

# Cinquante ans de cyclisme

Par le Docteur RUFFIER

## 1 *Mon premier vélo*

Pour inaugurer ma collaboration régulière au *Cycliste*, puis-je mieux faire qu'un essai de «rétrospective personnelle», puisque c'est un peu le genre de la maison ? Assurément, mes souvenirs ne peuvent aller aussi loin que ceux de Velocio, notre ancêtre à tous, dont les débuts en cyclotourisme ont précédé les miens de sept ou huit bonnes années.

Cependant, en remontant dans la nuit des temps de mon enfance, je me rappelle d'extraordinaires tricycles, dont l'une des roues latérales était gigantesque, l'autre moyenne et celle d'arrière toute petite. En Angleterre, aux environs de South-Shields, presque à la frontière écossaise, je me vois dévalant les pentes sur un de ces engins que ma mère, inconsciente du danger, me louait à l'heure pour satisfaire mes témérités d'enfant.

Je dus prendre de terribles bûches; mais je ne m'en souviens guère, parce que c'est trop loin et que bien d'autres depuis sont venues prendre leur place dans ma mémoire. Le certain, c'est que le marchand ne consentit pas longtemps à me faire

cette location; je lui ramenais à tout coup ses belles machines toutes déglinguées, et le « dépôt de garantie » ne suffisait pas à leur réparation.

Un peu plus tard, et cela devait se passer vers 1885, lorsque j'avais dix ans, devenu citoyen d'Argenteuil, je me rendais à pied, le dimanche, avec un ou deux de mes frères, à Asnières où s'était établi un jeune mécanicien qui s'appelait Chenard, et qui, depuis, avec son ami Walker, s'est quelque peu occupé d'automobile. Il nous louait à son tour des vélocipèdes. Je gardais un faible pour le tricycle — et je crois qu'il m'en est resté quelque chose; mon frère aîné préférait le grand bi; mon cadet prenait ce qui restait. Mais Chenard avait déjà le respect de la belle mécanique, et bientôt, outré de la façon dont nous traitions ses « Araignées » et ses « Safety », il refusa, comme l'Anglais, de nous les confier.

Ce fut un désastre; car je commençais à être plus adroit et surtout à prendre goût à pédaler. Mais je n'eus pas le loisir de ruminer mes regrets; on me mit pensionnaire au collège des Bons Pères de Neuilly, chez lesquels il n'était pas question de faire du vélo. L'escrime, sport chic qu'on nous permettait, me procura une diversion suffisante.

Mais aux vacances de 1889, et j'avais alors 14 ans, je constatai qu'à Argenteuil même s'était installé un marchand de vélos; il n'avait rien de l'élégance de Chenard; c'était même ce qu'on a appelé depuis une « gueule noire »; maculé de cambouis des pieds à la tête, d'une grossièreté argotique dont on n'a plus guère l'idée, il s'occupait paresseusement à reconstituer des vélocipèdes avec tous les débris des engins si multiples et variés qui, à cette époque d'inventions et d'essais, ne venaient au jour que pour se démolir sur la route ou

être abandonnés de leurs acquéreurs déçus.

Je notais parmi ces machines biscornues, une vraie bicyclette, ce nouveau modèle qui, se dégageant de toutes les conceptions antérieures, n'avait plus besoin que de petits perfectionnements progressifs pour devenir la fine et légère bécane que nous chevauchons de nos jours. Bien sûr, son cadre losangique, en barres de fonte pleine, se reliait à la partie avant par une direction à pivot, qui, en se dérégulant pouvait laisser la machine se séparer en deux; les pédales n'avaient pas de billes; les roues étaient cerclées de « caoutchoucs creux »; et ça pesait dans les 28 kilogs. Mais c'était alors le fin du fin, et je n'eus de cesse qu'après avoir persuadé mon père que, pour me récompenser de mes succès scolaires — dont je faisais état plus que de raison — il convenait en toute justice de me louer cette bicyclette pour la durée des vacances. Mon père se laissa convaincre, ce qui lui coûta 80 francs par mois, environ 500 francs de notre monnaie actuelle !

Par les rues et chemins d'Argenteuil, je connus une grande gloire; toute la population s'intéressait à mes débuts de cycliste; nous n'étions pas plus de trois ou quatre dans la région à pratiquer cet exercice, considéré comme de haute acrobatie par les bonnes gens.

Mais l'âme du vagabond - ou du cyclotouriste - s'épanouissait en moi. Dès que je m'aperçus que, sans grande fatigue, je parcourais tous les jours, par petits bouts, un nombre sérieux de kilomètres, le désir me vint d'aller en exploration vers de lointains horizons. Je m'ouvris de ce dessein à mon frère qui l'approuva, me conseilla la vallée de Chevreuse qu'il avait visitée à pied dans sa jeunesse, et m'accorda un crédit de cent sous pour mes frais de route. Ma mère, partagée de m'équiper, me coupa aux genoux un vieux pantalon et m'acheta une casquette de jockey. Pour moi, j'étudiais passionnément mon itinéraire avec la carte Neal et le guide Baroncelli. Jeunes gens, la carte Neal donnait déjà les routes des environs de Paris imprimées en rouge, avec indication des côtes et des pavés. Quant au guide Baroncelli, c'était une merveille de précision, un gros bouquin qui, d'un village à l'autre, indiquait la distance, tous les tournants, toutes les côtes et même le temps qu'il fallait pour franchir à pied les portions de routes pavées. Car, alors, il ne pouvait pas souvent être question de rouler sur les pavés, non seulement parce que nous n'avions pas de pneumatiques, mais aussi que les pavés étaient généralement monstrueux et tout disloqués. Quant au macadam, il était fort poussiéreux et assez souvent défoncé. Ce sont ces fondrières d'autrefois que certains renégats du cyclisme font semblant de regretter pour expliquer qu'ils n'aiment pas rouler sur les routes modernes !

Un beau matin, muni de tous les documents et renseignements possibles, j'entrepris donc mon premier voyage à bicyclette. Ce fut une belle aventure, une difficile exploration, dont je fus tout fier. Pensez qu'il me fallait descendre à tous les croisements pour trouver la bonne voie ou m'assurer que je ne la quittais pas. Avec ma carte, mon guide et ma boussole, je me frayais passage par Bezons, Chatou, Bougival, Le

Chesnay, Versailles. Ah ! pour sortir de ce Versailles et trouver la route de Bue, que d'hésitations, d'erreurs ! Et l'hostile curiosité des Versillais ! — Ont-ils beaucoup changé depuis ?... Et les poursuites de tous les cabots qui m'aboyaient aux mollets !... En compensation, la descente de Châteaufort, celle de Saint-Rémy : j'en béais d'admiration, sûr de n'avoir jamais rien vu de si beau, alors qu'il m'arrivait seulement de regarder pour la première fois la Nature avec des yeux de conquérant.

A midi, quatre heures après mon départ, j'arrivais au bout du monde, à quarante kilomètres d'Argenteuil, à Chevreuse.

La fringale me tordait les entrailles, et je me précipitais à l'hôtel du « Grand Courrier » où Je dévorais nombre de tranches d'un gigot aux haricots verts qui me parut le plus délicieux que j'eusse jamais tenu au bout de ma fourchette. A l'époque, dans les hôtels et auberges, on mangeait à discrétion de tous les plats présentés; et l'on buvait de même. Cet hôtel du « Grand Courrier » existe toujours à Chevreuse; je ne passe jamais devant sans me rappeler l'entrain avec lequel j'y jouais de la mandibule, par un beau jour de ma quinzième année.

Tout gonflé de nourriture, sous un soleil ardent, je pris la route du retour. Heureux privilège de cet âge ! Je n'étais pas au haut de la côte de Saint-Rémy, que tout l'amas des victuailles s'était fondu en moi. Je me sentais tout léger et plein d'audace. Je poussais de toutes mes forces dans les côtes, j'emballais sur le plat, je me laissais aller en roue-libre dans les descentes, en roue-libre de la façon dont c'était possible alors; cela consistait à lâcher les pédales et à poser les pieds sur des accessoires, précisément nommés repose-pieds et qui se fixaient à mi-hauteur de la fourche avant. La difficulté était, au bas de la descente, de rattraper les pédales qui, entraînées par la chaîne, tournaient à toute allure. Malgré le frein à sabot qu'on tentait de bloquer sur « le creux », on en prenait de bons coups dans les chevilles et les tibias. Mais j'avais trop bien déjeuné pour n'être pas adroit. Il me semble traverser Versailles comme un bolide, par les rues que j'avais repérées si difficilement le matin. Et comme je m'appliquais à bien monter « Picardie », déjà célèbre dans le monde vélocipédique !

On m'accueillit à la maison comme le héros d'une longue et difficile expédition. Toute la semaine, le voisinage s'intéressa au jeune garçon qui avait été à bicyclette jusqu'à Chevreuse, les uns pour m'admirer, les autres pour me blâmer, quelques-uns, assez nombreux, pour mettre en doute ma « performance ».

Résultat : ma jeune tête se gonfla; et, pour faire mieux encore et clouer le bec aux jaloux, je résolus de faire 100 kilomètres le dimanche suivant, en allant à Mantes, où un cabaretier contrôlerait mon arrivée. Ainsi, le Démon du Sport me ravissait déjà à l'Ange du Cyclotourisme !

Mais les temps n'étaient pas encore venus, et je fus cruellement puni de vouloir trop tôt jouer au coureur. Dans la descente de Flins, je me laissais imprudemment partir en roue-libre; je pense bien que je dus atteindre le cinquante à l'heure ce qui, sur une route où ma lourde et ferrailante machine soulevait des

tourbillons de poussière, finit par m'impressionner; mais mon frein à sabot, usé à fond, ne donnait plus rien; et voilà que la force centrifuge décolle mon « creux » du fond de la jante et l'emperlificotte dans les fourreaux. Quel gadin, messeigneurs ! Je passais par-dessus mon guidon et me reçus sur les mains et la poitrine; je fis ainsi une belle glissade sur le macadam dont les silex tranchants me déchirèrent les paumes, déchiquetèrent mon maillot et me labourèrent le thorax de stries sanglantes. J'en restais par terre, tout pantois. Quelques gens du cru vinrent me relever sans empressement, ni commisération; on trouvait généralement que « c'était bien fait »; car, l'auto n'existant pas encore, nous étions alors les « écraseurs d'enfants et de poules ».

Enfin, lavé d'un peu d'eau croupie, sanglant et dépenaillé, poussant mon vélo tout dégingué, je dus gagner à pied la gare des Mureaux; et le train me ramena piteusement à Argenteuil.

Pour les frais de réparation, le loueur de vélos garda tout le « dépôt de garantie »; ce qui, joint aux frais de médecin et de pharmacien, faillit enlever à mon père toute bienveillance pour la vélocipédie. Je lui expliquais que tous ces mécomptes ne provenaient que des « creux », un système de bandages périmé, qu'une mirifique invention, le pneumatique, venait de remplacer. Pour ne plus avoir d'accident, il suffirait de me payer une machine neuve avec des Dunlop ou des Michelin. Mon père, aussi malin que moi, me la promit... si je passais mon bachot.

## 2 *Ma « Nationale à cadre Humber »<sup>2</sup>*

Une bicyclette dernier modèle contre la première partie du bachot ! C'était bien payé. A ce moment, les candidats bacheliers se distinguaient nettement en es-lettres et es-sciences ; et nous, les littéraires, non seulement n'avions pas à apprendre grand'chose des mathématiques, mais nous nous faisons un point d'honneur de n'en rien connaître, encouragés par nos maîtres eux-mêmes à laisser ces études ingrates en monopole aux « scientifiques », que nous appelions tout simplement « les bestiaux ! ». Heureux temps ! que pourraient regretter bien des jeunes gens et des jeunes filles obligées de « discuter » sur les équations du second degré !

Donc, un jour de juillet 1891, sans m'être donné grande peine, je rapportai de la Sorbonne le verdict qui me donnait droit à un vélo. Pendant les dix mois où j'étais censé avoir pâli sur mes livres, la construction cycliste avait fait d'étonnants progrès. Le « cadre Humber » était né ; la direction à douille et à billes s'était généralisée ; le pneu Dunlop à tringles affirmait son triomphe. Les Clément, de France, s'efforçaient à concurrencer les Rudge et surtout les Humber-Beeston anglaises. Pour moi, qui m'étais nourri l'imagination autant avec les catalogues cyclistes qu'avec les auteurs français et latins, c'était une Humber-Beeston que je réclamais. Cela coûtait mille francs, c'est-à-dire six à sept mille francs de notre monnaie 1935. Mon père voulait bien tenir sa promesse, mais à meilleur compte. Sa situation commerciale lui permettait de demander des commissions sur ses achats ; on lui accordait

jusqu'à 50 %, mais sur des catalogues dont les prix étaient doublés. Il s'étonnait de ces mœurs nouvelles, et chaque jour me documentait de prospectus qui proposaient -à des prix raisonnables- des bicyclettes de marques inconnues, dont la forme et la description me remplissaient de méfiance. A la rigueur, une Clément de 800 francs n'aurait-elle pas fait mon affaire? Je refusais : le cadre Humber ! le cadre Humber ! Je ne voulais rien d'autre. Et mon entêtement risqua de me priver de toute bicyclette.

Mais soudain, s'ouvrit, rue de Rome, une vaste boutique, pleine de magnifiques machines : des cadres Humber, évidemment, de même fabrication anglaise que les Beeston, avec pneus à tringles, des « Continental », venus sans doute d'Allemagne, le tout assemblé en une bicyclette parfaite qui avait naturellement pour marque : *La Nationale* !

Le prix : 400 francs tout rond. C'était le premier essai de « démocratisation de la Petite Reine ». Le succès des «Humber» était freiné par leurs prix excessifs et les usines anglaises, outillées pour produire à bon rendement, avaient probablement décidé la création de cette « sous-marque ». Cependant, la différence de prix était telle que je craignais d'être trompé et ne me décidais pas à engager mon père dans cet achat. Mais un jour que j'examinais dans la boutique le modèle si tentant, vint un jeune homme d'une suprême élégance, le camélia à la boutonnière, déjà sans chapeau et les cheveux gémînés. Avec quelle émotion je reconnus Charron, l'illustre coureur cycliste, champion de vitesse, et qui tenait, rue du Quatre-Septembre, l'agence des Humber-Beeston. Or, il n'était pas content, le sémillant Charron, et il se prit à engueuler sans mesure le directeur de « La Nationale » qui avait le front de prétendre dans sa publicité que ses cadres étaient des Humber. L'autre protestait que c'était pourtant la vérité. Ils tombèrent d'accord que « La Nationale » n'aurait plus que des cadres « genre Humber ». Là-dessus, je courus tout droit au bureau de mon père, et, l'assurant de la valeur de la machine, j'obtins qu'il me fit accompagner chez le marchand muni des 400 francs nécessaires. Et, tout frémissant d'aise, je partis de la rue de Rome pour Argenteuil sur ma belle bicyclette, le dernier cri du progrès et de la fabrication.

Les gens de la famille et de l'entourage admirèrent de confiance les gros pneumatiques, la direction à douille et le nickel ; mais leurs louanges d'incompétents ne me suffisaient pas, et, dès l'après-midi, j'allais m'exhiber, moi et mon vélo, sur « Les Pistes Fleuries », à Levallois.

