

numéro 17 - 2025

Dossier : voyages à mono



le girafon

prix libre

SOMMAIRE

LE MEILLEUR IRRÉGULOMADAIRE DU MONOCYCLE !



L'ORGA D'UNE CFM (5)



RADIO MONOSTER ONE (6)



INTERVIEW INTERNATIONALE (8) MARK FABIÁN



LA FINE ÉQUIPE (12)



LAUCC - ¿QUÉ ES ESO ? (18)

DOSSIER VOYAGES (18)



**FANNY
BECKY
JÉRÔME
SIMON
SAMUEL & PIERRE**

L'ÉDITO

François Wurmser

Diversité, inclusion, multigénérationnel, partage : derrière les valeurs affichées par le monocycle, qu'en est-il de la réalité sur le terrain ?

Partage ?

Si vous fréquentez des monocyclistes depuis quelques années, vous devriez trouver un certain confort dans cette communauté. Le partage y tient une grande place, et les compétiteurs d'une heure sont les amis de l'heure suivante. Même en compétition, il n'est pas rare de voir des concurrents directs s'entraider et se conseiller. Le partage n'est donc pas que de façade, mais bien une valeur qui rassemble les monocyclistes.

Multigénérationnel ?

Il suffit de se rendre à une grande compétition nationale ou internationale pour le constater : on peut voir des monocyclistes de tous âges sur les terrains de sport ! Environ la moitié ont moins de 18 ans lors des CFM. Et les vieux briscards côtoient les marmots dans un échange joyeux et délirant. Oui, nous sommes multigénérationnels !

Inclusif ?

Derrière ce mot, tellement de questions ! L'ouverture aux handicaps physiques est délicate tant le sport peut être exigeant physiquement. Il existe quand même un superbe exemple, avec "ComradeJosef" (son pseudo sur unicyclist.com) unijambiste et monocycliste ! Pour ce qui est d'autres handicaps, il existe quelques exemples, et les clubs sont généralement accueillants pour tous. Cela nécessite cependant une compréhension du handicap et une véritable ouverture d'esprit. Soyons ouverts et bienveillants ! Je ne reviendrai pas sur les questions de genre, qui ont été longuement abordées dans le numéro précédent qu'on vous encourage à lire ou relire.

Diversité ?

Si l'on regarde la diversité sociale dans le milieu du monocycle, on se rend souvent compte... qu'il n'y en a pas, ou très, très peu. L'énorme majorité des monocyclistes sont des cadres, ou des enfants de cadres. De même, il y a très peu de personnes racisées. Peut mieux faire ! Ce constat n'enlève rien à la passion ni à la convivialité du milieu, mais il invite à réfléchir à comment ouvrir davantage le sport.

Cependant, il y a eu différentes actions inclusives dans l'histoire du monocycle avec notre Fédération, Léo Lagrange : initiations en prison, dans des tiers-lieux d'habitat social, pour des migrants, ou encore dans des quartiers défavorisés. Ces actions sont ponctuelles et ne permettent pas de se voiler la face : la sociologie du monocycle n'est pas diverse !

Ces sujets pourraient être traités bien plus largement qu'ici, et s'ils vous inspirent, n'hésitez pas à nous proposer un article complet sur ces questions...

En attendant, roulez et faites rouler !

*Unijambiste et monocycliste ?
C'est possible !*



Le Girafon numérique est gratuit ... mais en format papier, il est à prix libre pour financer l'impression que vous avez entre les mains.

Cette dernière s'élève à environ 2 € par exemplaire pour ce numéro.

Sentez-vous libres de contribuer selon votre portefeuille, votre humeur... ou votre attachement aux bébés girafes !

LE POÈME

François Wurmser

Quand un monocycliste,
Est un petit peu triste,
Il décide, bien sûr,
De partir à l'aventure.

Préparer ses affaires :
Réchaud rudimentaire,
Duvet et matelas,
Pour ne pas avoir froid.

Et alors c'est parti !
Sur routes ou bien chemins,
De midi à minuit,
Rouler avec entrain.

Camper, si c'est sauvage,
Dormir chez l'habitant,
Rencontres de tous âges,
Ou nuit sous l'firmament

Des moments difficiles,
Chutes et découragements,
Et des instants agiles,
Dans les cailloux, les champs.

Traverser les montagnes,
Flirter avec la campagne,
Longer le bord de mer,
Ou suivre la rivière

En France ou bien ailleurs,
C'est bien à monocycle,
Qu'on veut vivre chaque heure,
D'un beau voyage épique.

Le Girafon
monocycle.info

Rédac'chefs
Vincent Briot (chouch)
François Wurmser (Gingo)

Conception graphique
Vincent Briot

Traduction
François Wurmser
Vincent Briot
bien aidés par l'IA

Corrections
un effort collectif,
bien aidé par l'IA

Contact
zegirafon@gmail.com

Photo de couverture
Rebekka Wiedener



L'ORGA D'UNE CFM

Je suis Marion Ruhlmann, responsable de la section monocycle TROUB de l'association Les Troubadours de Brumath depuis 10 ans.

Quand nous avons appris, en novembre 2023, qu'il n'y aurait pas de CFM en octobre 2024, nous avons pris la décision de l'organiser, en moins d'un an ! Nous avons pu ainsi réorganiser la CFM, 10 ans après la première édition à Brumath, en 2014.

J'étais déjà dans l'organisation à l'époque, c'était maintenant une très belle occasion pour moi d'être la directrice de cette nouvelle édition.

Voici tous les avantages à organiser une CFM, surtout, lancez-vous dans l'aventure !



Vous aviez remarqué que les Troubadours aimaient la couleur rouge ?



Challenge - Un défi stimulant qui pousse à se dépasser individuellement et collectivement

Opportunité - L'occasion rêvée de montrer ce dont nous étions capables, ensemble

Unique - Un instant magique, comme suspendu dans le temps, où tout semblait possible

Participation - La joie de rassembler des centaines de monocyclistes venus de toute la France

Engagement - Des bénévoles investis corps et âme pour la réussite de l'événement

Décisions - Des choix parfois difficiles mais toujours tournés vers l'intérêt collectif et la réussite de l'événement

Encouragements - Les sourires, les applaudissements et les mots gentils qui nous ont portés quand la fatigue se faisait sentir

Familial - Une ambiance douce et chaleureuse, où chacun trouvait naturellement sa place.

Réseau - De nouveaux contacts, des partenariats, et des liens renforcés entre clubs qui resteront bien au-delà de l'événement

Amitié - Des relations humaines profondes, soudées par l'entraide

Nation - La fierté d'avoir représenté notre sport à l'échelle nationale

Chance - La chance d'avoir une équipe soudée et des infrastructures adaptées

Equipe - Une force collective incroyable, où chacun a trouvé sa juste place pour faire briller le groupe

Direction - La responsabilité mais aussi la fierté de donner un cap et de le maintenir

Enseignement - Un apprentissage permanent, riche en expériences nouvelles

Médias - Une visibilité précieuse pour le sport, pour le club et pour la ville

Ouverture - Un événement ouvert à tous, pratiquants ou simples curieux

Nature - Des épreuves en plein air, rythmées par la musique et la bonne humeur

Organisation - Des mois de travail minutieux pour que tout paraisse simple le jour J

Club - Le socle de cette aventure, une famille sportive qui a porté le projet du début à la fin

Yeux - Le courage de se lancer et l'émotion d'en avoir plein les yeux

Coopération - L'union des associations locales, des bénévoles et des institutions

Logistique - Les petites mains de l'ombre, qui ont rendu l'extraordinaire possible par mille détails invisibles

Esprit du monocycle - Un mélange rare de performance sportive, d'entraide et de créativité qui distingue cette discipline des autres



Les animateurs télé feraient bien de se mettre au mono



RADIO MONOSTER ONE

Eddie Ducol est un monocycliste créatif. De par son style sur la roue unique à coup sûr, mais également dans la vie. Rider de street brillant, trialiste impulsif, sauteur en hauteur. Musique, design. La créativité est au cœur de son aventure personnelle et professionnelle. Alors qu'il soit le créateur de radio monoster one, le premier podcast de monocycle en français n'est pas une surprise. Retour sur la genèse de ce projet.

Bonjour Eddie, peux-tu nous expliquer l'origine du projet Radio monoster-one ?

Je pense que c'est né d'un besoin post-Unicon de Grenoble. Je m'explique ; le premier point important c'est qu'à ce moment-là j'avais 29 ans et que la trentaine commençait à venir me titiller un brin les méninges. Le second point c'est que j'ai eu la chance de devenir enfin champion du monde, ce qui était quelque chose auquel j'aspirais depuis très longtemps, mais mon objectif étant atteint, je me suis retrouvé d'une certaine manière un peu vide. Je savais que je n'avais plus la force ni l'envie de continuer la compétition pour peut-être espérer conserver mon titre. J'ai un souvenir vraiment très fort de cet Unicon, ça a été très intense émotionnellement pour moi. J'ai ressenti par la suite le besoin de rendre au monocycle ce qu'il m'avait donné. D'autant plus que j'étais bien conscient que cet Unicon était le point culminant de ma "carrière" et qu'il me fallait donc penser à la suite. Pour cela, j'ai divisé mon plan de bataille en deux parties :

Rendre hommage à l'ancienne et à la génération actuelle, en travaillant sur la page Wikipédia du monocycle street et en œuvrant activement au travail de mémoire.

“Aider la nouvelle génération, en donnant des cours et en organisant des compétitions.”

Le projet du podcast se place un peu entre les deux, l'idée est de mettre en avant ce que chacun de mes invités a apporté ou apporté au monocycle afin de motiver les nouvelles générations à faire de même... En réalité, je dois avouer que je fais ça de manière un peu égoïste : durant la création de la page Wikipédia, je me suis rendu compte que beaucoup de riders qui ont été importants pour moi avaient presque disparu d'internet et des mémoires. Honnêtement, ça me brise le cœur parce que je crois que ça me ramène à ma propre finitude (si ça vous semble

très mélodramatique et égocentrique, pas de panique, c'est normal, c'est juste ma personnalité). J'ai un peu peur d'être oublié, et mes divers projets, notamment le podcast, me permettent de continuer à exister dans le monocycle sans la compétition...

Pour ce qui est de Radio Monoster-one, l'idée m'est venue en écoutant un podcast de skate qui s'appelle Big Spin ; j'ai repris grosso modo le même concept, c'est-à-dire laisser parler un rider de son parcours de manière à peu près chronologique.

Mais au fait, Monoster-one, c'est quoi ?

Ah ah, c'est une vraie question ! Monoster-one, c'est pas mal de choses au final. À l'origine, j'ai créé Monoster-one avec Rémi Berrou, un ami monocycliste du collège, c'était en 2008. L'idée était de faire une team comme les Keukly et Krisis à l'époque. Petit à petit, le groupe s'est étoffé avec l'arrivée d'Alexis et Cyril Mercat, Charles et Manuel Vetter, Mario Bel et Clément Pujol. Au final, c'est plus une bande de copains qui roulent ensemble et font des vidéos. Mais Monoster-one, c'est aussi le nom de mon association ; je l'ai créée pour facturer mes démonstrations et stages de monocycle, ainsi que pour recevoir quelques subventions de l'Ardèche pour aller, par exemple, en Unicon à l'étranger. Et plus récemment, c'est devenu un événement sur Lyon, les Monoster-one Urban Games, et maintenant un podcast. En fait, c'est un peu mon bébé, c'est un projet très important pour moi, c'est un peu comme une marque mais au final avec pas grand-chose à vendre. C'est en quelque sorte la signature d'un état d'esprit et d'une vision du monocycle.

Pourquoi un podcast ?

Je trouve que le support du podcast permet d'encapsuler la personnalité de l'invité ainsi que beaucoup de ses anecdotes, sans que ça en soit pour autant indigeste, comparé par exemple à une interview écrite, qui peut être plus rigide et limitée. Sans compter qu'il y a un côté très spontané dans l'enregistrement

d'un podcast, je trouve ça très cool à faire. Pendant une heure, on arrête tout et on discute juste de monocycle !

Est-ce que tu penses que ce format de média manque dans le monocycle français ?

Je sais que je ne suis pas le premier à avoir créé un podcast dédié au monocycle, il y a eu entre autres Émile Mathieu du Québec avec Unas et Edd Hawkes d'Angleterre avec UnicycleLife. Mais j'avoue ne jamais avoir beaucoup écouté, car je suis plutôt mauvais en anglais... Donc oui, je pense que ça manquait. D'autant plus que le monocycle français a beaucoup de choses à raconter. Je dirais même plus que j'aimerais voir plus d'initiatives liées à la création de contenu sur le monocycle. Et que dans l'idéal, il faudrait qu'on soit présents sur tous les supports possibles.

“la majorité des épisodes ont été enregistrés sur mon canapé”



Est-ce que tu accueilles tes invités chez toi ? Ou tu te déplaces pour enregistrer ?

