateau ou 4x4, location de voiture ou liaison intérieure aérienne. Il s'agit

de choisir le moyen de profiter pleinement du lieu où vous êtes. Je me souviens d'un train en Grèce, assis sur le pas de la porte du wagon restée ouverte, regardant défilier la campagne. Je me souviens des vendeurs ambulants aux départs des gares routières ou aux stations de train. Je me souviens de véhicules bondés, pas toujours confortables, pour des trajets qui se passaient finalement toujours dans la bonne humeur. Je me souviens même, de certains bus, comme au Brésil, qui étaient plus confortables que leurs confrères d'Euro Lines... Il en sera de même pour organiser vos sorties sur place. Nombre d'agences locales ont pignon sur rue et vous proposeront des activités de toutes sortes. D'ailleurs, il y en a généralement déjà une bonne liste dans les guides touristiques.

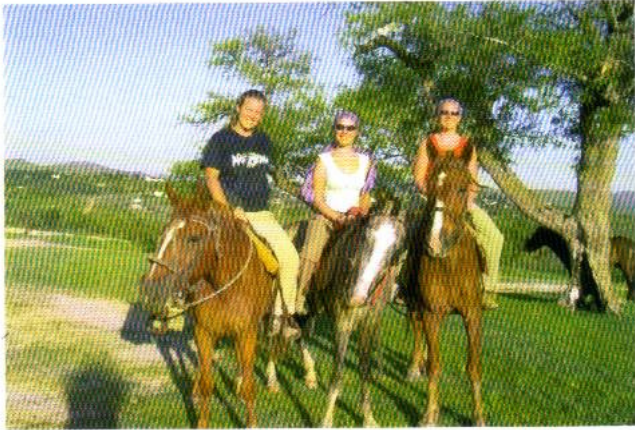
Je ne parlerai pas ici du coût de ces voyages tant il dépend de votre destination et de vos activités. Je dirais juste qu'en général, de tels voyages sont moins chers que ce que proposent les agences de voyages. En gros, il faut compter entre 1000 et 1500 € par mois suivant votre destination. Liquide, carte bleue visa, travellers chèques, euros, dollars ? Pour ma part, ma CB me convient très bien. Mais les voyageurs offrent une sécurité supplémentaire. Je pars toujours avec un peu de liquide, au cas où l'on ne trouve pas de distributeur, ce qui est pratiquement toujours le cas des postes frontalières quand on change de pays. L'euro est maintenant accepté dans quasiment tous les pays. Ne vous embêtez donc avec des dollars que si c'est spécifié pour votre destination. Et pour finir, je vous inviterais simplement à refuser que l'on vous annonce les prix en billet vert. Respectez les pays qui vous reçoivent, ils ont leur culture propre, et leur culture passe aussi par leur monnaie.

« C'était une porte ouverte sur le voyage... une ligne de fuite... à vous de prendre le relais »

Texte : Antoine Papillard



# Quatre mois en Amérique du sud, entre filles



**O**ctobre 2004, Astrid, Séréna et moi, prenions l'avion en direction de notre première étape : la Guyane française. Excitées par l'aventure qui nous attendait et en même temps inquiètes de l'inconnu, nous attendions, impatientes, le vol qui allait nous emmener enfin vers le continent sud américain, vers ce projet qui, quelques mois auparavant, avait germé dans nos esprits, grandi jusqu'à arriver à cet aboutissement : la découverte successive de la Guyane, du Brésil, de l'Argentine, du Chili et enfin du Pérou. Un voyage de 4 mois et demi.

Plusieurs mois seulement à 3 filles... n'est-ce pas trop dangereux ? me demanderez-vous. Et quid des petites « embrouilles » possibles entre filles ? Pour nous trois, tout s'est très bien passé. Bien sûr, nous avons croisé quelques voyageuses continuant seules leur périple après s'être séparées de leurs compagnes de voyage. Mais avec un peu de préparation et une bonne communication pendant le voyage, c'est possible. Au cours de cette expérience, nous sommes devenues les meilleures amies du monde ! En ce qui concerne les dangers éventuels, notamment sur le continent sud américain, nous nous étions bien préparées : copies des papiers uniquement sur nous, sacs fermés avec un cadenas, mini bananes ultra plates sous le pantalon, et même des poches fabrication maison très fines pour mettre sous la culotte !! Ainsi on pouvait séparer notre argent et nos papiers pour qu'en cas d'« attaque », on ne se fasse pas tout voler. Mais je vous rassure, rien de grave ne nous est arrivé. Nous étions prudentes et observatrices de façon à ne pas nous faire surprendre. Ainsi, nous avons traversé le Brésil sans encombre, ou presque... J'avoue qu'à Salvador do Bahia, j'ai enfreint une de nos règles à savoir ne pas porter de bijoux, et, au cours d'une fête dans la rue je me suis fait arracher mon collier ; je pense d'ailleurs que cela me serait arrivé quand même si j'avais été un homme... En Argentine, pas de problèmes. Ensuite, l'une de nous a dû rentrer en France, et c'est à deux que nous sommes allées au Chili et au Pérou. Là, je ne sais pas si c'était dû au fait de n'être plus que 2, ou parce que notre vigilance s'était relâchée en Argentine, mais, arrivées au Chili, nous nous sommes fait « agresser » et on nous a volé notre appareil photo, les copies de nos papiers et des lunettes... Cette fois-ci, on n'a pu s'empêcher de penser que si on avait été deux gaillards costauds, les voleurs auraient certainement hésité ! Un de nos amis, rencontré au cours de ce voyage, est passé exactement au même endroit

et il ne lui est rien arrivé. Alors que penser ? Est-ce une question de malchance de se trouver au mauvais endroit au mauvais moment, ou est-ce effectivement dû au fait d'être deux filles ? Quoi qu'il en soit, notre attention a ensuite redoublé, et on a peut-être ainsi échappé à quelques autres mauvais moments. Mais que tout ça ne vous empêche pas de partir ! Il faut simplement être consciente des dangers potentiels, notamment en voyageant entre filles, et, avec de la vigilance et quelques précautions, tout se passe très bien. Par ailleurs, sans vouloir être alarmiste, il arrive aussi de se faire voler ou agresser en France, ce n'est pas pour autant que l'on ne sort plus de chez soi ! Alors se priver d'un voyage juste à cause de risques potentiels serait bien dommage...

Et puis, voyager entre filles n'a pas que des inconvénients ! Les rencontres ou les contacts sont souvent facilités : avec les enfants, les femmes, les familles, les gens en général. Et même pour négocier un tarif ! En Argentine, nous avons eu un super prix pour une excursion en échange d'une bière avec les gars de l'agence ; pas trop dur comme négociation ! On a également souvent pu visiter les environs des villes en dehors des sentiers touristiques grâce à l'aide de locaux qui sont venus vers nous. En fait, nous sommes parties à trois, mais rares sont les fois où dans une ville nous sommes restées seules sans rencontrer personne ! Pour avoir voyagé en petits groupes mixtes et féminins uniquement, j'ai l'impression que les gens – hommes comme femmes, locaux ou autres touristes – viennent plus spontanément vers un groupe féminin.

Ainsi, voyager entre filles, c'est plus que possible, c'est même très agréable, à condition d'être vigilante et d'avoir une bonne communication tout au long du périple. Ne pas laisser des petits problèmes grandir, en discuter tout de suite ! Après tout, il en est de même au sein d'un couple ou d'une équipe mixte. Des filles entre elles ont peut-être plus de facilité à discuter, et la complicité devient grande. Et puis souvent, après quelques temps, on n'a même plus besoin de parler pour se comprendre.

Ce voyage a été pour moi une expérience très enrichissante, alors n'hésitez plus et lancez-vous !

« Au lieu de rêver votre vie, vivez vos rêves ! »

Texte et photos : Stéphanie Trémeaux





# Le voyage à vélo

**V**oyager à vélo, un rêve, un rythme... Quel bonheur de pouvoir découvrir de nouveaux horizons en prenant le temps de les contempler, les respirer, s'y arrêter. Quel bonheur de s'offrir l'indépendance et la liberté !

Voyager à vélo implique d'avoir un minimum de matériel, et, comme souvent, le choix du vélo et de l'équipement résulte d'un compromis entre la robustesse, l'efficacité, le prix et le matériel que l'on possède déjà.

Plus le voyage prévu est engagé et nécessite de l'autonomie, plus le choix des composants et des équipements de rechange est crucial. Il faut impérativement être équipé d'un vélo robuste avec des équipements fiables car, outre son propre poids, on tracte ou porte une trentaine de kilos, et l'entretien et les réparations du vélo peuvent être limités selon les zones parcourues... Ne jamais perdre de vue le côté pratique et facile de l'entretien de votre monture. Choisissez donc aussi vos outils et vos consommables avec beaucoup d'attention.

En plus de la solidité et de la fiabilité du matériel, privilégiez au maximum le confort de pilotage. Un vélo pas ou mal adapté à son corps, de mauvais réglages, et les kilomètres sont de plus en plus difficiles à digérer. Primordial donc : être bien sur *son* vélo.

Une dernière chose avant de s'intéresser plus précisément aux aspects techniques : voyager à vélo est à la portée de tous (ou presque) ! Une bonne condition physique générale est certes nécessaire, mais nul besoin d'un entraînement olympique ni d'une forme de champion ! En revanche, ne jamais oublier sa motivation au bord de la route !

## Vélo

L'idéal, c'est la randonneuse, sorte de vélo « demi course » renforcé et adapté aux voyages au long cours. Ces vélos sont, en outre, équipés d'origine de multiples porte-bagages qui permettent de fixer nombre

de sacoches. L'inconvénient est leur prix onéreux...

Le VTC constitue un vélo de substitution bien adapté ; robuste, confortable et bien équipé d'origine, il est idéal pour les parcours sur routes et pistes faciles et un minimum entretenues.

Les vélos de route sont à éviter car leur légèreté les rend fragiles (d'un atout pour la sortie à la journée, la légèreté, qui implique la fragilité, devient une source de problèmes pour un voyage au long cours) ; et l'emploi d'une remorque peut même fausser ou casser des cadres.

Donc, à défaut de « randonneuse », choisir soit un VTC, soit un VTT qui, de par sa vocation d'origine, privilégie la solidité de son cadre et la robustesse de ses équipements. Il faudra toutefois équiper votre VTT pour le rendre plus confortable et capable de « porter ».

## Quelles options pour son vélo ?

### Cadre simple / Tout suspendu

Le cadre tout suspendu (et son supplément de poids) n'a pas d'utilité pour le cyclotourisme ; sans compter la difficulté d'y fixer des sacoches. La question se posera sur le choix d'une fourche télescopique ou pas.

Il faudrait privilégier des cadres acier, certes extrêmement chers s'ils sont faits sur mesure, mais tellement plus faciles à souder (l'acier peut être soudé partout dans le monde avec un minimum de matériel). De plus, un cadre acier ne fatigue pas dans le temps (il garde sa rigidité et sa robustesse), alors qu'un alu s'assouplit. En revanche, par rapport aux cadres en aluminium, à « gamme » équivalente, les aciers sont beaucoup plus lourds et beaucoup moins répandus dans le commerce actuellement. Les vélos acier corrects de type randonneuse sont faits sur mesure et donc chers.

Le compromis idéal semble s'orienter sur des cadres alu robustes : éviter les alu allégés, et vérifier la présence de renforts aux points

de soudure. Privilégier les cadres entrée de gamme (plus lourds car sections plus épaisses, moins chers et plus robustes). N'oubliez pas de privilégier le confort avec une position relativement droite (mais pas trop !)

## Partir en tandem ?

Si le tandem permet de voyager ensemble et éventuellement de donner un coup de pédale supplémentaire afin d'aider la personne en difficulté ou moins sportive, il empêche l'indépendance... Il n'y a pas de « chacun son rythme » en tandem, et encore moins de « le temps que tu montes cette côte, je vais faire un petit tour sur le chemin à droite ! ». Pour voyager à vélo, gardez à l'esprit que sur une longue durée, l'indépendance est un élément clef de la réussite et du plaisir. Autre point qui peut s'avérer gênant : la différence de taille entre les deux cyclistes ; celui de derrière veut aussi profiter du paysage... Il existe, par ailleurs, des machines hybrides entre le vélo couché et le tandem traditionnel. Chacun profite de la vue et des avantages de sa position, ce qui n'est pas le cas en tandem classique où, très souvent en couple, le garçon est devant, voit la route, a les commandes, et la fille est derrière, profitant du dos et des effluves du pilote...

Un tandem (de surcroît pour le voyage au long cours) doit avoir un cadre extrêmement robuste (Cannondale est un fabricant bien positionné sur ce créneau).

## Composants :

### dérailleur, chaînes, manettes, leviers...

Des composants fiables sont indispensables. Les groupes issus du Shimano Deore et supérieurs (LX, XT...) sont très bons (universels). Pour les parcours sur pistes poussiéreuses, il faut prévoir des roulements étanches (chez Shimano, à partir du groupe alivio, certains composants (moyeux de roues) sont étanches ; tout est étanche à partir du Deore LX).





## Fourches

### - Fourches rigides

Faciles à réparer/souder, et pratiquement indispensables pour les sacoches avant, même si des systèmes de porte-bagages peuvent se fixer également sur une fourche télescopique.

### - Fourches télescopiques

Une fourche télescopique se révèle utile pour un usage polyvalent et très agréable sur piste. Bien veiller à choisir une fourche de qualité et d'une solidité éprouvée.

Pour les voyages « longs et loin », on choisira de préférence une fourche non hydraulique ; les hydrauliques étant très difficiles voire impossibles à réparer.

Appréciable sur une fourche télescopique : la possibilité de la bloquer pour éviter l'effet de pompage en montée notamment... Mais ce système est en général réservé aux fourches hydrauliques.

On trouve donc deux systèmes de fourches télescopiques :

**Hydrauliques** : polyvalentes, blocables, réglables, elles sont extrêmement délicates même si Marzocchi et son système ETA (blocable) fait de très bonnes fourches hydrauliques réputées fiables (origine motocross).

**Elastomères** : faciles à réparer (on soude les plongeurs aux fourreaux...), peu de modèles sont blocables.

## Freinage

Le freinage est un élément de sécurité à ne pas négliger, surtout lorsque le vélo est lourdement chargé. Là aussi, un compromis est à trouver entre efficacité/puissance et fiabilité/facilité de réparation :

- **V-Brake** : devenus universels ; le freinage est puissant et nécessite seulement des patins de rechange et des câbles de rechange (voir trousse de secours vélo). C'est probablement la solution idéale, sauf sous la pluie, où le contact patin caoutchouc/jante rend le freinage très délicat (sous la pluie, freiner souvent par petits coups pour garder la bande de freinage sèche).

- **Cantilevers** (tirage central) : moins courants et moins puissants que les V-brakes, ils sont plus faciles à régler ; attention sous la pluie !

- **Disque** : hydraulique, c'est la quintessence

du freinage, souple, extrêmement puissant et facile à doser, c'est l'arme ultime sous la pluie. Revers de la médaille, une fuite hydraulique est difficile à réparer en pleine cambrousse, et rend le freinage totalement inopérant. Pour les voyageurs au long cours qui choisissent cette solution, il peut être souhaitable de prévoir une poignée de frein et des leviers V-brakes en cas de besoin... et malgré le supplément de poids. De plus, un disque voilé ou cassé rend le système inopérant (dépose du disque pour laisser tourner la roue).

Il existe aussi des freins à disque à tirage par câble. Un peu plus faciles à réparer (changement de câble) et un peu moins puissants, ils conservent toutefois la capacité à freiner fort sous la pluie, mais ils gardent cependant les inconvénients de tous les freins à disque (difficulté de trouver les pièces de rechanges : plaquettes si usées, disques si voilé/cassé).

## Pneumatiques/roues

### - Roues

Les roues « exotiques » sont à éviter, on choisira des roues « universelles » avec de bons vieux rayons... Même si parfois, la providence fournit des rayons (merci à ce couple de cyclotouristes allemands qui nous a donné des rayons de rechange sous une pluie battante à Godafoss en Islande !), il vaut mieux prévoir un jeu de rayons de rechange à la bonne dimension et l'indispensable démonte roue libre dans la trousse de secours vélo ; et attention aux possibles crevaisons dues à des rayons trop longs !

Pour les VTT et les roues de 26 pouces, éviter les jantes larges (qui nécessitent des chambres à air à valves longues et des rayons plus courts, donc moins courants).

### - Pneus/chambres à air

Plusieurs milliers de kilomètres à vélo pour certains cyclotouristes, et pas une crevaison... Un rêve possible grâce à la chance certes, mais aussi à du matériel de qualité ! Le choix idéal semble s'orienter sur le couple pneus semi-slicks (Schwalbe Marathon ou Continental Goliath) et chambre à air de descente. Le pneu slick est à éviter car trop délicat sous la pluie et assez inadapté en dehors d'une vraie route bien bitumée... Le pneu de VTT est lui aussi à éviter, sauf si le

parcours est exclusivement sur piste, car sur route son rendement est limité et le confort de roulement est faible (bruit). Le semi-slick (bande de roulement + crampons) permet de s'affranchir de presque toutes les situations, même si, sur piste poussiéreuse, il peut être limité en côte (roue arrière qui n'accroche pas) et difficile à contrôler en descente (sous virage). Cela reste cependant le choix idéal.

Pour ceux qui partiront avec un vélo équipé de roues de 700, un bon compromis réside dans les pneus de cyclocross (Hutchinson & Michelin). Cependant, les roues de 700 ont des sections de pneus plus étroites que les roues de 650, et sont donc moins confortables !

## Pédales

Sur ce sujet, on trouve les inconditionnels de la pédale automatique et les autres ! Ces derniers ayant la chance de pouvoir utiliser des chaussures non spécifiques, n'augmentant pas ainsi le poids de leur bagage.

- **Pédales automatiques** : éviter tout autre système que SPD (c'est le plus courant), et utiliser des **pédales mixtes** (Shimano, Décathlon) avec un côté cale, un côté plat (si la cale/fixation casse) et des cales adaptées. Sur ce type de pédales, il est même possible d'attacher la cale avec des colliers plastiques !

L'avantage des pédales automatiques réside dans le confort et le rendement du pédalage (on peut tirer sur la pédale, le pied est idéalement placé...), notons aussi la facilité de déchaussage. L'inconvénient (outre le système mécanique qui est toutefois très robuste) réside dans la nécessité d'avoir une paire de chaussures spécifiques.

Personnellement, je roule avec des pédales auto mixtes et j'ai choisi des chaussures dotées d'une cale et d'une semelle type rando (Cannondale Fear et Scott Boulder avec semelle vibram) qui permettent, malgré la rigidité de la semelle, de marcher très convenablement (semelle vibram), voire même d'effectuer des balades plus ou moins longues (attention à certaines chaussures shimano où la cale est sensible et gêne la marche). Pour les grosses rando à pied, il faut prévoir une paire de chaussures adaptées. Les chaussures de vélo pures et dures (VTT rigides) sont à éviter pour ces modèles mixtes.



Ci-dessus, rando dans le Lot. Page de gauche, l'Islande à vélo. En haut, bricolage, Islande.



### - Cale-pied courroies/sans courroies :

On choisit n'importe quelles chaussures, mais les courroies serrées peuvent empêcher de dégager le pied en cas de chute (dangereux...). Les cale-pieds sans courroies Zéfal sont réputés indestructibles, ils protègent l'avant du pied des projections et pierres.

### Selles

Pour un voyage au long cours, il faut privilégier le confort sur le vélo ! Une tige de selle suspendue est un plus confort à prix et poids léger. Mais le plus simple reste une selle relativement large en gel avec éventuellement un couvre selle gel amovible (qui finissent bien souvent par se détruire avec le temps et qui ont un poids non négligeable).

### Cintre/potence/cornes

Sur certains vélos, il existe des cintres (guidons) à plusieurs positions de mains, permettant de relever le buste ou d'affronter les pires conditions de vent. Sur un VTT, un cintre « cintré » relève le buste, et, équipé de cornes, il permet de changer la position des mains (appréciable lorsqu'on roule longtemps).

L'ajout d'une potence réglable (plus fragile, mais indispensable pour ceux qui souffrent du dos) permet de régler son confort à la demande, grâce à une simple clé BTR qui suffit pour relever le poste de pilotage en quelques secondes.

### Garde-boue avant et arrière

Des modèles clipsables suffisent. De par leur légèreté et leur faible encombrement, de rapides réparations avec des colliers sont envisageables. Fixés sur les axes de frein, ils sont très solides (décathlon). Ils sont très utiles sous la pluie et sur les pistes boueuses, devant et derrière !

### Porte-boissons

Ne pas hésiter à en mettre le plus possible, l'eau étant un poids utile et vital (troisième bidon en dessous du cadre sur certains vélos), d'autant que les utilisateurs de réchauds à essence s'en servent pour porter leur bidon de combustible ! Attention à ne pas se tromper de bouteille !... Et attention à la garde au sol réduite...

### Portage : remorque/sacoche

La question du portage est cruciale et résulte là encore d'un compromis. Pour voyager seul, une remorque ou 2 sacoches suffisent bien souvent. À deux, il faut avoir au moins une paire de sacoches chacun ou bien 2 sacoches et une remorque. Le choix entre sacoches et remorque est surtout une question de goût, mais ceux qui ont utilisé une remorque reviennent difficilement en arrière... Dans les cas de gros portage nécessaire, on peut bien entendu avoir sacoches et remorques sur le même vélo.

### Sacoche

Pour fixer des sacoches, un porte-bagages est nécessaire :

- **Porte-bagages arrière** : d'une résistance d'au moins 25 kg. Il faut éviter les fixations par collier au cadre et préférer des cadres avec des filetages d'origine (en haut des haubans, et au niveau du moyeu de roue ; le cadre se choisit en conséquence). Pour l'arrière, Zéfal peut être un bon choix.

- **Porte-bagages avant** : idéal pour le « tout sacoches », mais dépend de la fourche (télescopique ou pas). Pour l'avant la marque « Tubus » est plébiscitée.

Comparativement aux remorques, les sacoches sont plus simples à transporter, à fixer (pas d'attelage), mais le volume est en général moindre. Les sacoches peuvent servir de sac de transport, ou pour faire les courses... car elles sont accessibles et facilement démontables.

Elles sont fixées par des systèmes rapides ou à sangle sur les porte-bagages. À placer en priorité à l'arrière (elles donnent cependant l'impression que le vélo se cabre et tire vers l'arrière ; attention aussi au vent qui déséquilibre). Ne pas utiliser seulement des sacoches à l'avant : elles alourdissent trop la direction. En revanche, si on a déjà des sacoches à l'arrière, il est possible d'en rajouter à l'avant pour une meilleure répartition du poids.

Il faut privilégier les modèles avec plusieurs poches qui permettent d'avoir des accès rapides au petit matériel.

L'étanchéité des sacoches est un point très important (ne pas hésiter à doubler les sacoches en enveloppant ses affaires dans des sacs poubelle). Pour les sacoches non étanches, on peut utiliser un sursac (housses étanches que l'on place sur les sacoches, à la manière d'un sursac pour sac à dos) mais il faut qu'il soit bien adapté aux sacoches, le vent peut le faire gonfler, l'étanchéité peut ne pas être parfaite aux jonctions ; attention aussi à la fiabilité (déchirures, rupture de l'élastique de fixation...).

Enfin, cela fait un élément de plus à transporter. On trouve des modèles étanches chez Ortlieb, Vaude, Chapak (doublure), etc.

Les prix sont très variables (notamment en fonction de la matière et de l'étanchéité des sacoches) ; pour une paire de sacoches arrières étanches de volume 2x20 litres, compter entre 100 et 160 €. Des modèles non étanches et moins résistants se trouvent pour bien moins de 100 €.

### Sacoche de guidon/selle

La sacoches de selle offre un



volume limité mais on peut y glisser quelques barres énergétiques ou un nécessaire de crevaison. La sacoches de guidon (avec éventuellement le système ClickFix réputé indestructible) permet d'avoir sous la main un volume correct et un porte-carte intégré.

### Remorques

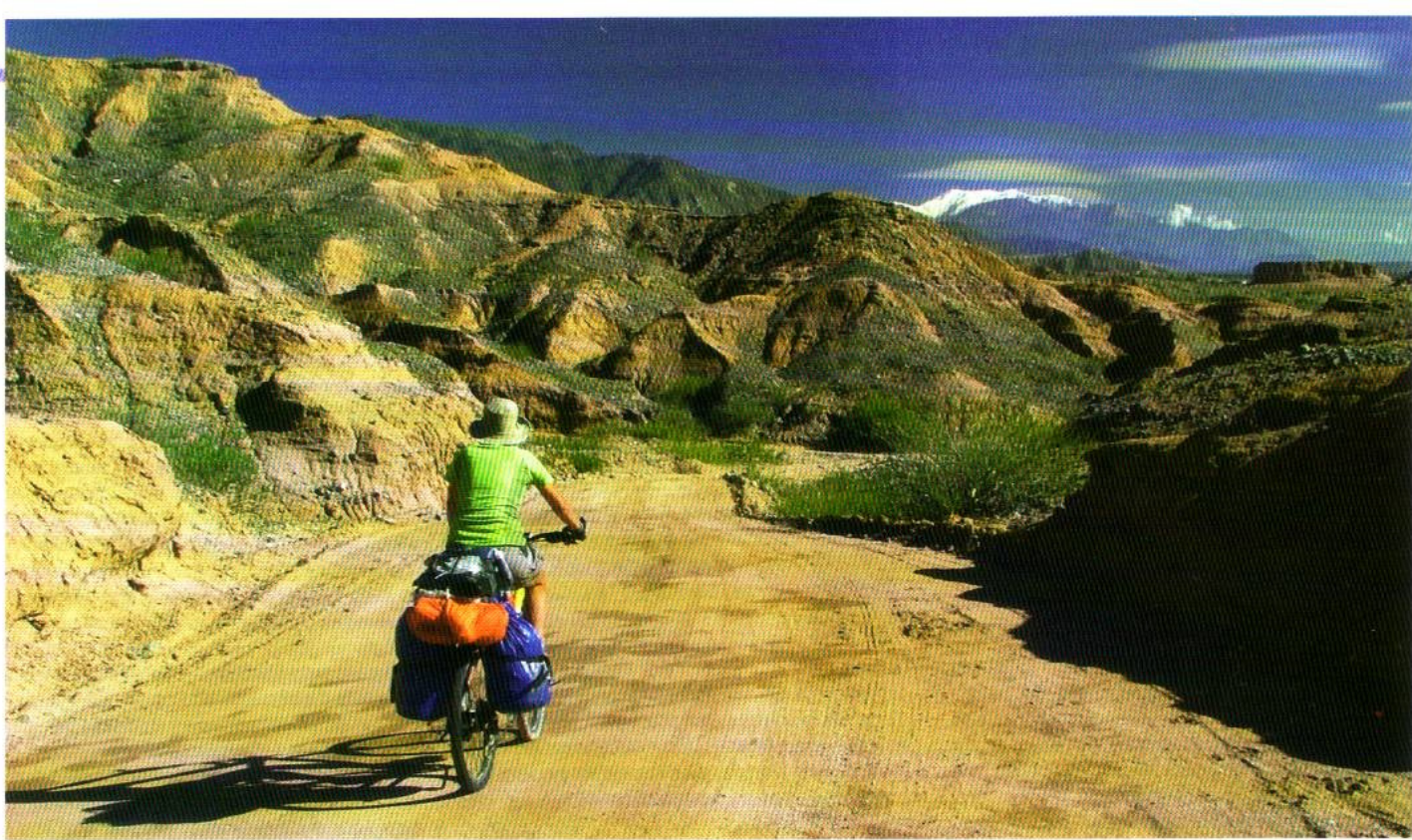
Ah la remorque, quel plaisir de ne plus porter le poids mais de le tracter, ça change tout ! Les avantages sont le confort de roulage et la stabilité (le poids est très bas), la capacité et le volume de chargement (avec des sandows, on peut empiler !) et encore cet incroyable confort de roulement, sauf en ville à faible allure ou partout ailleurs à trop grande allure ! Attention donc au moment de charger votre remorque de bien répartir les masses sous peine de désagréables sensations au-delà des 30 km/h (grands à-coups dans le guidon !).