Un jardinier ingénieux avait aplani le quadrilatère de chemin en terre battue qui desservait ses plates-bandes ; et, fier du premier vélodrome ainsi aménagé, il conviait les jeunes cyclistes à venir disputer entre eux des courses et matches. Ce jardinier s'appelait le père Trousselier, et, sur ses pelouses, s'ébattaient ses marmots, parmi lesquels l'illustre Trou-Trou commençait sans doute à cristalliser dans son âme combattive et son corps vigoureux les ambitions sportives qu'il devait si glorieusement réaliser.

Mais alors, je dédaignais bien ces gosses, tout à la vanité d'exciter la jalousie de quelques camarades de collège, moins bien équipés. On me prit « des temps », sur plusieurs tours des Pistes Fleuries, et j'atteignis la glorieuse moyenne de 28 à l'heure. Un grand dépendeur d'andouilles, condisciple de Sainte-Croix, mon rival en toutes choses, affirmait qu'il avait fait aussi bien sur son vélo à creux. Je me remis en piste pour l'écraser d'une performance éblouissante. Mais un virage au carré ne put supporter ma belle allure, et je m'étais de tout mon long. Je saignais des genoux et d'un coude, mais je m'en inquiétais bien ! Mon vélo, mon beau vélo, qu'est-ce qu'il avait pris ! Une manivelle tellement tordue qu'elle butait contre le cadre. Le dépendeur d'andouilles ricanait. Le père Trousselier m'envoya chez le maréchal-ferrant, son voisin, qui, disait-il, m'arrangerait cela très bien. Dans l'ancre flamboyant de ce cyclope, on me démontra ma manivelle, on la chauffa dans la braise ardente, puis, sur l'enclume on la redressa à grands coups de masse ; chacun de ces coups me retentissait dans le cœur ; et tout mon amour-propre de coquebin suffisait à peine à retenir mes larmes.

Mais les artisans de l'époque étaient des as et le nickel anglais une fameuse chose. Ma manivelle redressée, il fallait la regarder de bien près pour y trouver trace de l'accident. Et je pus n'en souffler mot à mes parents.

Quelques jours plus tard, ma « Nationale », dûment emballée, partit avec nous par le train. A Genève, nous prîmes la diligence de Chamonix, car le chemin de fer n'allait pas alors au Fayet, et encore moins à Martigny. L'énorme véhicule, traîné par six chevaux, mit huit heures à m'amener à Sallanches, où ma pension pour tout le mois d'août, à l'Hôtel-Café-Restaurant du Mont-Blanc, avait été arrêtée pour cent francs net. Il n'y avait pas d'autre auberge dans le pays, mais la tenancière, la brave mère Amat, ne profitait pas de l'absence de concurrents pour estamper sa clientèle. Pour mes 3 fr. 50 par jour, j'avais une belle et grande chambre, aux fenêtres donnant sur les Aiguilles de Warrens, trois repas plantureux, avec tous les plats et le vin blanc de Savoie à discrétion. On ne me laissait jamais partir en excursion sans bourrer mon sac de victuailles et de boisson. Il n'était pas question de « service », de « blanchissage », encore moins de taxe de séjour. Même pour l'époque, c'était une pension très avantageuse. Il faut dire que j'étais en pleine « zone franche », cette zone franche supprimée après la guerre et qui, malheureusement, a été rétablie, il y a quelques années. La zone franche était alors un pays de cocagne. Si le travail des hommes ne se payait guère, les produits de la terre y étaient d'un extrême bon marché : et cela facilitait plutôt l'existence. De surcroît, le « pouvoir d'achat » de l'argent était considérable, et, avec quelques sous, on pouvait prendre bien de l'agrément.

Je fis bientôt connaissance avec les trois ou quatre gars du pays qui avaient des vélocipèdes ; à cause de mon cadre Humber, ils avaient une grande estime pour le petit Parigot. Avec eux, je fis de nombreuses excursions aux alentours. Je dois avouer

qu'envoyé par mon père en ce magnifique pays, que j'ai tant admiré, tant parcouru depuis, je ne profitais guère de l'indépendance qu'il avait cru devoir m'accorder pour mon bien. Je ne sentais vraiment pas la beauté tragique des montagnes et n'avais aucun goût à les contempler. J'avais beaucoup plus envie de crâner avec les copains, de prendre l'apéritif comme un homme, de ripailler en buvant beaucoup, de courtiser les filles à l'occasion; je tenais surtout à marquer que j'étais libre de mon temps, de mes actes et de mes propos; et cela m'entraînait naturellement à bien des sottises. Ce détestable état d'esprit, je le devais sans doute à la contrainte qui m'avait été trop longtemps imposée par la discipline des collèges. Cette discipline, comme encore de nos jours, était fondée sur des règlements impérieux, des punitions automatiques, des récompenses graduées; ses grands ressorts étaient la crainte d'être puni et le désir d'avoir des bons points; cela développait beaucoup plus l'hypocrisie, le mensonge et la vanité que le respect de soi-même et le sens des responsabilités. Il ne s'agissait entre les pions et les élèves, que d'un sport basé sur l'axiome : Pas vu, pas pris.

Cette déplorable façon de régenter nos enfants et adolescents — qui n'a rien d'une éducation — est pour beaucoup, à mon avis, dans l'infériorité morale de notre jeunesse sur celle des autres pays civilisés, particulièrement de l'Angleterre et de l'Amérique. Il se peut que, plus tard, la vie nous réforme et qu'à vingt-cinq ou trente ans nous valions les autres. Mais, à l'échappée des collèges, nous sommes, pour plusieurs années, stupides, sournois on révoltés.

Ces considérations m'ont entraîné un peu loin de mon vélo. Elles expliquent pourtant que je n'ai pas fait du «cyclotourisme» comme je l'aurais dû, alors que je me trouvais dans une région qui m'offrait les plus belles excursions. Beaucoup plus tard, revenu en ces lieux, j'ai frémé d'indignation contre moi-même, d'avoir été insensible à leur grandiose spectacle.

Néanmoins, le démon sportif qui me travaillait déjà, m'obligeait à pédaler beaucoup pour faire preuve de supériorité sur les vélocipédistes sallanchois. Ma gourmandise, qui était presque goinfrerie, me poussait aussi vers les auberges renommées des alentours. Ainsi, je montais de temps en temps, avec quelques camarades, jusqu'à Mégève, où la mère Conseil nous accueillait dans son petit hôtel du Soleil-d'Or, qui, depuis, s'est considérablement agrandi et s'est flanqué d'une annexe imposante, cependant que le pauvre village se transformait en une de nos premières stations de montagne et de sports d'hiver. Vous pensez, quels regards attendris j'ai pour le «Soleil-d'Or» quand je passe encore par là; je ne suis pas médiocrement fier de monter encore proprement les 7 premiers kilomètres qui, par Combloux, mènent de Sallanches à Mégève, par une pente de 8%. A l'époque, je grimpais cela avec les 5 m. 25 dont étais munie ma Nationale; je semais assez facilement les camarades obligés de mettre pied à terre, et je les attendais là-haut, attablé devant l'apéritif bien tassé que me servait la mère Conseil. Nous allions fréquemment aussi à Chamonix où l'Hôtel Suisse avait nos faveurs. Je ne me souviens pas qu'on peinât beaucoup dans la montée. Pour revenir, sans

roue-libre, on allait certainement moins vite qu'aujourd'hui.

Un dimanche, je partis seul pour faire le circuit Mégève, Flumet, gorges de l'Arly, Faverges, Annecy, La Roche, Bonneville, Cluses et Sallanches, environ 150 kilomètres; je ne doutais déjà de rien.

J'étais en forme et, jusqu'à Faverges, il me sembla voler sur mes roues. A cet endroit, mon pneu arrière se dégonfla. Il ne s'agissait pas d'une crevaison, mais d'un décollage au niveau de l'emmanchement des deux bouts de la chambre à air. Je ne savais pas faire cette réparation, tout mon tube de dissolution y passa vainement. Aucun recours possible à un marchand de vélo qu'on n'aurait pas trouvé à dix lieues à la ronde. Il me fallut regonfler tout les cinq minutes avec la petite pompe de sacoche, de 15 centimètres de long, qui faisait alors partie des accessoires livrés avec la machine. Le décollage s'accroissant, le procédé s'avéra de plus en plus pénible, puis inefficace. Je tentais de remplacer la chambre à air par un rouleau fait avec du foin ramassé dans les prairies. Pour ingénieux que ce fut, cela ne m'amena pas loin. Roulant de temps en temps, marchant le plus souvent, m'essayant à toutes sortes de réparations de fortune, je parvins à la Roche, à la nuit tombante, pour dîner et coucher dans une auberge de rouliers. Je repartis à l'aube, n'ayant plus que vingt sous en poche et cinquante kilomètres à faire à pied. Je m'arrêtais aux fermes pour boire du lait qu'on me vendait deux sous le litre, ou que, parfois, on me donnait; avec un kilog de pain pour quatre sous, cela me soutint pendant cette longue marche; vers six heures, à l'heure de l'apéritif, je fis ma rentrée à Sallanches, où l'on commençait à s'inquiéter de moi. Personne ne voulut croire que j'avais fait à pied la moitié de mon circuit.

Au mois de septembre, revenu à Argenteuil, je trouvais le cyclisme en pleine extension. Paris-Brest, la propagande de Jean-sans-Terre, les progrès mécaniques portaient leurs fruits. Les jeunes garçons de mon âge, fils de bourgeois et de commerçants, acquéraient à l'envi des bicyclettes; nous étions 15, puis 20, puis 30, assez semblables d'enthousiasme sincère et de compétence affectée, aux jeunes skieurs d'aujourd'hui. Nous tombâmes d'accord qu'il fallait nous grouper en club, et la Société Vélocipédique d'Argenteuil — la S.V.A. — fut fondée, avec insigne, fanion, président actif, président d'honneur, capitaine et lieutenant de route, trésorier, secrétaire, tout le tremblement; et c'est chargé de quelques-uns de ces honneurs que je rentrais au collège pour préparer la seconde partie de mon bachot.

### 3 La Société Vélocipédique en 1892<sup>3,4</sup>

Les dates, c'est ce qu'il y a de plus difficile dans l'Histoire. Aussi, me suis-je trompé en donnant l'année 1891 pour celle où je possédais ma «Nationale», avec enveloppes démontables à tringles, c'est-à-dire exactement du même système que ceux qu'on fabrique aujourd'hui. Cela a soulevé les protestations justifiées de quelques «vieux de la vieille». En effet, 1891 fut l'année de Paris-Brest, le grand coup de tam-tam frappé par Pierre Giffard, en faveur de «La Petite

Reine » et du « Bienfait Social ». Or, pour ce Paris-Brest, bien des concurrents étaient encore montés sur « creux », et les « as » de l'époque, Terront, Jiel-Laval et quelques autres avaient seuls des pneumatiques; deux systèmes s'affrontaient. Le Dunlop original, qui était un « boyau » sans couture, complètement fermé, et qui, s'il crevait, ne pouvait être réparé que par un « spécialiste » qui employait une ou deux heures ; le Michelin démontable, qu'on venait d'inventer et d'établir pour Terront qui en montait, je crois, la première et unique paire ; ce Michelin tenait dans la jante, non par un câble circulaire et continu, mais par quatre tringles d'un quart de cercle chacune, soit 8 pour chaque roue, qu'on bloquait successivement par-dessus tout le bourrelet de l'enveloppe ; le montage et le démontage n'étaient rien moins qu'une rigolade. Ce ne fut qu'en 1892 que parut le Dunlop à tringle circulaire et continue, monté sur jante creuse, de façon que la pression seule de l'air le faisait tenir en place. Mirifique invention, qui emporta tous les suffrages, de telle sorte qu'il fallut accorder des licences de fabrication à des sous-marques ; et c'est ainsi, sans doute, que je pus, cette année-là, posséder une Nationale à pneus Continental. Dont acte, pour l'Histoire.

La Société Vélocipédique d'Argenteuil, que nous fondâmes à la même époque entre jeunes gens du pays, différait sensiblement de ce qu'est actuellement une société cycliste. Nous n'avions pas l'idée de faire des courses, de participer à des « interclubs » tous les dimanches, de grimper progressivement tout en haut de l'échelle sportive pour décrocher les mêmes timbales que Terront ou Cassignard ; nous admirions les coureurs de très loin, sans nous imaginer qu'il fut possible d'acquérir leurs qualités. Nous songions surtout à jouer ensemble avec nos bicyclettes qui étaient des engins nouveaux, étranges, et dont la possession seule assurait une telle originalité qu'il convenait d'aller faire voir ça à travers le plus d'endroits possible. Nous sentions qu'il fallait mieux le faire en bande, non seulement parce que « plus on est de fous, plus on rit », mais qu'aussi nous soulevions autant d'hostilité que de curiosité sur les routes et dans les villages. On s' imagine difficilement la fureur qui pouvait saisir alors les piétons et les charretiers au passage d'une bicyclette. Nous étions les « écraseurs » détestés des mères, les crâneurs qui prétendaient passer en vitesse les charrettes et même les carrioles, les voyous qui dérangeaient les notables et les commerçants bavardant et circulant au milieu de leurs chaussées ; et nos mauvaises dispositions envers tous étaient bien soulignées par les offensives hurlantes de tous les cabots qui, du plus loin qu'ils nous apercevaient, se précipitaient devant nos roues et contre nos mollets. La sottise, la jalousie, la rancœur d'être dérangé de vieilles habitudes étaient à l'origine de cette hostilité, mais aussi le besoin qu'ont toujours les gens d'un bouc émissaire sur qui déverser leur mauvaise humeur. Car, si l'on nous tarabusta de moins en moins, à mesure que le cyclisme se développa, nous ne fûmes vraiment délivrés de ces ennemis aveugles et stupides que par l'automobile qui détourna sur elle leurs violences de geste et de langage.

Quand la S.V.A. partait en excursion, capitaine et lieutenants de route en tête, fanions déployés, groupant quinze à vingt jeunes gens, on se trouvait plus à l'aise qu'à vagabonder tout seul par la campagne hostile.

Notre plaisir était dans la découverte des routes et des villes. Quelques-uns se fiaient à l'activité et au talent de leur guide ; mais beaucoup s'ingéniaient à tirer de la carte et des guides des itinéraires variés et toujours nouveaux. A ce point de vue, nous faisons du cyclotourisme plus et mieux qu'on en a jamais fait. Il ne m'est pas difficile de voir que nos cyclistes actuels ne circulent que sur les quelques routes qu'ils ont adoptées autour de leur résidence ; ils pratiquent fort peu la carte, et ne connaissent que les itinéraires tout à fait classiques, largement signalisés. C'est à mes sorties avec la S.V.A., puis à mes promenades solitaires que je dois de connaître une infinité de chemins détournés, commodes et charmants, dans toute l'Île-de-France ; cette connaissance me sert même en auto et me permet d'étonner et de satisfaire mes compagnons de promenade qui n'ont jamais fait route vers Chantilly, Mantes, Rambouillet ou Fontainebleau que par les routes que tout le monde prend et connaît. Il est probable que la nécessité nous imposait cette étude approfondie des possibilités routières. Il était rarement possible d'aller d'une ville à l'autre par le plus court chemin ; les grandes routes étaient souvent en mauvais état, au moins par places ; et les traversées des villes étaient affreusement pavées. Ainsi, les chemins secondaires, les voies vicinales étaient les plus favorables au cyclisme. Il s'agissait donc de les découvrir et de se conduire à travers leurs zigzags. Il fallait bien de l'astuce pour aller, sans trop souffrir des pavés et de la poussière ou des nids-de-poule, jusqu'à Saint-Germain ou Pontoise; quant à gagner Meaux, seuls les maîtres ès-topographie pouvaient y prétendre.