Pour l'instant, la majorité des épisodes ont été enregistrés sur mon canapé ; le quatrième, quant à lui, a été enregistré durant les EUC de Cologne. Ça dépend beaucoup des opportunités, des personnes qui viennent chez moi ou des compétitions et déplacements monocyclistes... Dans le futur, il en sera certainement de même : je ne me vois pas me déplacer loin uniquement pour enregistrer un épisode, c'est plutôt l'inverse, je profite d'être en compagnie de monocyclistes pour faire un épisode.

Peux-tu nous parler de tes éventuels futurs invités ?

C'est encore une fois une question d'opportunités, ça dépend beaucoup de qui j'ai sous la main. Mais dans un futur plus ou moins proche, j'aimerais interviewer les Woom. Pour le reste, il m'est impossible de faire une liste de toutes les personnes auxquelles je pense, tant il y en a... Mais vous pouvez déjà être sûrs que j'ai pour objectif d'interviewer une grosse partie des monocyclistes lyonnais-es, ainsi que tous les membres de Monoster-one. Pour le reste, je dirais que quiconque a plus ou moins dix ans d'ancienneté dans le monocycle a le potentiel



pour passer dans le podcast. Je pense inviter peu de petit-es jeunes, car je crois qu'il y a quelque chose de très nostalgique dans le podcast, c'est comme un regard sur le chemin parcouru, et pour cela, il faut avoir déjà un peu vécu.

As-tu un invité « fantasma », une personne que tu aimerais absolument recevoir, mais tu ne vois pas comment ça pourrait marcher ?

Je dirais que le goal ultime serait d'interviewer Xavier Collos ou Yoggi, car ce sont des personnes qui m'ont énormément inspiré quand j'étais jeune. Je pense que c'est quelque chose de possible en soi, mais ça me demanderait sûrement de me déplacer spécialement pour, ce que, pour l'instant, je ne suis pas prêt à faire. Je cumule beaucoup de projets, et le temps me fait défaut pour m'investir plus dans celui-ci. Ceci dit, j'aimerais beaucoup faire un épisode avec Bobousse (François Lizé), qui habite vers Foix maintenant ; c'est loin de chez moi, mais vu que c'est un bon copain, je pense que je ferai peut-être le déplacement à l'occasion.

As-tu des objectifs de régularité ?

Absolument pas ! j'essaie de ne pas me prendre la tête avec des questions de planning. Les épisodes sortent au fur et à mesure de mes opportunités, disponibilités et envies. C'est très important pour moi de me sentir libre dans tous mes projets personnels. Si je commence à me fixer un rythme, de par exemple un épisode par mois, je sais que, rapidement, je ne prendrai plus de plaisir. Mine de rien, c'est beaucoup de travail, car même si ça n'y paraît pas, il y a énormément de montage dans les épisodes. Pour que ce soit agréable à écouter, il me faut enlever tous les tics de langage, les hésitations et les bruits parasites... Donc j'ai besoin d'être un minimum motivé pour me lancer à chaque fois dans un nouvel épisode. C'est un podcast amateur, et je tiens vraiment à ce terme et à cette philosophie. Au final, c'est aussi pour cela que j'aime le monocycle : l'aspect amateur me permet bien plus de liberté que si j'avais fait un autre sport au même niveau.

Quel a été l'accueil des premiers épisodes de Radio Monoster-one ? Es-tu content de la réception ?

L'accueil a été vraiment bon ; je n'ai pas reçu tant de messages que ça, mais j'ai senti à chaque fois que ça touchait les gens. Il y a finalement quelque chose de très intime à parler de son histoire à monocycle, je trouve que c'est très émouvant, et je crois que je ne suis pas le seul. Que ce soit pour l'invité, l'auditeur ou même pour moi, ça a souvent l'effet d'un gros shoot de nostalgie. Je suis vraiment content de ce projet, et j'espère pouvoir inviter beaucoup de monocyclistes à partager leurs aventures à mon micro. Je vous invite à venir y prêter une oreille, les épisodes sont disponibles sur YouTube et Spotify. À l'heure où j'écris ces lignes, il y en a pour l'instant cinq : Mario Bel, Paul Sergent, Martin Grouillon, Cleden Guichard et Marin Michau...

Márk FÁBIÁN

Interview par François Wurmser
Photos par Roy Van Veen, Nat Snell et William Haun



*P*eux-tu te présenter ?

Je suis Márk Fábíán, 35 ans, originaire de Budapest, et je vis aujourd'hui à Kisoroszi, en Hongrie. J'ai commencé le monocycle à 15 ans, donc cela fait 20 ans que je pratique, surtout le trial et les sauts.

Comment as-tu découvert le monocycle ?

Au départ, je faisais du VTT, mais en ville, c'était assez limité. J'ai découvert le trial à vélo dans un magazine, ça m'a immédiatement fasciné. Le problème, c'est que je n'avais pas les moyens d'acheter un vrai vélo de trial. Dans ce même magazine, je suis tombé sur un article parlant de la communauté de monocyclistes de Budapest. Je suis allé à un de leurs événements, j'ai essayé... et j'ai adoré.

Mon idée initiale était de pratiquer le monocycle juste l'été, le temps de gagner assez d'argent pour un vélo de trial. Mais je me suis attaché non seulement au sport, mais aussi à la communauté, très accueillante et conviviale. À partir de là, j'ai décidé de continuer. Une vidéo de Yoggi vers 2004-2005 m'a marqué, et j'ai su que c'était du trial que je voulais faire.

Tu continues à t'entraîner régulièrement ?

Oui, même si ma vie a changé : je suis père d'une petite fille de deux ans et demi et j'attends un garçon pour l'automne. J'ai un travail à plein temps, donc plus de responsabilités, mais j'arrive toujours à rouler, souvent seul dans mon jardin. Ce qui m'étonne, c'est que ma motivation est restée intacte après vingt ans ! Le monocycle reste pour moi une manière de rester en forme, mais aussi une source de plaisir et d'énergie.

Je continue aussi les compétitions : par exemple, j'organise le prochain EUC d'été en Hongrie, et je compte y participer. Avec l'arrivée du bébé, on verra pour l'année prochaine, mais j'espère pouvoir encore être présent à l'EUC d'hiver et à l'Unicon.

Tu fais de la préparation physique aussi ?

Au début : uniquement du trial, sans arrêt. Mais à partir de 2014, j'ai commencé un vrai entraînement physique en salle, avec un coach. J'avais déjà eu des blessures, surtout aux chevilles, et j'ai compris l'importance du renforcement, de la mobilité et de la prévention. Depuis, je fais du CrossFit, qui est parfait pour le trial : ça développe la force, l'explosivité, l'endurance.

Je conseille toujours aux jeunes de ne pas se limiter au monocycle : pour progresser sur le long terme, il faut absolument un entraînement physique complémentaire. C'est bénéfique pour le sport, mais aussi pour le corps et la santé en général.

Et au niveau mental ?

Je n'ai jamais travaillé avec un psychologue du sport, mais j'ai beaucoup lu sur la psychologie sportive et des autobiographies d'athlètes. En compétition, le plus dur est de gérer la pression. J'ai mis plusieurs années à trouver le bon état d'esprit. Pour moi, la clé est de rester calme et d'arriver prêt sur tous les plans : technique, physique, matériel. Avant une compétition, je vérifie que tout est impeccable, du monocycle aux chaussures. Je m'assure aussi d'être bien reposé, de gérer mon alimentation, et je visualise mes passages.

Quels sont tes principaux résultats ?

J'ai dix titres de champion du monde, dont plusieurs en trial et en saut en hauteur, une vingtaine de médailles d'or européennes, et un record Guinness pour des sauts parallèles sur des rails. J'ai aussi détenu le record officiel de saut en hauteur et de stillstand.

Tu as affronté des grands noms comme Joe Hodges ou Max Schulze. Quelle relation avais-tu avec eux ?

Avec Joe, c'est une histoire amusante : en 2007, nous avons tous les deux battu le record du monde de saut en hauteur... le même jour, sans nous connaître ! On a publié nos vidéos à quelques heures d'intervalle. Ça nous a rapprochés, et nous sommes devenus amis. Il y avait une rivalité, mais toujours amicale. Il ne pratique plus aujourd'hui, mais il a gardé un niveau incroyable la dernière fois qu'on s'est vus, après six ans sans rouler, il a sauté une barrière d'un mètre ! Joe m'a beaucoup poussé.

Avec Max, c'était différent. On s'est rencontrés en compétition à partir de 2012 à l'Unicon à Brixen. Il est devenu très vite une figure incontournable, pas seulement en trial mais aussi en street et flat. Grâce à lui, comme avec Joe, il y a eu une énorme émulation, et nous sommes également devenus amis. Les monocyclistes sont des gens super ! Max a gagné les championnats du monde en 2010, 2012 et 2014. Et depuis 2016 j'ai réussi à remporter le trial à l'Unicon.

Et la nouvelle génération ?

Je suis ravi de voir arriver des jeunes très talentueux, comme Marin en France ou Stepan en République tchèque. Ça me



“Mon objectif est de continuer à donner du fil à retordre aux plus jeunes aussi longtemps que possible.”

Unicon 18 en 2016 à Donostia (San Sebastian)

European Unicycle Championship 2025



rappelle mes débuts : certains d'entre eux n'étaient même pas nés quand j'ai commencé ! Je sais que je ne pourrai pas garder mon titre éternellement, mais je trouve ça positif : c'est comme ça que le sport progresse. Mon objectif est de continuer à donner du fil à retordre aux plus jeunes aussi longtemps que possible.

Y a-t-il eu des modèles pour toi ?

Oui : Ryan Atkins, Joe Hodges, Zach Baldwin. Et bien sûr Yoggi, avec ses grands sauts, son rôle dans Koxx et la création d'Impact Unicycles. Ryan, à son époque, avait un style très en avance, que je regarde encore parfois pour m'inspirer. Zach faisait très peu de sauts intermédiaires, c'est quelque chose qui m'a beaucoup inspiré.

Tu donnes aussi des stages de monocycle. Peux-tu nous en parler ?

Ça fait une dizaine d'années que j'anime des ateliers et des camps : au Danemark, en Finlande, en Allemagne, en République Tchèque, en Italie, en Israël, en Colombie. J'adore transmettre, voir les gens progresser. Parfois, il suffit d'un petit détail technique pour débloquer quelqu'un, comme corriger la façon de tenir la selle ou la direction d'un saut. C'est très gratifiant.

Tu organises aussi des événements ?

Oui, j'ai déjà organisé plusieurs EUC et je serai l'organisateur principal du prochain championnat d'Europe en Hongrie. J'ai aussi été directeur d'épreuves à l'Unicon (street et flat). Le monocycle m'a tellement apporté – même ma femme je l'ai rencontrée grâce au mono – que c'est une manière pour moi de redonner.

Depuis 2023, je fais partie du conseil d'administration de l'IUF. Je pense qu'on doit améliorer notre communication : quand j'ai commencé, je ne savais même pas ce qu'était l'IUF. Aujourd'hui, il faut rendre nos actions plus visibles et professionnaliser les compétitions. Et essayer de développer le réseau de clubs dans le monde. Tout le monde est bénévole, donc ce n'est pas simple, mais je trouve qu'on avance dans la bonne direction.

Un dernier mot ?

Je voudrais surtout remercier la communauté du monocycle. Ce sport m'a construit, il m'a donné des amis, une famille, une motivation sans fin. J'encourage tout le monde à continuer de le faire grandir. Dans un monde de plus en plus numérique, la richesse d'une communauté réelle, solidaire et passionnée est inestimable.



Avec Joe Hodges au Danemark en 2007



LA FINE ÉQUIPE

est à Laval



par Fabrice et Audrey Vannier

La Fine Équipe est née en janvier 2024, sur une idée d'Audrey, ma femme. Lorsque nous avons souhaité développer le monocycle à Laval, il y avait deux possibilités : créer une section monocycle dans la section cirque existante, ou créer une association de monocycle "tout court".

Nous avons opté pour la seconde possibilité, car nous avions le souhait d'être plus autonomes et de faire connaître cette discipline.

La Fine Équipe, qu'est-ce que c'est ?

Pour le moment, c'est douze adhérents (huit adultes et quatre enfants), qui se réunissent tous les samedis et dimanches, toute l'année, même pendant les vacances. Et ce, toujours dans la bonne humeur ! Le samedi, c'est plutôt pour les jeunes, même si tout le monde reste le bienvenu.

Nous expérimentons beaucoup de disciplines du monocycle, en partant bien sûr de l'initiation, des balades et en passant par le freestyle, le monobasket, l'athlétisme, les lenteurs, slaloms, etc. Nous verrons pour aller plus loin en fonction de l'évolution des envies de nos adhérents.

Nous réalisons quelques prestations et participons à différentes animations afin de faire découvrir notre discipline. France Bleu Mayenne a parlé de nous, Ouest-France aussi !

Mais alors, pourquoi ce nom ?

C'est vrai que cela ne fait pas penser au monocycle ! On cherche souvent un nom accrocheur pour son club. Le nom est venu d'un jeune qui nous a dit :

« On en fait une bien Fine Équipe », et même si on ne voit pas tout de suite que l'on parle de monocycle, le nom nous parlait. Venez comme vous êtes. Venez à La Fine Équipe.

Depuis ce jour-là, le nom de La Fine Équipe est resté dans un petit coin de ma tête.