Les gros inconvénients résident, pour les modèles mono-roue, en une instabilité notoire à l'arrêt, et pour les non pliantes un encombrement supplémentaire non négligeable notamment en avion, où certaines compagnies n'hésitent pas à considérer cela comme un n-ième vélo...

Deux marques de mono-roue sont plébiscitées pour le cyclotourisme, et certaines remorques sont suspendues.

- **BOB modèle yak** : mono-roue, le modèle que l'on rencontre le plus souvent de par le monde. Simple et fiable en acier chromoly (au chrome molybdène) ; on peut acheter en même temps le gigantesque sac étanche adapté de 90 litres (dans les pays où les températures ne descendent pas trop, on peut même partir à deux avec cette seule





On peut aussi bricoler des sacoches très économiques avec des sacs étanches et un peu d'astuce. Photo Anne Rousselet et Frédéric Boonaert lors de leur voyage intitulé « Le monde pour terrain de jeu », Argentine.

remorque ; sinon prévoir des sacoches pour le deuxième vélo, ou une autre remorque...).

Le système de fixation rend l'attelage très simple et sûr, mais, remorque chargée, il vaut mieux être deux pour réaliser l'opération d'attelage (on peut transporter une trentaine de kilos). La fixation nécessite de changer l'axe du moyeu de roue par un modèle spécifique sur lequel vient se placer le bras de la remorque que l'on rend solidaire du vélo par 2 goupilles (attention : sans les goupilles, le système est inutilisable ; prendre des rechanges !)

Point faible : l'encombrement pour le transport et le stockage !

Poids : moins de 6 kg ;  
sac de 90 litres : 1,7 kg  
Chargement possible : 30 kg.  
Prix approximatif : 350 € à 380 €.

**- BOB modèle Ibex** : la même, en suspendue ! Plus confortable mais plus lourde (8,5 kg sans sac) à cause du système de suspension et de son arceau. La fiabilité est excellente et permet de passer une charge de 30 kg partout !

Pour un itinéraire empruntant majoritairement des pistes, la version suspendue est plus fiable, plus souple et améliore le confort de roulage ; sinon sa petite sœur suffit dans la majorité des cas avec une économie non négligeable de poids et de coût.

Prix approximatif : 420 € (sans sac) à 450 € (avec sac).

*Avis de deux utilisateurs* : « format très pratique, suffisamment grand pour accepter un sac de 85 litres (et plus avec des choses que l'on peut accrocher dessus avec un sandow par exemple), et pas trop grand pour passer partout. Très haute, ce qui permet de passer sur des terrains très accidentés sans toucher les cailloux, avec une bonne tenue de route. La fiabilité et le système de suspension sont très bons ; on passe partout, même chargé de 30 kg, avec une bonne tenue de route. Inconvénient par rapport à d'autres modèles :

*l'encombrement et le poids (ça se sent dans les montées !)* ». Ariane et Xavier sont partis de Mongolie (à vélo + remorque bob ibex) au printemps 2005 direction la France, ils sont toujours en route.

Voir [www.au-detour-du-monde.net](http://www.au-detour-du-monde.net)

**- La monoporteur de Weber** a l'avantage d'être pliante et plus légère. Son plateau permet de fixer un sac étanche, un panier ou une caisse, mais son mono-bras pliable la rend plus fragile (mais il est possible de la ressouder !). L'attelage reprend le même principe que BOB (le bras vient se fixer sur le moyeu de roue). Le gros avantage est que l'on peut conserver son axe de roue d'origine en y intercalant les adaptateurs.

Ce modèle intègre une suspension qui est cependant moins efficace que sur le modèle Bob Ibex (ressort à lame à la jonction des tubes).

Poids : 4,5 kg ; sac étanche 85 litres : 1,7 kg  
Prix approximatif : 450 à 480 €

Pour les remorques mono-roue, à l'arrêt, on peut rajouter des petites béquilles, ou pour les modèles Bob utiliser la position en « U » pour stabiliser l'ensemble (idéal si la remorque est chargée).

Quelques infos chez : [www.bobtrailers.com](http://www.bobtrailers.com) ;  
[www.carrioles.com](http://www.carrioles.com)

#### **- Remorques enfant**

Ce sont des modèles à deux roues, donc stables, avec des arceaux. La fixation se fait sur un des haubans du cadre par un ressort. Elles sont plus encombrantes que les précédentes (largeur/hauteur) et, si elles permettent de voyager avec son Ti'moun, elles offrent aussi une excellente protection des affaires sous la capote !

Les remorques à bébé de la marque Chariot possèdent un système d'attache fiable qui a

fait ses preuves ; ce sont des remorques deux roues (comme toutes les remorques bébé, sauf une ! Cette version mono-roue s'attache sur le côté, contre la roue arrière du vélo. Un « side-vélo », quoi ! Elle est très contraignante et la plupart des vélos sont incompatibles avec ce modèle...).

La remorque deux roues seule pèse 11 kg (variable selon les modèles), en ajoutant un porte-bébé Deuter de 3 kg, et bien sûr Bébé en personne (disons une dizaine de kg), le poids total sera donc de 25 kg. Evidemment, plus le temps passe et plus Bébé grandit... Voir [www.chariotcarriers.com](http://www.chariotcarriers.com)

Plus lourde, la remorque B-Twin de Décathlon pèse 16 kg, mais elle convient pour un ou deux enfants (poids max 35 kg) et prend très peu de place une fois repliée. Elle se fixe très rapidement au vélo à l'aide d'une simple goupille très fiable, et la liaison vélo-remorque est assurée par un ressort.

Attention, le cycliste ne se rend pas compte que l'enfant peut avoir froid à l'arrière, ne pas oublier qu'il est inactif et ne se dépense pas !

## **Habillement vélo**

### **Vêtements**

Vêtements du cycliste (OK jusqu'à 0°C) :

- 1 coupe-vent type Gore-Tex léger pour les premiers frimas
- 3 carlines en mêlant manches longues et manches courtes (léger, compact, respirant, chaud)
- 1 gilet polaire coupe-vent
- Suivant les pays visités, ajouter 1 veste de montagne étanche et respirante pour ne pas souffrir du froid
- 2 « bas » de vélo (pour protéger les genoux, prendre un collant long ou corsaire)
- 1 sur-pantalon de vélo étanche et respirant (montagne ou modèle spécifique vélo)
- Sur-chaussures vélo étanches (néoprène) +



sacs poubelles et gros scotch (eh oui encore les sacs poubelle... on ne fait pas mieux pour protéger les chaussures de la pluie !)

- 1 paire de chaussettes étanches
- 1 paire de chaussettes en laine à garder sèches pour les bivouacs (la laine des moutons islandais est parfaite ! Mmm que c'est chaud...)
- 1 paire de gants de soie/mitaines de vélo (suivant la température)
- 1 paire de gants Windstopper
- 1 paire de surgants étanches ou gants de ski
- Le reste : comme pour une rando de plusieurs jours...

Vous l'aurez remarqué, nous insistons particulièrement sur l'équipement de pluie ; très important aussi : bien protéger ses extrémités (mains et pieds) du froid et de la pluie. On peut tout à fait rouler en mi-collants dans des conditions météo peu favorables (pluie battante, vent, brouillard et températures comprises entre 0° et 10°) et ce sans avoir froid, à condition d'avoir protégé au maximum ses mains et ses pieds !

### Chaussures

Dépendent du choix des pédales (voir

paragraphe correspondant) :

- soit des chaussures outdoor classiques (et on peut randonner avec) ;
- soit des chaussures vélo mixtes avec cales adaptées ; elles permettent de se balader à pied dans de très bonnes conditions, d'autant plus si elles ont une bonne semelle type vibram. Si vous prévoyez de grosses randonnées à pied, prenez une paire de chaussures spécifiques mais c'est lourd et volumineux dans le paquetage !
- Un plus sympa : la paire de sandales, bien pratiques pour les bivouacs, les passages des gués...

### Autres

- Lunettes de soleil
- Lunettes blanches (qui protègent les yeux des moustiques). On peut choisir les lunettes avec verres interchangeable, très couvrantes donc protectrices (solaire + brouillard + blanc).

### Hydratation

Deux bidons minimum par personne ou une poche à eau (la solution poche à eau avec son sac à dos incite le cycliste à porter d'autres choses sur le dos... ce qui n'est pas

très confortable pour de longues étapes).

En plus des gourdes, ne pas hésiter à prendre une vache à eau (de nombreuses tailles existent) que l'on remplira avant une section aride ou en prévision du bivouac.

### Eclairage/Sécurité

La journée est bien assez longue comme ça, évitez donc de rouler la nuit ! Cependant, pour les arrivées tardives, les coups de pédale sous la pluie et dans le brouillard, ou tout simplement dans les tunnels, on utilise :

- À l'arrière, des feux rouges panoramiques à piles fixés sur la tige de selle (Zéfal, Silva...)
- Les lampes frontales pour l'avant et pour le bivouac
- Des brassards réfléchissants et clignotants
- Des gilets de sécurité fluo
- Pour le vélo à sacoches : 1 écarteur de danger à fixer sur les haubans
- Pour le vélo à remorque : un drapeau à 1m du sol pour signaler la remorque (attention à la couleur dudit drapeau ; pensez que si votre vêtement est de couleur identique, on ne le voit pas !
- Et bien évidemment on roule couvert : ne pas oublier son casque.
- Suivant les pays, il ne faut pas oublier les antivols. Choisir un ou des antivols spirale

### Le bent ou vélo couché

« Et si on faisait un petit bout de chemin en Afrique avec des vélos ! » Nous qui n'avions guère utilisé le vélo que pour rentrer du bar le soir ou rallier péniblement le bahut, le choix des montures avait été relégué au dernier plan, et voilà qu'un collègue me fit découvrir sur internet un engin surprenant : le vélo couché. Plus qu'intrigué, je suis parti sur les bords du bassin d'Arcachon, chez Optima. Je suis venu, j'ai testé, j'ai été conquis. Il faut dire que nous craignons tout particulièrement pour nos postérieurs et que la première chose qui plaît dans le VC, c'est le confort incomparable du fauteuil en mousse.

Suivant les modèles, la prise en main n'est pas toujours aisée, notamment le démarrage, mais il suffit d'un peu d'entraînement. Si personnellement, j'ai mis une bonne demi-heure avant de réussir à rouler droit, ils ont été nombreux – parmi les très nombreux qui ont essayé pendant le voyage – à tout de suite piger le nouvel équilibre.

La position de conduite est elle aussi parfaite : large angle de vision et pas besoin de contracter les cervicales toute la journée pour admirer le paysage. Inutile aussi de changer régulièrement de position pour soulager épaules, poignets, ni bien sûr le dos. Pour tout dire, il nous est même arrivé de dormir sur nos vélos sagement appuyés contre le mur de la gare de Madrid mais là, c'était plus pour le folklore ! Il paraîtrait même que cette position améliorerait la pénétration dans l'air mais franchement en voyage, ce n'est plus aussi important (sauf contre le vent !).

Physiologiquement, le VC est parfaitement adapté au corps humain. Quand vous appuyez sur les pédales, en plus des cuisses, c'est tout le dos, les abdos et les bras (en tirant sur le guidon) qui travaillent, et le Sahara Occidental est avalé ! Le VC traîne encore une mauvaise réputation pour la montée. Evidemment, pour nous ça a été dur de comparer puisqu'on n'avait jusque là pas franchement effectué de prouesses vélocipédiques, mais il est sûr qu'on ne grimpe pas de la même façon qu'avec un vélo droit, il faut un moment pour apprendre. En prenant en compte la position ergonomique et avec un rythme pas trop rapide mais régulier (pas de danseuse pour relancer), on arrive au sommet presque frais et dispos. Presque. Quant à la descente... Vous avez déjà volé ?

Mais alors, me direz-vous, il n'a que des avantages ? Non, soyons honnêtes, en cherchant bien, on trouve toujours des inconvénients. Le principal, c'est que ce n'est pas un vélo de ville, pas trop adapté pour slalomer dans la circulation, et un jour ou l'autre, on est bien obligé d'en passer par là. Et puis, on s'en doute, difficile de passer inaperçu avec cette monture. Impossible de traverser le moindre hameau sans se faire arrêter pour discuter, faire essayer... Pour ceux qui cherchent le voyage incognito, discret et coupé du monde, c'est raté !

Les termes de l'insoluble débat sacoches contre charrette ne changent guère, à ceci près que les sacoches spécialement adaptées permettent d'avoir jusqu'à 110 litres dans le dos et rien sur le guidon, encore un grand plus non négligeable question confort de conduite, surtout quand les pistes ne sont pas très bonnes ou très ensablées. Ceci dit, tous les types de sacoches sont adaptables (avec plus ou moins de bonheur et toujours sur le porte-bagages arrière uniquement). Pour finir, toutes les pièces sont standard et le cadre est ultra-résistant. Quant au prix, ça revient à un bon investissement. On s'est en tiré avec les sacoches et la ristourne d'Optima pour environ 1900 € chacun. Et pas un souci technique en 7300 km ni depuis qu'il a bien fallu se réhabituer au bitume français.

Un VC moyen pèse aux alentours de 14-17 kg. Quasiment tout est aisément démontable, ce qui facilite le transport, en avion par exemple.

Texte : François Mandil

### Liens

[www.optima-cycles.com](http://www.optima-cycles.com)

[www.bentrideurs.com](http://www.bentrideurs.com) (association française des bentriders)

[www.ihpva.org/chapters/france](http://www.ihpva.org/chapters/france)

<http://recumbent.free.fr/> (comparatifs sur la pratique du vélo droit et du vélo couché ; aspects physiques, pathologies...)

<http://users.skynet.be/ligfiets/>

Quelques sites de voyageurs à vélo couché :

[www.peripecycles.free.fr](http://www.peripecycles.free.fr) (le site de François Mandil)

[www.au-detour-du-monde.net](http://www.au-detour-du-monde.net)

<http://tour-chloc.org/>



pour attacher vélo et remorque ensemble, et prendre le double des clés ! Il existe par ailleurs des antivols de poids et volume très réduits : ils sont constitués d'un petit boîtier dans lequel se trouve un câble que l'on déroule à la longueur voulue et que l'on raccroche au cadenas du boîtier. Solution pas infaillible (aucune ne l'est !) mais très compacte.

- Quant à l'éventuel rétroviseur, préférez un miroir de lunettes plutôt que de guidon.

### La trousse de secours vélo

Lorsqu'on voyage à plusieurs et par souci de simplification, il faut essayer d'avoir des vélos identiques ou équipés de façon homogène. Cela évitera de multiplier par le nombre de vélos la quantité de « consommables » à avoir sur soi (rayons, maillons de chaînes, chambres à air, pneus...)

Voici une trousse de secours pour 2 vélos identiques (rajouter les consommables différents par vélo) :

#### Outils

Prendre toujours du matériel de qualité, si vous voulez éviter de casser lesdits outils et si vous ne voulez pas abîmer voire fausser votre vélo.

- 1 pompe alu grosse section (zéfal)
- 1 dérive chaîne (choisir un modèle de qualité car ils ont une fâcheuse tendance à vite se casser, surtout lorsqu'on les utilise mal et un peu sauvagement, ce qui est souvent le cas lorsqu'on vient de casser sa chaîne dans un sale coin, qu'il reste une heure de jour et qu'on a envie d'aller se poser dans un chouette bivouac)
- 1 démonte roue-libre (standard shimano)
- 1 jeu complet de clefs BTR
- 1 clé plate pour les pédales
- 1 clé à rayons
- 1 pince multi usages de qualité pour couper les câbles
- Des colliers plastiques pour tout fixer
- 1 tournevis cruciforme
- 1 clé plate de 8 pour la remorque BOB

### Consommables

- Nécessaire de réparation de crevaison (rustines, colle, démonte-pneus métal)
- 2 chambres à air neuves par vélo + 1 pour la roue de la remorque
- 6 rayons de rechange
- 2 câbles de frein arrière (pour l'avant, couper !)
- 2 câbles de dérailleur arrière (pour l'avant, couper !)
- Une quinzaine de cm de maillons de chaîne (indispensable !), éventuellement un maillon rapide
- 1 burette d'huile (être certain de la fermeture...)
- Des vis de rechange (porte-bagages...)
- 1 patte de dérailleur spécifique à chaque vélo (très souvent tordue à la sortie de l'avion !)
- 1 pneu de rechange
- 2 goupilles de rechange pour fixer la remorque Bob
- piles pour l'éclairage
- 1 jeu de V-brake de rechange + poignée + câble (pas indispensable suivant les destinations)

### Quelques bonnes idées vélo/bivouac

- Sacoche étanches ou pas, tout doubler avec les irremplaçables sacs poubelle !
- Répartir le poids dans la remorque, et le volume peu lourd dans les sacoches, car il est plus facile de tracter que de porter. Et surtout : pas de poids dans le dos.
- Prévoir une bonne tente dans un sac étanche, et un matériel de couchage de qualité.
- Pour les petites choses à attraper rapidement et facilement en cas d'arrêt, prévoir 1 filet à n'importe quoi (contenu visible) et à attacher sur le dessus de la remorque.
- On peut avoir 1 panneau solaire souple pour recharger les accus... (à poser sur la remorque).



- Très utile : 1 vache à eau souple (6 litres pour 2 MSR) à poser en travers sur la remorque (attention à la stabilité de l'ensemble remorqué)
- Prendre sac à dos léger si vous voulez aller marcher. Certaines sacoches peuvent être portées sur le dos.
- En plus des gestes de base pour l'entretien de son vélo, il est très utile de savoir dévoiler une roue, protéger (c'est-à-dire savoir démonter) la patte de dérailleur pour tout transport en avion/train si on ne manutentionne pas soi-même le vélo !
- Enfin, n'oubliez pas la ou les cartes détaillées des pays traversés !

Pouvoir voyager avec des enfants est un avantage du vélo

Bonne route !

Dossier : Pascal Vidal et Virginie Droniou, Benoît Verbaere

Quelques compléments sont disponibles sur le site [www.expemag.com](http://www.expemag.com) dans la sections "compléments"



Les auteurs : Virginie et Pascal en Islande



... et Benoît en Nouvelle-Zélande



# Voyager sur la mer

## Mon kayak, ma liberté

Navigation dans les  
Kornati, Croatie

**L**e monde totalise des centaines de milliers de kilomètres de côtes, sans compter les autres centaines de milliers de kilomètres de rivières, de fleuves et de lacs. Autant dire qu'il y a de quoi se balader avec une petite embarcation à rame et qu'on n'est pas près d'en avoir fait le tour. Le kayak constitue un formidable outil de découverte et de liberté. Le volume de chargement élevé autorise une excellente autonomie ; de l'ordre d'une dizaine de jours entre deux approvisionnements en eau douce. De plus, en s'organisant bien, on peut charger du matériel pour une activité annexe (montagne/escalade...). Pouvoir naviguer abstrait le kayak des structures humaines, contrairement au cycliste (et au marcheur dans de nombreux milieux) qui doit souvent se contenter de circuler sur des chemins existants. On navigue partout, même dans les endroits les plus sauvages, les plus reculés. Le cap Horn a déjà été franchi en kayak. Même dans les zones habitées, le kayak permet de se rendre sur des portions de littoral accessibles seulement par la mer. Le milieu marin lui-même ajoute un paramètre de complexité et d'intérêt au voyage en kayak de mer car, en plus des variations du paysage côtier, on navigue sur un milieu changeant ; suivant la météo par exemple, une étape sans vent et sans vague n'aura rien à voir avec la même étape par force 5 et houle de 2 mètres. Le kayak se faufile partout, dans chaque recoin de côte, mais est capable aussi de naviguer en pleine mer. Attention cependant, la mer est un milieu difficile et il

faut acquérir quelques compétences de marin avant de prévoir une randonnée au long cours.

### Kayak pratique

#### Type d'étape (vitesse/distance)

En kayak on fait généralement des étapes journalières de 10 à 30 milles nautiques soit de l'ordre de 15 à 50 km (dans la mesure où le kayak se situe à mi-chemin entre la randonnée et la navigation, nous utilisons aussi bien kilomètre que mille nautique). Il est très abordable de tenir les 15 milles par jour avec un kayak rigide, même pour les personnes peu entraînées. 30 milles quotidiens demandent une bien plus grande habitude, des conditions favorables et des bras entraînés. Il existe quelques mutants qui font encore plus... En navigation tranquille, en comptant les petites pauses et par météo clémente, on peut tabler sur du 5 km/h de moyenne sur la journée avec un rigide. On peut tenir une moyenne haute de 6 à 7 km/h avec de l'entraînement et monter jusqu'à 10 km/h sur de courtes périodes en cas de nécessité, bien entendu tous les kayaks ne sont pas égaux en ce qui concerne la vitesse et l'énergie qu'il faut déployer pour les faire avancer. D'une manière générale, un kayak fin et long ira plus vite mais sera moins stable qu'un kayak plus large. Ce dernier sera, en revanche, plus sécurisant mais il faudra appuyer sur la pagaie pour le faire avancer.

Plusieurs facteurs peuvent déterminer le parcours

du kayak, certaines côtes rocheuses sans plages de galets ou de sable sont problématiques. Les longues plages rectilignes où brisent les vagues rendent ardu le débarquement et la mise à l'eau. Il faudra dimensionner les étapes (voire le voyage) en fonction de ces paramètres ; de même, une météo favorable est obligatoire avant de s'engager dans une longue section sans zone de débarquement.

### Pagaie

Pour le voyage, il est conseillé de prendre une pagaie qui a une pale de petite surface et plutôt longue. Vos articulations seront moins sollicitées et la pagaie sera mieux adaptée à un effort d'endurance. Pour préserver vos tendons, mieux vaut choisir un manche souple. Une rafale peut vous arracher la pagaie des mains : pensez à attacher la pagaie au pont du kayak (leach), une drisse élastique est agréable à l'usage. Ne pas oublier d'emporter une pagaie de secours démontable facilement accessible sur le pont (une pour le groupe, si vous êtes plusieurs, peut suffire).

### Stabilité

Pour beaucoup, kayak signifie instabilité, on croit qu'on va forcément se retourner dès qu'une vague nous effleure. En fait, les kayaks de randonnée sont stables



et pour certains même très stables ; il est possible de remonter à bord, en mer, sans aide extérieure dans son kayak. Cela est vrai pour un bon nombre de kayaks (Skyros, Bélouga 1 et 2, Laser, Miwok, Kodiak, et même Catchiky chargé avec un peu de technique – mer pas trop formée pour ce dernier – la liste n'est pas exhaustive). On peut se tenir debout dans l'hiloire (trou d'homme) de certains. Même ceux qui sont plus fins, et donc moins stables, s'approprient assez rapidement (nous parlons ici de kayak de randonnée ; les kayaks de mer de course sont nettement plus instables !). L'esquimautage n'est pas forcément une technique à maîtriser avant de partir en voyage avec un kayak (l'esquimautage avec un kayak très chargé est de toutes façons délicat). Mieux vaut connaître les techniques de sécurité de groupe. Quelques clubs/associations en France (voir plus bas) peuvent vous fournir les bases de la sécurité.

### Chargement

Les kayaks de randonnée ont de grosses capacités de chargement. Il faut, dans la mesure du possible, mettre les éléments les plus lourds au plus près du centre de gravité du kayak (vers le pagayeur) et le plus bas possible. Veiller également à équilibrer grosso modo la charge latéralement (il y a tout de même une certaine



Rangement de tout le matériel et la nourriture dans les caissons. Croatie.

marge). Ensuite, l'organisation des caissons se fera avec bon sens et en fonction de divers paramètres (charger plus lourdement un équipier plus performant, mettre des éléments étanches dans un caisson pas parfaitement étanche...). Mettre le moins de choses possible sur le pont, la prise au vent est très gênante voire dangereuse lorsqu'il devient fort.

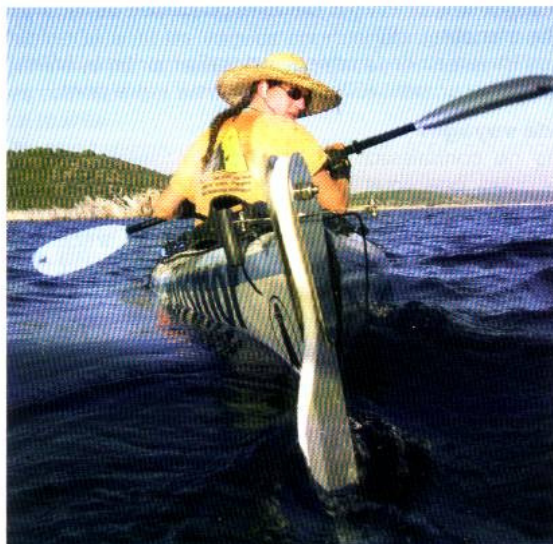
### Comportement au vent

Le comportement d'un kayak au vent est rarement neutre. Avec du vent de travers, le kayak aura soit tendance à remonter au vent (on dit qu'il lofe ; tendance à mettre le nez au vent), soit à se mettre plus « cul au vent » (dans ce cas, on dit qu'il abat). Cela est dû à la position du centre de gravité, de la surface exposée au vent et de la forme de la carène (la surface dans l'eau). Si un kayak lofe, il faudra a priori charger plus son arrière ; s'il abat, on mettra plus de poids à l'avant. Un bateau qui lofe ou qui abat trop est vite fatiguant. La dérive et le gouvernail permettent de pallier ce problème.

### Gouvernail

Le gouvernail est très agréable et confortable – on s'abstrait des problèmes de lof ou d'abattée – surtout pour les longues randonnées. Il permet de réduire nettement le déséquilibre latéral (musculaire, articulaire ou tendineux) qui deviendrait gênant sur une étape de plusieurs heures avec un vent de travers. Le gouvernail facilite par ailleurs les manœuvres ; c'est encore plus appréciable sur un kayak biplace, plus long et moins manœuvrant.

On contrôle le gouvernail avec des pédales. Penser à le relever avant d'accoster ou en passant sur des hauts-fonds pour éviter de l'abîmer ou, pire, de le briser.



### Associations kayak de mer

**CK/Mer** (Connaissance du Kayak de Mer) qui édite régulièrement un bulletin très agréable à lire avec des récits de randonnées en kayak et des articles techniques ([www.ckmer.com](http://www.ckmer.com)).

L'association édite également un CD regroupant ses 100 premiers bulletins classés par thèmes, une mine d'informations sur les techniques du kayak de mer et les destinations.

**Pagayeurs marins** ([www.pagayeursmarins.org](http://www.pagayeursmarins.org))

**Marenostra** pour la Méditerranée ([www.chez.com/marenostra](http://www.chez.com/marenostra))

**Paris Kayak International** ([www.pariskayak.net](http://www.pariskayak.net))

**Le kayak de mer dans le nouveau monde** pour le Québec ([www.kayakdemer.net](http://www.kayakdemer.net))

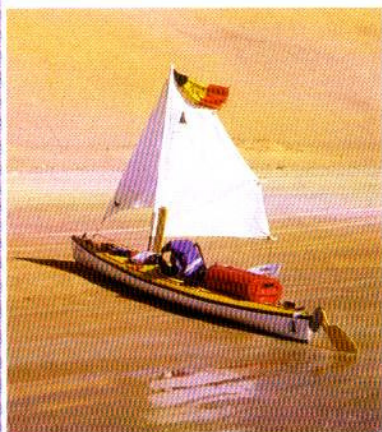
### Littérature

En France la librairie spécialisée « Le Canotier » ([www.canotier.com](http://www.canotier.com)) permet de trouver à peu près tous les livres de canoë et de kayak qui existent.



### Dérive

La dérive permet aussi de pallier des problèmes de positionnement du kayak par rapport au vent. On travaille sur les appuis dans l'eau. Une dérive réglable permet de trouver la surface la plus adaptée pour contrer la tendance du bateau. Si le bateau lofe, on sort la dérive ; si on la sort complètement, le bateau peut abattre car il sera très « ancré » de l'arrière, il faut donc trouver le juste positionnement pour que le kayak ait un comportement neutre. De nombreux kayakistes utilisent leur dérive de manière binaire (entièrement mise ou entièrement sortie), mais il est possible de l'utiliser plus finement.