Par un jeu de bascule assez curieux, la génération actuelle a vu les routes secondaires et vicinales tomber en décrépitude, alors que les Nationales et les « grand trafic » se goudronnaient à plaisir. Il est donc devenu inutile, et même désagréable, de passer par « les petits chemins ». Seulement, il faut considérer que ces petits chemins reviennent, eux aussi, à la vie ; la sollicitude des Ponts et Chaussées et des Municipalités s'étend enfin sur eux, non pour nous faire plaisir, mais parce que le goudronnage, expérience faite, se révèle le plus économique des procédés d'entretien, et nos innombrables routes vicinales, uniques au monde, qui caractérisent notre pays et en font le plus merveilleux terrain de tourisme routier, s'offrent de nouveau aux roues des bicyclettes. Aux jeunes de le reconnaître et d'en profiter, en fuyant la Nationale qui, pour roulante qu'elle soit, s'encombre par trop et s'encombrera de plus en plus d'automobiles rapides et géantes.

Pendant les mois d'été, les 15 à 20 membres de la S.V.A. se donnaient rendez-vous, tous les dimanches, à cinq heures du matin, à leur siège social, qui était le principal café de la ville. Et l'on partait en groupe pour une excursion d'environ cent cinquante kilomètres.

Argenteuil comptait alors 17.000 habitants ; et je me demande si, de nos jours, on trouverait, dans chaque petite ville de semblable population, vingt cyclistes capables et désireux de faire, chaque dimanche, une balade de plus de cent kilomètres. N'est-il pas beaucoup plus facile de réunir deux à trois mille sportifs sédentaires pour assister à un match de football ou au passage de coureurs sur la route ? C'est ce qu'on appelle, dans les journaux et les palabres politico-sociologiques, le triomphe de l'idée sportive !

Quoi qu'il en soit, on les couvrait vaillamment, ces cent cinquante kilomètres ; nous allions à Vernon, à Beauvais, à Chartres, la moitié d'entre-nous montés encore sur des « creux » ou des vélos à corps droit. Nous n'étions que cinq ou six à posséder la bicyclette dernier cri, fils, sinon d'archevêques, au moins du notaire, de l'architecte, du gros boucher et de l'entrepreneur de maçonnerie ; dans la bande, je faisais « l'étudiant ».

Ce qui soutenait peut-être notre enthousiasme, c'était la libération du déjeuner dominical qui était alors de tradition dans toutes les familles bourgeoises. On se réunissait autour de la table à trois rallonges pour ripailler pendant quatre heures d'affilée, puis, « jouer au tonneau » dans le jardin, afin d'activer la digestion et se préparer au dîner qui reprenait à sept heures. Il y avait toujours là l'oncle Emile avec ses histoires de la guerre de 70, la cousine Héloïse avec ses méchancetés pointues, quatre ou cinq rigolos avec leurs chansonnettes et monologues. Tout enfant, on s'émerveillait de ces plaisirs de grandes personnes ; adolescent, on profitait de la bombance ; mais, devenu jeune homme, on subissait de plus en plus difficilement ces réunions fastidieuses. La bicyclette nous fut un beau prétexte d'y échapper.

Notre révolte ne nous coûta même pas une diminution de nos jouissances gastronomiques. La table d'hôte des hôtels était alors superbement servie ; elle comprenait toujours deux ou trois plats de viande, cuisinés à la vieille mode, et servis à discrétion ; autour, des hors-d'œuvre, légumes, fruits et gâteaux autant qu'on en voulait prendre. Ça coûtait, suivant l'endroit, de 1 fr. 50 à 2 fr. ; dans certains villages, cela descendait à vingt sous. On aurait tort de croire que ces prix correspondaient à ceux de 10, 12 ou 15 francs que l'on pratique actuellement, et seraient, par conséquent, en rapport avec la dévaluation de l'argent. Pour 1 fr. 50, on avait cinq à six fois plus à manger que pour 15 francs en 1936 ; et c'était bien meilleur ; la cuisine hôtelière ne s'était pas industrialisée. Ce bon marché de la nourriture qui, je crois, fut caractéristique de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, nous permettait donc d'héroïques baffrées dans les bonnes auberges que nous avions découvertes, à 15 ou 20 lieues d'Argenteuil. A l'aller, on se tirait une « bourre sportive » comme il serait ridicule et malséant de faire aujourd'hui ; mais nous n'avions pas à notre disposition des courses pour épuiser nos ardeurs combattives. On fonçait donc, chacun pour soi, avec la volonté de semer et de claquer le plus de camarades possible ; il y avait des envolées brusques, des séances de train forcené, des défaillances, des fringales, des retours, des

revanches impitoyables ; mais tout le monde arrivait les dents longues et le ventre creux à l'hôtel désigné.

Nous étions beaucoup plus calmes en revenant. Tout gonflés de nourriture et les muscles raidis, on restait groupés, abandonnés aux plaisirs de la conversation par laquelle nous prétendions nous dissimuler les uns aux autres notre fatigue. Quelques-uns, tout à fait pompés, recevaient, « à la poussette », l'aide des plus vigoureux. Sur le soir, la digestion faite, nous reprenions un peu d'allure et nous retrouvions toujours assez de force pour faire une rentrée bruyante à Argenteuil, afin que les bonnes femmes, attirées aux fenêtres, pussent murmurer, sans admiration, mais avec stupeur : voilà les vélocipédistes qui reviennent.

En somme, nous faisons du sport à notre façon, et nous ne cessâmes de comprendre ainsi la balade à bicyclette qu'au moment où le sport cycliste, mieux organisé et plus répandu, offrit à notre combativité des épreuves régulières. Mais, dès lors, sous le nom de « coureurs amateurs », on vit bien des jeunes gens s'essayer aux vraies courses et y tenir parfois, à force d'entraînement, une place honorable, sans posséder les moyens physiques de supporter impunément de tels efforts, alors que, dans nos prétendues balades, ne se risquaient que des costauds auxquels ces plaisanteries ne firent que du bien.

On peut dire aussi que nous continuions la tradition des canotiers de Bougival, Poissy, Asnières, célébrés et décrits par de Maupassant et autres romanciers de 1880 ; ceux-là comprenaient aussi leur sport avec beaucoup de tapage et de bombance, et se livraient des luttes sournoises, sans règlements bien établis, mais qui donnaient à chacun le droit de se croire un athlète remarquable. Le canotage était mort depuis plusieurs années, les Grenouillères désertées ; pourquoi, je ne sais ? mais la bicyclette fournit aux nouvelles générations un moyen analogue d'associer un exercice physique intense à d'autres plaisirs dont la jeunesse est avide.

La bicyclette qui me servait à ces prouesses avait pour caractères distinctifs, d'abord, un cadre Humber, fort peu différent de ceux qu'on voit aujourd'hui ; il s'en rapprochait même davantage que certains cadres qu'on vit en 1905 ou 1908. Poids : 12 à 13 kilogs ; les jantes métalliques étaient remarquablement légères et il n'y a que tout dernièrement qu'on est revenu à des jantes d'acier à peu près de ce poids. Les pneus, qui coûtaient très cher, étaient d'excellente qualité ; mais on crevait fréquemment parce que les routes étaient parsemées de petits silex tranchants et de clous de souliers ; les paysans, les soldats, presque tous les piétons semaient alors leurs clous sur les chaussées, et c'était un poison ; depuis, par raison d'élégance, même les plus humbles ne portent plus de souliers cloutés ; c'est grand bénéfice pour les cyclistes. Les manivelles mesuraient 16 1/2 ; le développement était de 5 m. 25. J'ai pris souvent des développements plus élevés afin d'obtenir en course ou dans les promenades « à la bourre » un rendement sportif ; mais jamais je ne me suis mieux trouvé que de ces 5 m. 25 ; c'est avec lui qu'en longues randonnées,

pendant des voyages de plusieurs semaines, je me suis senti le plus infatigable, que mon corps m'a paru vraiment s'agencer aux pédales comme à une partie de lui-même. Je crois, d'ailleurs, que c'est autour de ces 5 m. 25 que chacun possède son développement normal, celui dont il tirera le meilleur parti ; pour le cycliste, cela correspond au pas de 75 centimètres pour le piéton.

Je tenais déjà beaucoup à avoir les pieds bien fixés aux pédales ; j'avais bien compris la nécessité de tourner et non de pousser, et j'aurais voulu que mes orteils saisissent et manœuvrent la pédale comme l'aurait fait une main. J'avais donc muni mes pédales de « rat-traps ». C'était un article anglais, une petite cage en fil de fer recevant la pointe du pied, et qui ressemblait vaguement à une souricière, rat-trap, en anglais. Comme les pieds, faute d'être bien fixés, perdaient souvent les pédales dans les descentes, et qu'il fallait alors les « rattraper », malgré leur rotation vertigineuse, les rat-traps devinrent, en français, des « rattrapes », nom sous lequel on désigna longtemps les cale-pieds.

#### 4 *Mon premier voyage à bicyclette*<sup>5</sup>

- Ton oncle de Bruxelles voudrait te voir pendant tes vacances. Es-tu capable d'aller jusque-là avec ta bicyclette ?

- Bien sûr, papa. Mais il me faudrait de l'argent.
- De l'argent ! toujours de l'argent ! Tout le monde peut aller à Bruxelles avec de l'argent. Je croyais qu'avec ta bicyclette... enfin, tu auras cent francs pour tes frais de route, et tu partiras demain.

C'est ainsi que fut décidée, en août 98, ma première expédition à bicyclette. Je garde une grande reconnaissance à mon père de m'avoir lancé si jeune sur les routes, seul à me débattre dans l'imprévu du voyage et à défendre mon porte-monnaie contre tous ses assaillants. A l'époque, le Tour de France des compagnons ouvriers était tombé en désuétude et n'avait été remplacé par rien. Personne ne voyageait que les représentants de commerce. Dans la bourgeoisie, on n'entreprenait qu'un déplacement annuel, pour aller en chemin de fer aux bains de mer et, généralement, toujours au même endroit. Pour les jeunes gens, il ne pouvait être question de quitter leur ville sans leurs parents, encore moins de voyager seuls, à leur gré comme à leurs risques. Encore de nos jours, ce n'est pas généralement à dix-huit ans qu'on a le goût et la permission d'être cyclotouriste. On peut se balader le dimanche, rouler autour de sa ville, prendre parfois le repas de midi au dehors, mais il faut être rentré le soir, à la maison. On accepte que l'adolescent fume et boive l'apéritif, qu'il fasse l'homme de toutes les mauvaises manières possibles, pourvu que ce soit en s'écartant à peine du cercle de famille. Mais l'abandonner plusieurs jours à son initiative, à ses décisions, à ses erreurs nécessaires, les parents français ne peuvent s'y résoudre. Bienheureux, les enfants qui bénéficient d'une éducation plus libérale !

Dès le premier jour, je m'aperçus qu'il n'était pas aussi facile d'aller à Bruxelles que je le pensais.

Non pas que la longueur du chemin dépassât mes moyens physiques, mais je m'y prenais très mal pour rouler agréablement et sans fatigue.

J'avais emporté pour tout bagage un veston roulé sur le guidon. Levé à cinq heures du matin, j'avais traversé tout Paris et sa banlieue par les rues pavées, dont la boue grasse, liée par le crottin, était délayée à grande eau par les arroseurs municipaux. Une fringale terrible m'abattit avant Lagny; je me restaurais dans une auberge infâme; puis, par l'habitude prise aux sorties « à la bourre » de la S.V.A., je me donnais à fond jusqu'à Château-Thierry ; je trouvais là « l'hôtel recommandé aux voyageurs de commerce », dans lequel je fis une effroyable bafnée. Tout alourdi par ce repas, je me remis péniblement en route; la digestion faite, je repris quelque allure, jusqu'au moment où la défaillance de l'après-midi me saisit. Approchant de Reims, je découvris qu'on trouvait dans toutes les auberges et bistros une demi-bouteille d'excellent Champagne naturel pour quatre sous. J'abusais de cet agréable doping, et j'arrivais assez vacillant et obnubilé dans la ville de la grande cathédrale. Je dus faire une certaine sensation à l'hôtel de premier ordre où j'eus l'audace de demander le gîte et le couvert; mais le souvenir de ce qui m'advint est toujours resté très vague dans mon esprit, sauf en ce qui concerne l'énorme déflation que je constatais dans ma bourse au moment de me mettre en route le lendemain.

Pour rééquilibrer mon budget, appliquant d'instinct un système que nos plus illustres ministres se font un devoir d'ignorer, je fis des économies massives sur mes frais de route de la seconde journée; je ne me nourris que de pain, de fromage et d'eau claire, fuyant les cabarets et dédaignant les hôtels. En arrivant, le soir, à Givet, j'avais à peu près ramené mes dépenses « à la moyenne » qu'autorisait le viatique dont mon père m'avait muni. Et cette expérience, qui me fut imposée par le voyage et ses nécessités, n'était-elle pas d'une meilleure valeur éducative que le « Traité d'Economie politique », dont notre professeur de philosophie nous avait donné, à mes condisciples et à moi, un résumé aussi doctoral que fastidieux ?

Je franchis la frontière, après bien des formalités, une longue attente, un circuit interminable à travers divers bureaux. Les douaniers considéraient alors un vélo du même œil qu'aujourd'hui une auto. Libéré de leur inquisition, je gagnais Namur, Dinant, visitais les grottes de Han, le champ de bataille de Waterloo; je mis deux jours à atteindre Bruxelles, ayant constaté que la vie en Belgique était sensiblement moins chère qu'en France; ce qui me permit de baguenauder sur les routes, avant de demander asile à mon oncle, dont je redoutais la bienveillance autoritaire et tatillonne.

De fait, il me fit les honneurs, avec conférence familière, de toutes les curiosités, beautés et musées de la capitale belge. Je me rongais d'impatience, et n'obtins qu'après trois jours la permission de reprendre mon vélo pour aller à Anvers, je devais revenir chez lui le soir même; mais je m'attardais volontairement dans ce grand port, où le mouvement des bateaux, l'animation des quais

m'intéressèrent beaucoup plus que les rues et les monuments de Bruxelles. Je commençais à savoir manier mon argent, et, après une nuit dans un modeste hôtel, je décidai de rentrer en France sans revoir mon oncle. Le lendemain, je traversai donc Bruxelles sans m'arrêter, et je fonçai de toutes mes forces vers la frontière, comme si j'avais mon oncle et ses conférences à mes trousses. De la douane, je lui télégraphiai que j'avais été rappelé d'urgence par mon père et que je filai tout droit sur Argenteuil. Il ne me restait pas dix francs pour rallier le toit paternel; je me remis au régime du pain et du fromage, et j'arrivai le soir à Signy-l'Abbaye.