C'est lors de ma première CFM avec Ylan à Eguisheim en 2023 que le nom de La Fine Équipe est apparu pour de vrai, pour le duo en freestyle avec une prestation de Fabrice, 47 ans, et Ylan, 10 ans et demi.

Mais comment suis-je venu au monocycle ?

Avant de faire du monocycle, j'étais passionné par le cirque. Je collectionnais les véhicules miniatures, les affiches, enfin tout ce qui faisait penser au cirque.

À chaque fois qu'un cirque venait, j'étais présent au montage, j'allais voir une représentation, le démontage, et même le lendemain pour voir s'il restait des traces de la venue du cirque.

Au début, j'étais spectateur. Par la suite, j'ai participé au montage du chapiteau, j'ai été garçon de piste, j'ai participé au démontage, etc.

Un jour, j'ai découvert le monocycle par le biais d'un club d'acrobatie sur cycles. J'ai tout de suite aimé ça. Seulement, le club était très fermé et, malheureusement, je n'ai pas pu en faire partie. Ma passion pour le cirque était la plus forte et j'ai appris tout seul.



« On en fait une bien Fine Équipe »



Dès qu'un cirque venait, j'allais voir les artistes, et c'est comme ça que j'ai appris le monocycle, mais aussi à jongler.

À chaque fois que les artistes revenaient, je leur montrais mon évolution. Il n'y avait pas d'école de cirque, juste une association qui faisait du cirque amateur. Le monocycle était ma discipline préférée, mon moyen de transport, celui qui me suivait partout, même dans ma chambre.

Ça, c'était ma jeunesse... J'ai commencé il y a 35 ans, et j'ai fait une pause de 20 ans ! J'ai repris en août 2022.

Pourquoi en août 2022 ?

J'ai suivi les Unicon en 2022 sur les réseaux sociaux et cela m'a donné l'envie de reprendre le monocycle. J'ai été surpris, dans un premier temps, par les chronos et la taille des roues de 36 pouces sur le 10 kilomètres et le marathon.

Du coup, j'ai sorti de mon garage mes vieilles reliques (monocycles avec des manivelles à clavettes), et dans le lot, j'avais un Qu-ax 20 pouces que j'avais acheté pour le jour où j'aurais peut-être l'envie de reprendre le mono.

J'ai repris tout doucement, en faisant quelques tours de pâté de maisons, mais l'envie de rouler était là, plus forte que tout.

J'ai fait la connaissance d'Adrien de RMS (Rennes MonoStar) sur les réseaux sociaux. Un jour, je reçois un message de sa part me disant qu'il était parti tôt le matin de chez lui en 36 pour me passer le bonjour. C'était la première fois que je voyais un 36 et j'ai même pu le tester, mais frustré de n'avoir pu faire que 2 mètres. L'envie d'avoir un 36" est très vite venue.

Depuis ce moment-là, le monocycle est devenu mon mode de déplacement principal. J'ai même été pris en photo en compagnie de mon monocycle et affiché partout pour les vœux du maire de Laval.

Je donne des cours de cirque dans une association sportive (Union Sportive Laval). J'ai sorti tous les monocycles qui prenaient la poussière, les ai réparés, et j'ai proposé de l'initiation autour du monocycle le dimanche, en plus des créneaux cirque. Les circassiens étaient intéressés, et l'envie de monter quelque chose autour du monocycle est venue, mais pas n'importe comment. La boucle est bouclée !

De son côté, Audrey a commencé le mono en 2023, par envie d'essayer un sport basé sur l'équilibre, par défi, en voyant d'autres adultes s'initier. Mais aussi pour faire comme son mari et son fils. Mais surtout pour garder sa mobilité, car elle est atteinte d'une spondylarthrite ankylosante.

Le fait de faire du mono la soulage au niveau du dos.

L'envie de créer l'association est venue naturellement, avec un besoin de bien faire et de représenter au mieux l'association et le monde du monocycle, le tout dans la joie et la bonne humeur !

Rejoignez-nous à Laval !



LAUCC, c'est un événement sur plusieurs jours et qui n'est pas encore très populaire dans la région. En Amérique latine, nous n'avons pas autant d'équipes sportives : notre influence vient surtout du cirque, des feux rouges ou des spectacles de rue. Cependant, c'est le seul événement sportif de monocycle en Amérique latine qui se tient depuis 12 éditions dans différents pays de la région. Avec le temps, LAUCC est devenu un espace unique et essentiel pour les passionnés de monocycle : un lieu de socialisation, de partage et aussi de confrontation du niveau de chacun face à d'autres monocyclistes.

En Amérique latine, il est important de préserver et de renforcer ce type d'événements. Nous sommes encore une petite communauté, mais nous sommes motivés à organiser ce genre d'activités, ouverts aussi à toute aide pour parvenir à professionnaliser les compétitions à chaque édition.

— Karla Coreas, Organisatrice du LAUCC 2025



Les débuts

En 2007, sous l’impulsion du Latin American Uni Team (LAUT) de première génération, composé de Matías Gentillon, Arturo Cifra Alegría, Pedro Tejada (Brésil) et Felipe Cordero (Équateur), réunis par Carlos Medina (Porto Rico) et motivés par elforodemonociclo.com (forum espagnol de l’époque) où se retrouvaient plusieurs monocyclistes latino-américains, naquit l’idée d’organiser la première rencontre de monocycle. L’événement fut sponsorisé par Kris Holm et Raul Oliva via Cabeza de Martillo, un magasin de jonglerie en Amérique latine.

« ... Rassembler ici tous les monocyclistes de toute l’Amérique latine et notamment du Chili, échanger des cultures, des figures et partager ce qui nous unit : le monocycle... Y participent : le Chili, le Brésil, l’Argentine, l’Équateur... » — Matías Gentillon

Le nom “Latin American Unicycling Convention and Championship (LAUCC)” est né de la nécessité de donner officiellement un nom à l’événement pour obtenir le soutien de la Fédération Internationale de Monocycle (IUF) et l’appui de Kris Holm. Bien que son nom officiel soit en anglais, en Amérique latine on se réfère à l’événement en espagnol.

L’influence du monocycle en Amérique latine provient surtout du cirque ; auparavant il y avait peu de lien avec les disciplines sportives du monocycle. Cependant, au fil des années, l’information sur cette rencontre sportive s’est davantage diffusée et de grands représentants européens et nord-américains tels que Kris Holm (Costa Rica 2013), Aleix Lidon (Manizales, Colombie 2015), Pierre Sturny (Mexico, 2017), Tim Desmet, Maksym Siegieńczuk, Sofía Ven, Jim Sowers et Noli Ergas (Bogotá, 2024) ont participé aux LAUCC, encourageant l’émergence de nouveaux talents dans toute la région.

Depuis le premier évènement en 2009, la croissance du nombre de pratiquants et de clubs a été exponentielle. L’Amérique du Sud, et particulièrement le Chili, a porté des initiatives, tant pour le LAUCC que pour l’organisation de rencontres nationales. Le Chili est le pays de la région qui compte le plus de clubs. Cela a contribué à réunir les monocyclistes du Mexique, de Colombie, du Pérou, du Brésil et, plus récemment, d’Amérique centrale et du Venezuela.

Le Chili a une riche histoire de monocyclistes et de clubs. Le deuxième LAUCC était d’ailleurs prévu pour 2010 au Chili, mais le tremblement de terre cette année-là a forcé son report. C’est alors qu’est apparue une deuxième génération, Monociclos Chile, formée par Ulises Riquelme, Irina Simone, Jonathan Fuentes, Daniel Molina, Jimmy Pizarro et Pablo Velásquez, organisateurs du LAUCC 2011 à Santiago.

Aujourd’hui, le Chili compte 6 équipes : Monociclo Austral, Monociclo del Viento, Monociclo Angelino, Monociclo Santiaguino, Monociclo Unidos, toutes regroupées sous le grand collectif Monociclos Chile.

La Colombie, le Mexique, le Pérou, le Costa Rica, le Salvador, le Brésil, et plus récemment le Venezuela, ont suivi les pas des pionniers chiliens et disposent aujourd’hui chacun d’au moins une équipe ou d’un club.

Après le premier LAUCC au Chili, plusieurs éditions se sont déroulées dans différents pays d’Amérique latine. La pandémie de Covid 19 a marqué une pause, nous obligeant à rester séparés. Après la crise mondiale, le groupe Crow Unicycles de Colombie releva le grand défi d’organiser le premier LAUCC post-pandémie, malgré les difficultés de voyage. L’événement réunit un groupe important de monocyclistes d’Amérique latine, d’Europe et des États-Unis, redonnant une forte impulsion pour continuer sur cette dynamique.

LAUCC El Salvador 2025

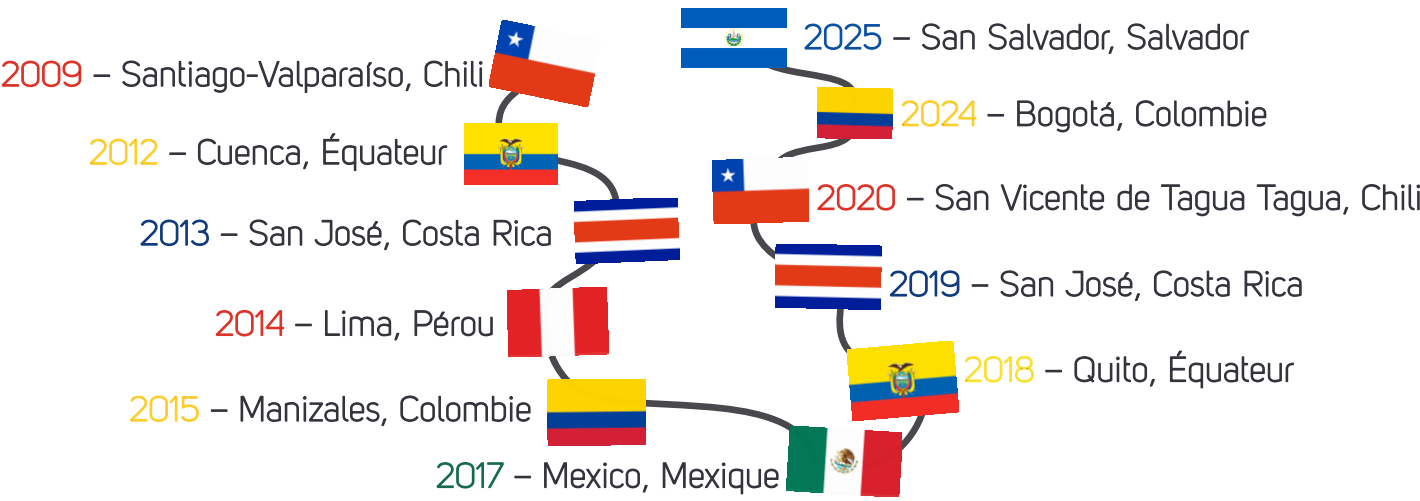
Lors de ce même événement, le prochain hôte de la 12ème Convention et Championnat Latino-Américain de Monocycle 2025 fut désigné : pour la deuxième fois en Amérique centrale, mais cette fois-ci au Salvador.

Les disciplines les plus pratiquées en Amérique latine étaient représentées au dernier LAUCC : trial, flat, street et freestyle. Et c’est récemment, lors du LAUCC de 2024 en Colombie, qu’a été incorporé pour la première fois officiellement le tout-terrain avec des roues de 26 à 29 pouces : lors des autres éditions le Muni était pratiqué avec des roues de 20 pouces. En plus des disciplines dites extrêmes, et notamment la descente tout terrain, d’autres compétitions comme une course de 10 kilomètres ont été organisées.

Les niveaux de compétition vont de débutant à avancé. Seront notamment proposés : des ateliers de monocycle, mais aussi des ateliers alternatifs de clown, d’art-thérapie, de sonothérapie. Sans oublier les animations traditionnelles salvadoriennes, de la musique locale et la clôture de la convention sur l’une des plages les plus emblématiques du pays.

« La programmation est conçue pour profiter en tant que monocyclistes, mais aussi pour montrer la culture salvadorienne, avec musique et spectacles de toute la communauté circassienne du pays. Les journées seront très intenses, il faudra beaucoup d’énergie, car elle nous manquera ! »

— Geraldina Lozano, Organisatrice du LAUCC 2025



VOYAGER À MONO

Souvenirs du Girafon Fédéré 10, il y a tout pile dix ans, avec les Gajociclo et Anne-So

La pratique du voyage à monocycle séduit de plus en plus de personnes en quête d'aventure et de dépassement de soi.

Bien que d'autres aient entrepris des voyages à monocycle avant lui, il semble qu'Ed Pratt, avec son périple autour du monde en monocycle, a fait prendre conscience à beaucoup de monocyclistes que tout était possible.

Pour celles et ceux qui ne le connaîtraient pas, il s'agit d'un Anglais qui a réalisé un tour du monde à monocycle en traversant 4 continents sur une période de trois ans.

Il s'est filmé tout au long du voyage et a posté ses vidéos sous forme de blogs sur Youtube au fur et à mesure de son avancement. À travers ses vidéos, il a même réussi à toucher une audience en dehors du monde du monocycle. À tel point que, à plusieurs reprises, des personnes qui ne connaissent rien au monocycle m'ont déjà dit qu'ils étaient tombés sur ses vidéos.