Kayak  
sous voiles,  
expédition  
KayakAfrika

A droite,  
Kim Hafez  
et son chien  
Unghalak dans  
le Grand Nord

- Compas ou boussole
- Pagaie de secours démontable
- Cartes
- Vêtements adaptés aux conditions
- Lampe étanche
- Lampe flash (des lampes existent avec les 2 fonctions)
- Bâton cyalume
- Un moyen de vider le kayak : pompe, écope et au moins une éponge
- Réserve d'eau de 2 litres minimum, accessible
- Trousse de secours
- Éventuellement un paddle float (sorte de bouée qui se fixe sur la pagaie et qui permet de réintégrer son kayak quand on a chaviré et qu'on est tout seul)
- Éventuellement un GPS
- Éventuellement, une VHF, étanche ou placée dans une pochette étanche
- Si vous traversez des zones à fort trafic maritime, vous pouvez mettre un petit réflecteur radar sur votre pont.

### Type de voyages

Si vous ne connaissez pas l'endroit, renseignez-vous sur les côtes que vous comptez parcourir. Un premier outil très utile est Google Earth, ce logiciel gratuit permet de visualiser (photos satellites) avec une précision intéressante (variable en fonction de la région) les côtes du monde entier. On peut même voir briser les vagues sur les sections où les photos disponibles sont très précises. Il est facile de relever les points pour les rentrer dans un GPS, une version payante de ce logiciel permet d'interfacer directement le GPS.

### Mers froides

Le kayak de mer prend son origine dans les mers froides du Grand Nord. De nombreuses personnes abordent

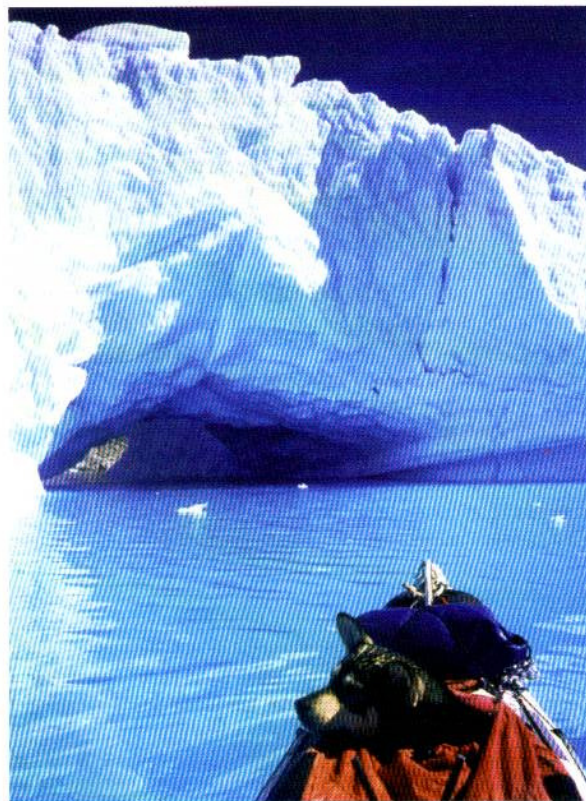
### Voile

On peut mettre des voiles sur les kayaks de mer ; plusieurs types de gréement existent :

- la forme en éventail, facile à mettre en place et à enlever, efficace pour les vents portants.
- Un gréement traditionnel avec mât, un peu plus complexe mais plus efficace.

### Matériel de sécurité

- Gilet
- 10 mètres de bout de 5 mm minimum
- Miroir de signalisation
- Fusées éclairantes
- Sifflet ou corne de brume

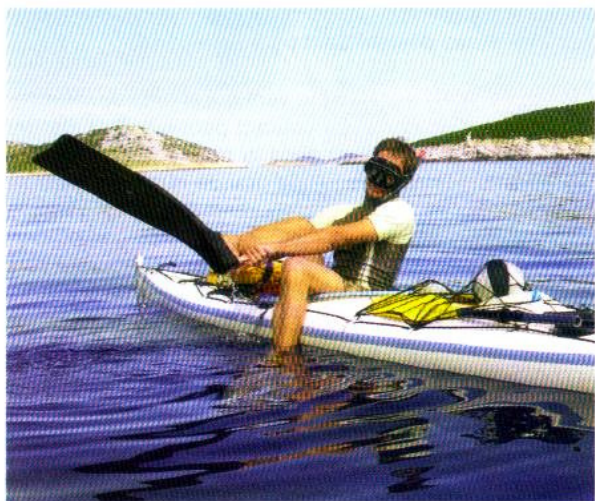


les régions boréales avec cette embarcation. Il faut un équipement spécifique pour ces navigations, chaud et étanche. Certains isolent même la coque de leur kayak pour mieux supporter le froid. Les destinations du froid sont en général beaucoup plus sauvages que les zones aux températures plus clémentes, on y voit plus de faune, hors poissons (phoques, morses, ours, nombreux oiseaux migrateurs...). Les côtes de Norvège, du Groenland, du Spitzberg, des Aléoutiennes, du Canada (est et ouest), de l'Alaska, du Chili ont été parcourues en kayak de mer (certaines de ces destinations l'ont été seulement partiellement à notre connaissance). La liste est loin d'être exhaustive. En mers froides, on peut citer la grande épopée de **Kim Hafez** : départ d'Essonne en mars 2000 à bord d'un kayak de mer biplace avec son chien Unghalak, pour un long périple dans le Grand Nord. La Manche, la Mer du Nord, la Baltique, la Laponie finlandaise, la Mer de Barents, le Cap Nord puis la Norvège et ses nombreuses îles, ils poursuivent ensuite au Groenland puis au Canada. Un magnifique voyage de quatre années dont le récit est paru aux éditions Transboréal sous le titre « Nomade du Grand Nord » ; voir aussi Carnets d'Expé n°4 et 5.

### Mers chaudes

Le kayak en mer chaude a comme avantage, par rapport à la plupart des autres moyens de progression sans moteur, d'être naturellement multi activités : alors qu'à pied ou à vélo, on consacre sa journée exclusivement à son activité, en kayak on s'arrête pour nager, le soir au bivouac on nage encore, on observe les fonds avec son masque, on pêche ou on pratique la chasse sous-marine. De plus, les jambes sont en bon état après l'étape et on peut encore faire une balade à pied. Par ailleurs, le matériel pour le froid n'étant pas utile, on a plus de place





dans les caissons (cependant, il faut en général mettre à profit une partie de cette place pour l'eau douce). Voici quelques exemples de navigation en mer chaude :

**KayakAfrika** : expédition ethnographique en cours. Xavier Van der Stappen est en train de longer le littoral africain dans le but de faire un travail ethnographique sur les populations côtières. Il a déjà parcouru les côtes marocaines, mauritaniennes et le nord du Sénégal ainsi qu'une partie du fleuve éponyme. Plus d'infos sur [www.cultures-com.org](http://www.cultures-com.org) et dans Carnets d'Expé n°5 pour le Maroc et Carnets d'Aventures n°1 pour la Mauritanie.

**Les Tuamotu**, essaimages d'îlots coralliens du Pacifique Sud, ont été parcourus par Karin Huet et Roger Salou sur 1000 kilomètres pendant près de 6 mois. Entre les atolls, ils ont fait des traversées hauturières, la plus grande faisant 81 km (effectuée en 12h30 dont 2h30 sous voile). « À même la mer », le récit de leurs aventures est paru aux éditions Glénat.

**Cap sur l'Afrique** : périple, réalisé par des membres de la rédaction de ce magazine (Olivier et Johanna Nobili) et Stéphane Égly, qui a consisté à traverser la Méditerranée au départ de l'Europe continentale, en passant par la Corse et la Sardaigne pour atteindre enfin les côtes de Tunisie. Le parcours de plus de 1100 km a été accompli en 55 jours durant l'été 2003. La plus grande traversée faisait 165 km et a nécessité 42 h de rame non-stop (vent défavorable). Plus d'infos sur <http://kayak.nomade.free.fr> et dans le n°1 de Carnets d'Expé.

#### Météo

Dans de nombreux endroits du globe, le temps change vite ; la mer et le vent peuvent devenir très forts en très peu de temps. C'est pourquoi il faut avoir une source de prévision météo : baromètre de poignet, radio, VHF, bulletins affichés sur les capitaineries, infos glanées en croisant les marins ou plaisanciers et, la plupart du temps, un mélange de tout cela.

#### Le vent

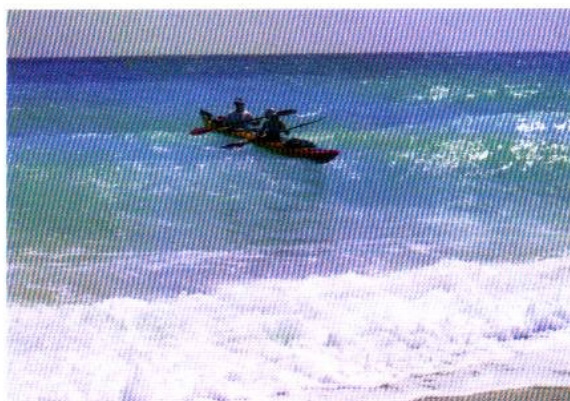
Suivant le type de kayak, on sera limité par un vent plus ou moins fort. Ainsi, avec un gonflable, on commence

à « lutter » avec du « force 3 », alors qu'avec un rigide on aura plus de marge. Un vent force 5 demande de la technique sur un rigide ponté. À partir de force 5, il est plus sage d'attendre l'accalmie. La difficulté liée au vent dépend aussi de sa nature. Selon qu'il souffle de terre ou de mer, l'état de la mer sera bien différent ; de même s'il s'agit d'une brise ou d'un vent météo. On peut schématiser de cette façon :

Vent météo de mer = houle

Brise de mer = mer moins marquée

Vent de terre = danger de se retrouver envoyé en mer ; de plus, ce vent est en général plus rafaleux, car influencé par le relief, ce qui peut déstabiliser le kayakiste.



La mer s'est levée, Golfe d'Orosei, Sardaigne (Cap sur l'Afrique)

A gauche et en bas, Petite pause apnée dans les belles eaux claires de Croatie

#### Les vagues

Elles sont levées par le vent qui souffle sur l'eau. La viscosité entre eau et air est à l'origine des mouvements d'eau qui donnent naissance aux vagues. On déduit de cela que plus la distance de mer parcourue par le vent est grande et plus les vagues seront grosses (toutes choses égales par ailleurs). Des côtes bordant des océans vont donc être plus sujettes à de fortes houles, même sans vent (le coup de vent aura eu lieu à des centaines de kilomètres). Le choix de la destination de voyage doit se faire en ayant conscience de ce paramètre. La Méditerranée est moins sujette aux fortes houles ; en tous cas, elles s'arrêtent vite après les coups de vent. La houle longue, même si elle a une grosse amplitude verticale, est en général peu gênante pour la navigation car la pente de la vague est faible. Ce sont les vagues courtes, abruptes, croisées, générées par le ressac, le vent local, les hauts-fonds et les courants qui sont plus déstabilisantes.

#### La marée

De nombreuses régions du monde sont influencées par la marée ; on peut avoir des variations énormes de hauteur d'eau. On débarquera et embarquera à marée haute pour éviter de traîner le kayak sur de grandes distances. La marée génère des courants et il faudra en tenir compte dans la navigation pour ne pas lutter contre lui mais au contraire se faire aider. Les courants s'inversent quand la marée monte ou descend. Quand les fonds descendent doucement, la marée modifie énormément le dessin des côtes entre marée basse et

#### Unités de mesures

**Distance** : le mille nautique fait 1852 mètres. Un mille nautique correspond à une minute d'angle (cela est vrai en latitude mais pas en longitude où 1 minute d'angle est égale à 1 mille nautique seulement au niveau de l'équateur ; dans les plus hautes latitudes, 1 minute de longitude représente une distance inférieure à 1 mille). Sachant cela, on peut calculer la circonférence de la terre. On a donc  $360^\circ$  soit  $360 \times 60$  minutes d'angle, ce qui représente  $21\,600 \times 1852 = 40\,003\,200$  m soit environ 40 000 km, voilà un scoop !

**Vitesse** : le nœud. 1 nœud = 1 mille/heure



Kayak en fibre de verre, Croatie



Kayak en polyéthylène, Corse, Cap sur l'Afrique



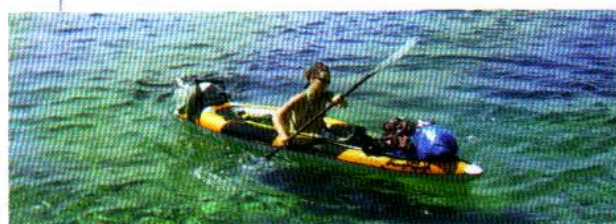
Kayaks en bois, Kaeva ([www.kaeva.com](http://www.kaeva.com))



Sit-on-top, Corse



Kayak pliant (photo Klepper)



Kayak gonflable, Croatie

marée haute et cela peut-être assez déstabilisant pour se repérer.

### Le courant

Il peut être généré par la marée, mais aussi par le vent qui souffle de manière régulière au niveau d'un détroit, d'un cap... Le courant peut aussi exister au voisinage des rivières et fleuves qui se jettent dans la mer. Les courants de marée peuvent être très violents, surtout lorsqu'une grande quantité d'eau se voit encadrée par des côtes (fjords, fleuves...). Des courants sont aussi générés par les vagues ; globalement, les masses d'eau jetées sur les plages ou par-dessus les barrières de corail vont retourner à la mer générant un courant vers le large ; près des plages, ce courant est en général localisé sur un secteur ; pour les barrières de corail, le courant ressort par les passes. Localement, le courant peut être plus rapide que la vitesse de progression du kayakiste. Il est à noter que s'il va à l'encontre des vagues, il les rend beaucoup plus abruptes et donc plus dangereuses pour le kayakiste.

### Les divers types de kayaks

#### Rigides

Les kayaks rigides sont d'une manière générale les plus marins. Ils filent bien sur l'eau et peuvent être très longs ce qui leur permet de mieux glisser dans l'eau. Le choix de la matière du kayak est un sujet « difficile », qui fait l'objet de nombreux débats et aussi d'une certaine partialité.

#### - Fibre

La fibre présente l'avantage d'être légère et rigide, cela donne des bateaux performants. Le gel-coat est cependant fragile et il faudra être soigneux et ne pas traîner le kayak comme un « sauvage » sur la plage. Cela dit, il est possible de refaire le gel-coat en cas de besoin. On peut aussi facilement réparer de manière efficace, avec des kits de réparation fibre+résine. La fibre la plus utilisée pour fabriquer des kayaks est la fibre de verre, mais on peut utiliser des fibres kevlar-carbone qui donnent des kayaks très légers, très rigides et... très chers (attention, rigide ne veut pas dire solide). Les compartiments sont en règle générale bien étanches sur ces kayaks.

On peut envisager de transporter un kayak en fibre par le fret mais cela revient cher ; le kayak risque en plus d'être abîmé dans le transport, et cela peut prendre beaucoup de temps suivant la destination.

Exemple d'expé en kayak en fibre : les Tuamotu par Karin Huet, KayakAfrika, la grande odyssée de Kim Hafez...

#### - Polyéthylène

Le polyéthylène permet de faire des kayaks sérieux et beaucoup moins chers que leurs frères en fibre. Ils sont aussi plus compréhensifs dans le sens où ils ne feront pas trop la tête si vous les malmenez en les frottant sur les rochers ou lorsque vous les tirez sur une plage de galets abrasifs. D'un autre côté, ils vieillissent un peu moins bien (ils deviennent un peu plus cassants avec le temps et les UV) et sont difficilement réparables. On peut réparer les petites avaries avec un réchaud et du polyéthylène (éventuellement des morceaux de plastique ramassés sur une plage), mais ce n'est pas forcément très aisé suivant l'emplacement ; les grosses avaries sont quasi irréparables. Les « polyeth » sont censés être un peu moins rapides que les fibres, mais pour avoir une vraie idée sur la question, il faudrait faire le test avec les mêmes coques dans les deux matières. On peut dire qu'en général, les polyéthylènes ont des coques plus « grand public », c'est à dire plus stables et donc moins rapides qu'un kayak aux formes radicales en fibre. Les cloisons ne sont pas toujours très étanches sur les « polyeth » (l'eau peut s'infiltrer depuis le trou d'homme vers les compartiments). Attention, pour les biplaces, le polyéthylène étant plus souple que la fibre, on ne peut pas vraiment fabriquer de kayak long ; du coup, les biplaces sont un peu patauds et l'étanchéité des cloisons sera probablement difficile à conserver.

Pour le transport, même problème que pour les fibres ; le risque de casse est moins élevé du fait de la souplesse du polyéthylène.

Exemples d'expé en kayak en polyéthylène : Mike Horn durant Arktos, Cap sur l'Afrique...

#### - Bois

De bien jolis kayaks sont construits en bois. Mais là, on entre dans le domaine des passionnés. Nous n'avons jamais navigué avec ces kayaks et nous ne pouvons donc pas en dire grand-chose si ce n'est que c'est « classe » un kayak en bois...

# Un vrai kayak dans un sac !

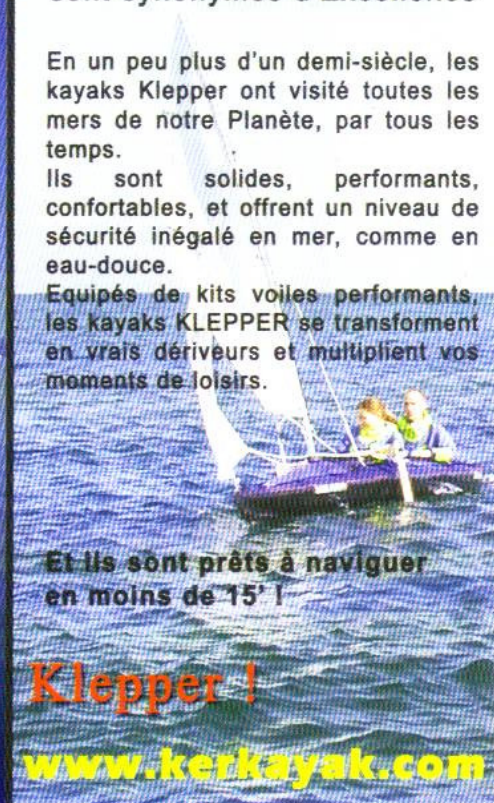


Depuis toujours, les bateaux pliants KLEPPER sont synonymes d'Excellence

En un peu plus d'un demi-siècle, les kayaks Klepper ont visité toutes les mers de notre Planète, par tous les temps.

Ils sont solides, performants, confortables, et offrent un niveau de sécurité inégalé en mer, comme en eau-douce.

Equipés de kits voiles performants, les kayaks KLEPPER se transforment en vrais dériveurs et multiplient vos moments de loisirs.



Et ils sont prêts à naviguer en moins de 15' !

**Découvrez le potentiel des kayaks pliants Klepper !**

**KERK - 53410 Port-Brillet - 0 243 688 403**

**[www.kerkayak.com](http://www.kerkayak.com)**

## - Sit-on-top

Voici donc le rigide le plus abordable, le sit-on-top ; il cartonne au niveau des ventes ce kayak-là parce qu'il respire le facile. Voyager avec un sit-on-top ? pourquoi pas, certains crieront au sacrilège, pas moi. C'est vrai que c'est moins bien en navigation, mais ça navigue et on peut les charger (attention à la prise au vent). Naturellement, les zones ventées ne sont pas pour cette embarcation, mais un itinéraire mixte rivière / mer tranquille lui ira bien.

## Démontables

En matière de démontable, il existe toutes sortes d'hybrides. Nous allons aborder ici seulement les armatures bois ou alu + toile qui ont fait leurs preuves. Ces kayaks sont marins, gros porteurs, et surtout transportables en avion. Ils existent en mono et biplace. Ils sont pontés et peuvent donc naviguer en mer formée. Si elle est très sollicitée, l'armature peut se rompre partiellement ; il faut donc éviter de descendre une rivière tumultueuse avec un kayak chargé. Sinon, ce sont de bons bateaux destinés à l'aventure. La plupart des grandes expéditions lointaines dans les zones reculées ont utilisé ces kayaks. Leur inconvénient principal réside dans le prix.

Exemple d'expé ayant utilisé des pliants : Antoine Maussion sur les côtes d'Alaska, Eric Petitalot en Alaska également, les frères Vernay un peu partout dans l'Arctique (voir Carnets d'Aventures n°2).

## Gonflables

Le gonflable de qualité est un nouveau venu sur le marché. Les toiles utilisées actuellement (type hypalon) sont très résistantes. Tout en étant robustes, ces kayaks restent légers et se transportent extrêmement facilement. Bien entendu, ils sont plus difficiles à charger puisque l'espace est pris par les boudins qu'on ne peut remplir de matériel. Il faudra donc faire attention à la prise au vent et naviguer dans du temps maniable.

La pression d'air élevée confère une certaine rigidité au kayak, mais ses performances (vitesse) sont tout de même nettement inférieures aux autres solutions. Reste que pour mettre dans un avion ou même transporter à pied sur une étape « terrestre », il n'y a pas mieux.

Exemple d'expé : Hervé Bouty, pour son expédition « Plein Est », est parti de chez lui avec un Carrix (voir dossier Voyager à pied dans ce numéro) et un gonflable monoplace. Lorsqu'il le peut, il navigue le long des côtes ou sur les fleuves et quand la marche s'impose, il dégonfle son kayak, remonte son Carrix et le charge dessus. Il a pour objectif de traverser l'Eurasie de cette façon. Voir [www.hervebouty.com](http://www.hervebouty.com)

## La pêche

Il est facile de traîner derrière un kayak, il ne faut donc pas hésiter à mettre un poisson nageur ou une mitraille. Et puis, un peu de persévérance devrait porter ses fruits (de mer). On peut aussi se poster au niveau d'un cap pour lancer une ligne avec appât, ou faire nager un leurre. Cela complétera bien vos vivres. Il est possible dans les zones poissonneuses de couvrir une bonne partie des besoins en pêchant, ce qui augmente en conséquence votre autonomie.

Olivier Nobili





## Voyager avec des chevaux



**L**e voyageur à cheval ne part pas à la découverte du monde seul, mais avec sa monture. Les changements de climat, les variations d'altitude, il les éprouve personnellement, mais aussi à travers son cheval. Les oreilles de son compagnon se tournent vers des bruits qu'il n'a pas entendus. Un bond de côté de sa monture lui indique la présence invisible d'une bête dans les fourrés. Parce que la perception que l'animal a de l'environnement est différente, et que peu à peu on la fait sienne, voyager à cheval, c'est ressentir doublement le monde.

Le cavalier itinérant a la responsabilité de l'équipe qu'il mène. Il doit en permanence être attentif à l'état physique et mental de ses compagnons de route, et adapter le voyage en conséquence. Voyager à cheval, c'est accepter le fait que le rythme et l'itinéraire du voyage dépendent d'autres que soi. Lorsqu'il y a plusieurs chevaux, le rythme de la marche est fonction des possibilités du plus faible du moment. L'itinéraire du voyage, le choix des lieux de bivouac, dépendent de la nécessité quotidienne de nourrir et abreuver correctement ses bêtes.

Le voyageur à cheval porte un regard « agricole » sur ce qui l'entoure. Toujours à l'affût de l'herbe ou du fourrage le meilleur, il évalue le poids de l'orge au creux de ses mains, la qualité du fourrage par le regard, le toucher, l'odorat. Le cheval nous ramène à la terre nourricière, aux possibilités qu'elle renferme. Le cavalier, à la recherche de nourriture pour ses chevaux, réapprend la réalité et le sens de cet acte souvent oublié dans les sociétés riches. La « nécessité » de nourrir ses chevaux pousse le voyageur à cheval à aller à la rencontre des habitants des régions traversées, afin de leur demander humblement un coin de pré, un seau d'eau, du grain pour les animaux. Les chevaux sont un atout fabuleux pour entrer en communication avec les gens.

Voyager à cheval est un choix : celui de rester proche du milieu rural. On traverse des villages, pas des mégaloilles. Voyager à cheval, c'est également adopter un rythme lent, qui permet de s'imprégner de l'atmosphère des lieux rencontrés. Le temps se déroule au pas des chevaux. La végétation change au fil du chemin, des saisons. Lever et coucher avec le soleil. On passe d'un milieu naturel à un autre en les voyant évoluer. La marche, toujours et jamais la même ; les pauses, comme autant de virgules dans la mélodie du voyage. On trouve son propre rythme, lui-même en résonance avec le monde alentour. Griseries de paysages, petits plaisirs et tracas quotidiens. Le voyage à cheval est un cheminement qui permet une redécouverte perpétuelle du lien entre les choses, à la fois dans l'espace et dans le temps.

Dossier : Aurélie Joveniaux

Véhicule des grands espaces en train de faire le plein de carburant



## Les différentes façons de voyager avec des chevaux

### Selle

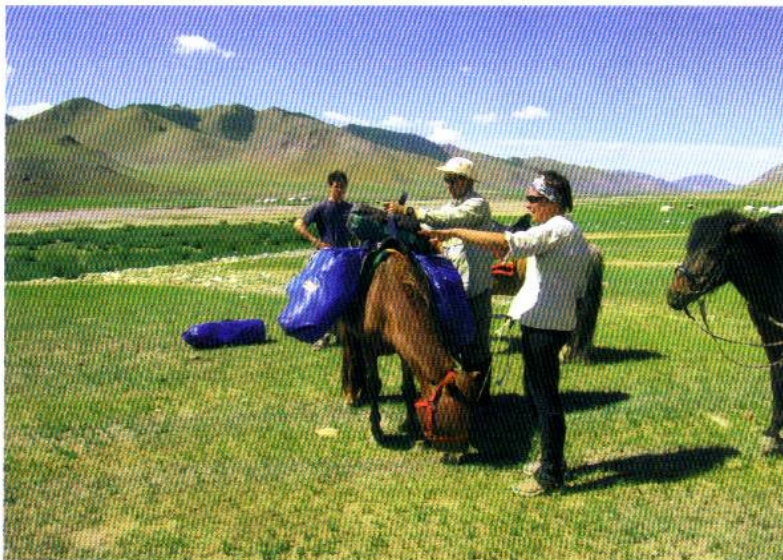
Un cheval de selle qui porte à la fois cavalier et bagages. Cette formule, praticable dans les régions où l'on peut se ravitailler facilement, est celle qui offre le moins d'indépendance. Pour exemple, lors d'un voyage à cheval de 2 mois en Mongolie effectué par une partie de la rédaction, nous n'avions que des chevaux de selle, nous parcourions entre 30 et 50 km par jour. Nous portions entre 20 et 30 kilos de bagages chacun, ce qui autorise une bonne autonomie sachant que les chevaux mongols n'ont pas besoin d'autre nourriture que l'herbe qu'ils broutent. Le matériel de bivouac et les vivres étaient répartis entre les sacoches de selle et un sac à dos porté par le cavalier.

### Selle et bât

Un cheval de selle + un (ou plusieurs) animal de bât, qui peut être un autre cheval, une mule, mais aussi un chameau, un lama... selon la région où l'on se trouve. Cette formule, qui offre une certaine autonomie alimentaire, permet la traversée de régions difficiles, et la réalisation de longs voyages. Ainsi peut-on acheter des chameaux en Mongolie pour environ 300-400 euros. Ces animaux peuvent transporter 200 kg de bât environ, ce qui est colossal. Les chevaux ont rarement l'expérience du bât et, comme le dit Emile Brager, le cheval étant un animal d'habitude, il faut passer du temps pour lui faire accepter ce nouveau travail. Un cheval bête pour la première fois peut se mettre à paniquer et, sans une bonne expérience équestre, cela peut mal finir, avec les bagages répandus sur des kilomètres dans la nature par l'animal fou de terreur.

### À la turkmène

Le cavalier conduit deux chevaux (ou mules), qu'il monte en alternance. Un animal porte cavalier et bagages, le second évolue nu, en longe ou en liberté ; le jour suivant ou la demi-journée suivante, les montures inversent leur rôle. Cette formule permet un kilométrage quotidien important, les chevaux étant allégés un jour sur deux du poids du cavalier et des bagages. Mais, un seul cheval porte le ravitaillement de tous, ce qui offre une autonomie limitée.