L'aubergiste, auquel je ne demandai qu'une soupe — parce que je n'avais pas faim, lui dis-je, — et une pauvre chambrette, m'estorqua trois francs. L'inquiétude me prit de n'avoir pas assez d'argent pour arriver au port, d'autant plus que mon régime de cénobite m'enlevait toute vigueur et que je pédalais de plus en plus « carré ». J'arrivais à Reims à moitié mort d'inanition. Dîner, coucher là, rouler encore tout le lendemain, je n'en avais plus les moyens financiers, ni la force physique. Entré à la gare sans grande espérance, je constatai avec enthousiasme que j'avais deux sous de plus qu'il n'en fallait pour une 3<sup>e</sup> classe-Paris. Sur la banquette de bois, je me laissai d'abord aller à un sommeil heureux, sachant bien que « qui dort dîne ». Mais, sortant à 10 heures du soir de la gare de l'Est, je commençai à m'inquiéter de la réception que me ferait mon père; la faim, d'autre part, me tenaillait les entrailles.

Il me fallut encore rouler péniblement pendant 20 kilomètres à travers les rues de Paris et de sa banlieue. J'essayai de m'introduire subrepticement dans notre villa; mais mon père veillait. Il était fort inquiet de moi, ayant été avisé par mon oncle que j'avais disparu. Quand il me vit debout dans le vestibule, pâle, dépenaillé, poussiéreux, son angoisse se libéra par une colère folle. Je n'eus qu'à me sauver dans mon lit. Et quand il me sembla que toute la maison s'était rendormie, je me relevai, en chemise et pieds nus, pour aller chaparder dans la cuisine les restes du dîner.

## 5 *La bicyclette au Quartier Latin - Ma première course*<sup>6</sup>

En novembre 1893, ayant étayé mon baccalauréat ès-lettres, de l'ès-sciences restreint qu'à cette époque on exigeait des étudiants en médecine, je fis, tout faraud, mon entrée au Quartier Latin. Ce n'est pas le lieu de redire, après tant d'autres, la différence que présentait alors ce domaine de l'affranchissement juvénile avec ce qu'il est aujourd'hui. Certes, nous ne nous complaisions plus à la Bohème de Murger, mais nous étions loin d'être embourgeoisés et empoliticaillés comme les étudiants d'après-guerre.

Parmi ce qui nous distingua de nos aînés, puis de nos cadets, il faut signaler notre engouement pour le cyclisme. L'avènement de la bicyclette coïncida, en effet, avec notre libération des tutelles de la famille et du collège, et ce fut une manière d'affirmer notre indépendance que d'user de cette étonnante invention

tenue en fort médiocre estime par nos éducateurs et nos parents. Et puis, la bicyclette était de loin le plus rapide et le plus commode des engins de transport. Les fiacres qui, comme l'a dit la chanson, allaient toujours cahin-caha, les lourds omnibus traînés au trot de trois massifs percherons, les tramways hippomobiles aux itinéraires compliqués et aux arrêts malencontreux, ne faisaient l'affaire que des femmes, des impotents et des paresseux; pour peu que l'on fût actif et bien portant, on allait de préférence à pied, sans mettre plus de temps à ses allées et venues.

Quand la bicyclette permit de traverser Paris en une demi-heure, tous les jeunes gens assez fortunés pour se payer cet instrument, voulurent bénéficier de cet énorme avantage. Même sans le moindre goût pour l'exercice, on était amené à pédaler par intérêt, par économie, pour gagner du temps. Ainsi beaucoup furent convertis au sport qui n'avaient pratiqué la bicyclette que pour sa commodité. Cet engouement gagnait les hommes mûrs et saisissait les enfants à mesure qu'ils grandissaient. J'ai toujours pensé que l'auto, inventée cinquante ans trop tôt, avait très fâcheusement enrayé cette pratique universelle du cyclisme qui aurait pu changer la face du monde, non pas en accélérant la vitesse des communications et voyages, mais en obligeant tous les hommes et toutes les femmes à se transporter par leurs propres forces.

Quoi qu'il en soit, de 1893 à 1898, il y eut dans les rues de Paris beaucoup plus de cyclistes circulant que de nos jours. On allait à son travail, à ses affaires, aux Facultés, avec sa bicyclette. Les commissionnaires — cireurs de chaussures, médaillés de la Préfecture, — qui étaient installés avec leur boîte à brosses au bord des trottoirs, dans les carrefours et voies principales, avaient joint à leurs divers petits métiers celui de gardien de vélos. Quand on avait à entrer dans un magasin, à entrer quelque part pour ses affaires ou son agrément, on leur donnait sa bicyclette à surveiller, et on la reprenait en payant deux sous. La plupart des grands magasins avait organisé un gardiennage à leurs portes; seul, le Bazar de l'Hôtel-de-Ville a conservé, je crois, cette façon d'accueillir ses clients cyclistes. A la Faculté de Médecine, la concierge de l'Ecole Pratique garait les vélos des étudiants, toujours pour deux sous; souvent, elle en avait une centaine rangés autour de ses cages à cobayes. Ces installations facilitaient beaucoup le transport individuel à bicyclette. Il est curieux et regrettable qu'elles aient disparues; actuellement, à Paris comme dans les autres grandes villes, le cycliste est rivé à son vélo, et ne peut l'abandonner sans grands risques sur la voie publique.

Mais ce n'était pas aux commissionnaires, ni à la concierge de la Faculté que je confiais le plus souvent ma bicyclette; elle séjournait plutôt à la terrasse des cafés et brasseries du Quartier Latin, et particulièrement du d'Harcourt, alors en pleine vogue. Ma machine se trouvait ainsi en nombreuse compagnie; cinquante vélos s'accotaient en double ou triple rang, au bord du trottoir, ménageant avec les guéridons et chaises de la terrasse un étroit couloir par lequel déambulait le flot sans cesse renouvelé des étudiants, de leurs amies — la plupart interchangeables — des «



calicots » qui arboraient indûment des bérêts de velours aux diverses couleurs universitaires, des espoirs de la littérature « artiste », des chansonniers chevelus, et d'un tas de gens qu'on n'appelait pas encore des « snobs », mais qui l'étaient bien; car régnait alors un snobisme du Quartier Latin, au moment même où cette région estudiantine allait perdre presque tous ses caractères et son charme.

Il s'en fallait que tous les habitués du d'Harcourt eussent leur vélo; c'était encore un objet de luxe. Mais le costume cycliste se portait à profusion, beaucoup trompant leur rêve avec des culottes bouffantes et des souliers à bride, comme on a vu plus tard des aspirants-chauffeurs se faire illusion sur les joies que leur aurait procuré la possession d'une auto, en s'affublant de peaux de bête et d'énormes casquettes sur lesquelles se relevaient des lunettes à coquille. Le plaisir qu'on tire des sports, n'est-il pas souvent d'ordre vestimentaire, ne réside-t-il pas dans la vanité d'endosser une tenue spéciale ? Des pratiquants de sports d'hiver aux boys-scouts, en passant par tous les coureurs cyclistes du dimanche, combien ne sont attirés à ces exercices que par le désir de se singulariser par leur costume ? Aussi les cyclistes du d'Harcourt étaient des sages puisque, dépourvus de bicyclette, ils n'en jouissaient pas moins de toutes les satisfactions que cet instrument leur aurait procurées. Les belles du Quartier Latin n'étaient pas les moins empressées à crâner en tenue cycliste. Ce sont elles qui ont réalisé ce type cocasse de la « cyclowoman » du XIX<sup>e</sup> siècle, qui fait notre joie quand nous la retrouvons représentée dans une revue illustrée de l'époque ou dans une exposition rétrospective : culotte de zouave, corsage bouffant avec manches à gigot, lourd chignon sur lequel un petit canotier est retenu par la voilette ramenée à mi-front. Ainsi parée, on n'avait vraiment pas besoin de bicyclette pour faire sensation, et ces charmantes enfants le comprenaient bien.

Il n'empêche qu'un vrai cycliste, possesseur d'une machine, inspirait la considération et l'envie. Tous les copains, qui n'avaient que l'habit, sollicitaient le prêt de cette bicyclette, pour faire quelques évolutions sur la place de la Sorbonne ou le boulevard Saint-Michel; il fallait me défendre contre ces tapeurs, quitte à passer pour plus jaloux de ma bicyclette que de l'objet variable de mes amours; je me gardais d'ailleurs de faire intervenir le moindre élément sentimental dans ma formule de refus : une bicyclette, affirmais-je, ne se prête pas plus qu'une brosse à dents! C'était assez péremptoire auprès de camarades qui se laissaient trop facilement aller au communisme.

Cependant, mon vélo m'apportait plus que des satisfactions d'amour-propre. Je me prenais pour le cyclisme d'une passion de plus en plus forte, qui entraînait fort heureusement en lutte avec les habitudes de vadrouille, de manille et d'apéritif, qu'en qualité d'étudiant « fin de siècle », je me croyais obligé de prendre. Lorsque j'y réfléchis aujourd'hui, je ne puis m'empêcher de croire que la bicyclette m'a sauvé de cette déchéance physique et morale dans laquelle j'ai vu sombrer un certain nombre de mes amis du Quartier Latin ; l'alcoolisme, la syphilis, la tuberculose en ont

dégradé beaucoup, en ont tué quelques-uns. J'aurais peut-être suivi la même voie dangereuse, si de fréquentes pédalées au grand air ne m'avaient arraché, des jours entiers, à cette vie abrutissante et ne m'avaient conservé l'orgueil de ma vigueur et de ma santé. Que de fois, à deux heures du matin, à la fermeture de la Brasserie, las de la manille et du rams, écoeuré de bière et de tapage, reprenant ma bicyclette qui m'attendait, comme un reproche vivant, au bord du trottoir, je m'enfuyais par les rues silencieuses, puis, à travers le bois, et, enfin, sur la grande route déserte, pédalant et rêvant sous la calme lumière de la lune. J'atteignais Mantes ou Rambouillet au point du jour, et, restauré dans une honnête auberge, rentrais à Paris, le corps assaini et l'âme épurée. Parfois, aux époques de grand dégoût, je fichais le camp pour deux ou trois jours, poussant jusqu'à la mer, dormant dans les champs, à l'abri d'une meule, me plongeant aux rivières, vivant comme un sauvage pour me réhabiliter de cette vie artificielle et grossière que je menais jour et nuit, entre le d'Harcourt, le Baratte et le Rat-Mort.

Il arriva donc que ma valeur cycliste s'accrut de jour en jour, que je m'en aperçus, que j'en fus de plus en plus fier, que je tins à me maintenir en forme, et qu'ainsi, peut-être par vanité sportive, je renonçai aux débauches juvéniles qui m'avaient parues tout d'abord aussi nécessaires qu'agréables pour affirmer mon indépendance d'étudiant. Cette « moralisation » ne me fut pas particulière ; bien des jeunes gens de cette époque durent à la bicyclette ce relèvement de leur caractère. On espéra d'ailleurs que le sport, entrant dans les mœurs de la jeunesse, les détournerait de « la noce », que les usages, soutenus par la littérature, leur présentaient comme la meilleure et la plus honorable distraction de leur âge. Bien qu'on ait obtenu quelques résultats de cet ordre, notamment parmi les jeunes ouvriers des grandes villes, il s'en faut que toutes les espérances fondées sur le « sport moralisateur » se soient réalisées. C'est probablement parce que le sport, à peine né, et dès qu'il s'est affirmé capable de faire recette, a été conquis et gouverné par un tas de malins, auxquels l'exercice physique est étranger et même antipathique, mais qui y ont trouvé un excellent moyen de se donner de l'importance, d'occuper de belles situations et de gagner de l'argent ; et, à mon idée, ce n'est point tant le vrai et sincère professionnalisme qui a stérilisé dans son germe cette nouvelle morale, que l'organisation spectaculaire du prétendu sport amateur, qui fait vivre tant de monde « de la sueur des autres ».

Au printemps de 1894, il me vint une bonne idée. J'écrivis à M. Minard, directeur de Paris-Vélo — le petit quotidien rosé qui devint plus tard l'Auto — qu'il serait utile et intéressant de fonder un « Championnat Cycliste Inter-Facultés », à l'instar des Championnats Universitaires d'aviron, de football, de cricket, qui, en Angleterre, passionnaient tout le pays. Paris-Vélo accueillit ce projet avec enthousiasme. On me délégua Davin de Champclos, de Lafrété, de Palisseaux, les grands journalistes sportifs de l'époque, pour mettre l'affaire sur pied. Il fut entendu qu'il y aurait une épreuve sur route pour chaque Faculté, et une

finale sur piste entre les vainqueurs pour l'attribution du Challenge Inter-Facultés. Je me chargeai d'organiser la course de la Médecine, avec quelques camarades, Pamard, Subort, Hallopeau, tous étudiants férus de cyclisme et qui, depuis, ont réussi, à Paris ou en Province, de belles carrières médicales. Je découvris la route de Versailles-Choisy-le-Roi, l'auberge de Malabry, la Côte-Rouge, Tapés avec insistance, nos maîtres, Lucas-Championnière, Poirier, Hallopeau, les libraires et fabricants d'instruments de chirurgie du quartier, nous comblèrent de prix en nature. En livres et objets divers, le premier prix atteignait une valeur de 1.500 francs, 1.500 francs de l'époque !

Par un beau dimanche de juin, devant une foule énorme d'étudiants, de médecins, de professeurs et de grisettes du Boul'Mich', je pris le départ avec une centaine de concurrents. La plupart avaient plus d'illusion que de qualité. Pour moi, je ne comptais que me conduire honorablement. Partis de la ferme de Malabry dans la direction de Versailles, après avoir viré au haut de la côte du Pont-Colbert, nous ne repassâmes qu'une dizaine devant Malabry; trois ou quatre se perdirent avant le virage à la Belle-Epine, et nous abordâmes à dix la fameuse côte Rouge, au bout de laquelle se jugeait l'arrivée. Bientôt un ambitieux démarra à fond; je pris sa roue sans la moindre peine. Me retournant, je vis que le reste du lot était bel et bien décollé, et l'espoir de la victoire me souleva d'ardeur. Non, il n'allait pas si vite qu'il croyait, le camarade; il commençait à se déhancher; il soufflait rageusement. Alors, je partis à mon tour, inquiet seulement qu'il ne prit pas ma roue à son tour; mais, il ne résista pas, et, alors, plein d'une force invincible, je grimpai la côte de plus en plus vite, entre la double haie des spectateurs, tout le Quartier Latin, les copains et les copines, leurs acclamations enthousiastes et joyeuses; et je ne me relevai que sur la ligne d'arrivée, devant Davin de Champclos, qui, arrêtant sa dédoublante de juge à l'arrivée-chrono-mètre, annonça 59 minutes pour les 33 kilomètres !...

Depuis, j'ai remporté quelques victoires sportives qui, sans avoir jamais été de grande classe, avaient plus de valeur que ce premier succès sur des étudiants dont l'entraînement laissait fort à désirer. Mais jamais je n'ai goûté plus naïvement les joies du triomphateur. En descendant de machine, je me croyais vraiment un grand homme. Et James-Stuart Sloan, le président de l'A.V.I., le grand club amateur rival de l'A.V.A., venu sur le terrain pour faire de la prospection, m'embaucha séance tenante dans ses troupes. J'étais pris pour longtemps dans l'engrenage sportif.