Après lui, Rebekka Wiedener a également contribué à démocratiser le voyage à monocycle lors de son European Divide Trail. Alors qu'Ed Pratt roulait principalement en bord de route sur un monocycle de 36 pouces, "Becky" empruntait des routes des sentiers roulants non-bitumés typés gravel. Sa pratique (et donc son matériel) était donc totalement différente : au lieu d'un grand monocycle de route, elle roulait en 29 pouces de cross, sur des sentiers beaucoup plus isolés et avec plus de dénivelé, d'où son mantra "après une montée, il y a toujours... une montée !"

Bien sûr il y a également les frères Caignan qui se sont lancés dans un voyage tout aussi impressionnant, avec l'objectif de relier France et Maroc : rendez-vous quelques pages plus loin dans ce numéro pour le découvrir !

En remontant plus loin dans le temps, on peut aussi mentionner Anne-Sophie Rodet, première présidente de notre fédé, ou les Gajociclo qu'on retrouve tous dans le Girafon Fédéré numéro 10.

Bref des voyages à monocycle, il y en a eu quelques-uns, et tous avec des idées et des histoires toujours plus incroyables : nous vous proposons dans ce dossier spécial d'en découvrir quelques uns... et nous espérons peut-être vous donner le déclic pour, vous aussi, vous lancer ?



La recette

Pour 1 monocycliste avec un fort appétit pour l'aventure

- Un monocycle, si possible à grande roue
- Des sacoches accrochées au monocycle
- Un petit sac à dos
- Une bonne pincée de curiosité
- 2 cuillères à soupe de mollets prêts à gonfler
- Un bouquet garni d'imprévus
- Un zeste de carte, papier ou numérique (selon votre religion)
- 1 casque (pas pour cuisiner, pour garder votre cerveau al dente)
- Un tiroir à bricolage bien charnu
- Un brin de folie

Recette à suivre dans le désordre

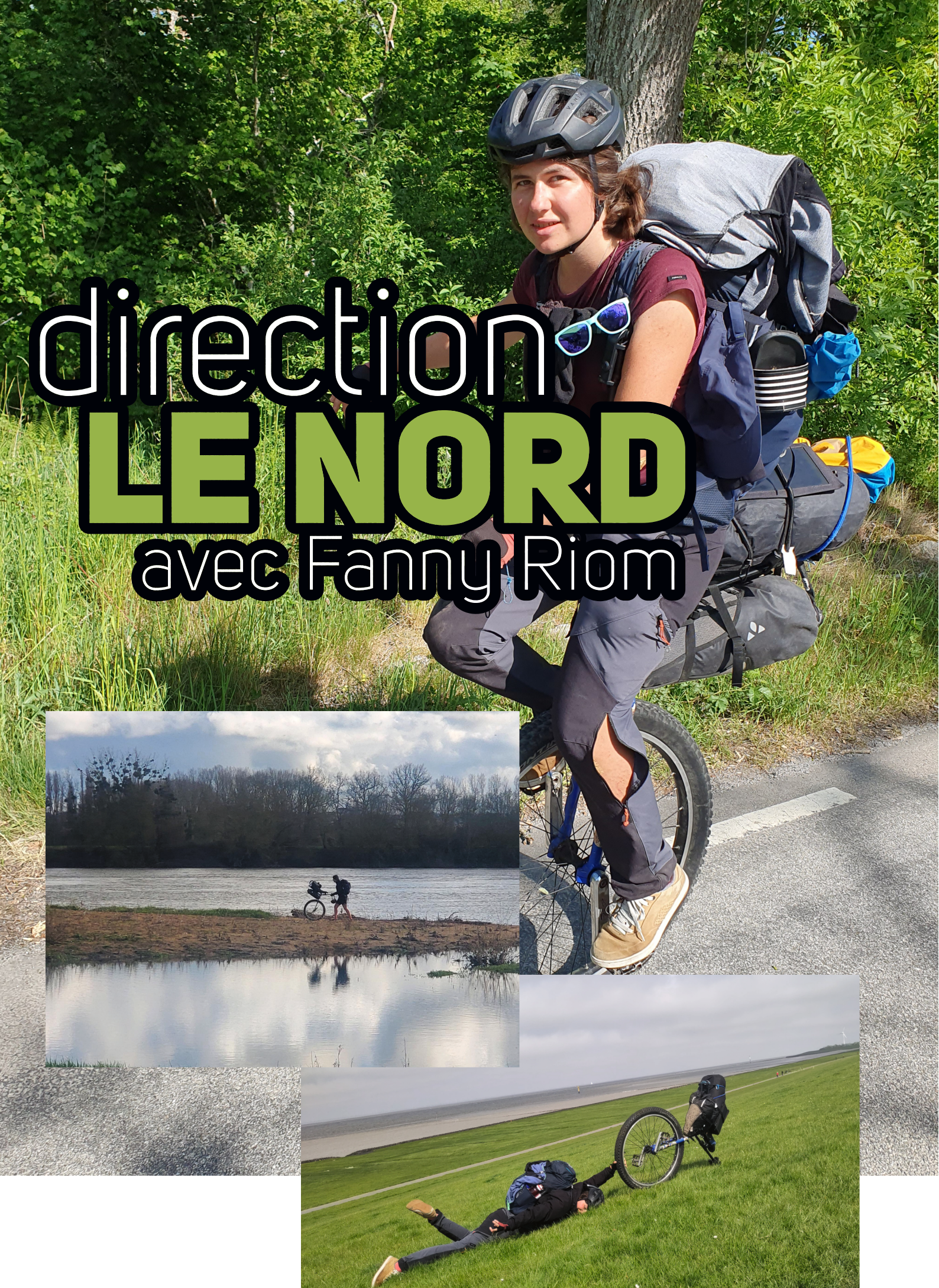
1. Disposez sur votre plan de travail un mono bien frais, encore tendre au toucher. Ne le cuisez surtout pas, il doit rester cru, croquant, avec ce petit goût métallique inimitable.
2. Fourrez vos sacoches avec le mélange d'ingrédients ci-dessus. N'oubliez pas d'ajouter des vêtements chauds et imperméables, faute de quoi la sauce risque de ne pas prendre.
3. À l'aide d'un cerveau bien aiguisé, ficelez un itinéraire de longueur inversement proportionnelle au temps dont vous disposez d'ici l'arrivée des convives.
4. Saisissez vos mollets à feu vif. Faites-les revenir en côte à plus de 10% pendant plusieurs heures. Plus c'est long, plus c'est bon, non ? Vous devez entendre cette petite rengaine : "arghhh mais pourquoi je fais ça ?". C'est normal. C'est la réaction de Maillard du voyageur.
5. Déglacez avec deux louches de paysages bien humides.
6. Ajoutez l'imprévu, sans modération.
7. Laissez réduire vos sous-vêtements jusqu'à les user à la corde.
8. Tout en touillant, même dans les descentes, laissez mijoter jusqu'à voir apparaître une crevaison en plein désert et à obtenir quelques cloques.
9. À ce stade de la cuisson, il doit rester la fatigue au fond du cuissard. Conservez-la pour plus tard. En refroidissant, elle se transformera en souvenirs nostalgiques.
10. Servez votre voyage sur un lit de bitume ou de terre tiède, accompagné de marques de bronzages diverses et variées.

Accord mets & routes

- Pour un voyage court : un petit gravel fruité, nerveux, qui claque sous la dent.
- Pour un voyage long : un cubi de jus de fond de sacoche aux tannins puissants.

Conseil du chef :

Ne cherchez surtout pas la perfection, c'est l'assemblage bancal qui donne l'équilibre du plat.



direction LE NORD avec Fanny Riom

Documenté et raconté par Fanny Riom

D'un point A (Nantes) à Å (un point B)

“Quand je sombre, me lever, marcher, m'alimenter, discuter deviennent une montagne à gravir. Comment s'imaginer partir à l'aventure quand on rêve de retourner dormir à peine levé ?” Extrait de mon carnet le 20/02/2020

Étudiante en graphisme passionnée, je vis pour la création et le monocycle. Matin, midi et soir, je ne pense qu'à ça, ne parle que de ça. Puis mon mental chute, une fois, deux fois, trois fois. Puis mon corps chute une fois, deux fois, trois fois. Mes moments les plus forts se mélangent aux plus durs. En plein cœur des vagues, je peine à garder la tête hors de l'eau et puis parfois je lâche.

Mes études se terminent tant bien que mal et puis... je ne sais plus. J'ai un besoin de respirer, de rêver de nouveau, de trouver ce qui me fait du bien. Totalement guidée par mes tsunamis émotionnels, je suis perdue.

On me diagnostique un trouble bipolaire, mon histoire se rembobine : moments obsessionnels de surentraînement irréfléchi, provoquant blessures et créations loufoques jusqu'au bout de la nuit. Moments de disparition. L'impression que mes émotions ne m'appartiennent plus, que chaque ressenti est pathologique. J'ai peur.

Je tente de toutes mes forces de lutter, de tout faire pour aller bien. Il suffit juste de le vouloir, non ?

Une nouvelle vague dépressive arrive et s'installe. Dans le noir total, une lueur d'idée me fait face et ne quittera plus cette pénombre : partir. Partir avec tout ce qui m'a toujours fait du bien : mon monocycle, un carnet, un crayon et sans aucune contrainte. L'idée finit par grandir et, un mois et demi plus tard, le 18 mars 2023, je prends le départ sous la pluie battante en direction du Nord. Pas de destination finale, juste une direction pour une “Résidence artistique itinérante auto-proclamée”.

L'itinérance est pour moi un inconnu terriblement angoissant (au moment de la conception de mon voyage, aller dans un supermarché me paraissait déjà suffisamment difficile). Cependant, l'itinérance en monocycle me projette dans un fantasme apaisant et libérateur. Monocycle – Carnet – Crayon.

En me projetant avec ces objets absolument pas vitaux, j'ai pourtant l'impression que plus rien ne pourrait m'arriver. J'ai trouvé ma bulle de confort.

Une sacrée galère cette histoire !

Et si... Et si... Et si... Je ne compte plus le nombre de phrases commencées ainsi listant toutes les galères qui pourraient m'arriver. Heureusement que j'ai réfléchi à toute éventualité, alors pas de place à l'imprévu...

Rouler sur un clou, entorse de la cheville, tendinite du genou, tendinite du petit doigt, se prendre une voiture, casser un roulement, une partie de ma tente moisie puis brûlée, moustiquaire arrachée, casser mon portable, déchirer mon pantalon (x 4), perdre ma seule veste et mon seul pantalon, perdre mon passeport, perdre ma pédale sur une

départementale, coincer ma serviette ou mes tendeurs dans ma roue à pleine vitesse...

Toutes les galères que j'ai vécues ont été des aventures donnant tout son sens à mon voyage. Elles permettent de bifurquer de son chemin tout tracé. Chaque déviation a été l'occasion de relativiser, trouver des solutions, oser demander de l'aide.

Seule au loin

Le choix de vagabonder seule est pour moi central : apprendre à m'ennuyer, prendre le temps d'écrire, de rencontrer, de trouver mon propre rythme. Équipée d'un enregistreur audio en permanence, je prends l'habitude de parler toute seule. Exercice au début difficile, ma voix deviendra un compagnon motivant et un défouloir. J'apprends à verbaliser ce que je ressens. Habitude que je garde encore aujourd'hui.

Seule, à écrire tout petit en permanence à la terrasse d'un café, abritée dans une chapelle, au bord d'une route, j'intrigue, je rencontre. L'atypisme de mon voyage ne se retrouve pas dans mon moyen de transport mais plutôt dans mon carnet. On ne peut que s'imaginer ce qui s'y cache et les plus curieux y verront des pages entières d'une écriture microscopique où j' imagine les pensées d'un sécateur ou des décimales de pi (mais ça, c'est une autre histoire).

Loin d'être seule

Je n'ai pas choisi de voyager en mono par défi, c'était juste le seul compagnon de route que j'étais prête à accepter. Avec lui, je me sens apaisée et équilibrée en toutes circonstances. Au fil des coups de pédale il prendra le nom d'Ulu.

En plus d'Ulu, je croise sur la route dès le départ une multitude d'escargots différents. Je me sens un peu comme eux, lente mais faisant mon bout de chemin à mon rythme et avec ma maison, ma zone de confort partout (par extension naît en même temps une passion pour les limaces).

Et comme on le dit souvent *“quand on voyage seul, on n'est jamais seul”*. Le pouvoir magique de l'itinérance c'est qu'on peut choisir de s'entourer ou de s'extraire quand on le ressent. À son rythme.

Préparation bancaire assumée

Enchaînant euphorie sans ressentir mon corps et dépression profonde, la préparation physique est corsée. Je prends la décision de m'entraîner sur le chemin. Ni test de bivouac ni longue session, je verrai bien.

Ayant tendance à être accro aux objectifs et au dépassement de soi, je comprends vite qu'il faut absolument que je m'en détache pour profiter de mon voyage sans me dénigrer ni me blesser. Pas de stats, aucune destination ou durée annoncée : je roule juste pour moi, que ce soit une semaine, un mois ou six mois...