Cheval de bât

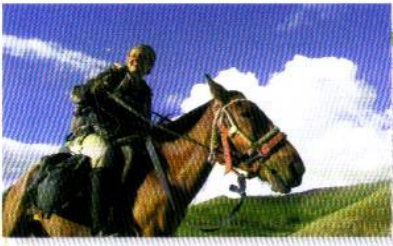
### À pied

Le randonneur marche à côté d'un cheval, d'un âne, ou d'une mule, qui porte les bagages. Une manière de voyager soi-même léger, en compagnie sympathique.

### Attelage

Cette formule moins passe-partout peut être intéressante lorsque l'on voyage avec des enfants, ou que l'on souhaite transporter un matériel encombrant (instruments de musique, matériel de sport, décor de théâtre, etc.).





### Préparation et gestion de son voyage à cheval

#### Partir avec ses propres chevaux ?

Beaucoup de cavaliers-randonneurs décident de partir avec leurs propres chevaux. Ce choix, qui repose sur des critères d'ordre affectif évidents, offre l'avantage de garantir au départ une certaine connaissance du caractère et des capacités des animaux. Cette formule permet également un entraînement de fond des montures, et de tester leur entente mutuelle. Elle laisse aussi le temps de choisir de manière optimale le harnachement adapté à la morphologie de chaque cheval. Néanmoins, il n'est pas toujours possible de voyager avec ses propres chevaux lorsque le point de départ est éloigné (transport hors de prix, chevaux inadaptés aux conditions locales). Parfois, mieux vaut partir avec des chevaux autochtones. Ce qui nécessite que vous sachiez évaluer la condition physique et mentale des animaux que l'on vous présentera lors de la phase d'achat, que vous soyez assez bricoleur pour adapter votre matériel aux chevaux acquis sur place, et que vous adaptiez scrupuleusement le

Matériel et cavalier sur le même animal. Nous parcourons ainsi de 30 à 50 km par jour à un rythme plutôt lent. Un vrai plaisir de parcourir les prairies en fleur avec son cheval. Mongolie

rythme du début de votre voyage à l'état de vos nouveaux compagnons de voyage. Attention lorsque vous achetez un cheval, faites toujours d'abord essayer ce dernier par le vendeur. Faute d'avoir fait cela un membre de notre rédaction a fait une mauvaise chute, et au fin fond de la Mongolie, ce n'est pas très marrant... (voir Carnets d'Aventures n°3, parution janvier 2006).

#### Cavalier débutant ou novice

La plus grande partie d'un voyage à cheval s'effectuant au pas (plus de 70%), la monte ne pose généralement pas de problème. En revanche, il faut acquérir avant de partir des connaissances sur l'alimentation des chevaux, le bâtage, ainsi que des bases de maréchalerie et de secourisme vétérinaire. Il est possible de réaliser des stages de formation rapide (environ une semaine) dans différents clubs et domaines.

#### Le rythme du voyage

La clé de réussite d'un voyage à cheval ? Prendre son temps ! « *Je suis partie doucement. 15 puis 20 km par jour les premières semaines. Les chevaux ont fait leur entraînement les 2 premiers mois du voyage* », observe Magalie Pavin, partie de France jusqu'en Asie avec son cheval et sa mule. Progressivement, on trouvera le rythme qui convient à son équipe (montures et cavaliers) : 30, 40 km par jour... Le but est que chacun y trouve du plaisir, et que personne ne soit épuisé. Le rythme évoluera évidemment en fonction du terrain et des possibilités d'affouragement.

#### Maintien de la forme et gestion de l'effort des chevaux

- Rester toujours en dessous des possibilités maximales des chevaux. Une règle absolue : l'économie de l'effort chaque fois que possible...
- Ne pas dépasser les capacités de l'animal le plus faible du groupe.
- Considérer la qualité et la quantité de nourriture comme une priorité quotidienne.
- Se déplacer aux moments de la journée les plus adéquats (le matin et le soir en été).





Sacoches maison sur un petit cheval mongol

### Harnachement, blessures...

- Savoir que c'est la vitesse bien plus que la distance qui fatigue les chevaux.
- Adapter le mieux possible avant le voyage le matériel aux dos des chevaux, et apprendre à le modifier pour suivre les changements physiques qui vont intervenir au cours du voyage.
- Répartir le poids des bagages de manière équilibrée sur le dos de l'animal.
- Ne laisser aucun début de blessure s'installer ! Prendre tout de suite des mesures pour enrayer l'évolution d'une usure de poil localisée, d'une gonfle (gonflement mou sous-cutané dans une zone trop sollicitée, équivalant à l'ampoule chez l'homme) ou d'une zone chaude au niveau du dos, de la sangle, etc. :

1) corriger l'harnachement (zone en surpression à rogner sous la selle, sangle qui frotte à décaler...)

2) alléger le travail (durée, charge), voire faire quelques jours de repos jusqu'au rétablissement.

- Éviter de garder les animaux chargés trop longtemps pour laisser le sang circuler sous la peau du dos à intervalles réguliers.
- Ne pas hésiter à emporter des pommades cicatrisantes.

### La question de l'autonomie alimentaire

Essentielle, elle détermine à la fois votre manière de vous déplacer (avec ou sans animal de bât), l'itinéraire et le rythme de votre voyage. Pour exemple, Emmanuelle Vignon et Mathilde Combe, parties un an avec deux chevaux bâtés aux côtés desquels elles marchaient, et un chien, pouvaient transporter

une réserve alimentaire de 4 jours pour elles et le chien, et 20 kg de grain, soit une autonomie de 4 à 10 jours pour les chevaux (de 1 à 3 kg de grain/j/cheval selon la dureté des étapes). Si un animal de bât permet d'emporter une réserve de grain pour plusieurs jours, il vous faudra trouver en plus du fourrage et de l'eau quotidiennement pour les chevaux. En effet, un cheval consomme entre 20 et 30 litres d'eau chaque jour... impossible de charger autant ! Il est bon de noter que les chevaux rustiques, par exemple en Asie centrale, sont extrêmement durants et ne nécessitent pas de transport de compléments alimentaires du moment qu'il y a quelque chose à brouter. Si l'herbe est rare et de mauvaise qualité, il faudra ménager sa monture et veiller plus que jamais à trouver le bon « spot », riche en bonne herbe, pour les pauses et le bivouac.

### Les chevaux au bivouac

On ne trouvera pas de pré clôturé tous les soirs ! Pour permettre aux chevaux de brouter pendant la nuit sans qu'ils ne se sauvent, on peut les entraver (attacher ensemble les 2 antérieurs, voire parfois en plus un postérieur) ou les attacher à un piquet avec une corde assez longue. voire les deux, surtout si vous venez d'acheter vos chevaux et qu'ils aimeraient donc bien rentrer chez eux, ou encore si des chevaux libres viennent narguer les vôtres pendant la nuit. Beaucoup de chevaux sont capables de parcourir de longues distances malgré l'entrave. De même, seuls un solide piquet profondément planté et une corde robuste peuvent retenir un cheval paniqué lancé au galop.

### Quelques liens utiles

[www.ffe.com](http://www.ffe.com) : fédération française d'équitation, voir les sections Tourisme et Comité National du Tourisme Équestre  
[www.tourisme-equestre.fr](http://www.tourisme-equestre.fr)  
[www.worldtrailrides.com](http://www.worldtrailrides.com) : site assez complet sur le voyage et les grandes randonnées à cheval  
<http://cavaliersaulongcours.free.fr> : association des cavaliers au long cours  
[www.cheval2000.com](http://www.cheval2000.com)  
[www.stephanebig.com](http://www.stephanebig.com)

## Entente au sein d'une équipe de voyageurs



**T**rouver des partenaires de voyage est souvent délicat, la première raison tient à la durée du voyage, tout le monde (au moins parmi ses amis) n'ayant pas la volonté ou la possibilité de prendre une année de congé. De nombreux voyageurs au long cours sont des couples, des amis de longue date ou des solitaires. Cela dit, Internet offre la possibilité de rencontrer des compagnons de route ayant les mêmes aspirations et l'on voit de plus en plus régulièrement des groupes qui se forment par ce biais. Dans les voyages type « routard / sac à dos », les solitaires ne le restent jamais bien longtemps car il y a de nombreuses occasions de rencontrer d'autres voyageurs dans les petits hôtels ou les guest-houses.

Une fois le groupe constitué, il faut savoir garder une bonne entente entre les membres, cela n'est pas toujours facile. Les couples sont ici avantagés ; cependant, ils ne sont pas à l'abri des problèmes car, s'ils ont l'habitude de passer du temps ensemble, de tout partager et de se supporter, vivre ensemble 24 heures sur 24 pendant une longue période est souvent pour eux une nouveauté. En outre, leur mode de vie durant le voyage change radicalement de leur vie de tous les jours, leurs repères communs habituels ne sont plus les mêmes.

### On peut identifier quelques sources de problèmes

- Avoir des objectifs différents pour le voyage est probablement la première cause de mésentente. Certains membres du groupe veulent aller visiter un musée dans telle ville, les autres préfèrent faire une descente en raft à l'autre bout du pays. Voilà un scénario classique ; quelle que soit la décision, les uns ou les autres vont être frustrés et les tensions vont augmenter tout au long du voyage et cela d'autant plus que les objectifs divergent.
- Ne pas supporter la promiscuité avec ses compagnons de voyage, avec qui on vit quasiment 24 heures sur 24. On passe finalement bien plus de temps avec eux qu'avec sa famille ou ses collègues de travail en temps normal, et en plus, c'est du 7 jours sur 7, même pas de week-ends ou autres RTT pour souffler et voir d'autres personnes ! Pour beaucoup, cette situation est suffisamment inhabituelle pour finir par engendrer des irritabilités, des sautes d'humeur, des problèmes qui ne sont pas forcément fondés sur quelque chose de concret mais qui peuvent vite rendre l'ambiance insupportable.
- Différences de caractères, de capacités physiques, de niveau dans une discipline clé du voyage, etc. Ici, nous abordons la problématique dite du « boulet ». Dans les groupes inhomogènes, une personne peut rapidement se retrouver dans le rôle du boulet. Si le groupe en a conscience dès le début et accepte de suivre le rythme dudit boulet, cela peut très bien se passer. Dans le cas contraire, la tension va monter et le boulet va se sentir de plus en plus mal. Mauvaise ambiance en perspective...
- Mauvaise intégration à la vie en groupe. Vivre en groupe, même à deux, implique de réaliser des tâches pour la communauté (cuisine, vaisselle, courses, ramassage de bois, et bien d'autres). Certains, de par leur éducation ou leur caractère, ne sont pas habitués ou ne se sentent

pas du tout concernés pas ce type de tâches. Bref, l'individualiste a tôt fait de se mettre le reste du groupe à dos.

- Conflit de « leaders », lutte de personnalités. Dans un groupe se détache souvent un leader (la plupart du temps, personne n'est véritablement désigné comme « chef », cela se fait naturellement) ; s'il est accepté par tous, cela se passe bien ; en revanche, si certains n'acceptent pas sa position, il va forcément y avoir un conflit plus ou moins déclaré.
- D'une manière générale, la rigidité d'esprit associée à l'orgueil fait un maximum de dégâts dans n'importe quel groupe.

### Quelques solutions simples ...

... simples à écrire mais pas forcément à appliquer !

- **Humilité.** Voilà une des clés. Si chacun évite de prendre la mouche à la moindre tension, accepte de passer l'éponge, de vraiment effacer de sa mémoire les petites tensions journalières au lieu de les accumuler, alors tout devrait bien se passer. À chacun aussi de se rendre plus compréhensif, tolérant, de prendre sur soi, de cultiver l'humilité plutôt que l'ego...
- **Dialogue.** Discutez, discutez, discutez ! Si un point vous chagrine et que vous n'arrivez pas à passer dessus, parlez-en avant de laisser le problème pourrir l'ambiance.
- **Compromis.** Comme nous sommes tous différents, il faut savoir s'adapter les uns aux autres, accepter les particularités de l'autre, être flexible et tolérant, faire des compromis. Ne pas hésiter à se ménager de temps en temps des moments pour soi, sans les autres (pas trop souvent non plus afin qu'ils n'aient pas l'impression que vous les fuyez...).
- **Se mettre à la place de l'autre.** Parfois, certains de nos actes (ou paroles) sont mal pris par les autres, et on ne comprend pas pourquoi. Il suffit souvent de se mettre à leur place en imaginant que l'acte en question soit fait par un autre du groupe, pour mieux se rendre compte à quel niveau il peut être blessant, vexant ou gênant.
- **Éviter d'être trop négatif, cultiver la bonne humeur.** Mieux vaut privilégier l'optimisme, la joie de vivre et la bonne humeur quand on vit en groupe (et même tout seul d'ailleurs !), même en cas de difficultés ; sans doute même *surtout* en cas de difficultés, en évitant d'ajouter sa mauvaise humeur aux problèmes. Cette « huile sociale » lubrifie beaucoup de rouages complexes qui caractérisent les rapports humains.
- **Ne pas faire trop de « plans sur la comète ».** Avant de partir en voyage, d'autant plus pour un projet précis, on s'imagine souvent des tas de choses, on s'attend à vivre certaines expériences d'une certaine façon, etc. La réalité est presque toujours différente, parfois décevante si on en attend trop. Il faut être conscient de cela et savoir que ce que l'on va vivre va forcément être différent de ce qu'on s'était imaginé, et finalement c'est tant mieux, parce que sinon à quoi servirait-il de voyager ?

O.N.





## Un ethnographe en expédition

Voici le témoignage de Xavier Van der Stappen qui parcourt actuellement les côtes africaines en kayak de mer. Le but est ethnographique avant d'être sportif. Des personnes l'accompagnent sur des sections de son parcours. Il a déjà eu différents coéquipiers et témoigne sur son expérience. Pour plus d'infos sur son expédition Kayakafrika, voir [www.cultures-com.org](http://www.cultures-com.org)

### Kayakafrika, une expédition ouverte aux personnes motivées

Permettre à d'autres personnes, d'horizons professionnels différents, d'intégrer une expédition à caractère ethnographique peut s'avérer un atout, comme un désavantage conséquent. L'idée de cette ouverture peut être motivée par le désir de partager les joies de la découverte culturelle et de se nourrir des réflexions des autres afin d'enrichir sa propre vision. De la théorie à la pratique, chronique d'une tentative en demi-teinte.

Parfois, le coéquipier est le suiveur, la cinquième roue du chariot, le type qu'on finit par trimbaler ; mais il peut être aussi l'assistant idéal, le boute-en-train, le jalon de la motivation, l'homme à tout faire, « l'outil humain » ou encore devenir le frère qu'on n'a pas eu.

Un cas de figure n'étant pas l'autre, je préfère aborder le cas précis de l'expédition Kayakafrika qui a décidé d'ouvrir l'accès à d'autres personnes. L'idée est d'accueillir des invités, des personnes qui donnent un angle, une lecture différente au sujet abordé. Ce qui était visé : la complémentarité totale sur du temps partiel.

### Des mauvaises raisons de participer à des expéditions

Certains coéquipiers désirent d'abord tester leurs aptitudes dans une structure existante avant de se lancer dans la concrétisation de leur propre aventure. Ils ne savent pas ce que cela implique, ils ont des appréhensions, ont besoin d'être rassurés. D'autres veulent changer de vie, rompre avec les habitudes. Mais le passage ne peut se faire sans paliers successifs.

Cerner la motivation profonde peut souvent aider à recentrer vers la réelle envie. Être à l'écoute de ses propres désirs évitera de s'engager dans des scénarios incertains. Le danger de la surenchère pour faciliter l'implication de sponsors ou la tentation de faire mieux que les autres ou à leur image, reflète un manque d'imagination. Parfois, mieux vaut s'équiper avec ses propres deniers que de rentrer dans le moule de plus en plus codifié de « l'aventurier » vendable au média. Il y a autant de manières de voyager que de voyageurs. La recherche d'un coéquipier tient également compte de ces paramètres. Pourquoi part-on ? Pour faire quoi ? Quel est l'enjeu ? Quelles seront les difficultés ? Jusqu'où est-on prêt à aller ?

De toute évidence, au sein des expéditions scientifiques, la passion du sujet et la fusion autour d'un même but renforcent la complémentarité qu'on est en droit d'espérer dans un rapport de coéquipier. Ce rapport au sujet étudié gomme les frictions propres aux expéditions sportives basées sur le dépassement individuel de soi.

### Connaître ses limites et admettre ses faiblesses

Les personnes étant toutes différentes, il est clair que chaque individu possède son propre rythme. Trouver une moyenne entre deux coéquipiers reste difficile. Au-delà des dispositions physiques, il y a le moral. Une personne qui a mûri un projet, pour qui l'accomplir devient un acte de première importance, aura une motivation plus forte que son coéquipier trouvé en chemin. L'an dernier, durant le parcours marocain de Kayakafrika, deux

personnes sont venues se joindre à l'expédition (les candidats étaient nombreux). Les rouleaux et les creux en mer ont eu raison de la forte motivation de ces deux coéquipiers. Face aux éléments, on peut revoir la réelle raison de sa présence dans un univers hostile. Reste la préparation physique propre à la discipline. Pagayer des heures durant pour un moniteur de ski peut devenir cassant pour les bras en moins de deux jours sans préparation préalable. Le père de trois enfants, quant à lui, verra les choses autrement lorsque le kayak est emporté à toute vitesse vers la plage, poussé par des vagues puissantes.

### Femmes et hommes, de l'égalité des sexes

Si les hommes sont encore culturellement considérés comme plus aptes à mener des expéditions, les femmes ne sont certainement pas les moins bien loties pour participer à de pareilles aventures. Sur les 6 candidats mis à l'épreuve durant les séjours organisés en mer dans le cadre de Kayakafrika, les femmes sortent du lot par leur sens de l'organisation et leur meilleure estimation de leurs possibilités physiques et morales. Il semble que pour l'homme, simplement « assurer » la situation puisse prendre une énergie considérable. Il est plus vite démotivé malgré ses « états de services » sportifs ou d'aventuriers passés. Dans la sélection, deux hommes ont jeté l'éponge à quelques jours du départ, invoquant l'un, un contretemps, l'autre des raisons de sécurité en mer dont les requins. L'un possédait des qualités sportives certaines, l'autre une maîtrise de la vie en brousse. Sur les cinq coéquipières potentielles, aucune n'a jeté le gant sinon pour raison évidente de santé. En revanche, avoir une coéquipière pour un homme entraîne parfois la dérive de vouloir former « un couple » mettant le tout en commun alors que les motivations ne peuvent être toujours de la même intensité.

**En conclusion**, l'équipier idéal serait sans doute un clone de soi, ou une personne suffisamment humble pour accepter de rentrer dans l'imaginaire de l'autre. Mais mieux encore, le coéquipier rêvé ne serait-il pas une personne complémentaire par les connaissances qu'elle apporte ?

Xavier à bord de Kayakafrika,  
27 août 2005, berges du fleuve Sénégal

### Pour Kayakafrika, Xavier recherche des collaborateurs :

« Je recherche des gens qui pourraient s'occuper de la future base permanente qui permettra de projeter des vidéos dans les villages et de faire des montages sur place, ainsi que de servir de base logistique pour le kayak. Il s'agit d'un catamaran de 7 mètres de long avec 4 couchettes. Je cherche une personne pour être permanent sur ce rafirot qui va sillonner les zones marines protégées pour assister les populations locales dans leur perception des risques et avantages de vivre dans une aire protégée. Il faut donc quelqu'un qui a, soit des aptitudes pour le montage vidéo et la projection, soit pour la navigation, soit pour les langues (anglais, portugais, wolof, soussou...) ou bien toutes ces qualités ensemble ! »

Email de Xavier : [cc.xvds@skynet.be](mailto:cc.xvds@skynet.be)



## L'aventure sportive autour du monde

Il y a des rencontres qui transforment votre vie ou tout du moins vous lancent dans vos projets les plus fous, vos rêves. C'est le cas d'Emmanuelle Tahmazian (35 ans) et Emmanuel Combe (36 ans). Quand ils se rencontrent en 2001 pour la première fois, ils évoquent chacun leur rêve : voyager dans des régions du monde tout en pratiquant des activités sportives de plein air. Il leur faut moins de 2 mois pour décider de mettre leur projet en commun et de se lancer dans l'aventure !

Volcan Lascar, Chili

Texte et photos: Emmanuelle Tahmazian et Emmanuel Combe

### Notre rencontre... un catalyseur

Emmanuelle vit à Lyon où elle travaille dans le marketing ; Emmanuel est conseiller en gestion de patrimoine à Marseille. Leurs week-ends et vacances sont dédiés aux sports de plein air, entre mer et montagne.

Nous étions tous les deux très pris par notre travail mais, au bout d'une huitaine d'années, nous avons ressenti le besoin de nous recharger, de vivre au quotidien ce que l'on pouvait vivre le temps d'un week-end ou de vacances. À cela s'ajoutait aussi l'attrait de l'aventure et de l'inconnu, un brin de folie et une envie de se dépasser. Après avoir dévoré les récits des autres, nous avons fini un jour par nous sentir prêts à passer nous-mêmes à l'action et à concrétiser nos rêves.

### Tout va très vite

La préparation d'une grande aventure est déjà une aventure en elle-même ! Le rêve devient réalité, l'impatience du départ s'installe, la détermination de mener à bien le projet devient de plus en plus forte.

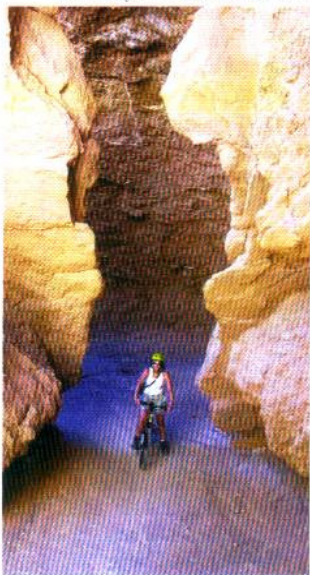
L'idée est de quitter la France par la mer pour une transatlantique, puis d'enchaîner sur un voyage multisports. C'est au salon nautique 2002, à Paris, que nous réservons nos places pour la prochaine transat en novembre 2003

organisée par l'École de Voile des Glénans où Emmanuel est moniteur de Catamaran. Cette fois-ci, le compte à rebours est lancé. Rendez-vous à Concarneau dans 330 jours. Nous construisons l'itinéraire de notre voyage en fonction des régions qui nous font rêver depuis notre enfance et des activités sportives que nous souhaitons pratiquer : la voile, le catamaran, le trekking, le snowboard, le surf, la plongée, etc. Nous réservons nos billets d'avion « tour du monde », puis réglons les aspects santé, équipement et administratifs de notre voyage et de notre absence de France pendant 11 mois (impôts, sécurité sociale, logement, etc). Avec nos employeurs respectifs, nous préparons notre départ : Emmanuel prendra un congé sabbatique de 11 mois ; quant à Emmanuelle, elle quittera définitivement sa boîte en profitant d'un plan social avec pour objectif de réaliser un projet professionnel au retour.

« Le sport de plein air, sans esprit de compétition, comme moyen de se déplacer, de découvrir de nouveaux horizons et de rencontrer de nouvelles cultures », voilà le principe de notre aventure. L'idée fait son chemin et des partenaires s'associent au projet (Coleman, Au vieux campeur, Fuji et Marine Pool).

Depuis la France et grâce à des amis sur place, nous organisons les activités sportives

Un canyon dans l'Atacama



qui demandent une certaine logistique comme la transat, le raid en catamaran de sport autour de la Guadeloupe et la croisière sur la Grande Barrière de corail. Pour le reste, nous nous organiserons sur place. Il nous faudra, en général, une journée complète à rechercher les spots (comment y aller, avitaillement, choix d'un guide ou en solo...). Dans l'ensemble, nous resterons autonomes. Parfois nous aurons recours à des guides pour des expéditions telles que la traversée de la Cordillère Royale en Bolivie pendant 13 jours entre 4000 et 5000m, un trek en forêt amazonienne, l'ascension du volcan actif Lascar au Chili (5400m), la descente de la route de la mort à VTT en Bolivie (64 km de descente) et les marches sur glacier.

### Un jour vient le départ

Le 1<sup>er</sup> novembre 2003, nous avons rendez-vous à Concarneau, en Bretagne, pour entamer notre transat. Quelques amis sont venus nous voir lâcher les amarres ! Nous embarquons pour 45 jours sur un voilier de 12,50 m. Cap sur la Martinique avec escale à Madère et aux Canaries pour un changement d'équipage. La vie à bord s'organise avec les quarts, la pêche et les différentes tâches (cuisine, navigation...). Nous apprenons à reconnaître les constellations et à naviguer au sextant. Nous nous baignons par « pétrole » en plein milieu de l'Atlantique ; eau à 28° et 4000 m de fond ! Nous arrivons pour Noël aux Antilles après 21 jours de mer, et repartons aussitôt pour le raid en catamaran autour de la Guadeloupe durant 7 jours, avec au programme : réparation et préparation des bateaux, navigation, bivouac et découverte de l'archipel par ses côtes et ses plages !

### Amérique du sud

Mi-janvier, nous nous envolons pour le continent sud-américain. Nous commençons

notre aventure par la remontée de l'Amazone en bateau local jusqu'à Santarem au Brésil. Nous découvrons Alter do Chao, un village de rêve : une lagune de sable et des palmiers baignés par le Tapajos – un des bras de l'Amazone. Attirés par les mystères de la forêt primaire, nous décidons d'y faire un trek de 5 jours avec un guide. Après 3 heures de bateau, 5 heures de pistes et 6 heures de marche, nous arrivons au sommet d'une cascade de 45m où nous établissons notre campement. Nous découvrirons au cours de nos randonnées une flore luxuriante, des lianes étoilées géantes et une faune discrète mais bien présente ! La nuit dans nos hamacs, nous entendons les toucans et les cris si étranges des singes hurleurs. Les mygales ne sont pas bien loin...

Nous quittons la moiteur amazonienne pour Ushuaia en Argentine. De là, nous nous donnons 4 mois pour rejoindre le Pérou via le Chili et la Bolivie. Nous ferons plusieurs treks en Patagonie et tout au long de la Cordillère des Andes.

Le Torres del Paine au Chili constitue notre première expérience de trekking en autonomie complète pendant 9 jours. Nous apprenons beaucoup, notamment au niveau du choix des aliments : nous avons fait nos courses comme si on devait remplir le frigo sauf que là, il faut porter le sac à dos... Celui d'Emmanuel pèse 33 kg le 1<sup>er</sup> jour ! Nous marchons quotidiennement environ 6 heures pour 15 à 20 km. La variété des paysages et des sols traversés au cours de ce trek nous a particulièrement plu : forêts, glaciers dont l'imposant glacier Grey, marécages, lits de rivières où nous devons parfois fabriquer nos ponts nous-mêmes avec les moyens du bord.