## **6 Coureur-amateur et redresseur de torts<sup>7</sup>**

Au lendemain de ma victoire du «Championnat de la Médecine», j'allais avertir mon maître d'armes que, mon titre m'obligeant à m'entraîner à bicyclette, j'allais prendre un abonnement «au Vélodrome de l'Est», et, par conséquent, renoncer à ses excellentes leçons. Il prit assez mal la chose et ne dissimula pas tout le mépris qu'il avait pour ce sport de singes qui lui enlevait un de ses meilleurs élèves. Mais je ne pris

aucun souci de sa colère, tout à l'orgueil de me croire un grand homme sur vélo. Un camarade m'avait informé que le matin, à l'Hôpital Necker, dans le service où j'étais « stagiaire », à l'appel de mon nom, le Patron, le Professeur Siredey, avait constaté avec une indulgente ironie : « Ce Ruffier est absent, comme toujours ; mais j'ai le plaisir de vous annoncer qu'il est Champion vélocipédique de la Faculté, ce qui fait bien de l'honneur à notre service ». Je n'en demandais pas tant pour ne jamais remettre les pieds à l'hôpital, tout occupé que j'étais à entretenir ma forme et à boire des demis.

En vérité, je passais la moitié de mon temps à vélo, circulant de jour et de nuit, du Quartier Latin à Montmartre, au Bois de Boulogne, à Argenteuil, au Vélodrome de l'Est. Sur cette piste, la première construite à Paris, et située au Bois de Vincennes, à peu près à l'endroit où se trouve maintenant la Municipale, je m'entraînais pour la Finale du Challenge Interfacultés, en profitant de l'exemple et des conseils de quelques coureurs de l'époque, Baras, Méline, Grandjean. Sans m'en rendre compte d'ailleurs, je me surmenais jusqu'à l'os, devenu maigre comme un coucou ; me nourrissant aux gargottes du quartier. Hors-d'œuvre, plat de viande, légumes, fromage, dessert, un carafon de vin pour 0 fr. 85 ; 0 fr. 75 par dix cachets ! Je n'avais plus, sauf le dimanche, la plantureuse table familiale pour subvenir à mes débauches d'exercice.

Je devais couvrir de 50 à 80 kilomètres par jour, dont la bonne moitié dans les rues de Paris. Ceux qui se plaignent des difficultés actuelles de la circulation cycliste dans les grandes villes ne s'imaginent guère ce qu'elle était alors. Presque toutes les rues étaient pavées et d'un fort mauvais pavé. La poussière et le crottin de cheval étaient amalgamés en une boue grasse dans laquelle on dérapait à roues que veux-tu. Les arroseurs municipaux, barrant la moitié de la chaussée avec leur tuyau à roulettes, inondaient du matin au soir ce sol visqueux ; ils entretenaient en état de marécage les Champs-Élysées, dont le macadam, dès qu'il était sec, par hasard, partait en tourbillons de poussière.

Les véhicules, fiacres, omnibus, tramways, camions, voitures particulières, étaient peut-être moins nombreux qu'aujourd'hui ; mais comme ils déblayaient le terrain beaucoup moins vite, ils encombraient tout autant, sinon davantage.

Les règlements de la circulation étaient moins précis et moins rigoureux ; ils se résumaient à peu près dans l'obligation de tenir sa droite ; mais ce n'était pas une affaire de doubler à droite, ni de baguenauder au milieu de la chaussée ; les fiacres, en maraudant, n'avaient d'autres règles que la fantaisie.

Ajoutez à cela que le cycliste était le plus rapide usager de la chaussée ; il avait à dépasser les véhicules en entrant dans la pagaille centrale, au lieu de se laisser dépasser en restant, comme maintenant, au bord du trottoir. Un petit dérapage au cours de ce dépassement périlleux, et l'on avait bien des chances d'être écrasé. J'ai idée que ces écrasements n'étaient pas rares, moins rares que sous notre ère automobile ; mais ils n'étaient pas si dangereux ; d'abord parce

que les chevaux, bonnes bêtes, faisaient attention à ne pas poser leurs sabots sur l'homme à terre, que celui-ci avait sa chance, en s'aplatissant bien, de rester indemne entre les quatre roues et qu'enfin un fiacre n'était pas assez lourd pour écrabouiller à fond une cuisse ou un thorax. C'était surtout les machines qui en prenaient un bon coup dans ces accidents ; les cochers de fiacre faisaient d'ailleurs tout leur possible pour laminer nos vélos. Ils étaient nos grands ennemis ; leur fureur était extrême de se voir dépasser, eux, les rois du pavé, par des vélocipèdes ; ils manifestaient leur dépit par des injures d'une abondance et d'une crudité inimaginables, en nous serrant contre les trottoirs, en se mettant à deux pour nous coincer entre leurs caisses, en nous envoyant des coups de fouet comme par erreur, en s'arrêtant brusquement quand nous «collions» derrière ; toutes manœuvres assez nuisibles à une époque où nous n'avions aucun frein. Cet accessoire, supprimé comme inutile vers 1895, ne revint en faveur que vers 1900, et même un peu plus tard sur les machines de course.

La plupart des cyclistes n'opposaient à l'animosité des « Collignons » que le mépris et la ruse. Mais il y avait au Quartier Latin des équipes d'étudiants entraînés à la bataille; à l'occasion de manifestations pour ou contre Zola, Brunetière et autres. On se colletait ferme avec les agents de «la Brigade Centrale»; au d'Harcourt, au Baratte, et semblables lieux, il y avait de fréquentes bagarres, où l'on jouait des points, des pieds, dç,s demis et de leurs soucoupes, Je prenais un vif plaisir, d'ordre sportif, je crois, à ces combats de rue et de café. J'y acquis une certaine virtuosité ; et il me vint tout naturellement à l'esprit d'employer mes talents contre les persécuteurs de la bicyclette. Sur ce chapitre-là, je me fis «redresseur de torts».

« Descends donc de ton siège, eh, feignant ! », cette formule par laquelle les cochers, à bout d'insultes, se défiaient entre eux. En fait, ils «descendaient » rarement pour s'expliquer des poings, comme ils faisaient si volontiers de la voix ; et quand, après avoir été serré, coupé ou menacé du fouet, je les interpellais en ces mêmes termes pour les convier à un combat singulier, ils demeuraient méprisants et injurieux, sur leur siège. Il fallait les déloger de là, ce qui n'était pas très compliqué ; car, engoncés dans leur houppe, congestifs et maladroits, il suffisait de les saisir par le collet ou le bras pour les tirer à bas ; il ne fallait qu'éviter, au moment de la prise, le coup de manche de fouet qui était leur plus dangereux moyen de défense. Puis, en deux coups de poing, je réglais la correction et m'enfuyais sur mon vélo avant que les camarades cochers ne vinssent au secours de la victime.

Lorsque nous étions en nombre et que le Collignon avait été particulièrement méchant et insolent, nous nous précipitions sur son fiacre et, soulevant les roues et la caisse d'un seul côté, le basculions sur la chaussée.

Sur la route, je poursuivais cette croisade auprès des charretiers et piétons mal intentionnés. Deux de mes frères, aux goûts également batailleurs, m'accompagnaient généralement dans ces expéditions

punitives. A constater la faiblesse, la maladresse, la lâcheté de tous les muffles que nous mettions si facilement à merci, nous prenions une confiance excessive dans nos forces et nos talents ; nous arrivions aussi à en abuser.

Un jour, en forêt de Saint-Germain, nous fûmes dépassés par un élégant petit « tonneau », mené grand train par un sportman «hippique» et contenant deux jolies dames à l'arrière. Nous serra-t-il d'un peu près ? Il se peut ; en tous cas, démarrant avec ensemble, nous rejoignîmes l'équipage et, le flanquant à droite et à gauche, invitâmes le sportman à descendre pour s'expliquer sur sa conduite. Cet homme n'hésita pas, et, arrêtant son cheval, dégringola en vitesse de son tonneau. Descendus aussi de vélo, nous le vîmes, avec un peu d'étonnement, venir à nous, car il était tout petit et fort grêle. «Je le prends», dis-je à mes frères, car nous ne pouvions avoir l'idée de lui tomber dessus tous les trois ensemble. Je fis donc quelques pas à sa rencontre, pensant en terminer avec une paire de gifflés. Mais à quatre pas, le petit bonhomme braqua sur moi un énorme revolver. Il ne cria pas : Haut les mains ! parce que ce n'était pas encore la mode ; mais les bras m'en tombèrent et je restai cloué sur place. Et sur ce, nous tenant sous la menace de cet horrible instrument, l'homme de cheval dégoisa toute sa rancœur contre les odieux pédards : « Ah ! ah ! Vous ne faites plus les malins, voyous, dégoûtants, etc... J'ai bien envie de vous tuer comme des chiens ! N'y revenez pas ou vous verrez comment je traite des saligauds pareils... ». II en eut pour cinq bonnes minutes. Après quoi, il se replia en bon ordre vers son tonneau, pendant que les deitres femmes éclataient en rires aigus.

Nous étions atterrés, confondus de rage et de honte. « Cela ne peut pas se passer comme ça ! » proclamais-je.

Une idée de vengeance m'était venue; un tas de cailloux, prêt pour l'empierrage, se trouvait sur le bord de la route. Après avoir rempli nos poches de pierres, nous partîmes à la poursuite du tonneau qui s'en allait d'une lente allure de triomphateur. Parvenus à une vingtaine de mètres, la main gauche au guidon, nous nous mîmes à mitrailler avec nos cailloux la voiture et ses occupants. Le tir était peu sûr, mais quelques projectiles firent but. Les femmes poussaient des cris d'orfraie. Arrêt du cheval, dégringolade du sportman. Mais nous avions déjà fait demi-tour et fuyions à toutes pédales. Quand l'ennemi fut remonté sur son siège, nous revînmes à la charge. Cette fois, il essaya de virer et de nous poursuivre au grand trot; mais nous avions pris du champ, et son trotteur n'était pas de classe suffisante. A la troisième attaque, il se décida à tirer en se retournant sur son siège; mais à trente mètres, avec les cahots, son gros rigolo n'avait aucune précision. Néanmoins, il faisait un bruit très impressionnant, et nous cessâmes le jeu. Nous étions bien contents d'avoir eu à peu près le dernier mot; toutefois, le danger que les armes à feu peuvent faire courir aux chevaliers errants venait de nous être révélé. Nous devînmes beaucoup moins agressifs. Quant à moi, il me fallut dès lors des provocations caractérisées pour m'amener à

la bataille ; jusqu'au jour où l'âge et l'expérience m'apprirent à considérer la sottise et la méchanceté humaines comme les choses les plus naturelles du monde, contre lesquelles il est bien vain de s'insurger.

## **7 Entraînement sportif Le vélo et la caserne<sup>8</sup>**

En juin 1896, je me retrouvai au départ du « Championnat de la Médecine », devant l'auberge de Malabry. Le parcours était le même que l'année précédente. Mais les conditions avaient changé. Les idées sportives s'étaient éclaircies ; les grandes courses professionnelles avaient répandu des notions précises sur l'entraînement ; les sociétés « d'amateurs », comme l'A.V.I., dont je faisais partie, préparaient leurs champions suivant les meilleurs principes. Le premier résultat de cette évolution révélait déjà, mais à notre insu, le grand inconvénient du sport de compétition : nous n'étions qu'une trentaine rangée sous le drapeau du starter, au lieu des deux cents concurrents de l'année précédente ; tous ceux qui n'avaient eu ni le temps ni le courage de s'entraîner, persuadés de n'avoir d'autre chance que d'être ridicules, s'étaient décidés aux rôles de spectateurs et d'applaudisseurs. D'année en année, à mesure que la sélection raréfierait les athlètes actifs, le nombre des sportsmen passifs allait s'accroître, pour aboutir à ce que nous voyons de nos jours : cinquante ou cent mille excités garnissant les tribunes d'un stade sur lequel trente champions font preuve d'une virtuosité exceptionnelle.

Ce jour-là, mes réflexions avaient un autre tour. Je faisais partie de cette élite sportive, j'étais tenant du titre ; je m'étais bien entraîné pour le conserver ; mais je savais que j'allais être rudement attaqué ; quelques étudiants, rangés sous la bannière de l'A.V.A. ne dissimulaient pas leur désir de vaincre l'homme de l'A.V.I. Ils s'étaient assurés un imposant service d'entraîneurs par tandems, triplètes et même quadruplettes. Car ces engins étaient à leur plus grande vogue, et toutes les courses de fond et demi-fond, sur route comme sur piste, se faisaient avec leur concours. Cela coûtait cher, et je n'étais pas assez riche pour me payer moi-même une équipe. L'A.V.I. m'avait promis une triplète, mais elle n'était pas là. A la dernière minute, une quadruplette, montée par des étudiants en médecine, dont Chauveau et Lenormant, depuis médecin et chirurgien illustres, se mit à mon service. Je fus rassuré, et je pris le départ à toute allure pour profiter de cet avantage. Las ! après quelques kilomètres, une chaîne de la quadruplette sauta ; je dus saisir le peloton au passage, et m'accrocher dans les roues. Les trois ou quatre concurrents de valeur qui menaient ainsi derrière leurs tandems et triplètes me firent la vie dure ; mais j'étais soutenu par une rage folle ; l'A.V.I. m'avait abandonné ! la quadruplette n'était qu'un clou monté par des cafouilleux ! On me balançait et faisait des queues de poisson !... Ah ! On allait voir... Mon courage fut récompensé. Après le virage de la Belle-Epine, je fus accueilli par la triplète de l'A.V.I. venue en retard, mais venue tout de même ; et elle était montée par Ponscarne, Guillaumet et Kirfel, trois champions amateurs de grande classe. Derrière cette

équipe, ça ne traîna pas ; je m'échappai aisément, et franchis encore en vainqueur la ligne d'arrivée.

Ce succès mit le comble à mes ambitions sportives ; je rêvais beaucoup de devenir un « grand coureur ». Cela m'intéressait beaucoup plus que mes études médicales. J'allais m'entraîner chaque jour au vélodrome, occupant tout le temps que je ne passais pas à machine, à discuter technique, matériel, tactique. Il y avait quelques mois que j'avais reçu une fine machine de « Chanon », un jeune constructeur-artisan, qui, à l'époque, tenait, auprès des passionnés du cycle, à peu près le même rôle que, de nos jours, les Uidry, Pitard et autres fabricants de bicyclettes à la demande ; je veux dire que Chanon, dans son atelier de la rue Duret, était entré en concurrence avec les grandes marques, Clément, Rudge, Humber, fournissant aux amateurs des machines plus individualisées, établies quelque peu sur mesure. Je me souviens que ce vélo, très léger, de 10 kilos à peine malgré ses jantes en acier et ses pneus démontables, rendait terriblement bien ; il me semblait vibrer et s'exciter sous l'effort. Mais c'était peut-être mes mollets de 20 ans qui lui communiquaient beaucoup de cette ardeur.