Destination toute tracée

Mon tracé est parti d'un jeu de mots : *“Je veux rouler en direction du Nord jusqu'à le retrouver en évitant de finir trop à l'ouest.”* Je vise secrètement le Cap Nord, mais sur la route, au fil des rencontres, mon trajet zigzague.

À 500 kilomètres de Stockholm, mon entorse à la cheville fait son entrée en plein milieu de la forêt.

J'étais pourtant très fière de moi, une heure de marche à travers racines et mousses de la forêt pour trouver le spot parfait. En repartant de mon petit coin de paradis (et après avoir mis le feu à ma tente), j'atteins avec difficulté de nouveau un chemin. Je saute sur mon monocycle avec joie et dynamisme. Quelques mètres plus loin le terrain devient tortueux, je décide d'être raisonnable et de continuer à pied... Le temps que je termine de penser cette phrase, je suis à terre, cheville en l'air. Tel une tortue avec le poids de mon bagage je me retrouve coincée sur le dos. J'attends avec espoir le secours d'un élan avant de me décider à me détacher de mon sac et sortir straps et bombe de froid.

Je roule encore deux jours avec ma cheville enflée puis le doute. Ai-je le droit de prendre le train pour atteindre la capitale ? Me reposer tout en découvrant cette ville ? L'impression de tricher. Je me replonge dans cette question : pour qui et pourquoi je roule ?

Je décide de m'écouter, ce temps de pause me permet de réfléchir. Depuis des semaines, une peur grandit secrètement et envahit mon mental à chaque silence : la peur de la fin. Comment mettre fin à ce qui se rapproche le plus de ce que j'imagine être le bonheur ? J'analyse mes moments difficiles, mes doutes. Ils ont tous un point commun : la projection. La projection à tout niveau. Que ce soit *“Il me reste encore 20 kilomètres à faire pour aujourd'hui”*, *“Vais-je trouver de quoi me ravitailler ?”*, *“J'espère qu'il y aura un café bientôt”*, *“Que vais-je faire en rentrant ?”*...

Atteindre le point B me terrifie. Il arrive si vite. Le dernier point d'un récit.

Je change alors de cap et choisis la ville de Å dans les Lofoten, seulement pour partir d'un point A à un point Å et ne plus jamais m'arrêter. Finalement mon voyage est parti d'un jeu de mots, pourquoi ne pas terminer ainsi ? L'idée m'amuse suffisamment pour me motiver. Je prends un fabuleux train de nuit pour traverser la Suède jusqu'à Narvik en Norvège afin de terminer mon périple. Une fois sur place, je découvre que je suis dans les îles Lofoten, berceau touristique de la Norvège. Comme à chaque nouveau pays traversé, une sacrée claque de beauté dans la gueule. Tout m'émerveille.

L'impositrice voyageuse

Quand on présente l'idée d'un voyage de 5 mois en monocycle, d'autant plus à des non-monocyclistes, l'idée paraît folle, irréalisable et inconsciente. J'apprends à parler de mon projet, à donner confiance alors que... je flippe ! Alors que je suis la première à ne pas m'en sentir capable et je ne suis même pas sûre d'aimer cela. Je l'ai tout de suite vu comme une nécessité, un voyage initiatique pour apprendre à gérer mon trouble et créer sans limite.

“Libspirer, v. Ressentir toujours plus de liberté à chaque inspiration et d'inspiration à chaque expiration. En découle l'adjectif Libspirante.” Extrait de mon carnet le 17/04/23

Aujourd'hui, l'itinérance n'est plus du tout une source d'inquiétude et je n'ai qu'une hâte : repartir sans contrainte, sans date de fin. Je sais pourtant que plus jamais je ne vivrai cette première fois, cet émerveillement de tout, cette sortie de brouillard, cette plénitude.

Retrouverai-je un jour ces sensations ?

“On voyage avec ses peurs” mon papa.

Des multitudes de discussions setup (ndlr : configuration des bagages) m'ont créé une obsession pour le poids ! Je ne me ferai pas avoir à voyager avec un hamac, une cafetière, mon appareil argentique et ses quatre objectifs (j'ai fait un long chemin pour en arriver à cette conclusion).

Me voilà donc à scier ma brosse à dents en deux. Bien évidemment perdue dès la première semaine. Puis à devoir récupérer mon passeport oublié (perdu ensuite en Norvège), une tarp (ndlr : une simple bâche faite pour être utilisée comme abri) (brûlée ensuite en partie en Suède)...

En arrivant en Suède, le poids de mon sac à dos double. La peur. La peur de rouler plusieurs jours sans voir de commerce. La peur d'avoir faim. Me voilà donc à acheter tout et n'importe quoi. Moi qui ne cuisine chez moi que de la semoule, je me surprends à me faire des wraps falafel, tomates, champignons, fromage, avocat, tout ça avec mon petit réchaud.

Et si c'était... déjà... la fin ?

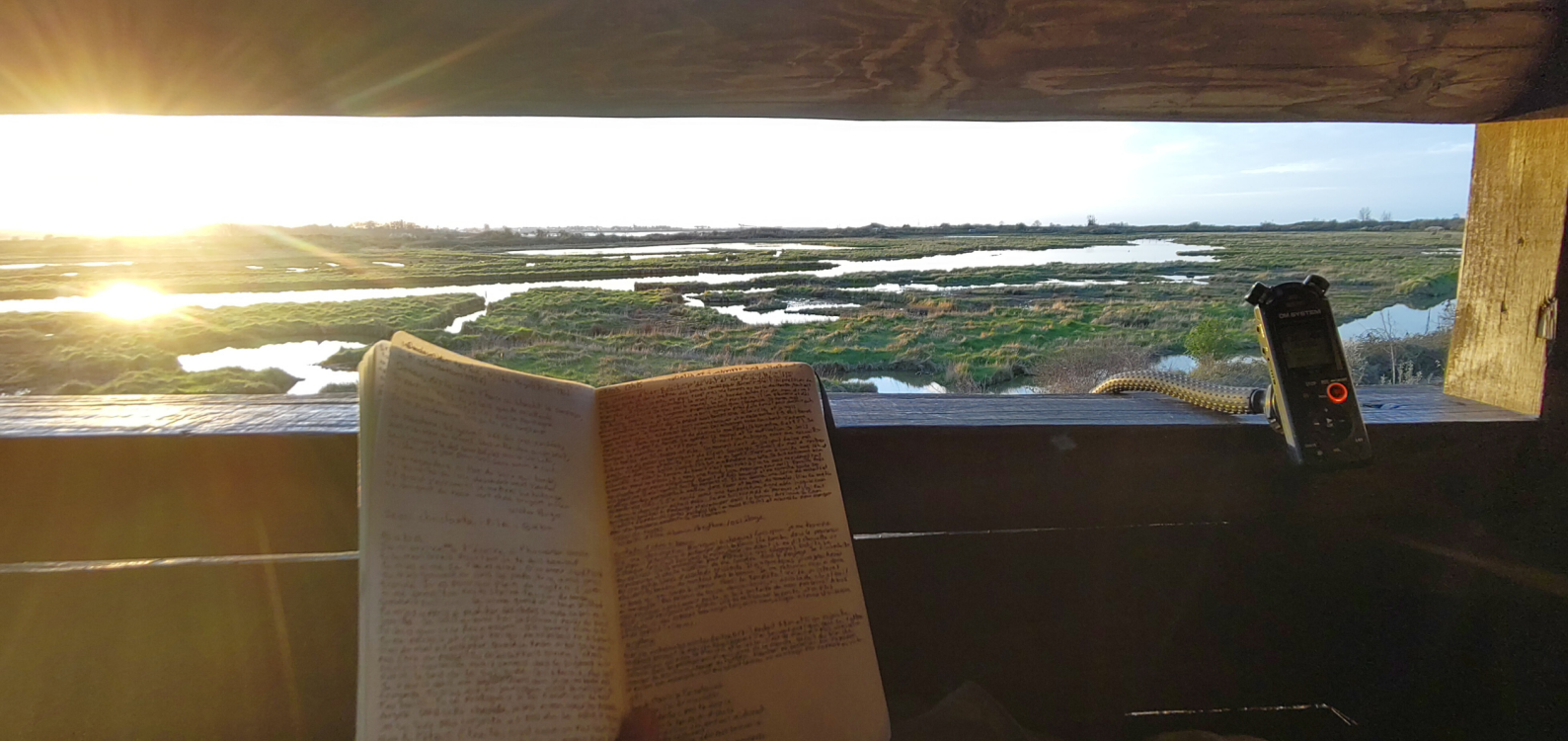
Petit à petit, en zigzaguant, les kilomètres se sont enchaînés : 1000 kilomètres la Belgique, les Pays-Bas, 2000 kilomètres l'Allemagne, le Danemark, 3000 kilomètres la Suède, 3960 kilomètres la Norvège.

À chaque nouveau pays, je me dis que c'est le plus beau que j'ai jamais traversé. Pourtant je ne partais ni pour la route ni pour la destination, juste pour m'échapper de mon mental et de mon quotidien. J'ai appris à contempler, à me poser.

Cette fin, je ne peux pas la marquer. Mon carnet est encore loin d'être rempli, prêt à continuer ses aventures et digressions. Il ne se terminera jamais !

En 2025, le voyage continue encore, 200 heures d'audio à monter, un livre qui n'attend plus qu'à être publié et le souvenir intarissable de mes derniers coups de pédale :

23h – 5h : *“La tête dans les nuages. Minuit sonne. Toujours la tête dans les nuages. Je me lève. J'angoisse. J'ai hâte. Tout se mélange. Le froid. Une pinte de café. Réchauffée. Regard à l'horizon. Le blanc. L'inconnu. Le départ. Le dernier. Une fin. Peut-être. Seule. Le blanc. Le bonheur des premiers coups de pédale. Le blanc mental. Sensation de vide. Nouvelle sensation. Vertige. Joie. Projection. Seule. La tête dans les nuages. Je rêve. Je m'ennuie. Journée endormie. Le chant des oiseaux. Je roule. Doucement. Sans m'en rendre compte. Je roule. Peut-être même à reculons. Je roule. Je rêve ? Les nuages. Mer. Ciel. Nuages. Montagnes. Quelques camions. Quelques voitures. Les sourires. Je pédale. Une transe. Je fatigue. Trop proche. Trop réel. Je ne sais pas quoi penser. Je monte. Je descends. Je marche. Je roule. Je contemple. Vais-je pleurer ? Vais-je sourire ? Ressentir ? Une émotion. Un café. Contemplation. Fascination. Projection. Instant présent. Je roule. Fatigue. Transformation de la lumière. Netteté. Petite parmi les montagnes. Je souris. Je suis proche. La fatigue disparaît. Le soleil. Je roule. Je me souviens. Je pense. Un vertige. Une fierté. Bientôt une fin. Trop proche. Trop réelle. 5h. J'arrive. Pas d'émotion. Je m'arrête. Je crie. Je l'ai fait. Je souris. Je vis. Je respire. Je suis seule au monde. Les montagnes. La mer à perte de vue. Une émotion. Je pleure. Je pleure. Je pleure. Plus de fatigue. Plus d'angoisse. Je l'ai fait. J'y suis. À ma place. Au bout d'un de mes mondes. Je marque une fin. Du point A au point Å. Je m'endors. Est-ce un rêve ou mon rêve ?”* Extrait de mon carnet le 01/07/23