C'est en bus que nous remontons l'Argentine, en suivant la Cordillère des Andes. Nous commençons les treks en altitude au pied



Funboard en Nouvelle-Calédonie

Ci-dessous,  
A la barre durant la transat, dans le  
Golfe de Gascogne

Ci-dessous à gauche,  
Chili, Trek dans le parc des Torres  
del Paine





### En bref

- 1er nov. 2003 - déc. 2003 **Transatlantique** : Concarneau > Madère > Canaries > Martinique
- Déc. 2003 – jan. 2004 **Antilles** : **Martinique, Guadeloupe** : Plongées / Randonnées / Raid catamaran de 7 jours en autonomie et bivouac autour de l'Archipel de la Guadeloupe
- Jan. 2004 **Brésil, Amazonie** : Remontée du fleuve Amazone / Raid d'une semaine en forêt amazonienne
- Fév. 2004 **Argentine, Terre de feu, Ushuaia** : Trekking
- Fév. 2004 **Chili, Patagonie** : Trek de 9 jours en autonomie, le grand tour du Torres del Paine
- Mars 2004 **Argentine** : Parc des Glaciers (Fitz Roy), marche sur le glacier Cerro Torre / Trek dans le Parc de l'Aconcagua, notre premier 4000 + maux de tête !
- Mars 2004 **Chili, désert d'Atacama** : Sand board sur les dunes de sable de la Vallée de la Mort / Tentative d'ascension du volcan Lascar à 5200m / Rando VTT dans les canyons et sur la lagune de sel
- Avr. 2004 **Bolivie** : 4 jours de piste en 4x4 sur l'altiplano jusqu'au Salar d'Uyuni / 13 jours de trek pour traverser la Cordillère Royale entre Sorata et la Paz (entre 4000 et 5000 m d'altitude), rencontres marquantes / Descente VTT de la route de la mort à La Paz / Descente « aux enfers » dans les mines de Potosi
- Mai 2004 **Polynésie, Moorea** : Plongée / Repos !
- Mai-juin 2004 **Nouvelle-Calédonie** : Funboard et snorkeling dans les eaux transparentes du Pacifique / Stage de kitesurf / Tour de l'île sur les pistes à la rencontre de la culture aborigène.
- Juin-juil. 2004 **Nouvelle-Zélande** : Treks dans l'île du sud / Snowboard et ski
- Juil.-août 2004 **Australie** : Surf session sur la côte est / 8 jours de navigation en voilier sur la Grande Barrière de Corail. Retrouvailles avec des amis tour-du-mondistes à la voile / Road movie dans le Bush, le centre rouge des aborigènes
- Sep. 2004 **Tasmanie** : Trek de 7 jours en autonomie, Cradle Mountain, du nord au sud de l'île
- 20 sep. 2004 **Retour France**

du Fitz Roy et dans le parc de l'Aconcagua à 4200m. Nous découvrons les premiers effets de l'altitude sur notre organisme : maux de tête, difficulté à dormir... Notre passage du nord de l'Argentine vers San Pedro de Atacama au Chili se fera par le Paso Jama – un poste frontière situé à 5400 m – avec l'aide de la feuille de coca pour limiter les maux de tête ! Le désert d'Atacama est un formidable terrain d'aventures, que ce soit en sandboard (surf sur les dunes de sable) dans la Vallée de la Mort par 45°, ou à cheval à travers la Vallée de la Lune. Le VTT nous permettra de découvrir les canyons et rejoindre une lagune de sel où nous bivouaquons après 54 km de piste dans le désert ; unique ! Nous tentons l'ascension du volcan actif Lascar à 5200 m, mais la neige, le vent et les effets de l'altitude à 5000 m ne nous permettent pas d'atteindre notre but. Nous sommes certes déçus, mais cela permet d'apprendre à accepter ses limites.

Nous quittons San Pedro de Atacama, et par la même occasion le Chili, en 4x4 direction le Salar d'Uyuni (le plus grand désert de sel au monde) en Bolivie. Nous traversons cette région très aride du sud du pays, entourée de volcans et parsemée d'éclatantes lagunes sur lesquelles vivent des milliers de flamants roses. La pureté de l'air donne à ces paysages colorés une dimension surréaliste !

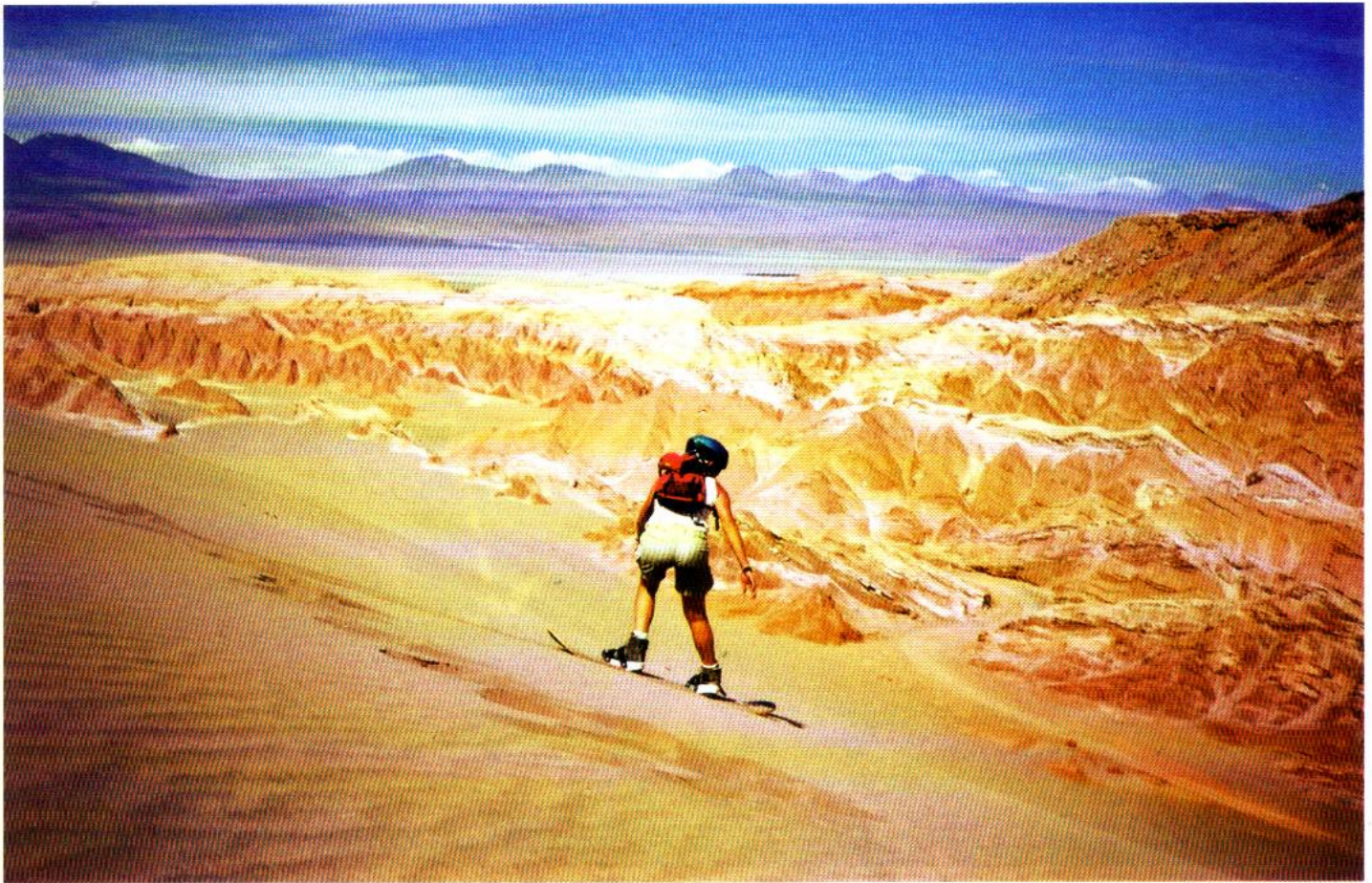
Après une escale à Potosi, la ville minière, nous partons pour Sorata près de La Paz. Dans ce petit village encaissé dans la cordillère, nous rencontrons Ugo qui deviendra notre guide pendant 13 jours pour traverser la Cordillère Royale sur 169 km, entre 4000 et 5000 m d'altitude. Chaque jour que nous marchons, nous traversons des villages et rencontrons des familles paysannes extrêmement pauvres qui cultivent la oca (petites pommes de terre), le quinoa (céréale locale) et veillent sur leurs troupeaux de lamas. Les conditions du trek sont difficiles en haute altitude au rythme de 8 heures de marche par jour dans une atmosphère froide et humide. Nous apprécions la qualité de notre équipement et en particulier notre tente Boa de Coleman qui se monte en un seul morceau pour éviter de mouiller l'intérieur. Ces 2 semaines nous marquent beaucoup, moralement et physiquement.

La Patagonie et la Bolivie nous ont tellement envoûtés que nous n'avons pas eu le temps d'aller au Pérou... on garde ça pour une prochaine fois !

### Le Pacifique

Le passage de la Bolivie à Tahiti est un choc à tous les niveaux ! En Polynésie puis en Nouvelle Calédonie, nous profitons des eaux transparentes et des plages de rêve pour nous initier au kitesurf, faire de la plongée et... nous reposer dans un hamac entre deux palmiers ! Nous enchaînons avec la Nouvelle-Zélande, au programme : trek (Arthur Pass et le Képler) et ski/snowboard (dans la station hors-pistes de Treble Cone). C'est sur la côte est de l'Australie que nous prenons nos premiers cours de surf, et retrouvons nos amis « tour-du-mondistes » à la voile qui nous attendent pour 8 jours de navigation sur la Grande Barrière de Corail et les plages paradisiaques des Whitsundays. Nous terminons notre aventure par un trek de 8 jours en Tasmanie, du nord au sud de l'île : « Cradle Mountain » avec pour seuls compagnons des walibis (oiseau coureur voisin de l'autruche) ! À cette période de l'année, les trekkers n'osent pas s'y aventurer à cause d'une météo pluvieuse et du brouillard épais, mais la chance était de notre côté !





Sandboard dans  
l'Atacama au Chili

### Le retour dans la société

À notre retour en France après 11 mois d'aventures, quel choc dans le sas de l'aéroport à Paris ! Mais globalement, nous n'avons pas eu trop de mal à nous réadapter dans le sens où nous ne sommes pas partis pour fuir un système mais pour réaliser un rêve ; et ça, c'est très important. Emmanuel a repris le boulot une semaine plus tard. Passer d'une tenue de trek au costume cravate ne fut pas aisé...

Pendant ce voyage et au retour, nous avons perdu des êtres très chers à qui nous souhaitons dédier notre aventure. Plus que jamais, nous voulons profiter de l'instant présent, de la santé que nous avons pour vivre nos passions et nos rêves. Nous revenons avec une grande énergie et une envie d'entreprendre ; nous relativisons beaucoup plus. Notre sensibilité à l'environnement nous a permis de découvrir une terre riche en biodiversité mais fragilisée par l'homme. Que restera-t-il pour les générations futures ?

Pour mieux partager notre aventure, nous avons mis à jour, tout au long de notre périple, un carnet de route sur notre site internet : [www.outdoor-tdm.com](http://www.outdoor-tdm.com) avec récits, photos, bons plans, infos pratiques et un guide des activités sportives.

Après notre retour, nous avons réalisé deux conférences photos grâce au soutien de FujiLabo, dont une pour une librairie du voyage à Lyon (Raconte moi la terre). Dernièrement, nous avons été invités par une chaîne de TV dans le cadre d'une émission d'aventure. Régulièrement, nous intervenons auprès de futurs tour-du-mondistes afin de les aider dans la préparation de leur périple. C'est une façon pour nous de continuer à voyager !

La suite ? Se préparer à une prochaine grande aventure dans une dizaine d'années, en voilier cette fois-ci.

« Vivons nos rêves, ne rêvons pas notre vie ! »

Page de gauche,  
Ascension d'un sommet en  
Nouvelle-Zélande

Eau turquoise en Australie



# Tour de la Méditerranée à vélo

## Interview



**Nous avons posé quelques questions aux « Bicycool » au sujet de leur année sabbatique. Priscille et Christophe Durville ont parcouru à vélo les côtes de la Méditerranée pendant un an. Leur fil conducteur était l'histoire (antique et contemporaine) de ces peuples de la mer. Quelles ont été leurs motivations et qu'ont-ils retiré de leur voyage ?**

Interview de Priscille Durville réalisée par Philippe Euzen  
Photos : Priscille et Christophe Durville

### Quelles sont les raisons qui vous poussent à partir ?

Ça c'est la question que *tout le monde* nous pose et à laquelle il est impossible de répondre ! À tel point qu'on a dû finalement se forger de toutes pièces une raison-type qui paraisse convenir à tout le monde ! Plus sérieusement, c'est une telle imbrication de raisons plus ou moins personnelles, plus ou moins liées à notre environnement d'une part et à notre tempérament d'autre part, qu'il serait impossible et réducteur de répondre : « eh bien c'est simple, il y a deux raisons : celle-ci et celle-là ». Dans notre cas, c'est l'aboutissement d'un long cheminement d'idées qui nous a conduits à ce projet. Ça faisait quand même plusieurs années qu'il était en gestation ! Une petite anecdote à ce propos : nous avons constaté, tout au long du voyage, que lorsque des gens nous posaient cette question impossible et que nous répondions vouloir découvrir d'autres pays, d'autres cultures, apprendre leur Histoire, aller vers les autres, etc. (eh oui ! on se fendait d'une réponse approfondie tout de même), ils hochaient la tête dubitativement jusqu'à ce qu'on dise, au milieu de la conversation, qu'on allait à Jérusalem. Immédiatement, leurs visages s'illuminaient, quelle que soit leur religion (même ceux qui n'en avaient pas), et ils s'écriaient invariablement : « Ah ! Des pèlerins ! Voilà donc la raison de votre voyage ! » Pèlerin était une raison satisfaisante et tout à fait suffisante pour la plupart des gens. Une raison qu'ils comprenaient et, par conséquent, qui les rassurait. Ils concevaient très bien qu'on puisse quitter sa situation, sa maison, ses proches et se lancer sur les routes du monde si c'était pour aller supplier Dieu quelque part de se pencher sur nous. Étrange ! Et le plus amusant c'est que, finalement, ce n'est pas un phénomène récent puisque Lamartine lui-même l'avait déjà constaté lors de son voyage en Orient au XIX<sup>ème</sup> siècle ! C'est dire...

### Quel sens donnez-vous à vos voyages ? Avez-vous des objectifs précis, des éléments qui l'orientent ? Peut-on parler de fuite ou de construction de soi... ?

On ne peut absolument pas parler de fuite. Nous sommes très bien chez nous ! Il s'agit bien plutôt d'une construction de soi. Lorsque nous nous sommes lancés dans cette aventure, nous voulions nous dépasser, mieux nous connaître, nous cultiver (d'une façon originale, soit), nous voulions finalement aller de l'avant dans notre vie. Chaque voyage a certainement son sens propre. Notre périple autour de la Méditerranée a 3 axes principaux. Nous souhaitions un aspect sportif important, il s'agissait de nous dépasser physiquement, qu'il pleuve, qu'il neige ou qu'il vente (de face !). Mais nous tenions absolument à garder une perspective instructive et constructive, afin de ne pas tomber dans le défi sportif et physique tout court, qu'on aurait aussi bien pu réaliser chez nous ! D'où cet aspect historique très important pour nous. Enfin, nous avons voulu une dimension plus « sociale », c'est-à-dire ne pas réaliser ce voyage en ne pensant qu'à nous. Quand on se fait plaisir, autant partager ! Comme ce voyage s'inscrivait dans une longue durée, qu'il nous a pris à temps plein pendant un an, il fallait qu'il soit « complet », c'est-à-dire qu'il nous permette d'évoluer et de nous épanouir dans plusieurs domaines (intellectuel, sportif, social, etc.), un peu comme dans la vie quotidienne sédentaire. Alors des objectifs précis, oui bien sûr, nous en avons ! C'est même cela qui nous motivait, qui nous faisait tenir dans les coups durs, qui nous faisait continuer, repartir, aller toujours de l'avant. Quelle satisfaction d'atteindre ses objectifs ! (on dit ça en connaissance de cause car, justement, on ne les a pas tous atteints malheureusement, et qu'est-ce que cela déçoit !)

### Comment avez-vous choisi votre mode de déplacement et pour quelles raisons ?

On a d'abord adopté le mode de déplacement et ensuite, on a choisi de se déplacer ! On ne peut donc pas dire qu'on a choisi le mode de déplacement en fonction de l'itinéraire prévu ou de l'aventure rêvée ! Ce qui, pourtant, ne me paraît pas une mauvaise idée en soi. Pour quelles raisons le vélo ? Parce que c'est du sport. Parce que, quelle que soit la force physique des équipiers, chacun peut aller à son rythme. Parce que ça permet d'aller suffisamment lentement pour bien profiter du paysage, discuter avec les passants et aller à la rencontre des autres. Parce que ça permet d'aller suffisamment vite pour parcourir des distances non négligeables. Parce que c'est agréable dans les descentes !!

### Que préparez-vous avant le départ ? Itinéraires, cartes... Est-ce une lourde logistique ? Gérer les impôts, son logement...

Lourds préparatifs ? Eh bien, pour nous : un an de préparatifs au bas mot !

- Il y a eu tout d'abord la définition claire du projet (longues discussions au coin du feu en perspective surtout lorsqu'on est plusieurs).

- Ensuite, il faut estimer un budget et faire ses comptes ; le moins drôle de l'histoire surtout quand on arrive à la colonne « reste à trouver »...

- Puis vient le choix et la préparation du matériel emporté et utilisé, avec en parallèle le choix de l'itinéraire ; ça c'est le côté que je préfère : on rêve à 4 pattes par terre devant les cartes étalées en grand sur le sol. Cartes qui font résonner dans nos têtes des lieux aux noms emplis d'exotisme, chantants et enchanteurs... qui font qu'on se retrouve dix mois plus tard en train de pester dans ce fichu col à 2050 m d'altitude !

- Dans notre cas, il y a eu aussi la recherche de sponsors et d'aide : tout un programme à elle toute seule.

- Enfin, il y a les dernières dispositions à prendre vis-à-vis du logement, de la voiture, des meubles, du déménagement, des impôts, du courrier, de la gestion du compte bancaire, du boulot à quitter, des assurances diverses à résilier/prendre, des contacts à avoir éventuellement, et tout un tas de joyusetés de ce genre. Et puis, tant qu'à faire, avoir une idée de la façon dont le retour va se dérouler... Pouvoir garder son boulot et son logement qu'on sous-loue pendant son absence est sûrement la meilleure solution. Pour nous, c'était tout le contraire...

### Le retour : exploitez-vous votre voyage ? (vidéo, expo, conférences, rédaction d'un livre...) Est-ce difficile ?

« Exploiter », quel mot horrible ! Exploiter mon voyage ? L'idée même me repousse. Nous n'avons pas réalisé ce voyage pour en vivre ! Nous l'avons fait pour moult raisons, dont celle de nous épanouir, et nous en sommes ravis. Nous sommes rentrés avec de merveilleux souvenirs dans la tête (et de moins bons, soyons honnêtes) et c'est très bien ainsi. Il faut maintenant passer à autre chose. Il faut aller de l'avant. C'est à ce prix que notre voyage sera réussi : si nous réussissons notre réintégration, non pas exactement dans la même vie qu'avant mais dans la suite de notre vie. Une page se tourne avec notre retour, une nouvelle commence !

### Est-ce que vos voyages sont des étapes qui réorientent votre vie, vos priorités ?

Toute expérience enrichissante influence forcément un peu la vie. De là à dire qu'elle la réoriente, il y a un pas que je ne franchirai pas. En revanche, ces voyages modifient la façon



Retour en Europe. Après les températures douces de l'hiver en Afrique. Ca fait un choc!

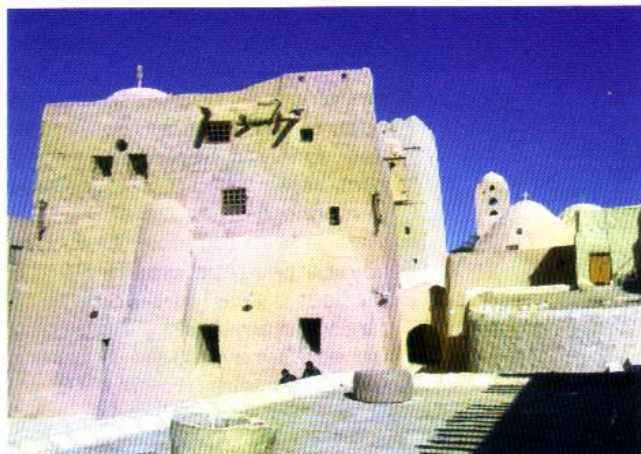
de voir les choses, certaines idées préconçues qu'on avait, la manière de penser sur certains sujets, etc.

### Est-ce que ce que vous tirez de vos voyages correspond à ce que vous espériez avant de partir ?

On espère beaucoup avant de partir, sans trop savoir quoi. Et finalement, pour ma part en tous cas, ce que j'ai retiré est bien plus important que ce que j'avais imaginé, et également bien différent. En revanche, on pensait être transformé par le voyage et on s'aperçoit en rentrant qu'on n'est ni plus fort, ni plus beau, ni plus intelligent qu'avant, mais tout simplement pareil avec un peu plus de cheveux blancs, de vie et de souvenirs !

Plus d'infos sur leur périple sur <http://bicycool.free.fr>

Monastère copte dans le désert égyptien





# Faire son carnet de voyage

Vous partez prochainement en voyage et vous avez très envie de réaliser votre premier carnet de voyage ou d'améliorer votre technique. Voici quelques conseils qui devraient vous aider.

carnets du crocodile vert, Antonia Neyrins



**A**rt méfiant, le carnet de voyage est à la fois un journal intime, un recueil de souvenirs, un livre d'artiste. C'est un assemblage très libre de mots et d'images : croquis, photographies, collages, déchirures, découpages, volume, épices, végétaux, objets... C'est une boîte à souvenirs contenant des émotions, des sensations, des mots, des odeurs, des matières, des images, et parfois des sons. Si le voyage est généralement considéré comme le déplacement d'une personne d'un lieu à un autre, la notion de voyage est toutefois bien plus vaste : le voyage peut être proche ou lointain (voyage au bout de sa rue ou trek au Tibet), il peut être vécu physiquement ou par intermédiaire (reporters, aventuriers, marins...), il peut être imaginaire (voyage sur la lune), être

celui d'un animal (pigeon voyageur) ou d'un objet (bouteille à la mer), il peut encore être immobile ou être le voyage de la vie...

Nul besoin d'être un artiste de talent, de maîtriser des techniques de peinture ou de dessin, d'être un écrivain pour réaliser un carnet de voyage. Même maladroit, un carnet de voyage peut être éblouissant et riche d'émotions.

Faire un carnet de voyage, c'est surtout se faire plaisir...

### Choisir son carnet

Choisir tout d'abord son carnet. Prendre un petit cahier, un vieux calepin, un carnet de croquis pour en faire un carnet de voyage unique. Vous pouvez acheter un carnet tout fait, le fabriquer à l'avance ou le



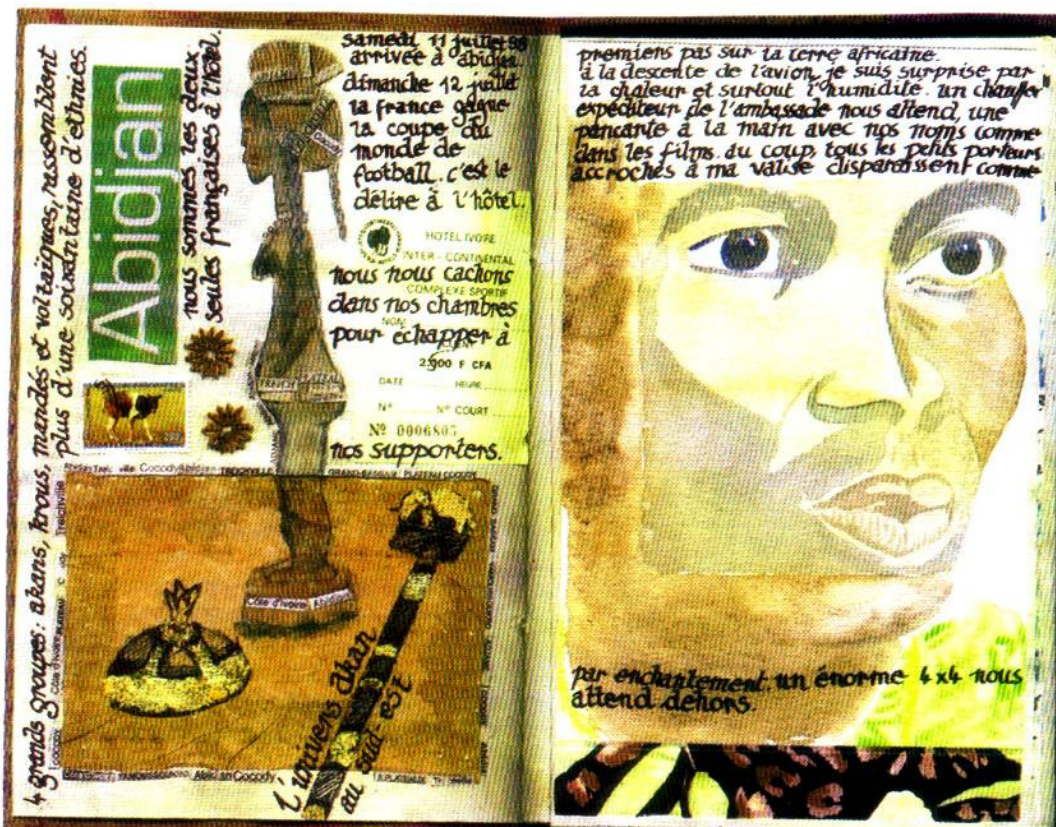
constituer en reliant les feuilles au retour. Si votre carnet mélange des aquarelles, des dessins, des écrits, des collages de photos et d'objets récoltés sur place, vous pouvez mélanger des papiers de qualités différentes. Les textures variées de votre carnet créeront un intérêt supplémentaire. Vous pouvez aussi utiliser un vieux plan, une carte routière, un catalogue de papiers peints, un magazine, un vieux livre : annuaire, carnet de factures, atlas ou dictionnaire. Vous pouvez aussi décider que l'on trouvera ce support sur place. Choisir entre un mini carnet ou un carnet géant, un format paysage, portrait, carré, rectangulaire, ou à l'italienne, ou bien encore une silhouette rappelant le thème travaillé, par exemple une danseuse de flamenco, un accordéon, un éventail, une étoile... On peut utiliser et détourner un objet comme une boîte, un vieux livre, un magazine...

### Le matériel

Prévoir le matériel à emporter et choisir tout d'abord un petit sac à dos, un sac banane, besace ou un gilet multi poches, exclusivement consacré à l'activité de carnettiste. Il faudra bien entendu ajouter un carnet de voyage ou des feuilles vierges. Si on utilise des pages vierges, ne pas oublier un carton et des pinces pour tenir le papier au cas où un souffle d'air ferait s'envoler les feuilles. Point de vue fournitures : un stylo qui ne coule pas,

un feutre à pointe fine ou un crayon à papier est le minimum. Suivant la technique utilisée, il faudra peut-être aussi prévoir des crayons de couleur, des feutres, de la peinture, des pinceaux, un feutre pour calligraphie, des petites pochettes en plastiques (pour les récoltes de sable, d'étiquettes et de tickets...), une paire de ciseaux, un petit tube de colle, du scotch ou une agrafeuse et éventuellement, un petit appareil photo. Et puis ne pas oublier de prévoir des vêtements adaptés, amples et peu salissants pour pouvoir s'asseoir par terre.

Partir confiant, le pinceau entre les dents et le carnet alerte. Sur place, ne pas s'inquiéter de la mise en page, accumuler, les idées viendront d'elles-mêmes. Penser à ramasser des végétaux, feuilles, fleurs, fibres, racines... et les faire sécher. Il faut apprendre à considérer tout ce qui nous entoure comme étant potentiellement utilisable pour son carnet. Faire un carnet est aussi une façon d'appréhender la notion de recyclage ! Relever des empreintes avec un crayon et un papier fin. Récupérer des prospectus, un journal, un fragment d'affiche, une note de restaurant, un ticket de caisse, l'emballage des aliments, les étiquettes de boisson, des timbres, tickets de transports et de musées, tampons... Pour celles et ceux qui pratiquent la photo, avoir un petit carnet pour noter l'ordre et un petit commentaire correspondant à chaque photo.



Carnets d'une négresse blanche, Antonia Neyrins



Penser à laisser la place de la photo dans le carnet.

Si vous hésitez entre faire votre carnet sur place ou au retour, sachez que réaliser son carnet sur place permet de conserver toutes les émotions et la fraîcheur du voyage. Réaliser son carnet au retour est moins authentique même si cela permet d'ordonner ses idées et d'organiser son carnet autrement que de façon chronologique. Cela peut aussi être plus facile pour les débutants qui n'osent pas encore dessiner en public. Mais attention, cette technique manque de spontanéité et demande du temps au retour. Le mieux est de réaliser la majeure partie du carnet sur place et de retravailler certains détails au retour.

Toutes les techniques plastiques sont permises, des plus classiques : crayons, encres, craies, peintures, collages, photos... aux plus originales : pigments minéraux et végétaux, tricot, broderie et couture, photomontage, pliages, mise en volume, intégration d'objets, empreintes, moulages, frottages... Au départ, il vaut mieux choisir une seule technique et du matériel de bonne qualité, afin d'obtenir un résultat satisfaisant rapidement.

#### o Dessin

Un crayon à papier peut être suffisant ; on peut aussi faire le choix de plusieurs mines de dureté différentes pour varier les effets. Il vaut mieux oublier la gomme, puisque l'exactitude n'est pas le but recherché. Par contre, un bon

taille-crayon est un outil indispensable.