On s'étonnera peut-être que des roues métalliques à démontables permissent d'établir une bicyclette si légère. Mais avant que la jante en bois se fût imposée sur toutes les machines de course, on avait sans doute affiné autant que possible la jante métallique ; si je m'en souviens bien, les Westwood de course n'atteignaient pas 500 grammes ; on montait là-dessus des démontables souples et léger, des « façon-main » que quelques spécialistes fabriquaient pour les coureurs. L'ensemble ne pesait pas plus que les roues que nous avons eues, il y a quelques années, avec des jantes bois routières et des boyaux de 5 à 600 grammes. Après l'avènement du boyau pour les courses, sous prétexte que la jante métallique était destinée aux utilitaires et aux touristes, on la fit de plus en plus lourde, de huit cents grammes et parfois d'un kilo ; c'est là-dessus qu'on monta ces grossières enveloppes vulcanisées, à cent sous pièce avant la guerre, dix francs après ; déplorable conception qui, au grand détriment final des industriels, a détourné du vélo, entre 1910 et 1930, un nombre considérable de néophytes, déçus par le médiocre rendement de ces roues massives. Venu bien trop tard, au moment où l'amélioration des routes le rendait moins utile, le pneu ballon a eu pour mérite de sortir les jantes de leur fabrication routinière ; elles s'allègent ; le duralumin les ramène à 400 grammes. Peut-être l'acier n'est-il pas battu définitivement sur ce terrain, puisqu'il n'a qu'à reconquérir une légèreté qu'il possédait autrefois.

Mes ambitions sportives ne se réalisèrent guère, malgré ma Chanon et mon assiduité à l'entraînement. Je n'arrivais jamais qu'à me classer honorablement ; mais je n'en étais pas attristé, trouvant plus mon plaisir à lutter qu'à vaincre.

Mes études, par contre, restaient en plan. Je fus recalé à tous mes examens ; et, à la fin de l'année scolaire, mon père commença à se douter que je comptais parmi les plus fieffés paresseux du Quartier Latin. Ce soupçon ne lui vint qu'assez tard, devant

l'évidence, car j'avais été fort bon élève au collège, et il ne comprenait pas «comment en un plomb vil l'or pur s'était changé ? ». Mais le sport était venu à la rescousse des femmes et de la vie de café pour mettre à mal mes vertus laborieuses ! Il était grand temps que le service militaire m'arrachât à toutes ces déplorables habitudes. En novembre, incorporé au 129<sup>e</sup> d'infanterie, j'arrivai au Havre, en la caserne Kléber. Je fus tout de suite «mal vu», car je me présentai avec ma crinière léonine dont je pouvais ramener les boucles folâtres jusque sous mon menton. Ça faisait très bien au Quartier Latin, mais très mal au Quartier Kléber, à coup de tondeuse, même quand j'eus le crâne ras comme une pierre, l'adjudant Flick me le rappela trois fois par semaine. Car je tombais dans l'armée des Flick et des sous-offrs corses rengagés, celle qu'a décrite Descaves, Courteline, bien d'autres écrivains de l'époque ! Depuis, les choses ont bien changé, mais alors les brimades des sous-officiers pouvaient rendre la vie impossible à un «bleu».

On s'aperçut bientôt que mon entraînement physique me rendait insensible à certaines vexations, comme le pas de gymnastique prolongé, le sac surchargé pendant les marches, le maintien du fusil à bout de bras ; on se rabattit sur les corvées humiliantes; je passais mes journées à nettoyer les escaliers au pétrole, à cirer les parquets avec un cul de bouteille et pis encore. J'aurais été tout à fait malheureux sans ma bicyclette que je retrouvais, les dimanches et jours de sortie, dans une chambre que j'avais louée en ville. Il était naturellement interdit aux soldats de faire de la bicyclette et plus encore de sortir de la garnison. C'était donc en costume cycliste que je m'évadais du Havre, gagnant la campagne à grands coups de pédale, ivre de mon indépendance reconquise pour quelques heures. Je repris goût ainsi au cyclotourisme, que mes séances d'entraînement m'avaient fait abandonner. Chaque dimanche, l'audace me venant avec l'impunité, j'allais de plus en plus loin, à Yvetot, à Dieppe, un jour jusqu'à Rouen. Je revenais dare-dare, avec l'anxiété de n'avoir pas le temps de reprendre mon uniforme et d'arriver en retard à la caserne. Après cette journée de liberté, de joie et de fatigue au grand air, c'était avec un horrible désespoir que je franchissais la grille et réintérais la chambrée empuantie.

Vers le mois de mars, un affreux sergent «qui m'avais à l'œil», commença à se douter de quelque chose. Il chercha à savoir pourquoi chaque dimanche, je quittais la caserne parmi les premiers et ne rentrais que pour «l'appel», alors qu'on ne me rencontrait jamais en ville, ni dans les bistrots, ni au beuglant, ni baguenaudant par les rues avec des camarades.

La rosse me fila ; je l'aperçus rasant les murs au moment où j'entrais dans l'immeuble où j'avais ma chambre ; par la fenêtre, je le vis aussi s'installer dans un café pour guetter ma sortie. La concierge m'avisa qu'il avait voulu lui tirer les vers du nez, mais qu'elle n'avait rien dit. Je restai bloqué dans ma chambre jusqu'à onze heures, et, quand mon espion consentit à s'en aller, je partis quand même à vélo ; je rentrais un peu plus tôt que d'habitude, et j'appris que le sergent était venu rôder à plusieurs reprises devant la maison.

Quand je sortis en uniforme, il était encore là ; l'affaire tournait mal.

En effet, le lendemain, je fus appelé au Bureau. J'y trouvai le sergent qui venait de faire son rapport au capitaine, m'accusant d'avoir «une chambre en ville, puisque j'avais passé tout mon dimanche dans une maison qui ne comportait que des chambres meublées».

II me vint alors une belle inspiration. Je dis au capitaine que je ne pouvais confesser la vérité qu'à lui seul, car c'était un secret qui n'était pas le mien. Il fit donc sortir le sergent qui s'exécuta d'assez mauvaise grâce. Songeant alors à ma «Petite Reine», lui demandant de donner à ma voix des accents émus, je racontai que j'allais voir, tous les dimanches, une amie très chérie ; mais qu'il ne s'agissait pas d'une fille à soldats, pas même d'une maîtresse banale ; j'aimais une femme du monde, très connue dans la société havraise, et qui serait perdue si notre aventure était seulement soupçonnée ! C'est pourquoi j'avais demandé de ne rien dire devant le sergent, me fiant seulement à mon capitaine, dont les sentiments chevaleresques ne pouvaient faire aucun doute. Ces paroles pleines d'artifice flattèrent considérablement ce brave homme, et l'affaire en resta là.

Mais le sergent digéra mal sa défaite. Il me surveilla de plus près, me brima à tout propos. Mes escapades du dimanche devinrent impossibles. Je frémissais de rage en songeant que j'en serais privé tout l'été. Souvent puni, constamment en corvée dégradante, la révolte grondait en moi, et j'allais commettre quelque grosse bêtise, lorsqu'un matin, on lut au rapport que le soldat de 2<sup>e</sup> classe Ruffier, étudiant en médecine, était affecté au 14<sup>e</sup> bataillon de chasseurs alpins pour y faire « fonction de médecin auxiliaire », et qu'il devait partir le lendemain même pour rejoindre son nouveau corps à Grenoble.

Et c'est ce que je fis, accompagné de ma fidèle bicyclette.

## **8 Aux Chasseurs Alpins à Grenoble<sup>9</sup>**

Au 14<sup>e</sup>me Chasseurs Alpins, « ça bardait » ; mais autrement qu'au 129<sup>e</sup>. On faisait marcher, pivoter et manœuvrer les hommes plutôt pour les développer et les entraîner que pour les brimer. Et les officiers surveillaient les exercices et y prenaient part. Au matin de mon arrivée à Grenoble, accoté à un bâtiment de la caserne Bayard, j'assistai à la rentrée des trois bataillons, 12, 14 et 30, qui avaient été faire une longue marche d'entraînement en montagne ; le fracas des trois fanfares réunies au centre de la cour rythma le défilé au pas accéléré de ces 1.500 hommes ; puis, du haut de son cheval, le commandant leur hurla magnifiquement quelques ordres de maniement d'armes, exécutés aussitôt dans un énergique synchronisme. Tout cela avait un aspect vigoureux et sportif qui m'enchantait, et je me promis d'être un bon « chasseur ». Mais, sitôt le «Rompez vos rangs », le colonel vint à moi, au grand trot de son cheval. Il m'avait reluqué, tout miteux dans mes effets de biffin, mon pantalon rouge trop court découvrant mes vieux souliers cyclistes, ma capote élimée, mon képi n°3 crasseux et brisé ! Les seuls vêtements que, par sordide économie, mon

capitaine m'avait permis d'emporter du 129<sup>e</sup>.

Pour jouer sa comédie, le commandant appela autour de lui ses officiers, et, me désignant de son sabre : « Qu'est-ce que c'est que ça, Messieurs ? D'où vient ce dégoûtant ? Voyez, il ne sait même pas saluer ni rectifier la position ! ». De fait, écrasé d'admiration devant tous ces beaux militaires, je n'essayais pas de leur faire montre de ce qu'on m'avait enseigné jusque-là « sur les marques extérieures de respect ». Un lieutenant intervint : « Mon commandant, ce doit être un des « médecins auxiliaires » qu'on nous envoie ». « Ah bah ! c'est un docteur ! et c'est du 129<sup>e</sup> qu'il arrive ! Mon ami, vous êtes un chasseur maintenant, souvenez-vous en ! Qu'on l'emmène au magasin d'habillement, qu'on lui ôte sa défroque et que, dans une demi-heure, il se présente au bureau dans une tenue convenable ! ».

Je dus à l'esprit de corps d'être habillé tout de neuf ; le garde-mites n'en finissait pas de me donner des vareuses, des bandes molletières, des bérets, des chemises et des caleçons. Et, ma foi, revenu devant le commandant, tout en claquant les talons, je lui fis un salut à la fois vif et souple, qui l'enchantait. De m'avoir transformé en impeccable chasseur, il m'aurait gardé de la bienveillance, si mon démon sportif ne m'avait entraîné bientôt à commettre une déplorable gaffe.

Au cours de la première marche à laquelle je participai, on fit mettre en ligne tout le bataillon au fond d'un ravin dont une route suivait la crête. Au signal donné, tous les chasseurs devaient partir à l'assaut de la rampe, à travers rocs et sapins ; le premier parvenu sur la route gagnait une permission de 48 heures. Au coup de clairon, je m'élançai avec tout le monde ; il me sembla, au début, que je n'avais aucune chance ; tous les camarades me dépassaient allègrement à travers les obstacles ; mais, à mi-parcours, mon souffle cycliste me permit d'en rejoindre beaucoup, et, sur la fin, mon ardeur combative m'emporta entête ; hors d'haleine, couvert de sueur, je tombai le premier sur la route, presque aux pieds du Commandant qui jugeait l'arrivée.

« Bien... très bien, cria-t-il d'abord ; puis : Quoi ! c'est vous, le médecin auxiliaire !... » Et il se mit à prendre les noms des suivants, on m'expliqua de sa part que, faisant fonction de médecin, je n'étais pas qualifié pour la course, que, d'ailleurs, je ne portais pas de sac... (mais les autres avaient bien laissé le leur au bas du ravin), que, je n'étais qu'en « subsistance », un tas de mauvaises raisons qui dissimulait mal sa fureur de voir ses hommes battus par un biffin. Et, dès ce jour, je dus compter avec l'antipathie de mon chef de corps.

Néanmoins, la vie était belle, grâce à mon vélo. L'uniforme des chasseurs était assez commode pour pédaler. Avec les molletières peu serrées, le bout de la baïonnette relevé et passé dans le ceinturon, on pouvait monter à bicyclette sans déchaîner contre soi les adjudants et les commandants d'armes. J'emportai dans un sac des souliers légers que je substituais aux brodequins réglementaires dès que j'étais hors de la ville. Je pouvais ainsi sortir presque tous les soirs de 5 à 7, et toute la journée du dimanche ; et c'est pendant ces mois de mai et juin 1897 que je pris réellement goût au cyclisme en montagne.

De nos jours, Grenoble est peut-être la ville de France où la bicyclette est le plus en honneur. Mais, à l'époque, il en était tout autrement. Dans les régions montagneuses (sauf probablement Saint-Etienne), le vélo n'était guère pratiqué, alors qu'il se répandait de plus en plus dans les pays de plaine, les environs de Paris, les villes de la Loire, la région de Bordeaux, le Nord. Ce qui retardait la diffusion du cyclisme à Grenoble et autres villes de montagne, ce n'était pas tant l'absence de changement de vitesse et de roue libre, que l'emploi des grands développements et la suppression des freins. Je me souviens qu'en arrivant à Grenoble, j'avais cru faire une grande concession aux rampes de la région en changeant mes 6 m. 50 contre 6 mètres par 22x8. Avec cet unique développement et en roue fixe, sans avoir le temps de faire de grandes excursions, je faisais d'assez sérieuses balades à 50 kilomètres à la ronde ; je ne crois pas avoir été trop gêné par ce braquet excessif ; je pense même que monoïsme forcé et la nécessité de pédaler dans les descentes, développaient une grande faculté d'adaptation aux diverses cadences. Quoiqu'il en soit, je me souviens d'avoir gagné le pari avec un sergent-major, que je ferais les 100 kilomètres de l'aller et retour à Bourg-d'Oisans, en quatre heures, et je fus sévèrement chronométré. Je me souviens aussi d'avoir monté la côte de Laffrey, un jour que j'étais en bonne disposition, mais d'avoir plus souvent calé à mi-chemin.

L'absence de frein était beaucoup plus gênante. On a peine à concevoir aujourd'hui qu'on ait pu se passer si longtemps de cet accessoire ; de fait, c'était pure idiotie, née du snobisme des couraillons de l'époque. Car les premiers vélocipèdes, les premières bicyclettes avaient des freins qui ne demandaient qu'à être perfectionnés. Mais les courses sur route, puis sur piste, les éliminèrent ; on admit qu'ils alourdissaient et enlaidissaient la machine, et que tout bon cycliste devait savoir freiner en contre-pédalant. En fait, on devenait assez adroit, ralentissant par contre-effort, freinant du pied sur la roue avant, sautant de selle en arrière dans les cas désespérés ; mais il était vraiment stupide de se livrer à une telle gymnastique dans la crainte d'enlaidir sa bicyclette d'un petit frein à sabot.

En montagne, je découvris que le système ne valait rien. Dégringoler en contre-pédalant Laffrey, Le Sappey ou autres longues rampes à 8 ou 10 %, s'avéra une tâche impossible. Il fallut recourir au procédé local qui consistait à atteler derrière le vélo, à l'aide d'une corde, un gros fagot ou une forte branche de sapin. A vrai dire, on n'a jamais rien trouvé de mieux comme ralentisseur, et, beaucoup plus tard, même après guerre, au cours de mes excursions à tandem, j'ai eu recours au procédé pour descendre à l'aise quelques longues routes de col, tels que le Simplon ou le Grand Saint-Bernard. L'inconvénient est qu'on soulève derrière soi beaucoup de poussière, et, par conséquent, qu'il ne faut pas rencontrer les gendarmes. Peut-être, sur les routes goudronnées, cet inconvénient n'existerait-il pas, et alors cet antique moyen pourrait être utilisé en certaines occasions par les tandémistes, pour lesquels c'est encore et ce sera peut-être toujours une tâche pénible que de descendre « aux

freins» une rampe de plus de 6 %, qui dure plus de 10 kilomètres.