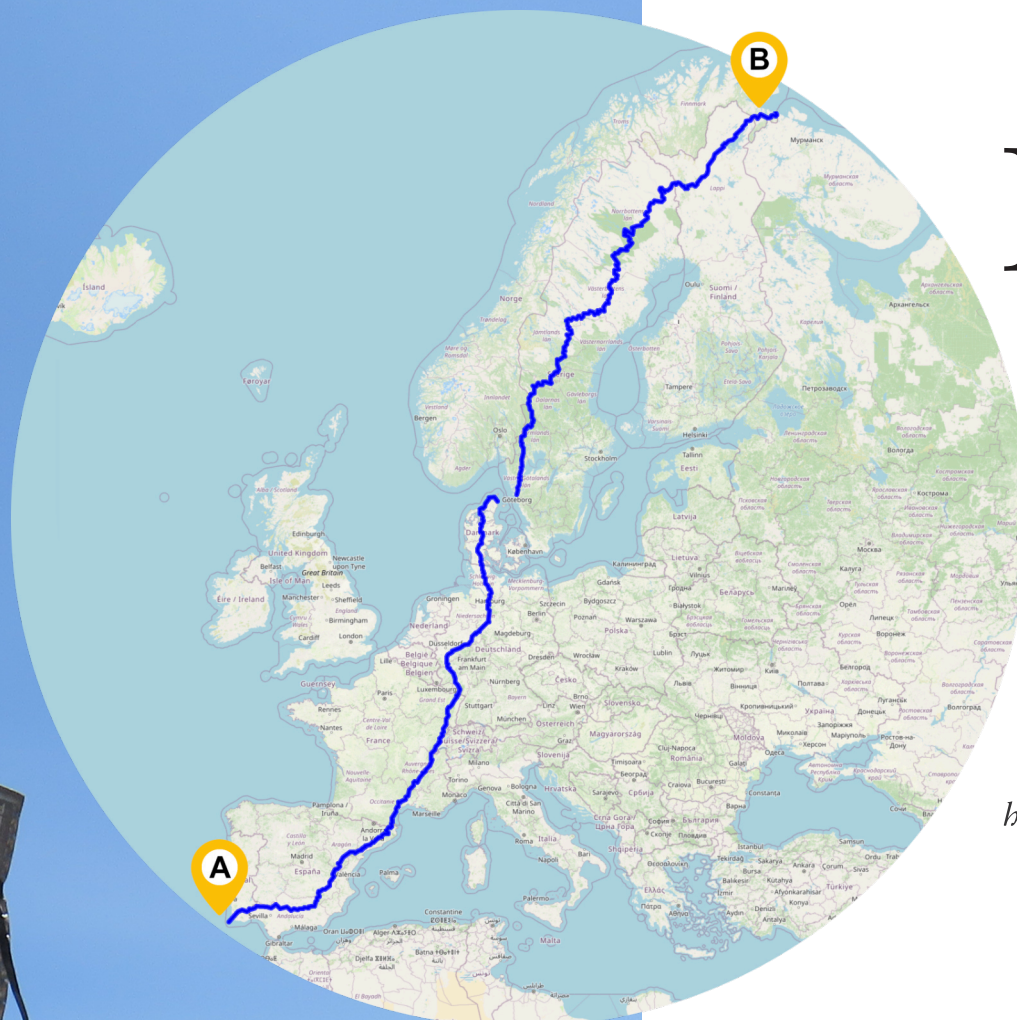


Becky

REBEKKA WIEDENER

SUR L'EDT

EUROPEAN DIVIDE TRAIL



L'European Divide Trail, ou EDT pour les intimes, est un itinéraire qui traverse le continent européen, reliant ses extrémités sud et nord à travers des chemins sauvages, pistes gravillonées et petites routes oubliées. Il traverse de nombreuses frontières culturelles, politiques, économiques et environnementales à travers l'Europe.

L'EDT a été conçu dans l'esprit du Great Divide MTB Trail aux États-Unis, qui longe la ligne continentale de partage des eaux du Sud du Canada au Nord du Mexique : une traversée relativement facile du continent longeant parfois des itinéraires plus connus et plus techniques.

En 2023, Rebekka a parcouru ce sentier incroyable d'un bout à l'autre à monocycle : comment, pourquoi ? Elle nous raconte son histoire dans cette interview.

Peux-tu te présenter en quelques mots ? Quelle est ton histoire avec le monocycle ?

Bonjour, je m'appelle Rebekka Wiedener. Dans la communauté du mono, on me connaît plutôt sous le nom de Becky ou Becky die Bergziege, ce qui signifie Becky la chèvre de montagne (ndt : chèvre peut aussi se traduire goat en anglais, ce qui signifie "greatest of all time", c'est à dire la meilleure !).

Je roule depuis que j'ai reçu un monocycle à Noël en 2008. A l'époque, j'ai commencé un peu de freestyle toute seule, puis j'ai découvert le Muni en 2011. En 2013, à 15 ans, j'ai enfin rejoint la communauté du mono et ma vie est devenue une véritable aventure. J'ai voyagé en Europe pour des conventions et des championnats, puis plus tard en Nouvelle-Zélande et aux États-Unis, où j'ai fait mon premier voyage en unipacking (ndt : le fait de voyager à monocycle en transportant ses affaires dans des sacs fixés au monocycle).

Qu'est-ce qui t'a donné envie de te lancer dans une aventure en monocycle ?

L'idée, voire le rêve, de voyager plusieurs jours et de traverser des pays m'habitait déjà en 2015. Mais je ne savais pas du tout comment m'y prendre, je n'avais pas le courage, et je n'avais pas encore 18 ans. Le tour du monde en monocycle d'Ed Pratt m'a beaucoup motivée : il montrait qu'il suffit de courage, de volonté et d'un peu d'aisance à monocycle pour se lancer !

Puis en 2016, un américain du nom de Jamey Mossengren (ndlr : aussi connu sous le nom de "The unicycling Unicorn" sur les réseaux sociaux) a posté sur unicyclist.com, le forum international du monocycle, qu'il voulait parcourir l'Arizona Trail, un sentier de randonnée de 1300 kilomètres aux États-Unis. Et il a invité d'autres monocyclistes à le rejoindre pour cette aventure qu'il programmait au printemps suivant en 2017. Pour moi, c'était parfait : je voulais faire une année sabbatique après le lycée. Bien sûr, j'avais des doutes, mais à ce moment je n'étais plus débutante : j'étais alors championne d'Europe de cross-country ! Alors je me suis dit : pourquoi je n'en serais pas capable ?

Jamey a pris en charge beaucoup de choses : planification de l'itinéraire, ravitaillement, matériel... Il m'a en fait appris à voyager à monocycle sur plusieurs jours. Pendant ce voyage avec Jamey et Corbin Dunn, un autre monocycliste américain, Corbin a utilisé le mot unipacking pour décrire ce que nous faisons. À partir de là, l'unipacking est né et d'autres aventures ont suivi : en Écosse (deux fois), à travers l'Allemagne, au Elsbet avec Tamas, et enfin mon grand voyage en Europe en 2023.

Parle-nous de l'EDT. Quel était ton objectif, et comment as-tu préparé ce voyage ?

Mon but était de faire une grande aventure à monocycle après ma soutenance de master en 2023. Dès 2021, j'avais décidé d'essayer le European Divide Trail (EDT), un parcours de 7800 km en tout-terrain, du Portugal jusqu'à la frontière russo-norvégienne.

À part préparer mon mono et réserver mon billet pour l'Espagne, je n'ai pas fait beaucoup de planification. Je suis partie avec mon mono et une trace GPX sur mon téléphone. En général, je passais une heure le soir à planifier les jours suivants. Dans le sud, j'essayais toujours d'avoir un plan au moins jusqu'au prochain ravitaillement, voire pour plusieurs jours. Pour la Suède, la Finlande et la Norvège, j'étais mieux préparée : pendant un jour de repos à la maison, j'avais listé tous les supermarchés de ma route et les distances entre eux, ce qui a beaucoup simplifié la planification.

L'itinéraire était tracé par Andy Cox, le créateur de l'EDT. Mais j'ai dû faire des ajustements car certaines sections dans le sud étaient impraticables, voire impossibles même en poussant mono ! Je visais une moyenne de 75 kilomètres par jour. Je n'avais pas de limite de temps stricte, seulement celle d'éviter la chaleur du sud et le froid du nord.

100 jours à plus de 75 kilomètres de moyenne, c'est énorme ! Tu peux nous raconter comment ça s'est passé ?

Je suis partie à la mi-mai 2023 du Cabo de São Vicente, à l'extrême sud-ouest du Portugal, pour rejoindre Grense Jakobselv, à la frontière russo-norvégienne, où j'ai terminé fin août 2023.

Au début, je n'étais pas du tout sûre de réussir à terminer ! L'Espagne a été vraiment très dure : terrains difficiles, beaucoup de problèmes mécaniques liés au nouveau moyeu Schlumpf et de la pluie qui rendait les pistes impraticables. Mais une fois arrivée en France, j'étais décidée à aller jusqu'au bout. Parmi les plus beaux passages, les Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas en Espagne, et aussi le Jura français, où j'ai grimpé le col du Grand Colombier en me fixant l'objectif de ne pas poser pied à terre. Ce fut dur mais tellement gratifiant !

Les cyclistes que j'ai rencontrés m'ont énormément aidée, comme Leonie et Jan de Suisse, qui m'ont accompagnée presque jusqu'à la fin.



*Il y a bien un mono là-dessous !
Plus précisément, un 29 pouces QX/RGB avec moyeu à vitesses Schlumpf,
des manivelles 145 mm et un guidon T-Bar renforcé par Jakob Flansberry*



EN QUELQUES CHIFFRES :

29 POUCE (POUR LA ROUE),
145 MM (POUR LES MANIVELLES)

1 PORTE-BAGAGES DE VÉLO FIXÉ SUR
LA TIGE DE SELLE

2 SACOCHES ÉTANCHES,
1 SAC AVANT COUSU PAR MA MÈRE

23 KG POUR LE MONOCYCLE CHARGÉ
+ 9 KG POUR LE SAC À DOS
(NOURRITURE COMPRISE).

101 JOURS, DONT : 9 JOURS DE
REPOS, 6 À LA MAISON ET 3 SUR LA
ROUTE

84,5 KM PAR JOUR
(78 DANS LE SUD ET 93 DANS LE NORD)

PLUS LONGUES ÉTAPES : > 120 KM

MON POIDS SUR LA BALANCE : IL N'A
PAS CHANGÉ DU VOYAGE !



En Allemagne et plus au nord, le parcours est devenu plus roulant, et beaucoup d'amis m'ont rejointe pour des étapes, ce qui était génial. La Scandinavie était magnifique : paysages grandioses, routes calmes, beaucoup d'eau... très utile pour boire, mais horrible à cause des moustiques. Le dernier jour en Norvège a été très dur avec beaucoup de vent de face, mais l'arrivée à la frontière m'a laissé une sensation de paix, c'était presque irréel. Ce n'est qu'une semaine plus tard, en roulant 200 kilomètres au Danemark, que j'ai vraiment ressenti la fierté et la satisfaction de ce que j'avais accompli.

Et sur le monocycle ou dans ta tête, comment est-ce que ça s'est passé ? Tu as beaucoup marché ? Comment tu gères la fatigue ou la solitude ?

Dans la première partie sud, j'ai vraiment beaucoup marché, surtout dans les montées : impossible de rouler sur du 10 % de pente en gravier, surtout avec mon chargement. Et je n'avais pas vraiment pu m'entraîner avant : j'avais eu le Covid 6 semaines plus tôt, et j'étais occupée par mes études. Sur un aussi long trajet, j'ai clairement ressenti de la fatigue, surtout mentale. Il m'est arrivé de pleurer à plusieurs reprises. Globalement je gère cette solitude en pensant à autre chose que l'itinéraire et les difficultés : je laissais mon esprit divaguer en avançant à mon rythme. En France et en Allemagne, j'ai préféré réduire les distances pour me préserver, et j'ai pris des nuits au camping pour récupérer.

Pour autant, je ne me suis jamais vraiment sentie seule, grâce aux nombreuses. Et quand j'étais seule, finalement j'aimais vraiment ça !

Mais au fait, pourquoi le monocycle plutôt que la marche ou le vélo ?

Je n'ai jamais vraiment envisagé de grandes aventures à pied ou à vélo. Le monocycle est pour moi le mode de transport le plus naturel. Il a même certains avantages : c'est plus rapide que la marche sur les portions faciles, et sur les passages difficiles c'est plus pratique qu'un vélo, car il suffit de retourner son mono et il devient une sorte de brouette facile à pousser.

Après un voyage aussi intense, tu as gardé l'envie de nouvelles aventures ?

Oui, bien sûr, et il y en aura toujours une nouvelle ! Cette année, j'ai fait un voyage en Suède de 900 kilomètres avec mon université. Et l'année dernière, j'étais allée rouler en Norvège. Pour l'année prochaine, je ne sais pas encore. Peut-être l'Unicon, si j'ai le temps... la vie était plus facile quand j'étais encore étudiante et que j'avais beaucoup de temps pour voyager ;)

Quels conseils donnerais-tu à celles et ceux qui veulent se lancer dans l'unipacking ?

Prenez du matériel de camping que vous connaissez, partez une nuit ou plus, et lancez-vous ! Ce ne sera pas facile, mais ce sera incroyablement gratifiant.

le gros trip de JÉRÔME

Salut, je m'appelle Jérôme et, durant l'été 2024, j'ai réalisé le plus long voyage à monocycle que j'ai jamais entrepris. Je suis parti du seuil de ma porte, à Bron, à côté de Lyon et j'ai parcouru 2500 km sur des chemins de randonnée à travers le Massif central, au-dessus des Pyrénées et le long de la côte nord espagnole, sur le chemin de Saint-Jacques de Compostelle, jusqu'à la pointe la plus à l'ouest de l'Espagne puis Finistère, le "bout du monde" (ndlr : en Galice, en Espagne ; ne pas confondre avec le Finistère en Bretagne !).



Texte et photos de Jérôme Cauquil

La préparation

Commençons par le début : pourquoi je me suis mis en tête d'aller là-bas et pourquoi à monocycle ?