#### o Feutre

Il existe des feutres, à base d'encre de chine indélébile, qui sont très utiles si on souhaite aquareller certaines parties de son dessin. Il existe notamment des feutres de différentes épaisseurs permettant de varier l'intensité des traits, certains fabricants proposent même des feutres avec la pointe en forme de pinceau. On peut aussi choisir des feutres de toutes les couleurs.

#### o Collage

Choisir une colle de préférence vinylique, à appliquer au pinceau, pour coller le fruit de ses récoltes : végétaux, prospectus, journaux, fragments d'affiche, notes, étiquettes et tickets, emballage alimentaires, timbres...

#### o Photo

Si on choisit la photo comme moyen d'expression, à moins d'utiliser un polaroid qui permet d'obtenir (et de donner) une photo immédiatement, il faudra penser à noter avec exactitude les sujets, lieux... photographiés au fur et à mesure.

#### o Aquarelle

Il existe de toutes petites boîtes d'aquarelle faciles à transporter. Certaines, très astucieuses, contiennent même la réserve d'eau, un godet, une palette et un pinceau. Choisir de préférence une boîte en plastique, qui ne rouille pas, et qui est toujours plus légère que l'équivalente en métal. Un petit bocal avec couvercle, un pot de yaourt en verre avec couvercle ou une boîte de pellicule photo vide peuvent aussi servir de réserve d'eau.

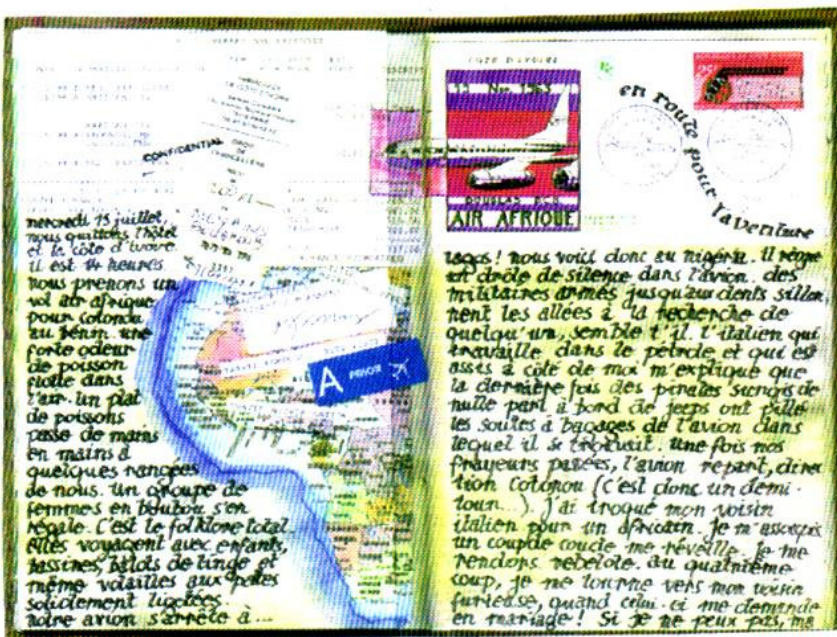
#### o Pastel gras

C'est une matière agréable à utiliser car on est en contact direct avec celle-ci. Elle a toutefois quelques inconvénients : les pastels fondent à la chaleur (lorsque l'on vit dans une région très ensoleillée, on peut transporter les pastels dans un sac isotherme), il faut fixer les dessins ou les protéger de papier cristal.

### Faire un carnet de voyage, c'est aussi écrire.

Chaque jour, essayer de noter dans le carnet de voyage le déroulement de la journée, les moments forts, les joies, les peines, les rires, les anecdotes, la découverte, la curiosité, toutes les émotions ressenties. Être toujours à l'écoute de ce qui se passe et noter tout ce qui caractérise l'instant. Ne pas attendre car les souvenirs s'effacent très vite. Être attentif. Décrire le paysage, consigner ses émotions, raconter des rencontres insolites, retracer les grands moments du voyage... autant de textes qui vont venir enrichir le carnet.

Joindre des écrits : article de journal,



Carnets d'une négresse blanche, Antonia Neyrins

tickets, tampons, mots de la ville ou de la route apparaissant sur les photos, dépliant touristique, mode d'emploi, recette, poème, lettre et autres qui se justifient par rapport à ce voyage.

Jouer avec l'écriture : lente, rapide, appuyée, légère, de droite à gauche, en spirale. On peut emprunter l'écriture aux autres alphabets, utiliser des techniques de calligraphie ou d'enluminure. L'écriture peut passer sur l'illustration, être lisible ou volontairement illisible, griffonnée, raturée, tachée.

On peut utiliser des tampons en bois, en plastique, des pochoirs pour ajouter du texte à son carnet. Si on ne dispose d'aucun de ces outils, il est possible de réaliser ses propres pochoirs dans un carton épais, ou sculpter des tampons dans une gomme ou une pomme de terre. Des mots déchirés dans des journaux, des lettres soigneusement choisies dans des prospectus pour leur typographie, leur couleur, leur format peuvent être utilisés pour créer des phrases, des commentaires, du texte dans son carnet.

### Quelques idées

Mettre une carte, un plan au début de son carnet pour situer l'action. On peut aussi mettre une palette des couleurs rencontrées sur place, faire le portrait (dessin, photo ou texte) des personnages rencontrés.

Essayer de réaliser un carnet qui « parle » à tous les sens :

**Visuel** : essayer de varier les media (dessins, photos, peintures... ou au contraire choisir un seul medium pour créer une unité dans le carnet).

**Tactile** : mettre des matières à toucher (papier de verre, écorce, écaille de poisson, mue de reptile, plumes...)

**Olfactif** : insérer un petit sachet de lavande, une petite pochette d'épices, un bâton d'encens.

**Auditif** : on trouve dans le commerce de petits capteurs de sons que l'on peut insérer dans un carnet.

**Reliure** : il y a de nombreuses façons de relier son carnet si on le fabrique soi-même. Choisir le placement de la reliure : à gauche, à droite, en haut, en bas ; son type : pages cousues, agrafées, collées ou reliées avec des anneaux, une spirale, un lacet, un ruban... On peut accrocher des graines ou d'autres objets à son carnet.

**Couverture** : dure ou souple. Une couverture rigide sera faite en carton et pourra éventuellement être recouverte de papier ou de tissu ; une souple en papier fort, en tissu épais ou en cuir. La couverture peut être unie et sobre, ou au contraire participer déjà



au carnet de voyage en étant constituée de dessins, textes et collages.

À vous de trouver mille et une autres idées afin d'inventer et de créer un carnet qui vous soit personnel et unique, reflet de votre voyage tant géographique qu'intérieur.

Texte et illustrations : Antonia Neyrins

Antonia Neyrins, carnettiste professionnelle, troisième prix du public à la biennale de Clermont Ferrand en 2003 et 2004, expose régulièrement ses carnets et anime des ateliers pour adultes et enfants. Elle a publié « Carnets de voyage, mode d'emploi » aux Éditions Sépia, outil pédagogique à destination des écoles, collèges, bibliothèques, centres de lecture... Pour en savoir plus, vous pouvez vous rendre sur son blog :

<http://carnetsdevoyage.blog.expedia.fr> ou la contacter au 06 11 44 55 40



Antonia en Thaïlande



# Photo nomade

Réédition de l'article paru dans Carnets d'Aventures N°1 (juin 2005)

**Q**ui ne ramène pas d'image de ses pérégrinations autour du monde, ne serait-ce que les clichés d'un appareil jetable ? Mais ramener le meilleur de son voyage demande un minimum d'information sur la photo. Nous allons aborder quelques points qui nous paraissent importants.

## Quel appareil emporter ?

Le choix du type d'appareil est complexe, il dépend de nombreux paramètres. Les éléments décisifs sont : l'usage des photos au retour du voyage, le poids de la solution, son encombrement, sa fiabilité, le milieu. Si vous voulez vendre vos clichés, il est plus sage de partir avec une solution reflex argentique et diapositives. Beaucoup d'éditeurs refusent encore à l'heure actuelle de travailler avec une source numérique même si de plus en plus se rendent compte des avantages de cette technologie. Si vous n'avez pas d'objectif d'édition, un compact numérique de bonne qualité est un choix judicieux.

Les appareils numériques sont maintenant fiables. À la rédaction, nous ne prenons que ça pour nos voyages et, même en milieu marin – et donc humide –, ils résistent bien. Leur inconvénient principal est la consommation d'énergie qui limite leur utilisation surtout lorsque les températures sont basses. Pour un long voyage en milieu naturel, il faut prévoir un système de rechargement solaire (voir le dossier sur l'énergie solaire dans Carnets d'Expé n°5).

## Argentique ou numérique ?

Le sujet fait débat. Le numérique est une technologie de rupture, elle transforme radicalement plusieurs fondements. Elle a, de ce fait, des détracteurs, comme à chaque fois qu'il y a un gros changement. Les arguments contre le numérique sont souvent justifiés mais les progrès de cette nouvelle technologie les gomment progressivement. Le numérique avait de nombreux défauts à son apparition, notamment au niveau de la résolution et du manque de réactivité. Si cette technologie a encore quelques défauts – qui se réduisent de plus en plus –, elle a aussi beaucoup d'avantages.

La résolution de l'image est le principal élément de débat. Pour recadrer, il faut savoir que le film a aussi une résolution intrinsèque : on ne peut stocker une infinité d'informations sur ce support sous prétexte qu'il est "analogique". Les couches chimiques de la pellicule réagissent avec la lumière et ont tendance à s'agglomérer lors de la réaction ; ces agglomérats forment le grain, soit l'unité d'information élémentaire de la pellicule ; ce grain a une taille, tout comme le pixel. En faisant un raccourci, on peut dire que le grain est le pixel de l'argentique. Cependant, ce grain est variable : il dépend de beaucoup de facteurs qui le rendent plus difficile à cerner, alors que le pixel numérique, lui, est une donnée bien connue sur chaque appareil.

Vous remarquerez que lorsqu'on regarde une photo, on accepte bien plus facilement de voir le grain plutôt que des pixels. Ainsi, même sur certaines photos publiées dans des grands magazines ou des beaux livres, on voit nettement apparaître le grain ; celui-ci est parfois vraiment grossier et correspondrait (au niveau information) à une photo numérique inférieure à un méga-pixel. Avec un logiciel de traitement d'image, on peut ajouter artificiellement du grain sur une photo numérique sur-échantillonnée ; on parvient alors à tromper l'amateur averti qui croit voir une photo argentique de qualité acceptable.

## Quelques éléments d'optique

Attention à la course au pixel. Certains appareils numériques compacts actuels sont dotés de capteurs très performants (offrant une résolution de 7 mégapixels ou plus) mais d'une optique qui n'est pas à la hauteur – les photos manquent de netteté –, ou de processus internes de traitements d'image médiocres – compression trop sévère (perte significative d'information). On détecte assez facilement ces lacunes en consultant des photos réalisées lors de bancs de test disponibles sur internet pour la quasi-totalité des appareils. Il n'est donc pas intéressant d'acheter un 7 mégapixels dont tous les éléments de la chaîne ne suivent pas, car vous allez stocker des photos volumineuses (gros fichiers) pour rien. Le raisonnement

est le même pour l'argentique : il ne faut pas croire que le fait d'être en argentique va vous permettre de faire des agrandissements de qualité si vous utilisez un compact d'entrée de gamme ou pire, un jetable.

Globalement, à taille d'optique égale, on obtient une meilleure photo en numérique (si la résolution du capteur suit) qu'en argentique. La raison vient du fait qu'un capteur numérique a une surface plus petite que celle exposée sur une pellicule 24x36. La "quantité" de lumière, qui entre par l'optique et est projetée sur le capteur, est ainsi plus grande par unité de surface sur le capteur numérique que sur la pellicule. Voir le schéma. Or, plus il y a de lumière, moins il est nécessaire d'exposer longtemps la surface (on peut également baisser la sensibilité du capteur pour la même durée), donc, en pratique, meilleure sera la photo. Cela a un effet bénéfique sur la compacité, mais aussi sur le prix, il est en effet plus difficile – et donc plus cher – de fabriquer de grosses lentilles de bonne qualité que des petites. (Aparté : de ce point de vue, faire des capteurs de la taille d'une pellicule 24x36 pour les reflex numériques n'est pas forcément une bonne idée (du point de vue théorique tout au moins), car, si cela permet de conserver la compatibilité focale de son ancien matériel, on renonce aux avantages d'avoir une faible surface à exposer.)

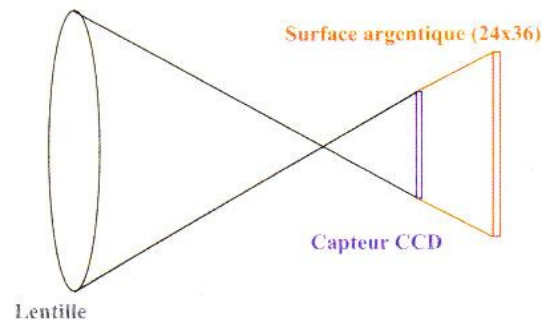
## Argentique

### Avantages

- Bien utilisé, avec un reflex et une pellicule de très bonne qualité et de faible sensibilité (100 iso au max.), la résolution est supérieure au numérique. Les pellicules ont fait des progrès ces dernières années et certains films de sensibilités élevées sont assez peu "bruités".
- L'achat d'un appareil argentique est moins onéreux, même si cela est de moins en moins vrai.
- Ils consomment moins d'énergie et résistent donc mieux aux grands froids.
- On trouve des pellicules facilement un peu partout dans le monde.

### Inconvénients

- Les films vieillissent mal (il faut être soigneux pour conserver un film, l'hygrométrie, la température, l'oxygène de l'air sont autant de facteurs qui participent au vieillissement du film).
- Les films se salissent, se rayent et peuvent se détériorer au développement ; à l'édition, ils demandent un travail de nettoyage.
- Le développement est onéreux et on est, en outre, tributaire du labo qui peut détériorer un film. Il n'est pas facile de dupliquer les négatifs, surtout en voyage.
- Ne pas voir instantanément le résultat demande de l'expérience pour faire de belles photos.
- Le classement est mal aisé.
- La numérisation est longue et demande un matériel coûteux pour obtenir un résultat de qualité.
- Le volume des pellicules est relativement important (pour un grand nombre de photos, on a un support de 50 à 1000 fois plus volumineux et lourd en argentique).
- La chaîne de traitements (plus longue que pour le numérique) en plusieurs étapes peut nuire à la qualité finale du cliché.



Sur ce schéma simplifié, on place virtuellement un capteur CCD et un film argentique 24x36 dans la même zone d'exposition d'une lentille. On voit que le plus petit capteur (CCD), placé devant sur le schéma, reçoit une lumière plus « concentrée » qu'un capteur de taille plus grande, placé derrière (le 24x36 argentique). Le cône de lumière est forcément plus concentré sur une plus petite surface.

## Numérique

### Avantages

- Les appareils numériques sont, dans l'ensemble, plus compacts et légers que leurs équivalents argentiques.
- Les photos ne s'altèrent jamais, elles sont recopiables à l'infini sans aucune perte.
- Il n'y a pas de coût de développement.
- Voir instantanément la photo permet de faire le tri, de refaire sa photo en direct...
- On peut changer la sensibilité du capteur pour chaque photo (en argentique il faudrait changer la pellicule).
- La compacité du capteur permet de réduire la taille de l'optique et de l'appareil lui-même.
- Le stockage des photos est compact.
- Il est facile de partager les fichiers numériques, par courriel, CD, site web...
- On peut facilement revoir régulièrement ses photos, par exemple pendant que l'on travaille sur un ordinateur (fond d'écran et économiseur d'écran utilisant toutes vos photos) – ça n'a l'air de rien, mais ça permet de repenser à ses voyages et de rêver –, alors que l'on ne fera peut-être que rarement, voire jamais, la démarche d'aller chercher son album photo pour le consulter.

### Inconvénients

- Consommation d'énergie plus élevée. Cependant, en éteignant l'écran de son appareil numérique, on diminue significativement la consommation d'énergie ; on se retrouve alors dans la configuration argentique, sans écran... À noter cependant que les constructeurs ne prennent pas toujours beaucoup de soin avec cette optique secondaire : sur certains appareils compacts, la taille de l'image vue dans le viseur est bien inférieure à celle de la photo réellement prise. Il faut alors s'habituer à évaluer cette différence afin d'en tenir compte lorsqu'on prend la photo.
- Sur beaucoup trop d'appareils, le délai pour prendre une photo est réhhibitoire (même si les choses s'améliorent), il faut faire attention au moment de l'achat. Là encore, les nombreux bancs de tests existant sur internet sont utiles. La FNAC donne la réactivité de tous les appareils qu'elle vend.
- Il faut un ordinateur.

## Développement papier

Lorsque les photos ne sont destinées qu'à être regardées sur un écran, les très hautes résolutions sont inutiles (cela est vrai pour l'instant mais il est fort



Photo de base



Compression jpeg de facteur 7



Compression jpeg de facteur 25, on voit apparaître les mosaïques



Bande extraite de la photo de base (7 méga-pixels, compression jpeg de facteur 7)  
Cette photo aurait pu faire la double page soit un format A3



probable que la résolution des écrans augmente). En effet, le nombre de pixels affichés sur un écran dépasse rarement les 1600x1200, ce qui correspond à environ 2 mégapixels. En revanche, une résolution supérieure pour les appareils se justifie si on fait des recadrages ou si l'on veut développer ses tirages sur papier avec un format supérieur à celui d'un tirage standard. La résolution d'un bon tirage papier est de 300 dpi (dot per inch), c'est à dire que sur une surface d'un *inch* carré, on va mettre 300x300 pixels, soit 90 000 pixels (un *inch* fait environ 2,5 cm). Ainsi, pour avoir une photo de 16 cm par 12 cm (soit env. 6,4 in. x 4,8 in.) en 300 dpi, il faut une résolution d'environ 2,8 mégapixels.

(Remarque empirique : avec la moitié moins de pixels – dans ce cas 1,4 mégapixels seraient suffisants –, on obtient un résultat très satisfaisant en sur-échantillonnant l'image. Vous pouvez le faire vous-même avec un logiciel de traitement d'images, en veillant à choisir l'algorithme *bicubique* lorsque vous redimensionnez la photo. Sinon les bons labos numériques le font).

Pour une photo 20x15 cm, il faut une résolution de 4,3 mégapixels environ (ou au moins 2,15 mégapixels suivant la règle empirique précédemment citée). Pour une photo de 30x22.5 cm (A4 environ), il faut 9 mégapixels (4,5 mégapixels minimum). Avec un appareil de 7 mégapixels, on peut donc faire un tirage de taille maximale 36x27 cm, c'est à dire à peu près un format A3, avec une qualité très satisfaisante. L'argentique permet de faire des tirages de bonne qualité en A3 ou A2 ; il faut cependant savoir que les posters sont faits avec des argentiques grand format, c'est à dire avec des appareils qui utilisent des pellicules de taille nettement plus grande que le classique 24x36.

### Danger compression abusive !

Ce qui nuit beaucoup au numérique, c'est la compression jpeg trop élevée. Grosso modo, le jpeg est un algorithme qui permet de stocker une photo de manière compressée. Cet algorithme très efficace est paramétrable : on peut choisir le niveau de compression, mais il est destructif (perte d'information par rapport à la photo initiale) ; donc plus on compresse, plus on "détériore" la photo. Une compression moyenne à faible n'est pas vraiment perceptible par un non-spécialiste ; en revanche, une compression supérieure, si elle permet de stocker plus de photos, devient franchement visible.

Le principe du jpeg est de diviser l'image en carrés de 8 pixels de côté, ce qui représente 64 pixels sur la surface d'un carré. Pour compresser (c'est-à-dire diminuer le volume d'informations stockées), on ne va pas conserver les 64 pixels de chaque carré, mais seulement des éléments «représentatifs», judicieusement choisis qui vont permettre de reconstruire tout le carré. Moins il y aura d'info (ie : d'éléments représentatifs) et moins fidèle sera la reconstruction mais meilleure sera la compression. Ainsi, on peut compresser fortement et obtenir une taille très faible, mais dans ce cas peu d'éléments sont conservés pour la reconstruction du carré de 64 pixels. D'où l'effet de mosaïques (ciel en strate par exemple) sur les photos très compressées en jpeg. Un encodage moyen va être visible surtout sur les bordures d'objets, l'image sur ces zones apparaît alors comme un peu sale, pas très nette.

Voici un exemple :

Une image issue d'un appareil de 7 mégapixels va faire autour de 21 mégaoctets dans un format non compressé (7 millions x 3 octets<sup>(1)</sup> par point = 21 MO). Avec une compression jpeg de facteur 4 (fichier de 5 mégaoctets env.), on aura un résultat très proche de l'image originale (ce niveau de compression équivaut à l'encodage "superfin" du Canon S70). Avec une compression de facteur 7 (fichier de 3 mégaoctets, encodage "fin" du S70), la qualité restera toujours excellente. Avec une compression de 14 (fichier de 1,5 mégaoctets, encodage "normal" du S70), on va commencer à voir apparaître de légers "parasites" d'encodage, et encore, seul un œil averti s'en rendra compte. En conclusion, si on veut avoir une bonne qualité (càd une compression n'allant pas au delà d'un facteur 14) après encodage, on doit vérifier cette formule :  $TF > N/5$  avec **N** étant le nombre de mégapixels de l'appareil photo et **TF** la taille moyenne (en MO) de la photo au format jpg. Si TF est inférieure à N/5, vous risquez d'avoir un cliché de qualité insuffisante pour une utilisation exigeante. Ex : pour un 7MP, la photo en jpg doit faire au moins 1,4 MO pour être de bonne qualité.

### Stockage nomade

Les photos numériques sont stockées sur des cartes mémoires, mais, pour un long voyage, ces cartes ne suffisent pas forcément à toutes les stocker. Il faut alors trouver des solutions alternatives. Il existe plusieurs produits remplissant le cahier des charges du voyageur.

#### Les disques durs portables

Plusieurs disques existent sur le marché, ils ont une capacité de plusieurs dizaines de gigaoctets. Ces disques sont autoalimentés (batteries rechargeables) et il n'y a pas besoin d'ordinateur pour y copier les photos. Des ports compatibles avec les diverses cartes mémoires du marché sont placés sur le disque. On y insère directement la carte et son contenu se copie sur le disque. Nous utilisons ce type de disque pour tous nos voyages, et il résiste plutôt bien, malgré l'atmosphère humide lorsque nous sommes en kayak de mer, ou les chocs lorsque nous sommes à vélo. Nous le rechargeons avec un panneau solaire léger. Un disque peut cependant tomber en panne, dans ce cas tout son contenu est perdu... D'où l'intérêt de doubler la solution de stockage.

#### Les graveurs portables

Le principe est similaire : autoalimenté, pas besoin d'ordinateur. La différence est le média de stockage : le contenu de la carte se copie sur un CD. Cette solution offre l'avantage de pouvoir graver les mêmes photos sur plusieurs CD. On peut en conserver un avec soi et envoyer l'autre par la poste chez des bons amis en France. La méthode est donc plus sûre. En revanche, nous n'avons pas de retour sur la fiabilité du graveur, sa technologie est peut-être sensible aux mauvais traitements ; nous allons en tester un durant 2 mois à cheval cet été, à suivre donc.

Il est à noter que dans de nombreux endroits, on trouve des points Internet avec des graveurs de CD, ce qui permet d'y connecter son disque dur portable (en général muni d'un câble USB que l'on peut connecter à quasiment n'importe quel ordinateur) et de graver ses photos sur place.

### Notre expérience au magazine

Vu que nous travaillons avec des voyageurs qui ne sont en général pas des professionnels (de la photo ou du journalisme), nous constatons que la qualité et l'exploitabilité des clichés que nous recevons est meilleure lorsque la source provient d'appareils numériques. En conclusion, une personne sans formation en photo fera a priori de meilleures images en numérique. Pour nos propres reportages, nous travaillons en numérique.

### Améliorer simplement ses photos

Attention, ce paragraphe n'a pas l'ambition d'être un cours de photo. Le but est de donner quelques éléments techniques simples pour améliorer ses photos.

#### Objectifs

Un grand angle (de l'ordre de 28 mm en focale classique) est très appréciable en photo nature et paysages. On arrive à mieux restituer l'impression d'espace. De plus, ce type d'objectifs permet des perspectives originales.

Eviter le zoom numérique, les résultats sont en général très mauvais, ce qui est compréhensible puisque l'appareil ne fait que sur-échantillonner la photo.

#### Pied

Suivant les conditions de luminosité (ou si on zoome), on a intérêt à mettre l'appareil sur un pied, la qualité est grandement améliorée car les légers flous de "bougé" sont évités. Il est préférable dans ce cas d'utiliser le retardateur pour éviter que le déclenchement fasse bouger l'appareil. Même sans trépied, il peut être utile d'utiliser le retardateur pour la même raison. Il existe de très petits trépieds extrêmement légers et peu encombrants (une quinzaine de centimètres une fois repliés) bien pratiques pour le voyage.

#### Post traitements

On peut améliorer ses photos avec quelques traitements simples sur Photoshop (ou autre logiciel de traitement de photo). Appliquer un niveau automatique ou un contraste automatique à l'aide de ce logiciel est extrêmement simple et le résultat est parfois impressionnant.

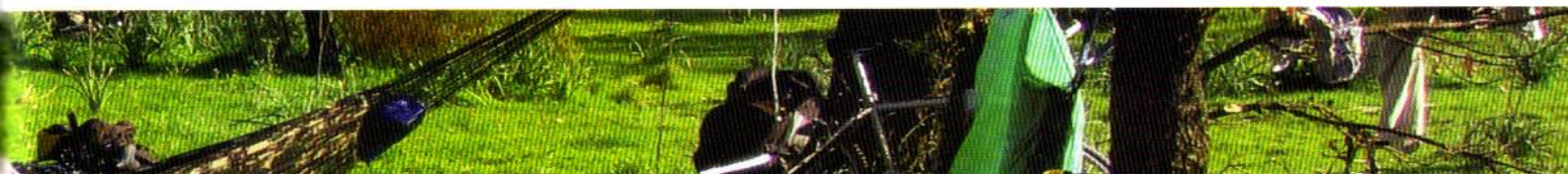
### En voyage, conso / solaire

Même si la consommation de l'appareil numérique peut être une contrainte, nous faisons en moyenne 250 photos par batterie, écran allumé 75 % du temps. Ecran éteint, on peut faire au moins 500 photos avec un compact numérique. Bien sûr cela dépend des modèles (mesures faites avec un Canon S70).

En conclusion, à moins d'être un pro de la photo qui sait qu'il veut vendre ses photos, mieux vaut partir avec un appareil numérique.

O.N.

<sup>(1)</sup> chaque point coloré est codé comme une composante de 3 couleurs : rouge, vert et bleu. Chacune de ces composantes a une valeur se situant entre 0 et 255 (1 octet) ; la combinaison de ces 3 couleurs va donner une palette de 16 millions de couleurs :  $256 \times 256 \times 256 = 16\,777\,216$  couleurs.





# La vidéo nomade

Faire un film pendant son voyage devient vraiment accessible grâce aux caméscopes numériques. Ceux-ci sont de plus en plus compacts et performants (et de moins en moins coûteux), et les logiciels de montage plus faciles à utiliser. Bref, ramener des images n'est plus forcément l'apanage des pros et il serait bien dommage de s'en priver.

## Quelques critères de choix

- Attention, un caméscope très (trop !) petit est difficile à tenir en main (d'où une image qui bouge), et ses réglages sont peu accessibles. Un caméscope compact (mais pas minuscule) ne sera pas beaucoup plus lourd et sera moins fragile et plus fonctionnel.
- Si vous faites un voyage en milieu naturel, sans prise de courant, il faut pouvoir le recharger avec des panneaux solaires (voir l'article Énergie solaire dans Carnets d'Expé n°5).
- Plus le caméscope possède de pixels, plus l'image est précise. Un capteur standard de 800 000 pixels donne néanmoins de bonnes images pour la vidéo. En effet, avec cette résolution, on obtient une définition de 500 points par ligne, supérieure à la capacité d'une télévision (350).
- La plupart des caméscopes numériques sont mono-CCD (un seul capteur) : un filtre unique se charge de la séparation trichrome des couleurs. Celles-ci sont moins bien restituées avec ce type de caméscopes qu'avec ceux équipés de capteurs tri-CCD (un capteur par couleur) qui donnent une qualité d'image presque professionnelle. Mais les prix ne sont pas les mêmes...