Ce truc était tellement d'usage à l'époque des «sans freins», qu'un sabotier de Laffrey s'était mis «vendeur de fagots pour vélocipédistes» ; son enseigne est restée longtemps sur sa maison.

N'ayant plus autre chose à faire que d'assister à la visite du major, le matin, et de me promener à vélo l'après-midi, astreint par ailleurs à une vie régulière, je dus acquérir une belle forme cycliste pendant mon séjour à la caserne Bayard. Mais je ne pouvais m'en rendre compte, étant toujours seul sur les routes. Ce n'est qu'en me remémorant la facilité avec laquelle je circulais dans cette région montagneuse, où j'ai donné plus tard nombre d'efforts et subi bien des défaillances, que je me complimente rétrospectivement.

En juin, les bataillons de chasseurs partirent en «cantonement». Pendant quatre mois, nous devions aller à travers les Alpes, chaque bataillon explorant un secteur. Pour le 14<sup>e</sup>, c'était le Queyras. Je dus laisser mon vélo à Grenoble, pour pratiquer la marche à pied, à la gauche de ma compagnie, par étapes de 30 à 35 kilomètres. Mais ce fut une merveilleuse promenade par la montagne, sans fatigue pour moi qui étais exempt de sac et de fusil, et dont l'entraînement physique était fort poussé. Je découvris ainsi toute la splendeur des montagnes au soleil levant, car on se mettait en route de très bonne heure ; on faisait popote dans les prés, ou sur un col ; on couchait dans les granges ; une vie magnifique de camping.

Après quinze jours, ma compagnie fut détachée à Guillestre, puis au col de Vars, dont les bataillons alpins construisaient alors la route. On nous logea à mi-col, à la ferme de Haute-Peyre, et, comme le médecin-major était parti avec le reste du bataillon, mes fonctions de médecin auxiliaire devinrent effectives ; j'avais tout bonnement à surveiller et, le cas échéant, à rétablir la santé de 150 hommes. J'aurais pu m'effrayer de cette responsabilité, car je ne connaissais rien du tout à la médecine et aux drogues... et pour cause ! Mais le métier militaire m'avait dégourdi. Avec du laudanum, du sulfate de soude et de la teinture d'iode, je pus me tirer d'affaire. Mes chasseurs n'avaient droit qu'aux maladies justiciables de ces trois médicaments, c'est-à-dire à la diarrhée, à l'embaras gastrique et au rhume. Sitôt qu'ils s'écartaient franchement de ces diagnostics nécessaires ou atteignaient 38,5, je les évacuais comme «fièvre suspecte» sur l'hôpital du Mont-Dauphin, où le médecin-major se débrouillait avec eux. Après deux mois, on m'assura d'une semblable sinécure au «Sommet-Bûcher», au-dessus de Château-Queyras. Les chasseurs avaient à bâtir sur ce sommet un «Poste optique» qui existe encore et d'où l'on a une vue merveilleuse sur la vallée du Queyras et le Mont-Viso. Je ne saurais trop conseiller aux cyclotouristes qui «font» la vallée du Queyras, et elle est à faire, de monter de Château-Queyras à ce Sommet-Bûcher; la route qui y conduit est assez bonne, de bon pourcentage, sans excès ; en y peinant plus ou moins sur le « petit braquet », ceux dont j'ai la sympathie pourront penser que je suis pour quelque chose dans leur plaisir ; mes «soins éclairés» de carabin militarisé

n'ont-ils pas été nécessaires aux chasseurs du 14<sup>e</sup> qui ont terminé cette route et bâti le poste optique.

Ma libération vint en septembre 1897; à l'époque, les étudiants en médecine et autres «dispensés de l'article 23» ne faisaient que 10 mois de service militaire ; c'était peu, mais je trouvais que c'était beaucoup trop. Ce, fut avec une joie inexprimable qu'un soir, revêtu de mes habits civils, un complet cycliste, naturellement, je pris, à Embrun, le train des «libérés». Mon vélo retrouvé, m'accompagnait dans le fourgon. Et en roulant vers Paris, je me promettais de mener de front deux grands projets : faire enfin mes études de médecine, et m'entraîner furieusement aux courses cyclistes.

## 9 Sport et Médecine<sup>10</sup>

A peine revenu à Paris, il me fallut comprendre qu'il n'était plus question de rire. Tandis que je servais la Patrie, mon père avait eu la révélation que je n'avais absolument rien étudié durant mes premières années de Quartier Latin; cette découverte lui avait été pénible, car il me faisait grande confiance; aussi me mit-il marché en mains : ou je travaillerais sérieusement, ou j'abandonnerais mes études et ferais mon apprentissage commercial dans ses propres bureaux. Au fond, la seconde solution était probablement la plus avantageuse. Mais je ne la jugeai pas de ce point de vue. Je vis surtout qu'en travaillant chez mon père, surveillé du matin au soir, et rentrant à Argenteuil pour dîner et coucher, je n'aurais plus le loisir de faire du vélo, encore moins de m'entraîner aux courses ; tandis qu'en restant étudiant, je garderais assez de liberté pour sacrifier encore au démon sportif qui me possédait. Je fis donc tous les serments que mon père voulut, avec, d'ailleurs, l'intention de les tenir. C'est ainsi que ma passion cycliste fut pour beaucoup dans le choix de ma carrière. A quoi tiennent nos destinées !

Je me remis très facilement à la bicyclette ; mes premiers essais au Bois et sur la route de Versailles me persuadèrent que j'avais une grande qualité, que l'entraînement mettrait facilement en valeur.

Pour les études, cela marcha moins bien. Enfermé dans ma chambrette delà rue des Lavandières-Sainte-Opportune, je m'efforçais devant de gros bouquins; mais j'avais perdu tout entraînement sur ce chapitre; je ne pouvais ni fixer mon attention, ni suivre une idée; ma mémoire ne prenait plus rien ! J'en fus effaré, car je n'avais pas oublié mes succès scolaires, obtenus avec tant de facilité ! Je m'appliquais la conclusion d'une chanson de l'époque, celle des « Trois-Étudiants », qui, après avoir vécu dans la bohème et la noce, avaient voulu se remettre au travail:

*« ...N'avaient pas l'habitude  
Sont morts au bout d'un an ! »*

Heureusement, je m'obstinaï ; et, peu à peu, l'aptitude à comprendre et à apprendre me revint; alors, sans remords, je pus faire deux parts de mon temps, dont je passais l'une à étudier, et l'autre à faire de la bicyclette.

Mais il ne s'agissait plus de pédaler dans les rues de Paris ou de faire des excursions aux environs; il

fallait employer au mieux les deux heures auxquelles j'avais limité chaque jour mes distractions sportives. Je profitais donc de l'abonnement collectif que l'A.V.I. assurait à ses membres au Vélodrome du Parc des Princes, récemment construit sur 666 mètres de tour. Je m'y rendais de cinq à sept, évoluant sur le ciment, en compagnie des grands hommes de l'époque, Bourrillon, Jacquelin, Morin, Lesna, Huret, Nieuport; avec ces deux derniers, je sympathisais; ils me donnèrent souvent de bons conseils, qui, attirant mon attention sur le style et la souplesse de coup de pédale, m'ont été d'une grande utilité. Sur ma « Chanon », montée sur boyaux de piste, prenant les roues des uns et des autres, je fis, grâce à ce travail quotidien, de sensibles progrès, plus grands même que je ne le supposais. Car, en avril (nous sommes en 1898) à la « course de classement de demi-fond sur piste » réservée aux membres de l'A.V.I., tiré par des triplètes et des tandems, je dominais aisément tout le lot, qui comportait pourtant des amateurs réputés. Et tout aurait été bien ainsi, si le directeur de l'Acatène-Métropole n'avait assisté à la réunion en compagnie d'un de ses agents, Oswald Sloan, qui était aussi vice-président ou secrétaire de l'A.V.I. Ces deux hommes décidèrent que j'étais digne de monter une « Acatène », machine de conception nouvelle, qu'on lançait alors à grand renfort de publicité. Et dans la cabine même où je me rhabillais, on me fit des propositions. Comment le pauvre amateur que j'étais aurait-il refusé ? On me donnait une machine neuve renouvelable à volonté, et l'on m'assurait un service d'entraîneurs dans toutes mes courses. Ce dernier point avait une importance extrême pour un spécialiste du demi-fond sur piste. Je rappelle que l'entraînement se faisait alors par machines multiples, et qu'il fallait, pour chaque course, s'assurer trois ou quatre quadruplettes, soit de 12 à 16 hommes. Cela coûtait très cher, et l'on ne pouvait guère participer à ce genre d'épreuves qu'avec l'appui d'une maison de cycles. J'acceptai donc de tourner « le moulin à café », dans l'espoir qu'il me vaudrait de nombreux succès.

On sait probablement que cette « Acatène » avait, au lieu de chaîne, une transmission par pignons d'angle. Du pédalier au moyeu, cette transmission se faisait par un tube tournant qui enveloppait le fourreau droit de la fourche arrière. Pour justifier cette invention, on trouvait toutes sortes d'inconvénients à la chaîne, qui s'allongeait, se couvrait de boue, et suivant les plus persuasives démonstrations mécaniques, n'avait qu'un rendement médiocre. Comme j'avais intérêt à être convaincu, je le fus. Et, pendant près de deux ans, je m'efforçais de mener mon « Acatène » à la victoire. J'y réussis malaisément et rarement. Mais je m'entêtais à avoir raison, ou plutôt à ne pas avouer que j'avais été dupe, malgré les conseils et les moqueries qui ne me manquaient pas.

Pourtant, le désavantage du système était évident. Ça ne démarrait pas, en raison de la torsion qu'avait à subir le tube de transmission; il est probable aussi que le renvoi de la force d'un couple de pignons d'angle à un autre devait amener une grosse déperdition de l'effort, surtout aux reprises et changements d'allure. On ne pouvait se servir de l'Acatène d'une

façon honorable qu'au train régulier et soutenu. Dans les grandes épreuves de fond sur piste et les courses sur route derrière entraîneurs, quelques coureurs de valeur purent, de temps en temps, la mener aux premières places. Mais rien ne convenait moins à mes aptitudes et mon tempérament. Cela ne m'empêchait pas de soutenir mordicus que c'était un système merveilleux, et que je n'avais jamais si bien marché que depuis que je l'employais.

Seulement, tout en m'entraînant comme un forcené, en menant une vie beaucoup plus régulière qu'avant mon service militaire, en participant presque chaque dimanche à une course d'amateurs, tantôt sur route tantôt sur piste, je ne me classais que difficilement; on me trouvait plus de courage que de qualité.

Je remportais de justesse mon troisième Championnat de la Médecine sur un lot de concurrents très inférieurs aux précédents. Je parvins à gagner un Orléans-Blois et retour, 115 km., en 3 h. 15; plus souvent, je « ramais » dans des Paris-Dieppe, Paris-Le Tréport, championnats de demi-fond. Je me résignais d'ailleurs à cette médiocrité, puisque je ne courais à vélo que pour mon plaisir.

Mais voilà ! Vers l'automne 1899, Le Journal organisa une série de courses corporatives puissamment lancées, dirigées par R. Darzens, et dotées de superbes prix. Je m'engageai dans l'épreuve réservée aux « carrières libérales », qui se courait sur Paris-Meaux, avec arrêt de 3 heures à Meaux entre l'aller et retour; classement par addition des temps. La veille du départ, je passai à l'Agence des «Cycles Triumph» voir un de mes frères qui y était employé.

— Alors, me dit-il, c'est demain que tu te fais encore battre avec ton moulin à café ?

— Si je suis battu, ce n'est pas parce que ma machine...

— Va donc ! Si tu veux gagner, prends ce vélo-là, on te le prête. C'est la bicyclette de route de Digeon.

Il me montrait un fin «racer». La marque «Triumph» s'imposait alors par la fini et la légèreté de sa fabrication; elle était en grand honneur parmi les coureurs; ce Digeon était un homme de demi-fond d'assez grande classe. Je me laissai tenter et j'emportai la Triumph qui, avec ses jantes acier et pneus façon-main, ne pesait guère que dix kilogs; rien de nouveau sous le soleil, n'est-ce pas ?

Le lendemain, nous partîmes 200 du Bois de Vincennes. Je me dégageai du cafouillage avec une facilité qui m'étonna; relayé par deux ou trois des meilleurs, je disloquai le peloton; nous n'étions plus que six à foncer dans Lagny; dans la rude côte de Saint-Germain-les-Couilly, je pus démarrer sec et décoller tout le monde, et j'arrivai tout seul à Meaux, avec une minute et demie d'avance. Je ne pouvais pas le crier dans un micro, mais j'étais bien content !

Après le déjeuner, au retour, j'étais «visé» ! Il s'agissait pour moi de conserver ma minute et demie d'avance. Déjà, on balançait fort; dès les premiers kilomètres, je compris que le plus sage était de me sauver; je le fis avec un autre concurrent, que je lâchais dans la côte de Clichy-sous-Bois. Après quoi, tout à fait



déchaîné, je m'enfuis de plus en plus vite vers le but, bondissant sur les pavés, rasant le trottoir aux virages, hurlant qu'on me fît place, et une énorme joie au cœur. Le Journal avait bien fait les choses; sa publicité avait rassemblé une foule considérable; c'était admirable de foncer ainsi dans la large avenue de Villemomble, sous les acclamations populaires! Encore un bon bout de pavés — des pavés 1899! ne l'oubliez pas — sur lesquels je force encore l'allure; ma Triumph ne cassera pas; je crains plutôt que les yeux me sortent de la tête. Noisy-le-Sec; la banderole d'arrivée; une estrade avec maire, notables et fanfare! Je grimpe là-dessus, mais à pied; M. le maire me félicite devant tous ses administrés. Et l'on attend le second... douze minutes.

Je ne sens nulle fatigue; je reprends mon vélo, et m'en retourne à travers Paris, jusqu'à Argenteuil. Je n'en reviens pas de «ma forme», et tout le long du chemin, je me répète: « Cette Acatène, tout de même! Ah! si je remonte jamais là-dessus!»

La semaine suivante, je m'entraînai au Parc des Princes sur la Triumph, munies de roues de piste. Le samedi, je convoquai les chronométrateurs de l'U.S.F.S.A., fédération qui régissait les amateurs. Je tentai le record du « kilomètre lancé sans entraîneurs », et au premier essai fis l' 15"; c'était le record amateur, mais le record du monde était de l' 14" 3/5, et si l'on m'en eut avisé, je l'aurai probablement battu. Le lendemain, à la Piste Municipale, je gagnai aisément les deux courses où j'étais engagé, dont un handicap de 900 mètres, où, partant à 20 mètres et laissant le scratch à ses occupations, j'arrivai premier en 59 secondes; cela confirmait mon record de la veille. « Et moi aussi, je suis peintre! », s'écriait le jeune Raphaël devant un tableau de Michel Ange; de même il me semblait qu'enfin pourvu d'une bicyclette normale, je pouvais aspirer à la grande gloire cycliste. Mais cette révélation m'arrivait trop tard.