Tout est parti d'une envie d'aventure, d'un besoin de réaliser un long voyage en autonomie dans la nature. Cette envie sommeille en moi depuis bien longtemps. En germe, au cours du temps, plusieurs idées d'itinéraires. En 2020, mon ami Souryan Dubois entreprend un voyage en "unipacking" (ndlr : un voyage avec des sacoches sanglées sur le monocycle) sur le chemin de Compostelle, du Puy-en-Velay jusqu'aux Pyrénées. Il m'avait à l'époque proposé de l'accompagner. Malheureusement je ne peux alors pas partager cette aventure avec lui, mais cette idée reste dans un coin de ma tête. De plus, mes cousines marchent depuis plusieurs années sur le chemin de Compostelle et m'avaient souvent parlé du "Camino del Norte", le chemin côtier qui longe l'Atlantique, des Pyrénées jusqu'à Saint Jacques de Compostelle. Ensuite, il y a le GR 10 : la traversée des Pyrénées de la Méditerranée à l'Atlantique. Je crois que j'ai découvert ce GR par un simple *réel* (ndlr : une vidéo courte, pour les moins connectés d'entre vous) sur Instagram et, tout de suite, j'ai eu envie de tenter le défi. Des discussions entre amis sur ce chemin ne font bien sûr que renforcer cette envie. Enfin, j'ai envie de donner du sens à mon voyage, de me l'approprier.

En étudiant la carte des Grandes Randonnées de France, je m'aperçois qu'un chemin passe tout près de Lyon, dans les Monts du Lyonnais, et suit la ligne de partage des eaux du Massif central jusque dans les Cévennes et la Montagne Noire pour aboutir dans les Pyrénées, à la triple-frontière entre la France, l'Andorre et l'Espagne. De plus, ce chemin passe par beaucoup de lieux où j'ai des souvenirs d'enfance très forts : des vacances avec les parents au Cirque de Navacelles, au Mont-Aigoual et dans les Pyrénées Cathares, mais surtout il chemine tout proche d'Autignac, où vivent mon oncle et ma tante, et de Brassac, où vivait ma grand-mère. En mettant bout-à-bout ces tronçons, je me retrouve donc, presque par hasard, avec un itinéraire en trois parties qui correspond parfaitement à ce que j'attend.

J'ai cependant une question qui me trotte dans la tête : est-il possible de réaliser cet itinéraire en monocycle ? Mon voyage le plus long en monocycle est alors de trois jours et je ne sais pas du tout si les chemins de GR ou le chemin de Compostelle sont

praticables à monocycle. J'ai beau me renseigner, les applications comme Komoot n'indiquent pas le niveau de difficulté pour monocycles.

Alors que je planifie de plus en plus concrètement mon voyage, j'ai déjà quitté mon boulot et je profite de mon temps libre pour aller à un maximum d'événements de Muni : Mouss'tache Muni, Elsbeth, ODM. Je passe de super bons moments et, au fur et à mesure, je prends de plus en plus confiance sur ma capacité physique à faire un tel voyage en monocycle. Je partage cependant ce doute avec Maksym Siegienczuk, qui me répond : "Franchement tu ne penses pas que tu vas le regretter si tu randonnes sur ces chemins et tu n'as pas de monocycle ?". Il a raison : je décide d'entamer mon voyage à monocycle, et au pire je verrai bien si je me sens de traverser les Pyrénées comme cela ou si je fais le reste à pieds.

Après deux mois intenses à enchaîner les événements de mono et à m'entraîner un maximum pour le voyage, je passe une semaine chez mes parents à Bron, où je fais tous les préparatifs : je fais des allers-retours à Decathlon pour acheter tout mon matériel, je répare mon monocycle et fais percer un troisième insert dans mes manivelles pour avoir 3 longueurs possibles entre lesquelles choisir. Avec un ami qui est soudeur, j'ai également construit un porte-bagage amovible et super robuste en tubes inox. J'organise ma configuration et je couds même à la main les sacoches pour mon porte-bagages. Je sais que dois organiser mes affaires de telle manière que je puisse rouler en tout-terrain avec mon monocycle sans problèmes mais également pour que je puisse le pousser et randonner sans trop



d'efforts. Oui, car je ne me fais pas d'illusions : je compte rouler, mais, sur les GR, je vais aussi beaucoup randonner et pousser le mono. Je me tiens alors à la règle suivante : être le plus léger et minimaliste possible ! Tout ce qui n'est pas essentiel, je ne prends pas et au pire, s'il me manque vraiment quelque chose, je l'achèterai sur la route. Mieux vaut ça que de l'acheter maintenant pour ensuite le mettre à la poubelle en chemin parce surchargé !

Le setup

Ma configuration est la suivante : je pars avec mon mono Kris Holm 27,5 pouces avec un pneu de 3 pouces, un petit guidon "Ursli-bar" et mes manivelles triple-insert 100, 127 et 137 mm. Mon porte-bagages en forme de cintre inversé se fixe sur le tube de selle avec un système de collier de serrage et sur les deux branches du cadre. Deux sacoches triangulaires peuvent s'y loger, entre les jambes : Dans celle de devant, il y a ma tente, et celle de derrière contient mon matelas gonflable, ma popotte avec le réchaud et ma veste imperméable. Sur le porte-bagage sont fixés avec de magnifiques sangles personnalisées "Bourrine" (accessoire essentiel à tout voyage à mono !), mon sac de couchage, les piquets de tente et, devant, ma trousse à outils. Dans mon sac à dos de 30 litres, j'ai un kit de survie.

Il est temps de partir

Après une semaine de préparation, le départ devient pressant. J'aurais pu encore signoler chaque préparatif, faire des sorties d'essai, etc. mais je n'en peux plus de repousser, je dois partir le plus vite possible ! Je me lance donc un dimanche, jour de la fête nationale. Je sors de Lyon et grimpe les monts du Lyonnais. Le soir, je fais ma première nuit à la belle étoile en regardant les feux d'artifice dans la ville. Le lendemain je rejoins le GR 7 et descends direction Saint-Etienne. Mais les premiers jours sont assez frustrants : j'ai l'impression de ne pas progresser car je me laisse distraire et après trois jours je vois encore Lyon !

Finalement, le cinquième jour, après avoir passé le col, je prends un rythme, je rencontre des gens et je commence à vraiment apprécier le chemin. Tous les jours, je fais un message vocal sur un groupe WhatsApp qui me sert de carnet de voyage audio et j'édite une petite vidéo d'une minute que je poste avec mon avancement sur l'application Polarsteps. C'est une routine que je vais tenir jusqu'à la fin de mon voyage.

Le septième jour, je monte le mont Mézenc à monocycle. Je suis content d'avoir réussi l'ascension et de mon avancement après une semaine, même si en discutant avec une dame au sommet, elle me rappelle que nous ne sommes qu'à une heure en voiture de Lyon !

Je continue mon chemin à travers le parc national des monts d'Ardèche, je passe la source de la Loire et je suis la ligne de partage des eaux où je m'arrête régulièrement pour admirer des œuvres d'art installées tout le long du chemin. C'est aussi sur ce plateau que subis mon premier jour de mauvais temps. Mais heureusement, j'arrive à m'abriter dans les cabanes pour échapper à la pluie. Après deux semaines de voyage, j'arrive à la Bastide-Puylaurens : une première étape symbolique car je rentre dans les Cévennes et j'entame la partie sud du GR 7. A partir de ce moment-là, le paysage change brusquement : alors que je roulais jusqu'à présent principalement sur des chemins entre les champs ou dans la forêt, je m'engage à présent sur des sentiers plus reculés, arides et escarpés.

Une fois passé le Mont Aigoual, le GR devient moins pentu, car ce sont davantage des plateaux qui constituent cette partie des Cévennes. Cela ne signifie pas pour autant que les journées sont



moins éprouvantes car, pour arriver sur le plateau, il faut déjà y monter et, en plus, une vague de canicule est prévue pour la mi-août. Je décide de changer ma routine et de me lever plus tôt pour faire un maximum de distance le matin. Je passe chaque début d'après-midi à un endroit abrité (souvent où il est possible de se se baigner) puis je reprends le chemin jusque dans la nuit. Mais la chaleur rend très difficile mon avancée l'après-midi ; à tel point qu'en passant le Cirque de Navacelles, je réussis à cuire des pâtes dans un bouteille d'eau sur mon sac noir. Je n'avais plus de gaz pour mon réchaud : pratique. Finalement, j'arrive chez mon oncle et ma tante vers Béziers au bout de trois semaines de demi de voyage. Je fais quelques bricoles pour réparer des choses qui se sont cassées et je décide de faire une pause de deux semaines dans mon voyage pour éviter la canicule et faire du bateau avec mes parents.

Les joies du bivouac

Pendant ce voyage, je dors le plus souvent en bivouac, mais tous les trois à quatre jours, je trouve soit un camping ou un gîte d'étape pour prendre un douche, laver mes vêtements et recharger ma batterie externe. Au début de mon voyage, j'ai eu quelques appréhensions en bivouac car j'entendais souvent des bruits que je croyais être des sangliers. J'ai appris par la suite, en tombant nez-à-nez avec un chevreuil, que c'était eux qui faisaient les cris que j'entendais. Malgré cela, je ne me suis jamais senti en danger et, après quelques nuits, je me sentais même faire partie de ces animaux qui dormaient dans la forêt la nuit.

Deuxième départ

Avec deux semaines de détente et un monocycle réparé, je me retrouve plus prêt que jamais pour repartir à l'aventure. Jusquelà, les chemins du GR 7 se sont avérés être en grande partie roulants. J'estime que je roulais environ trois quarts du temps et que je marchais le reste sur des portions escarpées ou juste



quand j’en avais envie. C’était plutôt un soulagement vu que je ne savais pas trop dans quoi je m’engageais. Mais à présent je veux me challenger... et du challenge, je savais qu’il y en aurait dans les Pyrénées ! Il me faut cependant encore une semaine pour y arriver depuis Autignac.

Je fais un détour du GR 7 pour rejoindre Brassac, le village où vivaient mes grand-parents, je passe par un petit village médiéval, Hautpoul, où je me laisse inviter à l’apéro par les habitants, je longe le canal Vauban sur la montagne noire et finalement, je me retrouve déjà devant la toute dernière descente du Massif central.

Sur le Mirador, devant moi la vallée d’Andorre et, au loin, dans la brume, les Pyrénées. C’est bête mais j’ai un pincement au cœur à l’idée de quitter le relief que j’ai côtoyé durant plus d’un mois. Mais je ne traîne pas car j’ai une idée en tête : je me suis réveillé dans le Massif central et je veux m’endormir dans les Pyrénées ! Finalement, ce n’est que trois jours plus tard que je me rends réellement compte que je suis arrivé dans les Pyrénées : ce jour-là, j’ai un gros programme car j’ai prévu une ascension de 1000 mètres dans l’après-midi et de dormir de l’autre côté de la montagne dans une cabane. Malgré le dénivelé, ce sont à peine trente kilomètres à vol d’oiseau sur ma carte donc j’estime que c’est faisable. Dès le matin, je prends du retard avec une crevaillon qui m’oblige à marcher jusqu’au village le plus proche pour réparer. De nouveau en route, je me dépêche et me trompe plusieurs fois de chemin, ce qui me fait encore perdre du temps. À 17 heures je me retrouve finalement au pied de la côte et décide de m’y engager sans trop me poser de questions : dans le

Massif central, je ne planifiais pas exactement où j’allais passer la nuit, je pouvais toujours trouver un endroit pour monter la tente une fois que le jour commençait à tomber.

Au début de cette ascension, le chemin est certes trop raide pour rouler, mais praticable. Puis il devient un sentier, et peu à peu la forêt laisse place à un paysage de montagne. La montée devient vraiment dure et je dois à présent porter mon monocycle sur les épaules car je ne peux pas le pousser avec les cailloux. Le soleil disparaît alors derrière la montagne et la température chute brusquement.

Mais j’ai l’objectif en vue : la crête que je dois passer. Je monte difficilement le dernier flanc de montagne quand je tombe nez-à-nez avec un izard (cousin Pyrénéen des chamois) qui se demande ce qu’un randonneur fait encore si tard sur sa montagne.

J’y suis arrivé : me voilà sur la crête avec les dernières lueurs du soleil sur une mer de nuages. Je ne tarde pas et amorce la descente tant qu’il y a encore de la lumière mais très vite il fait complètement noir et je perds le sentier.

À la frontale et avec mon point GPS j’essaye tant bien que mal de me repérer et je suis un ruisseau indiqué sur ma carte. Je galère comme pas possible mais impossible d’installer ma tente sur place : je suis sur un versant où il n’y a pas d’endroit plat et où le sol est gorgé d’eau. Pendant trois heures, j’erre dans le noir à essayer de suivre ce que je pense être le sentier, je manque de ne pas voir un lac et de marcher dedans, je me retrouve dans un troupeau de vaches en pâturage et finalement j’arrive à minuit à

la cabane que j’avais repérée. La cabane est fermée mais au moins j’ai un endroit où poser ma tente et dormir.

C’est à ce moment-là que je me suis vraiment rendu compte que mon voyage jusqu’à présent dans le Massif central n’avait rien à voir avec ce qui m’attendait dans les Pyrénées et qu’il fallait être mieux préparé, plus prudent et prévoir plusieurs options où passer la nuit.

Dernier col avant de redescendre dans la vallée pour contourner les Hautes-Pyrénées. J’avais repéré un petit chemin de montagne qui montait jusqu’au col.