## Quelques conseils pour réaliser un film

### ➤ Avant le tournage

- Il faut définir l'usage que vous comptez faire de votre film : son but est-il de faire partager votre aventure à votre entourage et d'en garder vous-même un souvenir ? avez-vous en vue une diffusion de votre film à un plus large public ? voire l'envie de le présenter à des festivals ? selon le sujet de votre film (road-movie, film informatif sur un thème donné...), la forme variera.
- N'hésitez pas à acheter un **grand angle**, les plans en extérieur sont plus riches et donnent une impression de grands espaces avec des perspectives intéressantes (attention cependant : la lentille, très exposée, se salit assez vite, il faut toujours avoir à portée de main un papier ou tissu doux et propre pour la nettoyer).
- Pour faire un film exploitable, il faudra probablement investir dans un micro externe (directionnel). En effet, le micro du caméscope se révèle bien souvent insuffisant en extérieur.
- Un filtre polarisant permet d'avoir des contrastes souvent plus marqués en extérieur, des ciels plus soutenus. De plus, le filtre protège la lentille du caméscope ou du grand angle (mieux vaut rayer le filtre, moins onéreux, que la lentille).
- Emportez un carnet dans lequel vous noterez au fur et à mesure des informations et des impressions sur les prises effectuées, cela vous sera utile lors du montage.
- Chargez les accus, prévoyez-en de réserve, prenez un nombre de cassettes suffisant.
- Où et quand pourrez-vous recharger les batteries ? Pensez aux panneaux solaires transportables (à partir de 100 €) qui sont un moyen écologique de recharger en toutes circonstances.
- Prévoyez de quoi protéger le matériel vidéo en fonction des conditions de votre voyage (housse imperméable, qui amortit les chocs, etc.).
- Un pare-soleil est bien utile. En plus de sa fonction « solaire » de base, il protège un petit peu la lentille de

l'objectif qui se trouve en retrait. De même, les gouttes de pluie ne viennent pas entacher la scène que vous êtes en train de filmer.

- Emportez de quoi nettoyer le viseur et l'objectif.
- Pour un voyage très long, se munir d'une cassette de nettoyage des têtes peut se révéler utile.
- Et puis, faites un essai grandeur nature de quelques jours avant votre grande aventure. Montez ensuite un petit film. Vous verrez ainsi vos erreurs et les choses à améliorer.

### ➤ Pendant le tournage

- Demandez-vous toujours ce que vous cherchez à montrer, et filmez en conséquence (le contexte, les différentes étapes d'un procédé, etc.), afin que les gens extérieurs au sujet puissent le comprendre grâce à vos images. Pensez « scénario » : on oublie souvent de filmer les moments clés qui façonnent l'histoire : le choix de l'itinéraire en regardant la carte, les débats au sein de l'équipe relatifs aux choix à faire, etc. ; globalement, il faut saisir l'information, trop de plans de paysages et de marcheurs en train de marcher (ou de cyclistes en train de pédaler...) finissent par endormir. Le spectateur doit suivre une histoire au milieu de tout cela.
- Variez les angles et les cadrages : gros plans, plans moyens, plans larges ; plans fixes et en mouvement. Plans au ras du sol ou de l'eau. Plans avec perspectives. Plans avec entrée et sortie du sujet dans le cadre. Un bon film repose sur un équilibre subtil, au montage, de ces différents éléments.
- Prévoyez des plans suffisamment longs en ayant en tête des sons d'ambiance qui seront ensuite récupérés pour « habiller » la bande son du film.
- Si vos réserves d'énergie sont comptées, évitez d'utiliser l'écran LCD, de zoomer, de revisionner ce que vous venez de filmer (en plus cela a tendance à abîmer la bande). Soyez sélectifs dans votre choix d'images : en plus de l'économie d'énergie, vous gagnerez du temps au montage.
- Malgré ce qui vient d'être dit, pensez à cette règle d'or : on peut toujours éliminer le surplus, mais jamais ajouter un bout de plan manquant...
- Évitez les effets de contre-jour en vous positionnant correctement par rapport au sujet.
- Évitez de zoomer. Approchez-vous au maximum du sujet en utilisant une focale normale ou grand-angle. Le son sera meilleur. De plus, si on ne peut pas utiliser un trépied, l'image sera plus stable qu'avec le zoom activé. En outre, un trépied de mauvaise qualité ne pourra effectuer un travelling suivi et sans accro à cause d'une tête pas assez souple ; vous risquez d'avoir une prise de vue avec à-coups.
- Installez le caméscope sur un trépied pour les plans fixes et les mouvements panoramiques. Un bon trépied est encombrant ; on peut cependant en bricoler avec des bâtons de marche. Gérard Creton fabrique de telles pièces, Olivier Soudieux en a utilisé une avec succès lors de son voyage à pied à travers l'Himalaya.  
Voir <http://perso.wanadoo.fr/mecanique.et.produits.et.www.soudieux.com>. De tout petits trépieds existent (moins de 200g), mais leur usage est limité car le caméscope est au ras du sol...







- Si vous tenez le caméscope à la main, activez le stabilisateur d'image et limitez l'emploi du zoom avant dans la mesure où, plus le zoom avant est activé, plus l'image sera bougée. Mieux vaut faire un gros plan en se rapprochant du sujet qu'en actionnant la fonction zoom : l'image y gagne en stabilité.
- Il vaut mieux recourir à la fonction de mise au point manuelle pour les gros plans, surtout lorsque le sujet bouge en quittant le centre de l'image : cas dans lequel le focus automatique hésite. En effet, il cherche alors sur quoi régler la netteté, d'où des images floues.
- Le réglage de la netteté s'effectue avec l'objectif sur la position maximale du zoom avant. Le caméraman règle alors la netteté sur les yeux de l'acteur, puis effectue un zoom arrière jusqu'à ce qu'il parvienne au cadrage souhaité.
- Évitez de commenter en direct ce que vous filmez, vous le préciserez dans le montage avec la voix off ou un sous-titre.
- Se filmer soi-même avec la caméra à bout de bras et l'écran LCD comme témoin donne un assez bon rendu dans l'action.
- Prendre la caméra avec ses deux mains plutôt que la main dans la poignée permet d'avoir des angles de vue plus « déportés » et aussi une meilleure stabilité d'image. En revanche, cela demande d'utiliser l'écran LCD (consommation accrue d'énergie).
- Évitez d'utiliser les fonctions « plus » de votre caméscope comme les fondus et les effets « spéciaux ». Vous incluez ce genre d'effets au montage.
- N'utilisez pas l'effet 16/9 qui n'est juste que l'apposition de deux barres noires en haut et en bas et qui réduit votre image. C'est un faux 16/9. Vous pourrez modifier le format au montage.

### ➤ Le montage et le stockage

Une fois le film tourné, il faut le transmettre à votre ordinateur via une prise Firewire (certains ordinateurs n'en sont pas pourvus, il faut alors ajouter une carte Firewire), et le stocker sur votre disque dur. Le format DV est généralement numérisé en mode « natif », ce qui permet de ne pas altérer le signal original au montage. Une heure de vidéo au format DV générant un fichier de 13 Go, un disque dur de 100 Go est un minimum pour stocker votre film. Les rushes enregistrés, il faut utiliser un logiciel de montage vidéo pour monter votre film. Le programme gratuit Windows Movie Maker de Microsoft est d'une simplicité d'utilisation surprenante : ses fonctions sont basiques mais suffisantes pour l'utilisateur « lambda ». Pour plus de fonctionnalités, on peut se tourner vers Studio 9 de Pinnacle systems, qui reste simple d'usage, ou encore Sony Vegas Vidéo (puissant et abordable) et Adobe Premiere (plus compliqué). Avid édite également une version gratuite issue de ses logiciels professionnels dénommée « Avid Free DV ». Lors du montage, une mémoire vive de 512 Mo est une bonne base pour travailler dans de bonnes conditions. Une fois le film monté, il faut trouver un moyen de stockage externe. On peut graver un DVD depuis son PC si on est équipé d'un graveur de DVD. On peut également utiliser le caméscope pour enregistrer son montage, mais il faut qu'il soit équipé d'une entrée DV.

### Les festivals du film d'aventure

On peut tenter de vendre son film à des chaînes si le projet a de l'envergure. Néanmoins, dans ce cas, il faudra investir dans du matériel vidéo de qualité (ce qui a un

prix), et sans doute recourir à un monteur professionnel (ce qui a aussi un coût non négligeable). La baisse des prix et la simplification d'usage du matériel vidéo (à la fois caméras et logiciels de montage) permettent au grand public de s'initier au 7<sup>ème</sup> art. Néanmoins, ne s'improvise pas cinéaste qui veut... Vous pouvez quand même tenter votre chance aux festivals de films d'aventure qui sont ouverts aux cinéastes amateurs, comme : Dijon [www.la-guilde.org](http://www.la-guilde.org), La Rochelle [www.sportetaventure.com](http://www.sportetaventure.com), Autrans [www.festival-autrans.com](http://www.festival-autrans.com), Val d'Isère [www.valdisere.com](http://www.valdisere.com), Nice [www.explorimages.com](http://www.explorimages.com), etc. Cette liste n'est pas exhaustive et de nombreux autres festivals dédiés à l'aventure ou au voyage voient le jour un peu partout en France. Allez-y avant tout pour vous remplir les yeux d'images des quatre coins du monde !

### Le droit à l'image : une question essentielle

Cette question concerne aussi bien la photographie que la vidéo. En voyage, fréquente est l'envie de ramener des images de lieux, de personnes, de scènes qui nous ont marqués. Néanmoins, il faut toujours se demander si on est autorisé à le faire.

En France, il existe un droit à l'image et un droit à la vie privée à respecter. Le droit à l'image permet à toute personne de s'opposer à la reproduction et à la diffusion, sans son autorisation expresse, de son image. Dans le cas d'images prises dans les lieux publics, seule l'autorisation des personnes qui sont isolées et reconnaissables est nécessaire. Le traitement informatique de l'image d'une personne doit se faire dans le respect de la loi « informatique et libertés » : celui qui traite l'image doit informer la personne dont l'image est utilisée de son acte, de la finalité du traitement, des personnes destinataires de l'image, enfin, de l'existence d'un droit d'accès et de rectification. La loi reconnaît à toute personne physique le droit de s'opposer pour des motifs légitimes, à ce que des données à caractère personnel la concernant fassent l'objet d'un traitement.

Si les photos et vidéos que vous ramenez de voyage sont à usage strictement personnel et ne font pas l'objet d'une diffusion plus large que votre cercle familial, vous n'êtes pas concerné par la loi « informatique et libertés ». En revanche, si vous souhaitez communiquer avec le public sur votre voyage, soyez attentifs à cette loi. Concernant le droit à l'image et à la vie privée, ils sont à prendre en compte en toutes circonstances. Il ne s'agit pas simplement d'une question législative, mais avant tout d'un problème éthique, et de respect d'autrui ! **Une règle d'or consiste à demander préalablement aux personnes que l'on souhaite photographier ou filmer si elles sont d'accord, et, en cas de projet de diffusion des images prises, de les informer de cette finalité.** De même, il est interdit de prendre des images de certains lieux (notamment de culte). Personnellement, on doit se questionner sur la légitimité de son acte de photographier ou filmer. Parfois, on souhaite « témoigner » d'une situation, d'une cause, mais les gens en face ne souhaitent pas forcément qu'on se serve de leur image à cette fin. Il faut penser également aux croyances, tabous et interdits des peuples rencontrés : en Occident, prendre des images de personnes et les diffuser est devenu un acte banal (peut-être trop) ; toutes les civilisations n'entretiennent pas le même rapport avec l'image...

Dossier : Aurélie Joveniaux, Sébastien Pandolfi



# Le retour de voyage

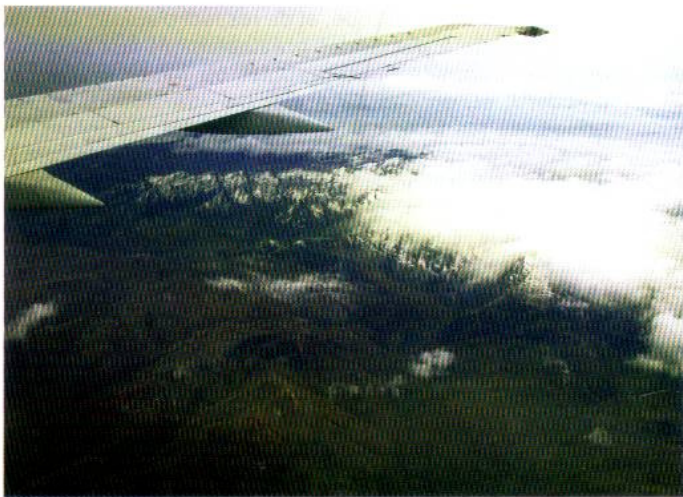
Lorsqu'on part à l'étranger, on est, selon l'expression, « dépaycé », à la fois géographiquement et culturellement, et on a besoin d'un temps d'adaptation pour s'habituer à ses nouvelles conditions de vie. On oublie parfois que c'est vrai aussi dans le sens inverse : lorsqu'on revient de voyage, une période de réadaptation est également nécessaire. En effet, des changements plus ou moins profonds sont survenus en nous-mêmes, mais aussi dans notre milieu d'origine, ce qui explique qu'on puisse se sentir « décalé » par rapport à ce dernier. Selon des études, au moins deux tiers des voyageurs seraient sujets à ce qu'il est convenu d'appeler le « choc du retour ».

Pour certains, comme Priscille et Christophe, tout juste rentrés d'un tour de la Méditerranée d'un an à vélo, le retour à la vie sédentarisée se fait avec bonheur : « quel plaisir de retrouver un toit ! Nous avons passé quinze jours dans notre maison de famille. Nous ne sommes pas sortis, à part pour faire les courses, et avons bouquiné tranquillement des tonnes de livres ! », décrit le couple. « Nous sommes rentrés avec de merveilleux souvenirs en tête (et de moins bons, soyons honnêtes) et c'est très bien ainsi », considèrent Priscille et Christophe, qui précisent : « notre voyage sera réussi si nous réussissons notre réintégration, non pas exactement dans la même vie qu'auparavant, mais dans la suite de notre vie. Une page se tourne avec notre retour, une nouvelle commence ! ». Le couple accepte le fait que le voyage soit terminé, et se projette désormais vers l'avenir. C'est également le cas d'Anne et Fredo, partis durant un an à la découverte du « monde comme terrain de jeu » (pratique de sports variés, adaptés aux milieux rencontrés) : « aucun problème au retour...

mais des projets en pagaille ! En voyage ou pas, notre vie est une continuité. Il s'agit d'être acteur de sa vie, quels que soient le lieu et le moment. ». Benoît et Lucille, au retour de leur voyage de 13 mois à travers le monde, déclarent quant à eux : « l'essentiel est de ne pas laisser la routine s'installer, d'autres projets sont à lancer, plus classiques, mais tout aussi excitants. Un voyage comme le nôtre, s'il prend forcément une dimension initiatique, ne nous a pas transformés en déracinés et nous aspirons à retrouver notre équilibre d'avant. ». Le voyage est ici envisagé comme un moment de vie particulièrement intense peut-être, mais qui ne dépareille pas avec la vie d'avant et après : une démarche analogue d'exploration du monde et de construction de soi y est à l'œuvre. Le voyage, dans ce cas, n'est pas une fuite, mais un prolongement de la vie « ordinaire » ; il n'y a pas rupture entre les deux, d'où un retour qui ne pose généralement pas trop de problèmes.

« On espère beaucoup avant de partir, sans trop savoir quoi. On retire beaucoup plus que ce qu'on aurait pu imaginer, mais aussi différemment qu'on se l'était figuré, remarquent Priscille et Christophe. On pensait être transformé pendant le voyage, et on s'aperçoit, en rentrant, qu'on est pareils, avec seulement un peu plus de cheveux blancs, de vie et de souvenirs ! » L'enseignement principal du voyage ? « Le fait qu'au-delà des frontières, ce sont des hommes et des femmes, comme vous et moi, qui vivent, dorment, mangent et rient... » On parle souvent du voyage comme d'une rencontre avec l'inconnu, la différence... c'est en partie vrai. Mais au-delà d'un exotisme souvent artificiel, le voyage révèle l'universalité des hommes, et la richesse... du quotidien. Pour Marie-Agnès Vignaud, partie avec son compagnon Laurent et leurs deux chevaux, de février à octobre 2002, de leur lieu d'habitation (Beaujeu) en France jusqu'en Norvège, « le voyage nous a permis de prendre conscience des choses essentielles de la vie. Nous avons redécouvert l'importance des actes de la vie quotidienne, trop souvent banalisés. L'enjeu désormais est de perpétuer dans la vie sédentaire ce que nous avons retrouvé en voyage ». Laurent a repris son métier de plombier ; Marie-Agnès a, quant à elle, fait le choix de quitter son travail d'ergothérapeute : elle retape actuellement leur maison...

Le voyage est un moment privilégié de face-à-face avec soi-même, qui permet de clarifier qui l'on est, ce que l'on souhaite faire de sa vie. Marie-Agnès a décidé de quitter son travail, qui ne correspondait plus à ses aspirations. Marc Witz, parti à cheval



### Témoignage : changement de vie

2 février 2004. Me voilà dans le bureau de la sécurité d'Alcatel Space ; c'est le jour de mon retour après une année sabbatique. Une secrétaire me prend en photo pour me refaire un badge, ce petit passeport magnétique qu'il faut introduire dans une machine à chaque entrée de bâtiment ou de corridor au cours de ses déplacements dans l'entreprise. Le jour de mon embauche, je revêtais mon assortiment costume-cravate et j'avais été immortalisé sur mon badge dans cette tenue d'apparat... comme tous les autres employés d'ailleurs, qui ont dû se présenter dans la même tenue que moi pour le grand jour. Aujourd'hui, t-shirt blanc et pull camionneur feront l'affaire. À part pour recevoir un client, personne ne vient « sapé » ici... et surtout, je n'ai aucune envie de me faire remarquer auprès de mes collègues. Je me fais aussi discret que possible pour éviter les questions. Gêné, mais pourquoi ? Sûrement parce que pour la plupart des gens, je revenais d'une année de vacances, alors qu'eux étaient restés à travailler. Quelque part, je profitais de leur assiduité au travail qui garantissait la pérennité de l'entreprise, et donc de mon poste.

Revenons une année en arrière. 2003, Alcatel Space traverse une crise et tente de réduire son personnel. Dans ce contexte, bien qu'embauché depuis à peine deux ans, je demande un congé d'un an, certain qu'il sera accepté. Passionné d'escalade, j'avais passé pour me challenger le probatoire du Brevet d'État l'année précédente. Cette année sabbatique serait l'occasion de suivre la formation d'éducateur sportif en escalade. Devenir moniteur d'escalade, un réel projet professionnel ? non ! mais plutôt une quête de liberté ; il fallait que je m'échappe du moule dans lequel je durcissais inéluctablement depuis les bancs de la classe prépa.

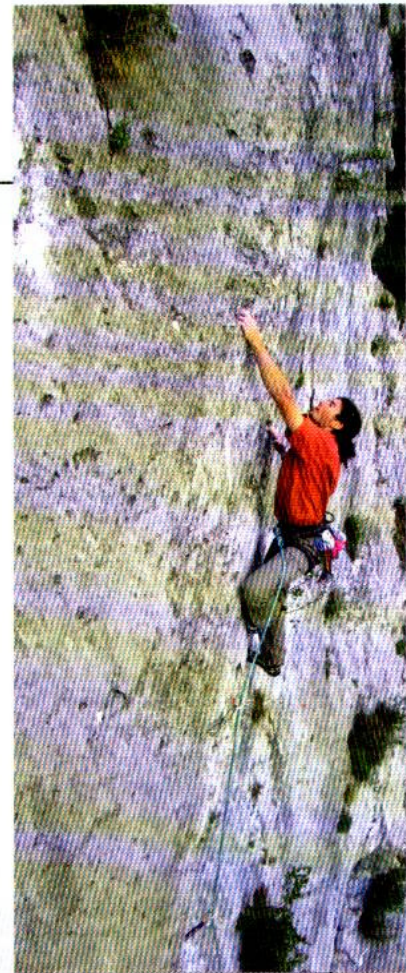
Une année en rupture totale avec tout ce que j'avais pu faire avant. Certes, l'escalade était depuis des années une passion dévorante, mais finalement elle était presque au second plan pendant la formation ; j'étais émerveillé par tout ce que je découvrais au contact de gens au passé très différent du mien. Une sorte de « re-éducation » humaniste, orientée vers la sérénité, le bien-être d'autrui. En stage pédagogique, pendant la saison d'été, j'ai eu la chance de travailler trois mois pour l'association « En Passant Par la Montagne », qui propose des activités résolument engagées comme l'alpinisme et l'escalade à l'intention des Centres Éducatifs Renforcés et autres services de Prévention Judiciaire de la Jeunesse. Dans le cadre d'un séjour de rupture, les jeunes se retrouvent confrontés à un projet d'ascension en montagne à l'issue d'une préparation courte et intense. Je me suis réellement passionné pour toutes les facettes « éducatives » de l'escalade et j'ai pris à cœur ce nouveau métier qu'au départ je faisais plus « par jeu ».

À l'origine, mon année sabbatique ressemblait beaucoup à une fugue d'adolescent. Puis, de la simple révolte, de nouvelles sensibilités étaient nées et une réflexion prenait forme... à 27 ans, mieux vaut tard que jamais. Néanmoins, je suivais mon plan initial, qui était de réintégrer mon poste d'ingénieur chez Alcatel. Je n'envisageais pas l'avenir comme moniteur d'escalade. Mais la vraie question était plutôt : dois-je encore raisonner en terme d'avenir ou de carrière ? À mon retour dans l'entreprise, je n'avais pas conscience de cet enjeu ; je renouais implicitement avec mon formatage initial. J'étais sûrement trop déstructuré pour tenir un tel raisonnement.

Mon come-back continuait donc par la prise de possession d'un poste de travail avec un bel ordinateur et surtout un entretien avec mon chef de service qui m'expliquait mon nouveau travail. Certes un peu rébarbatif, mais si je le menais à bien et que j'en retirais les compétences que celui-ci pourrait m'apporter, je pourrais évoluer prochainement vers une activité plus « intéressante ». Dès la fin de la matinée, je commençais à relire des documentations sur les outils de mon travail. Mon corps était là, sur cette chaise, mon cerveau s'appliquait à comprendre ; ce n'est pas que le cœur n'y était pas, je peux dire que j'étais content de revoir mes collègues, de me replonger dans un univers scientifique. Mais j'avais l'impression de ne pas être là ; mon esprit était complètement détaché. Pourtant, ce ne sont pas les centres d'intérêts qui manquent à Alcatel et il faudrait plusieurs vies pour en faire le tour. Mais l'immensité de l'entreprise, sa temporalité, ses modes de communication me rendaient tout simplement indifférent ; je n'y voyais pas de finalité, à mon échelle. Pour moi, ce travail allait devenir un ensemble de contraintes : cette posture statique, ce silence studieux, ces rapports réguliers. En quelques jours je prenais conscience de mon détachement et je démissionnais à la fin du mois.

J'avais tourné la page.

Hugues-Marie Bonnel (de l'équipe de Carnets d'Aventures)



pendant un an en Amérique du Sud, a également changé de voie à son retour : « je travaillais dans une jeune entreprise dans le domaine du document numérique. Après m'être investi pendant 5 ans, ma motivation baissait. Le voyage a été une solution pour que je fasse autre chose. À mon retour, j'ai enseigné comme contractuel dans un lycée professionnel avec des classes de BEP mécanique. Je passe le concours pour devenir prof titulaire. Changement radical : du privé au public, de commercial à enseignant, du business à l'éducation... »

« Modification de la façon de voir sur certains points, non pas réorientation totale » pour Priscille et Christophe, « changement

radical » pour Marc Witz : un voyage au long cours marque toujours, de façon différente selon la personne qui l'entreprend. L'expérience de la solitude pour qui part seul, l'apprentissage de l'endurance physique et mentale, la confrontation à des milieux et des cultures autres que la sienne, ont un impact sur le voyageur. La déconnexion d'avec son milieu d'origine permet d'expérimenter son être affranchi de certains codes mais aussi, confronté à de nouveaux. Pour certains, l'éloignement du milieu d'origine permet la prise de conscience de la force de l'attachement à ce dernier : le retour se fait dans la joie de retrouver les proches, mais aussi un environnement, un mode de vie



spécifiques. Pour d'autres, au contraire, le voyage mène à une remise en cause de leur mode d'existence. Une personne ayant goûté au nomadisme aura peut-être des difficultés à reprendre une vie sédentaire. Un voyage hors Occident pourra bouleverser celui qui l'entreprend, qui découvre la possibilité de vivre selon des rythmes, des principes radicalement différents. Dans ce cas, il est possible que le retour soit difficile. En effet, le milieu d'origine peut ne pas répondre aux nouveaux besoins du voyageur de retour, et son entourage manifester de l'incompréhension face à ses changements. Il arrive alors qu'il se mette de lui-même à l'écart de la société à laquelle il ne se sent plus appartenir, ou qu'il soit marginalisé contre son gré par cette dernière. Notons, à propos de marginalisation au retour d'un long voyage, que dans certains cas, le voyageur était déjà un marginal avant de partir, le retour le remet face à cette vie dans laquelle il ne se sentait déjà pas à l'aise auparavant. « Nous avons finalement rencontré beaucoup de « voyageurs longue durée » durant notre année sabbatique, et ceux qui récidivent dès leur retour sont la plupart du temps des marginaux qui ne peuvent retrouver une vie sociale normale, et fuient les contraintes que celle-ci implique » remarquent Benoît et Lucille.

Pour éviter toutes ces situations de retour difficile, mieux vaut, avant de partir, se demander pourquoi on le fait (fuite de soi, de la société dans laquelle on vit, ou envie positive de découverte ?) et *prévoir le retour*, notamment sur les plans financier et professionnel. Lorsqu'on prend un congé sabbatique, on est garanti de retrouver son emploi au retour. Sinon, il faut prévoir de quoi subsister au retour, avant de retrouver un travail. Rendre compte de son voyage, par écrit, oralement ou de manière audiovisuelle, peut être un excellent moyen de faire le point sur ce que l'on a vécu, et d'acquérir une distance critique par rapport au voyage effectué, nécessaire à un départ vers une autre phase de sa vie... qui comportera sans doute d'autres voyages, et dans tous les cas se nourrira de l'expérience de ce dernier. « Heureux qui, comme Ulysse, a fait un beau voyage, Ou comme cestuy-là qui conquit la toison, Et puis est retourné, plein d'usage et raison, Vivre entre ses parents le reste de son âge ! » (Du Bellay)

Philippe Euzen

### Témoignage : de retour à la civilisation

Après 2 ans à trop travailler à Londres, je me retrouve avec 15 000 € à claquer. Je décide de réaliser un vieux rêve : partir voyager.

Je me limite à une petite année de vadrouille, afin de garder un semblant de crédibilité si je décide à mon retour de retrouver un poste d'ingénieur informaticien, et essaye de vivre dans chaque pays des expériences typiques. Apprentissage d'une nouvelle langue au Japon, méditation et yoga en Inde, tour des temples d'Angkor à vélo au Cambodge, plongée sous-marine en Thaïlande, voile en Australie, randonnées et auto-stop en Nouvelle-Zélande et tango en Argentine. Et quel que soit le pays, découverte des saveurs locales, du fugu (poisson mortel quand il est mal préparé) au Japon aux gargantuesques barbecues en Argentine, en passant par des tarentules et pizzas aux herbes joyeuses au Cambodge.

Pendant le voyage, je questionne ardemment plusieurs voyageurs qui passent leur vie entière sur la route, parfois avec toute leur famille, en espérant trouver l'idée géniale qui me permettrait de faire de même.

Peu de temps avant de rentrer en France, je visite un observatoire au Chili où je peux longuement regarder Saturne, Jupiter ainsi que la Lune et ses cratères. Suivent quatre jours de pluies diluviennes que je passe dans un cyber café à me documenter sur l'astronomie, la mécanique des planètes... Je mesure alors l'intérêt de ma formation scientifique et me dis que je ne suis peut-être pas devenu ingénieur par hasard, et que je dois pouvoir être heureux en exerçant ce métier ! Mon long voyage se termine et je rentre à Lyon ultra-motivé pour retravailler et plein d'une énergie nouvelle, acquise pendant cette année d'aventures. Trois semaines plus tard, je signe pour un très intéressant poste en informatique financière à Paris. Mes études et l'expérience acquise en Angleterre ont beaucoup aidé, l'année de voyage a été un bonus ou un malus suivant les interlocuteurs...

Toutefois, dès que mon regard croise mes affaires de voyage, je sens des démangeaisons dans les pieds. Combien de temps serai-je heureux dans mon travail et pourrai-je résister à l'appel du large ? Le virus du voyage se ne soigne sans doute pas.

Rémi Tricaud



# Perte ou vol Papiers, argent, billets d'avion...



**E**h oui, il faut bien se rendre à l'évidence : il n'est plus là. Pourtant, vous n'avez tourné le dos que quelques secondes. Mais il n'est pas par terre, et personne ne l'a vu. Il, c'est ce petit sac, cette banane qui contenait tout. Mais alors tout ! Passeport, billet d'avion, carte d'identité, permis de conduire, carte bleue, argent liquide, agenda, carnet d'adresse, cartes professionnelles, carte de sécu... la totale ! Et vous êtes bien entendu à l'autre bout du monde, loin de chez vous, sans argent, sans papiers d'identité et sans billet de retour... Que faire ?

## Mieux vaut prévenir que guérir...

On ne le répètera jamais assez mais soyez prudent. Dès votre arrivée vous pouvez être repéré. L'appareil photo que vous avez sorti, la liasse de billets... sont autant de signes que vous donnez aux voleurs signifiant qu'il y a quelque chose à voler.

- Soyez discret, n'évaluez pas votre richesse (discman, appareil photo...)
- Classez vos billets avant de sortir en prenant soin de mettre les petites valeurs vers l'extérieur et de scinder la somme en plusieurs liasses que vous porterez à des endroits différents. N'oubliez pas qu'il existe des voyageurs chèques. Eux seuls sont remboursables.
- N'emportez que le nécessaire dans votre portefeuille ; ça paraît évident, mais pas la peine de se trimbaler ses tickets resto restants à l'autre bout du monde...
- Faites des photocopies avant de partir de tous vos papiers d'identité et billets d'avion. Vous pouvez également les scanner et mettre les fichiers accessibles depuis un poste internet (par exemple en vous envoyant un email à vous-même contenant les scans des papiers) ; cela permettra d'imprimer le scan de votre passeport au cas où vous vous retrouveriez en slip après vous être fait dépouiller de la totalité de vos affaires...

## Résoudre les problèmes

- Le plus urgent, ce sont les cartes bancaires. Avant même de faire votre déclaration à la police, vous devez appeler pour faire opposition. Certains opérateurs font même une opposition rétroactive de quelques heures. En revanche, on ne vous refait pas de carte avant votre retour.
- Ensuite, rendez-vous au commissariat le plus proche pour y faire votre déclaration de vol/perte. Attention, n'omettez rien, les assurances se baseront sur cette déclaration pour les remboursements. Si vous n'avez plus votre passeport, pensez également à demander un papier (qui peut être différent de la déclaration de vol/perte) pour vous permettre de circuler dans le pays en attendant de disposer d'un nouveau passeport. Quoi qu'il en soit, dans les pays où le passeport est nécessaire, vous ne pourrez pas quitter le pays avant d'en avoir refait un.
- Le passeport : il se fait au consulat le plus proche (l'ambassade n'est que la représentation politique de la France, le consulat en est la représentation

administrative). Avoir une copie de votre passeport égaré (ou au moins connaître ses numéro, lieu et date de délivrance) accélérera les démarches si vous ne disposez plus d'aucun autre papier d'identité. Une fois la demande faite, il faudra attendre, parfois plusieurs jours, avant de se voir délivrer un nouveau passeport. Cela vous laisse le temps de trouver l'argent (+/-60 €) pour le payer et de faire les photos d'identité.

- Carte d'identité et permis de conduire. La carte d'identité n'est pas une urgence tant que vous avez le papier du commissariat et bientôt un nouveau passeport. Au retour en France, refaire sa carte d'identité et son permis de conduire est gratuit.

- L'argent : si vous n'aviez que du liquide... c'est une perte sèche ! Les voyageurs chèques sont remboursables. Mais s'il ne vous reste rien, il faut trouver le moyen de poursuivre le voyage ou au moins de vivre en attendant le retour. Plusieurs solutions : les mandats postaux internationaux et Western Union. Il faut joindre un de vos proches et lui demander de vous faire parvenir de l'argent. Les mandats postaux se font à partir de et jusqu'à n'importe quelle poste. Western Union est plus contraignant pour l'émetteur car il faut se rendre dans une agence Western Union avec l'argent en liquide. L'avantage, c'est que dix minutes après, l'argent peut être retiré de n'importe quel coin du monde.

- Billet d'avion : on risque de vous demander de le repayer ; vous serez alors remboursé un an plus tard si personne n'a utilisé votre billet original entre temps. En pratique, une petite discussion (parfois en insistant un peu...) pour expliquer votre situation doit pouvoir vous permettre d'avoir un duplicata gratuitement. Pensez également à demander un extrait de vos horaires d'arrivée dans le pays et de départ. Vous allez en effet avoir un nouveau passeport mais sans le visa d'entrée dans le pays. Si vous ne pouvez justifier d'une entrée légale dans le pays et d'un séjour inférieur au temps accordé par le visa, vous devrez acquitter une amende.

Ces démarches ne peuvent bien évidemment être effectuées que dans une ville suffisamment importante pour disposer d'un consulat. On peut alors tout régler dans l'attente de la délivrance du passeport en une journée. Pensez aux jours fériés qui ne sont pas les mêmes qu'en France et aux week-ends.

## Liens utiles

- Coordonnées des ambassades et consulats français à l'étranger : [www.expatries.org/annuaires/repdipet.asp](http://www.expatries.org/annuaires/repdipet.asp)
- Le site du ministère des affaires étrangères, rubrique Assistance consulaire : [www.diplomatie.gouv.fr/fcv/etrangers/avis/conseils/savoir3.asp](http://www.diplomatie.gouv.fr/fcv/etrangers/avis/conseils/savoir3.asp)

Texte : Cédric Larcher



## Conseils pour la trousse de pharmacie de voyage

### Les principes de base

- Efficacité, légèreté, encombrement minimum, résistance aux chocs.
- Ne prendre et n'utiliser que les médicaments dont on connaît l'usage.
- Préparer une liste des médicaments emportés avec les indications et précautions d'usage. L'idéal est de faire un listing et d'en parler avec un médecin avant de partir.
- Utiliser les médicaments uniquement en cas de nécessité.
- Vérifier les dates de péremption avant utilisation (surtout si vous achetez des médicaments pendant le voyage).
- Connaître les noms des médicaments en DCI (dénomination commune internationale). Il s'agit du nom de la substance qui est ainsi identique dans le monde entier. Ex : paracétamol (DCI) est vendu comme doliprane, dafalgan...

### Petits conseils pratiques

- Pour gagner de la place, supprimer les boîtes.
- Pour le transport des plaquettes de comprimés, il est conseillé de recouvrir de scotch les feuilles d'aluminium. Cela évite l'ouverture et la perte des comprimés sans augmenter le poids.
- Mettre la pharmacie dans une boîte étanche en plastique favorise sa conservation.

En dehors de la pharmacie, il est indispensable de faire les rappels de vaccinations et les vaccinations spécifiques, de voir son dentiste, de consulter son médecin avant de partir.



**Nous vous proposons une pharmacie de base pour un voyage dans des conditions « roots ». Les quantités proposées sont adaptées à un voyage pour 2 personnes pendant un mois.**

Notes :

- il s'agit ici de présenter une pharmacie de base ; les problématiques spécifiques (altitude, grand froid, zones impaludées...) feront l'objet d'une pharmacie spécifique, et probablement d'articles dans de futurs numéros.
- On donne les exemples de médicaments « connus » (de marque) mais les médecins peuvent évidemment prescrire des génériques.
- La présentation verticale du tableau est destinée à faciliter le découpage ou la photocopie des pages utiles afin de les transporter aisément.

Docteur Hervé Bouchet

Dénomination	Nom	Quantité	Posologie	Indications	Remarques	Degré d'importance / Indispensable
<b>Petit matériel</b>						
Un thermomètre incassable						important
Gants stériles ou à usage unique		2 paires		pour soigner les autres et les plaies		important
Compresse stériles et propres		7 paquets de 3 comp.				indispensable
Bétadine flacon 25 ml		1		pour nettoyer les plaies		indispensable
Biseptine flacon 25 ml		1		pour nettoyer les plaies		important
Tulle gras	Physiotulle, adaptic	1		pour les brûlures		important
Adhésif fin	Hypafix	1 rouleau		très pratique pour éviter les points de frottements et donc les ampoules		important
Bandes cohésives (2 tailles)	Easyfix	2		pour fixer les compresses sur les plaies		indispensable
Bandes élastiques en coton (2 tailles)		2				important
Pansements anti ampoule	Spenco	1 plaque		ampoules	moins cher en plaque	important
Pansements		10				important
Sparadrap		1				important
Bouchons auriculaires		2 paires				important
Seringues 5ml, 10ml		1 à 2				important



Aiguilles		2				important
Attelle de Sam-splint		1			attelles légères vendues dans les magasins spécialisés	optionnel
Epingles de sécurité		5				important
Contention élastique	Elastoplaste	1				important
Pince à épiler		1				important
<b>Petite chirurgie</b>						
Bistouri jetable ou lames bistouri		1				important
Fils à peau : (3/0,4/0,6/0)		1			il est utile d'avoir du fil avec soi, en cas de plaie, un médecin pourra vous aider	important
Sutures adhésives	Urgostrip , Stéristrip	2 paquets		pour les toutes petites plaies		important
<b>Gastro-entérologie</b>						
Anti diarrhéique	Tiorfan	20	6/j		surveiller votre température et consulter si fièvre plus de 48h ou selles glairo-sanglantes	indispensable
Anti spasmodiques	Spasfon lycoc	10	2 cpr pendant la crise	spasmes abdominaux		indispensable
Anti vomitifs	Primpéran	20	3 cpr/j			indispensable
Confort	Carbolevure	30	6 à 8/j	troubles du transit modérés		confort
Confort	Panfurex ou Ercefuryl	20	6 à 8/j	troubles du transit modérés		confort
<b>Sédation</b>						
Paracétamol	Doliprane	30 cpr	4g/j max.	douleur, fièvre, état grippal...	2 cpr de 500mg toutes les 6h max.	indispensable
Paracétamol	Doliprane lycoc	10	4g/j max.	douleur, fièvre, état grippal...	pratique car utilisable sans eau	confort
Dextro propoxyphène et paracétamol	Di algirex	30	6 cpr/j max.	douleur forte	parfois mal supporté	important
Aspirine		20	4g/j max.	douleur, fièvre, état grippal...	risques de brûlures d'estomac	important
Tramadol	Ixprim	20cpr	max 6cpr/j	douleur intense	risque de somnolence	indispensable
AINS per os (AINS : Anti-Inflammatoires Non Stéroïdiens ; per os : par voie buccale)	Voltarène 75	30	2/j	anti-inflammatoire	à prendre pendant les repas	indispensable
Corticoïdes	Solupred Cortancyl 20	20	2 à 3 cpr	anti-inflammatoire puissant : allergie, asthme, épuisement		indispensable
<b>Allergies</b>						
Anti histaminique	Aerius, Zyrtec...	1 plaque	2/j	allergies : réactions suite à piqûres d'insectes, alimentaire, asthme allergique...		important



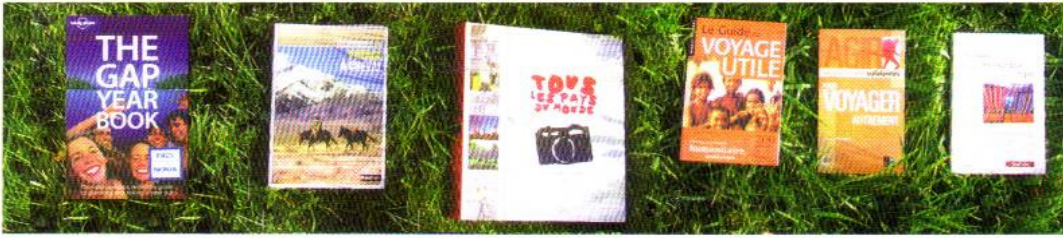
Corticoïdes : voir section sédation			1mg/kg	pendant 3 jours si grosse allergie, asthme allergique...		important
Cardiotonique	Adrenaline inj. (1mg/1ml) ou stylo anahelp	1		en cas d'urgence (choc anaphylactique) à n'utiliser qu'en présence d'un médecin		important
<b>Ophthalmologie</b>						
Antibiotiques	Néomycine collyre	1	3 à 4 gouttes/j	toujours traiter les 2 yeux	après avis médical	important
Collyre antiseptique	Biocidan	3	plusieurs fois par jour	poussières oculaires, irritations		indispensable
Sérum physiologique		3 dosettes monodose	à volonté	pour rincer les yeux		important
<b>Antibiotiques</b>						
Amoxicilline et acide clavulanique	Augmentin	24	2g/j (soit 4cpr/j)	prévoir pour 8 jrs de traitement au minimum toujours après avis d'un médecin		indispensable
Ciprofloxacine	Ciflox	20 cpr	1g (2cpr/j)		après avis médical	important
Métronidazole	Flagyl	21	1,5g/ (3 cpr/j)	anti infectieux pour les giardia et amibes	pour les longs séjours	spécifique
Antiseptique urinaire	Monuril	1	un sachet en une prise	infections urinaires		spécifique
<b>Crèmes, pommades, gels</b>						
Crème solaire		1				indispensable
Stick à lèvres		1				important
Crème hydratante	Biafine	1		coups de soleil et brûlures	ne pas se mettre au soleil après application	important
Crème hydratante	Sénophile	1		pour les pays froids, gerçures, crevasses		confort
<b>En option</b>						
Anti hémorroïdaire	Titanoréine Daflon	5	un suppo après la selle		attention à la conservation	confort
Décongestionnant	Rhinureflex	15	6/j	pour les rhumes récalcitrants	ne pas associer avec paracétamol ou aspirine	confort
Sonnifères	Imovane, Stilnox	10				confort
Répulsif anti moustique						spécifique
Anti paludique				en fonction du pays		spécifique
Produit de désinfection de l'eau	Aquataps, Micropur					spécifique

**Code couleur :**

Médicaments à avoir mais à utiliser après avis d'un médecin ou d'une personne de formation médicale

Médicaments pour les femmes





## Lectures utiles

### Médecine, pharmacie, santé

#### Vidal du voyageur

Éditions Vidal

Un guide bien pratique contenant des conseils et recommandations sur les différents risques et maladies « du voyage », des fiches destinations et des fiches des médicaments utiles au voyageur (et leurs noms à l'étranger), etc.

#### Médecine des randonnées extrêmes, des pôles aux plus hauts sommets

de Jean-Louis Etienne, éditions 7<sup>ème</sup> continent - Seuil

Donne les bases théoriques de la médecine en milieux naturels et extrêmes ainsi que de nombreuses applications pratiques (thèmes comme : la diététique, l'altitude, le froid, l'orage, la trousse médicale, etc.)

### Technique et pratique sports, nature, loisirs

#### Techniques du voyage à cheval

De Émile Brager, éditions Nathan 2005

La bible du voyage avec des chevaux, tous les sujets utiles sont traités : équipement du cavalier et de la monture, types de chevaux, bâtage, alimentation, soins, aspects administratifs, etc.

#### Le kayak et la mer

De Bernard Moulin et Michel Guégan, Le Canotier éditions  
Ouvrage technique et pratique sur le kayak de mer, richement illustré (schémas, photos). La mer, la météo, la navigation, les différents types de kayak, la sécurité, la technique, la pratique, l'équipement, etc.

### Destinations, météo

#### Saisons et climats, Où partir en 2006 ?

Éditions Hachette

Encore un guide très utile pour choisir son voyage et préparer sa destination : données climatiques de chaque destination (températures, ensoleillement, précipitations, durée utile de jour, etc.), infos générales sur le voyage : santé, budget, activités spécifiques (voyage plongée), droits du voyageur, visas, etc.

#### Météo Marine et Météo Montagne

De Dominique Le Brun, éditions Arthaud.

Deux manuels agréables qui abordent les points essentiels de la météo, notamment : vents, mouvements des masses d'air, perturbations, froid, pression atmosphérique, description des nuages et leurs conséquences, orages.

#### Tous les pays du monde

Tana éditions

Tous les pays du monde décrits brièvement : quelques données clés (+paroles de l'hymne national et drapeau) et photos.

### Administratifs, réflexion et divers

#### Le guide du voyage utile

Dakota éditions

Comme son nom l'indique, conseils et adresses pour voyager « utile » : partir pour s'investir dans une ONG, un organisme de chantiers ; partir œuvrer pour la solidarité, l'humanitaire, la protection de l'environnement et du patrimoine ; fonder une association, etc.

#### Agir pour voyager autrement, le guide des nouvelles solidarités

De Françoise Perriot, éditions Le Pré au Clerc

Là aussi, le titre de l'ouvrage est parlant, on trouve des bases de réflexion comme : quelques clés pour comprendre le tourisme, quand « Les vacances des uns font le malheur des hôtes », pour un autre tourisme, des chartes pour un tourisme soucieux de l'avenir, vacances écovolontaires, adresses utiles, etc.

#### Voyagez mieux, au meilleur prix et sans litiges

De Patricia Labiano, éditions Vuibert

Infos pratiques sur les offres sur Internet et les bons plans, les transports et l'hébergement, les droits et les pièges à éviter, la réglementation et les solutions pour régler les litiges, etc.

#### The Gap Year Book

Éditions Lonely Planet

Guide en anglais qui donne des idées pour prendre une année « off », par exemple pendant les études ou avant de démarrer sa vie professionnelle.

#### Réussir son tour du monde, toutes les infos et astuces pour réaliser votre voyage

De Natacha Godfryd, Lepère éditions

Infos utiles sur l'organisation et la préparation du voyage : assurances, budget, visas, billets tour du monde, précautions à prendre avant le départ, l'hébergement et les transports sur place, etc.

#### Des idées plein la terre, un tour du monde pour l'environnement

De Lionel Auguste, Olivier Fruchaud et Thomas Gailly, éditions Presses de la Renaissance

Un exemple de tour du monde « utile » : trois jeunes diplômés racontent leur tour du monde de 16 mois axé sur l'environnement ; au fil de leur voyage, ils rendent visite à diverses organismes, associations et initiatives œuvrant pour la protection de l'environnement.

#### Petit traité sur l'immensité du monde

De Sylvain Tesson, éditions des Équateurs

L'auteur écrivain-voyageur s'exprime sur des sujets variés comme : les éternels voyageurs, le nouveau nomadisme, le voyage sans moyens motorisé, la nature, le retour à l'essentiel, son expérience d'arpenteur du monde, etc. Quelques réflexions bien pensées.

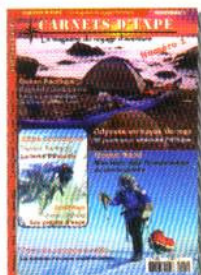


# Carnets d'Aventures chez vous !

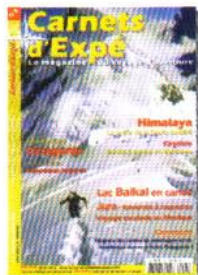
Le voyage sportif en pleine Nature, les bivouacs au coin du feu, c'est l'ambiance de Carnets d'Aventures. Au bout du monde ou près de chez soi, le voyage sans moyen motorisé constitue une belle alternative pour découvrir ou redécouvrir notre planète. La marche, le vélo, le kayak, le parapente, les possibilités ne manquent pas pour arpenter le monde. Récits, photos, destinations, dossiers techniques (matériel, équipement), actualités, présentations de livres...  
Parcourir Carnets d'Aventures c'est se laisser porter par un souffle de liberté...

## COMMANDE

Les anciens numéros de Carnets d'Aventures sont les numéros de 1 à 7 de Carnets d'Expé



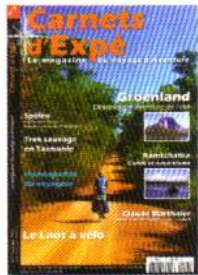
CdE N°1  
Février-mars 2004



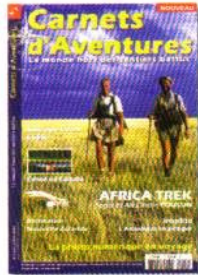
CdE N°5  
Déc-Janvier 2005



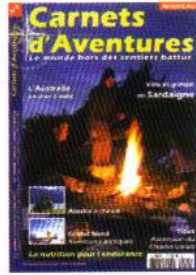
CdE N°6  
Février-mars 2005



CdE N°7  
Avril-mai 2005



CdA N°1  
Juin-Juillet 2005



CdA N°2  
Automne 2005

(vous pouvez consulter les sommaires sur [www.carnets-aventures.com](http://www.carnets-aventures.com))

**Commande d'un numéro 5,5 € + 0,5 € de port soit 6 € par exemplaire commandé**

CdE N°1  CdE N°5  CdE N°6  CdE N°7  CdA N°1  CdA N°2



CdE n° 2, 3 et 4 épuisés

## ABONNEMENT

**Choisissez votre offre :**

**6 numéros, 28 €**, au lieu de 33 €  
(Pour le Canada \$65 CAD)

**12 numéros, 50 €**, au lieu de 66 €  
(Pour le Canada \$120 CAD)

Avec votre abonnement, bénéficiez d'une offre exceptionnelle sur un livre Arthaud ou un hamac brousse !  
(offre valable en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles)

Je souhaite bénéficier de l'offre Carnets d'Aventures - Arthaud et recevoir un livre avec mon abonnement,  
**je rajoute dans ce cas 5 €** (frais de port) au prix de ma commande.  
Cochez le livre que vous souhaitez recevoir

ou

Je souhaite recevoir un hamac brousse avec mon abonnement,  
**je rajoute dans ce cas 15 €** au prix de ma commande.

ou

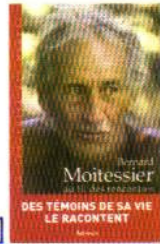
Je choisis l'abonnement seul (option par défaut)

[www.arthaud.fr](http://www.arthaud.fr)

### ARTHAUD



Sculpteur de cimes  
Valeur 20 €



Moitessier au fil des rencontres  
Valeur 22 €

Hamac nylon, 320 grammes avec sa housse. Ultra compact.  
Photo expé Cap Sur l'Afrique

vous pouvez commander le hamac séparément, envoyez dans ce cas un papier libre récapitulatif votre commande avec votre adresse et joignez un chèque de 27 euros (port compris)



## Sports Nature

Trimestriel

Commandez dès maintenant le premier numéro de notre nouveau mag « Sports Nature », 5,50 € par numéro commandé. (frais de port offerts).  
Votre chèque ne sera encaissé qu'après l'envoi. Ce premier numéro paraîtra en janvier 2006.

Nom .....  
Prénom .....  
Adresse .....  
.....  
Code postal ..... Ville .....

J'abonne un ami  
 Je m'abonne personnellement

AS1

Offre valable en France métropolitaine. Voir site internet pour DOM TOM et Etranger.

**Joindre un chèque à l'ordre d'Alcyon Média et envoyer le bulletin (découpé, photocopié ou recopié) à Carnets d'Aventures - 8 route de Plascassier - 06650 Opio**

Offre valable dans la limite des stocks disponibles, vous pouvez nous appeler (+33) (0)4 93 42 05 38 ou regarder [www.expemag.com/stock.php](http://www.expemag.com/stock.php)

**Le voyage sans moyen motorisé**

**Vous pouvez commander ou vous abonner sur [www.expemag.com](http://www.expemag.com)**



Faire tourner une machine à moitié vide  
détruit la planète.

REJOIGNEZ LE DÉFI POUR LA TERRE AVEC LA FONDATION NICOLAS HULOT

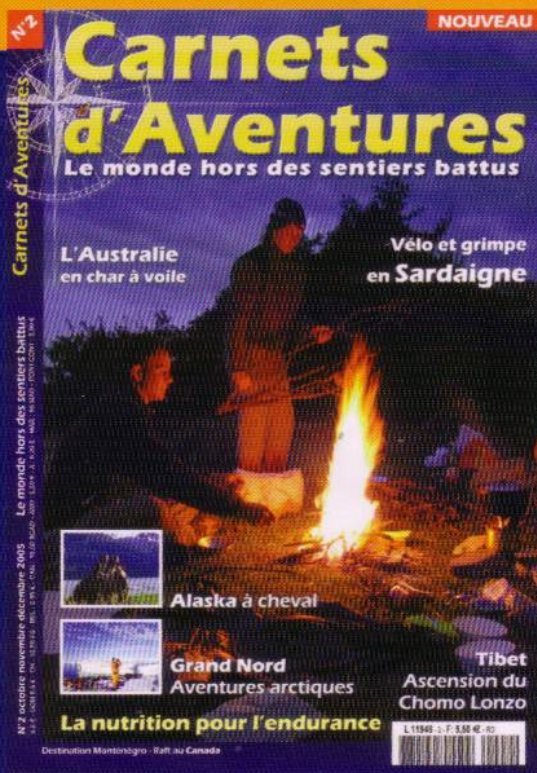


# Carnets d'Aventures - Sports Nature

Un concentré de liberté en vente libre  
À découvrir chez votre marchand de journaux

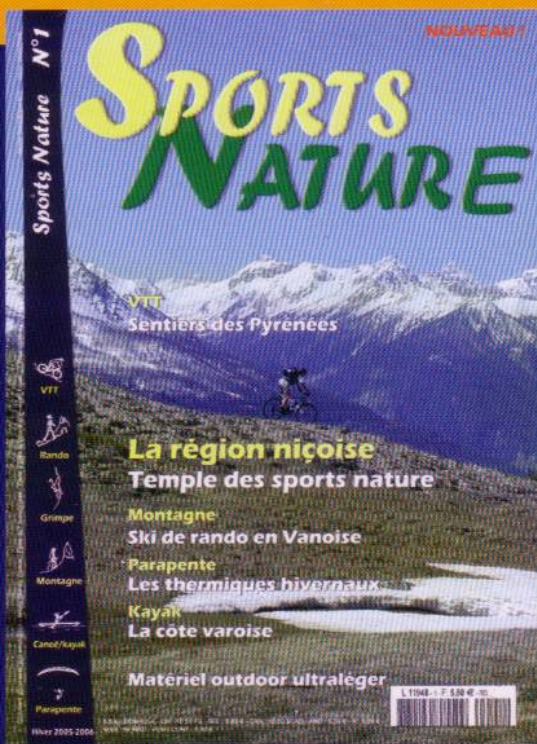
Editions Alcyon Média

Sortie du prochain numéro en janvier 2006



Carnets d'Aventures  
Récits et photos de voyages  
d'aventure, dossiers  
destinations, dossiers  
techniques (matériel,  
équipement), brèves et actualités  
sur le milieu de l'aventure...  
Au bout du monde ou près  
de chez soi, le **voyage sans  
moyen motorisé** constitue une  
belle alternative pour découvrir  
ou redécouvrir notre planète : à  
pied, à vélo, en kayak, à cheval,  
en parapente...

**Sports Nature**  
Enfin un magazine  
multisports destiné aux  
pratiquants des sports de  
pleine nature !  
Infos pratiques, topos  
d'itinéraires avec récits et  
photos de sorties, encarts et  
dossiers techniques... VTT,  
randonnée, escalade, sports  
de montagne (alpinisme, ski  
de randonnée, raquettes...),  
canoë, kayak, parapente...



Chez votre marchand de journaux en janvier 2006



Plus d'infos sur

[WWW.EXPEMAG.COM](http://WWW.EXPEMAG.COM)