En chemin, je croise des randonneurs : “Faites attention à l’ours !”. Je continue malgré tout sur cette piste qui s’élève dans les nuages. L’ambiance devient étrange, presque inquiétante. À un virage, je tombe sur une carcasse de chèvre, encore fraîche... Frisson. Je fais du bruit pour prévenir, histoire de ne pas surprendre un ours. Plus loin, d’autres morceaux de chèvres, éparpillés. Le brouillard se densifie, la nuit approche. Je me fixe un objectif : rejoindre une cabane indiquée sur la carte.

Quand j’y arrive, je découvre les ruines d’un ancien village minier, perché sur une crête. Un véritable village fantôme. Avec un autre randonneur croisé sur la piste, on cherche ensemble un abri. Mais tout est fermé, sauf une petite cabane de mineur. Une troisième personne nous rejoint. On passe la nuit à trois, allongés sur des tables, pour éviter les rats et les souris.

Au matin, le ciel s’est dégagé. Le spectacle est à couper le souffle : les ruines, suspendues au-dessus de la vallée, comme un Machu Picchu des Pyrénées.

Par la suite, le Camino del Norte semble presque tranquille après les montagnes. Moins d’aventure, plus de routine. Et pourtant, quelle émotion d’arriver enfin à Saint-Jacques-de-Compostelle ! Trois mois de voyage, des centaines de kilomètres à monocycle, et soudain cette question : et maintenant, je fais quoi ?

Pour ne pas m’arrêter sur cette impression d’inachevé, j’ai décidé de continuer jusqu’à Finisterre, la pointe extrême-ouest de l’Espagne. Encore 80 kilomètres de plus, jusqu’à la mer. Je ne faisais pas ce chemin pour des raisons religieuses, mais terminer là-bas, face à l’océan, avait du sens.

Le coucher de soleil au phare de Finisterre reste l’un des moments les plus forts du voyage. J’y partage un bon repas, un dernier soir avec des pèlerins rencontrés sur place, avant le retour.

Ce que je retiens de cette traversée, ce sont surtout les bivouacs dans la forêt, l’isolement, cette sensation d’être plongé dans la nature, de faire partie du décor. Voyager aussi longtemps, seul, change le rapport au temps et à l’espace. Ça n’a rien à voir avec le fait de voyager deux jours.

Et puis il y a les rencontres : des gens venus d’ailleurs, qui te racontent leurs chemins, leurs envies, leurs projets. Ces échanges donnent envie de repartir, d’explorer d’autres sentiers.



A

près avoir gravi les cols Pyrénéens en 2024, Simon Jan, recordman du monde de l'heure et détenteur d'un nombre incalculable de médailles d'or en 10 kilomètres" et marathon illimité à monocycle, s'est attaqué à la traversée des Alpes du nord au sud.

Simon nous partage ses efforts dans une magnifique vidéo "Sur la route des grandes Alpes", en solo, mais accompagné d'un drone le suivant de près dans cette aventure.

90 secondes de vidéos mêlant paysages grandioses et cols qui brûlent les mollets.

Le Girafon vous en recommande chaudement le visionnage !

Simon Jan

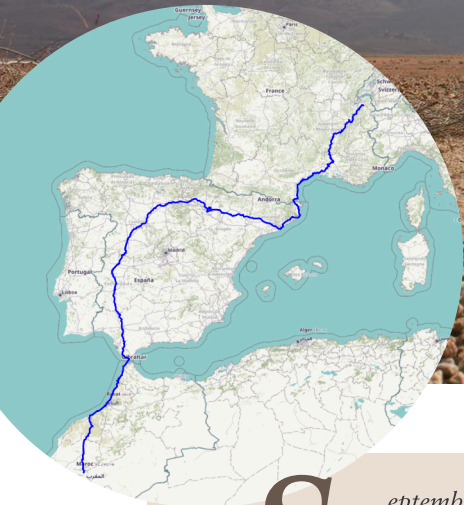
Traverser les Alpes en 11 jours



Un monocycliste et des sacoches comblées

DEUX CAIGNAN AU MAROC

Récit reconstitué à partir du carnet de bord de Pierre Caignan, par Vincent Briot
Photos par Pierre et Samuel Caignan



Septembre 2022, Pierre et Samuel Caignan ont 20 et 22 ans et beaucoup de mono dans les jambes. Ils sortent d'un Unicon, et surtout d'une préparation à cet événement : 6 mois à 6 jours d'entraînement hebdomadaire et quelques projets longs, comme une journée à 3 000 mètres de dénivelé positif ou une autre longue de 200 kilomètres. Et l'année précédente, ils avaient parcouru la Via Rhona, de Lyon à Sète en 5 jours. Alors pourquoi ne pas aller plus loin ?

L'objectif, cette fois ? Une aventure entre frères, une destination qui les dépayse, au départ de chez eux, et un peu de chaleur. Dans ces conditions, et avec de la famille au Maroc, il aurait été dommage de se priver de viser le sud !

Pour les curieux, Pierre et Samuel roulaient avec des manivelles courtes, de 89 mm, à l'Unicon. Alors pourquoi les démonter ? Ils les ont gardées pour le voyage... et sont partis avec une paire de manivelles plus longues (125 mm) dans les sacs "au cas où". Évidemment, elles n'auront servi qu'une fois.

France – Les débuts, entre excitation et courbatures

On y est enfin, après tous ces mois d'attente, c'est finalement le grand jour. C'est parti pour deux mois et plus de 3 500 kilomètres de monocycle ! Au départ de notre bonne ville de Bonneville en Haute-Savoie, nous partons en direction de la chaîne de montagnes de l'Atlas, au Maroc. Les premiers mètres sont hésitants, le sac pèse pas mal sur le porte-bagages à l'arrière, mais très vite, ça déroule : nos jambes connaissent le rythme.

On affronte un premier col. Rien de délirant, mais quand même un petit 1000 mètres de dénivelé : suffisant pour comprendre que le voyage ne se fera pas sans douleur.

100 kilomètres plus loin, on plante la tente dans le jardin d'un inconnu — une tradition du voyage désormais : "une porte, un sourire, une pelouse".

Les jours suivants, les cols se succèdent : Chambéry, Saint-Marcellin, Valence, puis la ViaRhôna. Les jambes brûlent, la selle aussi, mais le sud se rapproche. On dort tous les soirs chez l'habitant, on partage un match de foot à la télé en ne disant surtout pas qu'on n'est pas supporters de l'OM, on pédale sous la pluie et on subit le vent ... qui arrive aussi souvent dans notre dos. À La Grande-Motte, après 650 kilomètres et une semaine de route, on atteint la Méditerranée. Maintenant, c'est la fin de l'apéro, on va pouvoir passer aux choses sérieuses !

Espagne – Vent de face et grands espaces

Le dixième jour, nous passons la frontière au Perthus : bienvenido a España.

Dès les premiers kilomètres, le ton est donné : le vent est plus fort, le soleil tape sévèrement ! On avale quand même 78 kilomètres pour une première journée entre villages de pierre et oliviers tordus. Nous suivons ensuite le *Pirinexus*, un



Oskar,
monocycliste
Espagnol et
hôte d'un soir



itinéraire cyclable composé de pistes de gravier et de chemins agricoles. C'est lent, chaotique, mais magnifique.

Arrivés à Barcelone, après plusieurs jours et plus de 400 kilomètres depuis la frontière, changement de décor ! Voitures partout klaxons nerveux, un policier qui sort le gyrophare et tente de nous verbaliser parce qu'on utilise nos téléphones en roulant pour chercher notre itinéraire...

On joue les touristes et on s'échappe rapidement de la ville, puis on quitte la côte pour l'intérieur du pays jusqu'aux plateaux arides de l'Aragon. Le vent nous use ; il souffle si fort que cette journée là on avance à peine, avec 60 kilomètres parcourus (ndlr : oui, c'est une petite étape pour Pierre et Samuel) à cause des rafales qui nous stoppent net parfois. Sans parler de ma première chute, qui me vaut quelques éraflures, et surtout une nouvelle odeur dans mon sac. J'imagine que vous connaissez le curry ? Un mélange d'épices qui a bon goût et l'avantage de pouvoir relever un plat. C'est donc pour ça que j'en ai un pot dans mon sac depuis deux semaines. Un pot en verre. Et le verre, ça casse s'il y a un choc suffisamment violent. Or, il se trouve que les conditions étaient réunies lors de ma chute. Je vous laisse imaginer l'état du sac...

Pour continuer sur les anecdotes, un matin, Samuel perd son téléphone. Retour en arrière, douze bornes, rien. On demande de l'aide à un village, six personnes s'attroupent, les gendarmes arrivent. Personne ne parle français, ni anglais d'ailleurs. Et pour nous l'epagnol n'est qu'un vague concept. Une heure plus tard, pourtant, miracle : le téléphone est retrouvé et rapporté par une habitante. On finit la journée invités chez une retraitée qui nous héberge, et on relativise la galère.

Un peu plus loin, les Bardenas Reales. Ce désert de roche ocre et de falaises sculptées me fascine depuis longtemps. On roule entre les formations rocheuses, les falaises, les plateaux ocre. Le lendemain, on s'offre 73 kilomètres de pur bonheur dans ce décor presque lunaire. C'est pour des journées comme celle-là qu'on fait tout ça !

Le lendemain, une étape assez vallonnée nous attend, ainsi qu'Oskar : un monocycliste local qui nous a contacté via Strava pour rouler quelques kilomètres avec lui et Michaël, un autre monocycliste. Nous roulons donc à 4 avant d'arriver chez Oskar qui nous héberge pour cette nuit. *Muchas Gracias* !

On rejoint ensuite le Camino de Santiago. Nous roulons plein sud, pendant que tous les pèlerins montent vers Compostelle. Deux Français nous dépassent quand même, chargés de sacoches. « Vous descendez vers le Sud ? — Oui, jusqu'au Maroc. — À monocycle ? » Leur regard incrédule vaut toutes les médailles !

Les kilomètres s'additionnent, avec 100 kilomètres par jour en moyenne, mais, paf ! Le monocycle de Samuel nous fait le coup de la panne. Roulements cassés qui nous forcent à nous arrêter deux jours le temps de recevoir la pièce... ce qui ne fait pas de mal avant d'attaquer l'Andalousie, ses températures qui dépassent les 30°C, son air qui sent la poussière et ses routes droites. À Séville, un automobiliste s'arrête, nous prévient : "Le monocycle, c'est interdit ici". Comme si on allait s'arrêter maintenant !

Le 36ème jour, après 2 850 kilomètres, nous atteignons Tarifa, point le plus au sud du continent européen. Face à nous, au loin dans la brume, les reliefs marocains...



Le désert des
Bardenas Reales



Maroc – L’autre rive

Une heure de ferry et... une heure de décalage horaire : bienvenue à Tanger. C’est un peu cliché, mais le port, les klaxons, les voix, les odeurs d’épices, de gasoil et de pain chaud nous marquent. Nous n’avons plus de réseau, plus de GPS, les voitures roulent dans tous les sens et les gens nous interpellent ; c’est vrai quoi, c’est quoi ces deux furieux sur une roue ?

Très vite à la sortie de Tanger, les routes s’enfoncent dans les collines, entre champs, ânes et petits villages avec leurs enfants qui crient “Bonjour !”, rien, courent à côté.

Au soir du troisième jour au Maroc, après 79 kilomètres parcourus sous un soleil chaud et dans une circulation dense, nous cherchons un endroit où planter la tente. Un homme nous propose son terrain, et nous acceptons. Mais la soirée tourne à la scène de film : un policier surgit, téléphone à l’oreille, passe plusieurs coups de fil. Quelques minutes plus tard, la gendarmerie arrive et nous embarque au poste ! Leur prudence est accrue depuis le meurtre de deux touristes à Imlil en 2019. On embarque donc nos monocycles dans la voiture officielle et on dort “derrière les barreaux”, avec quand même l’accès à la cuisine et à un seau d’eau pour se doucher,

Le lendemain, on fait demi-tour pour refaire le parcours à monocycle, et on pointe direction Casablanca, via Rabat, la capitale... où on retrouve la circulation, nouvelle discipline extrême. Sept kilomètres pour sortir de la ville, et on rejoint directement la mer, ses vagues qui s’écrasent sur les rochers et les bidonvilles en bord de route.

Les jours suivants, on quitte la côte pour filer vers Marrakech. L’itinéraire nous mène à travers des champs brûlés par le soleil et des villages où les enfants sortent des écoles, applaudissent et crient nos prénoms, on se croirait sur le Tour de France !

Après Marrakech, la porte de l’Atlas, il ne nous reste qu’une journée de route pour grimper vers Imlil. Devant nous, les montagnes se dressent, massives, coiffées de neige. Un vrai mur ! La montée est longue, la chaleur lourde, mais chaque lacet est une victoire. Nous arrivons au crépuscule, ruisselants, devant le refuge.

Imlil... le village que nous avons fixé comme point d’arrivée du voyage en monocycle. Et nous y sommes, en 47 jours et presque 4 000 km.

Il ne nous reste qu’à réaliser la dernière étape : deux jours de randonnée pour boucler le voyage. On monte au sommet du Djebel Toubkal, 4167 mètres, le toit de l’Afrique du Nord. L’émotion est immense : on peut dire qu’on est allés au Toubkal... en partant de chez nous !



La bande-annonce
de 2 minutes de
Pierre et Samuel