Mes études s'avançaient; j'avais passé mes premiers examens; et, comme mon père se refusait très raisonnablement à me fournir d'argent, j'avais concouru pour l'Internat de l'Hôtel-Dieu d'Orléans, situation qui m'assurait le gîte, le couvert et de grandes facilités de travail. Il me fallait occuper ce poste, vrai début dans la carrière médicale, ou me laisser aller à mes ambitions athlétiques. A 24 ans, l'hésitation n'était plus possible; je renonçai au sport, à ses pompes et à ses œuvres. Par une grise matinée de novembre, je pris le train pour Orléans. J'allais ainsi m'enfermer pour deux ans dans une sévère thébaïde médicale, où je n'eus plus d'autre occupation ni désir que d'apprendre mon métier.

J'ai souvent réfléchi à cette période de ma vie; en vérité, comme Hercule entre les chemins de la vertu et du vice, je me trouvais à une bifurcation décisive; si l'Acatène, pendant ces deux années où je m'entraînais avec conviction et méthode, ne m'avait maintenu au rang des tocquards, je serais peut-être devenu coureur cycliste!

Les gens raisonnables penseront donc que j'eus une belle chance de la rencontrer, cette Acatène; mais moi, je me demande encore si ce fut une chance!

Un effet plus certain de cette aventure, c'est la méfiance où je me tins désormais devant toutes les

inventions et perfectionnements qu'on inflige constamment à la bicyclette. Je ne parle pas seulement des machines qui suppriment le point mort ou qui sont mues par les mains et les pieds, par des hélices, par des leviers, et autres abracadabrants systèmes jaillissant périodiquement du cerveau des inventeurs. Bien plus, jusqu'à ces dernières années, j'ai résisté à la roue libre et au changement de vitesse; je crois d'ailleurs que je serais venu plus vite à ce dernier, s'il avait pu s'accommoder de la roue fixe. Mais au temps des batailles héroïques entre les polyxionnistes et les monoïstes, je voulais bien admirer ceux qui, avec tant de conviction et malgré tant de déboires, s'efforçaient de mettre au point le dérailleur; j'étais bien résolu à n'y venir qu'une fois la bataille mécanique gagnée, si elle devait l'être. Elle l'est incontestablement maintenant; et c'est pourquoi mes bicyclettes ont manette, poulie et pignon de dérailage; mais j'ai conservé une déplorable tendance à rester des journées entières « embrayé sur la moyenne ».

## 10 Avatars à Orléans<sup>11</sup>

A l'Hôtel-Dieu d'Orléans, je n'arrivais pas inconnu; ma gloire sportive m'y avait précédé, c'est-à-dire que ma victoire dans Orléans-Blois et retour était restée dans le souvenir de quelques-uns des internes en exercice et même de deux ou trois « patrons ». On m'accueillit avec une cordialité mêlée de déférence pour mes exploits cyclistes; mes camarades, qui venaient des quatre coins de la France, Rennes, Paris, Lyon, Montpellier, étaient contents de rabattre le caquet des champions locaux que j'avais battus quelques mois auparavant; et, conformément à l'opinion de César, je me trouvais plus heureux d'être le premier dans cette ville de province, que le second... ou plutôt le vingtième, à Paris. Ce poste honorable m'obligea à « cherrer » chaque fois que je sortais à vélo et à ne tolérer personne dans ma roue; grand bénéfice, en ce sens que je me conservais en bonne forme physique.

J'avais cependant à lutter de nouveau contre la gourmandise. Comme pour la plupart de mes camarades, la fringale était parmi les causes qui m'avaient déterminé à briguer l'internat de cet Hôtel-Dieu. Nous étions tous assez faméliques, réduits par la misère ou la sévérité familiale à vivre de fort peu. Quant à moi, depuis mon retour du régiment, je n'avais qu'une pension de 80 francs par mois pour me loger et nourrir; j'augmentais ces maigres subsides en vendant, comme tout « amateur », les médailles, breloques, coupes et statuettes que je gagnais à la force de mes jarrets; mais je ne pouvais néanmoins m'offrir que bien maigre pitance; et c'est fort efflanqué que j'arrivais à Orléans.

Or, si nous ne touchions en espèces que 33 fr. 33 par mois, la table de la Salle de garde était plantureuse; les bonnes sœurs de l'hôpital se consolait de leur ascétisme en nourrissant fastueusement les internes. Entre les hors-d'œuvre innombrables et les fromages variés, nous avions à engloutir poissons, ragoûts, rôtis, le tout à satiété, et avec du vin à discrétion. Aussi engraissons-nous à vue d'œil, et tel, venu émacié comme un loup, trois mois

après était plus rebondi que le Bœuf Gras. Grâce au vélo, je résistais mieux que les autres, et j'estimais prendre seulement bonne mine.

Les routes de Beauce et de Sologne, les plus plates de France, plaisent à beaucoup de cyclistes; du moins, use-t on beaucoup de la bicyclette dans cette région; mais c'est que la flemme conseille la plupart des gens. Pour moi, je ne trouvais guère d'agrément à rouler par ces mornes étendues; j'en regrettais le ciment du Parc des Princes. Heureusement, l'étape-transport Orléans-Argenteuil, cent cinquante kilomètres environ, m'assurait, chaque semaine, une bonne pédalée. J'allais ainsi par la route voir mes parents et les attendrir sur mes difficultés financières. Le mauvais état de la route directe par Artenay, Etampes, Montihéry, m'obligeait à un parcours tortueux par la forêt d'Orléans, Saint-Lyé, Angerville, Dourdan, Limours, Saint-Rémy-les-Chevreuse, Versailles, Bougival, Bezons, Argenteuil. La partie prétendue facile, jusqu'à Dourdan, m'était toujours un ennui; je préférais de beaucoup les montées et descentes de la fin. Quoi qu'il en soit, parti le samedi à une heure, j'arrivais généralement à Argenteuil vers 7 h. 30. Je repartais assez tard, le dimanche après-midi, pour réintégrer ma chambre de l'Hôtel-Dieu, vers deux heures du matin. La Beauce, dans le calme de la nuit et sous la lumière de la lune, était bien plus agréable que le jour. Pour rappeler ce qui se faisait à l'époque, je signale que j'effectuais ces randonnées d'allure assez soutenue avec ma Triumph de II kg, à roues métalliques, pneus façon-main de 35, sans frein, roue fixe, six mètres de développement par 22-8, et chaîne à blocs au pas de 25, comme en emploient encore aujourd'hui les pistards.

Malgré mes études et mes occupations assez absorbantes, le vélo, pratiqué de la sorte, me conservait vigueur et prestesse; cela me fut, un jour, fort utile. Je revenais grand'erre d'une longue promenade en Sologne; au moment où, tout chaud et tout aise de mon effort, j'allais aborder le pont d'Orléans, des injures jaillirent d'un groupe confus que mon passage en vitesse avait indisposé. Mon ardeur de « redresseur de torts » s'exalta aussitôt, et, descendant en arrière par la pédale, laissant filer mon vélo, je me retournai pour répondre véhémentement et demander réparation. Las ! comme dans la chanson, ils étaient sept, et de fort mauvaise mine ; de vraies gouapes qui, forts de leur nombre, me chargèrent aussitôt. Mais je voyais fort clair dans ces bagarres; d'un beau « gauche », puis d'une « droite » puissante, je « cueillis » les deux plus hardis, imprudemment portés en avant; en reculant pour voir venir, je butais contre la bordure de la statue de Jeanne d'Arc sise à l'entrée du pont; relevé aussitôt que tombé, je vis arriver simultanément deux coups de pieds lancés vers mon ventre; saisissant au vol ces pieds menaçants, je basculais rudement sur le pavé les deux amateurs de « savate »; les crânes sonnèrent. Il restait encore trois ennemis. A moi, la tactique d'Horace !

Je me mis à fuir en marche arrière, par le pont; et, en effet, le plus courageux des survivants s'approcha d'assez près pour recevoir un magnifique coup de chausson en plein nombril. Mais, comme dans toute guerre qui dure trop, les vaincus, à force de se

battre maladroitement, apprirent à mieux faire. Les deux rescapés restaient unis, me poursuivant avec autant d'acharnement que de prudence; et l'un était un solide gaillard, rusé et sûr de lui, qui, visiblement, attendait son heure. Je m'essouffais et ne pouvais plus lancer que de mous et lents coups de poing; je jetais des regards éplorés vers les trottoirs sur lesquels défilait à cette heure-là le Tout-Orléans, espérant que de courageux citoyens me viendraient en aide; mais il n'est pas dans la coutume des Orléanais de se mêler des affaires des autres, surtout s'il y a le moindre risque à le faire. Enfin, tout épuisé, je dus accepter le corps à corps; avec le grand gaillard, nous nous ceinturâmes; tout fier, il me criait : « Maintenant que je te tiens, je vais te f... dans la Loire ! ». « C'est toi que j'y vais f..., lui répliquai-je ! » Mais nous étions bien incapables de nous soulever l'un l'autre. J'eus encore le temps de voir arriver sournoisement le dernier assaillant, qui pensait pouvoir, sans danger, porter enfin main-forte au compagnon qui m'immobilisait; d'un coup de pied en « vache » je lui fis comprendre son erreur; et je restai à m'êtreindre inutilement avec le costaud. Comme nous n'arrivions à rien, deux artilleurs se détachèrent enfin du trottoir et vinrent nous séparer. On se quitta sans trop d'injures, ni de menaces, contents tous deux d'en avoir fini.

Alors, un brave gosse, qui avait ramassé ma bicyclette, vint me la rendre plein d'admiration pour ma bataille. « Qu'est-ce que vous leur avez mis ! Vous savez, les deux devant la statue, ils sont encore par terre ! » Hé ! ce pouvait être grave. Je me rendis au poste de police, rendre compte de la bagarre, et porter plainte pour avoir été l'objet d'une attaque sur la voie publique. L'affaire me valut de comparaître, pour la première fois, devant la justice de mon pays; et j'en fus dégoûté pour le reste de mes jours.

J'eus d'abord la surprise d'être convoqué, non comme plaignant, mais comme accusé; et avec quatre de mes assaillants, plus ou moins constellés d'ecchymoses, je comparus devant un juge congestif et somnolent, qui, pour simplifier son travail, réunissait à la même audience tous les cas de « rixe sur la voie publique »; sans rien écouter des faits exposés par le ministère public, ni des explications des victimes, bredouillant un article du code, il condamnait systématiquement tout le monde à la même peine : un franc d'amende et deux jours de travaux vicinaux. Alerté par les cas jugés avant le mien, je réclamai et obtins la parole; je me défendis éloquemment, abondamment ; entraîné par ma propre faconde, je versai même dans l'indignation, revendiquant mon rôle de plaignant et de victime, mettant en parallèle mon honorable situation d'interne, serviteur des pauvres malades, avec la vie dégradante des repris de justice qui avaient tenté de me jeter dans la Loire... Pour reprendre son somme, le gros juge dut m'acquitter; mais, afin de ne faillir à ses principes de justice impartiale, il acquitta aussi mes adversaires. Nous sortîmes ensemble du prétoire; je leur payai à tous quatre, par diplomatie, un verre sur le zinc; l'un d'eux, me serrant la main, conclut: « Tout ça ne serait pas arrivé, si vous n'étiez pas descendu de vélo »; et, en somme, il avait raison.

A quelque temps de là, la Société Cycliste de la ville organisa, pour la deuxième fois, la course Orléans-Blois et retour, que j'avais si brillamment gagnée l'année précédente. Je ne pus faire autrement que de réengager. J'avais bien le soupçon que je ne renouvellerais pas aisément ma victoire; mais je ne croyais pas avoir autant perdu de ma valeur sportive qu'il me fut démontré dès le départ. Je m'accrochais désespérément aux roues, pour être lâché avant Beaugency. Mon espoir qu'il s'agissait que d'une défaillance, qui passerait si je continuais à pousser courageusement, fut bientôt déçu. En vérité, faute de l'indispensable entraînement spécial, je n'avançais plus comme il faut avancer en course. Bien sûr, je restais un excellent cycliste, un randonneur infatigable, qui, sur la route, se jouait de tous les péquenots et touristes rencontrés; mais pour tenir le coup avec des « coursiers », il n'y avait plus rien à faire, si non me remettre à l'entraînement sportif, au cas où le cœur m'en dirait.

La leçon m'a servi pour le reste de ma vie cycliste. Le cyclotourisme, même pratiqué sportivement, est une chose; la course cycliste en est une autre. Je n'ai jamais eu d'estime pour les solutions hybrides, pour ne pas dire hypocrites : randonnées à temps contrôlés, brevets de distances couvertes à allure imposée; diagonales parcourues de jour et de nuit avec des entraîneurs bénévoles, et dont la régularité est affirmée par des cartes postales ! Plus que bien d'autres, je comprends tout le plaisir de réaliser une belle performance; mais si l'on veut goûter ce plaisir en toute sincérité, il faut courir, et en des épreuves régulièrement organisées et contrôlées. Si l'on ne peut faire de cette façon, la preuve de ses qualités athlétiques et sportives, qu'on se balade à vélo, mais sans déranger personne pour mesurer la distance, prendre le temps et faire des communiqués aux journaux. Rien n'empêche un baladeur de pousser aussi loin et aussi longtemps qu'il veut et qu'il peut.

#### 11 *La Bicyclette et l'exercice de la Médecine - Le Tricycle et l'Auto*<sup>12</sup>

En cette année 1900, qu'on nous donne maintenant pour caractéristique d'une époque assez ridicule mais qui eut son grand charme, je terminais mon internat à l'Hôtel-Dieu d'Orléans. Je me hâtai de venir à bout de mes études et de conquérir le diplôme qui me donnerait le droit de saigner, purger et dystériser impunément par toute la terre. Des nécessités matérielles me poussaient à cette précipitation. Au reste, je réussissais facilement, accumulant examen sur examen. J'allais me présenter fréquemment devant les juges de la Faculté, et c'était des occasions de pédaler d'Orléans à Paris.

Je crois que cette randonnée préalable, abattant mes nerfs, m'amenait dans d'excellentes conditions devant l'aréopage ; dans ma cervelle farcie des matières du programme, le grand air et l'activité musculaire rétablissaient l'ordre et le calme ; et peut-être que le sentiment de ma valeur corporelle m'empêchait d'être intimidé par des juges assez décrépits.

Mon vélo me servait aussi à « faire des remplacements ». Les médecins de la région d'Orléans recouraient volontiers aux internes de l'Hôtel-Dieu pour prendre en charge leur clientèle, lorsqu'eux-mêmes étaient malades ou obligés de s'absenter. A toute demande parvenant à la Salle de Garde, un des internes répondait suivant un roulement établi entre nous ; il n'y avait ainsi aucune difficulté de préséance ou de droits acquis pour les remplacements de huit jours et davantage. Mais il arrivait qu'un médecin, établi à vingt ou trente kilomètres, avait besoin d'un remplaçant immédiat pour un ou deux jours; grâce à mon vélo, ou plutôt à la manière dont je savais m'en servir, j'étais le seul à pouvoir faire ces « extras » d'urgence. D'Artenay à La Mothe-Beuvron, et de Sully à Beaugency, j'avais été vite repéré par les médecins de Beauce et de Sologne ; deux ou trois fois par semaine, j'allais ainsi conquérir les quinze ou vingt francs dont se payait alors une journée de remplacement. Mais ces sommes « considérables pour l'époque », ne gonflaient guère ma bourse ; je me devais de les dilapider en victuailles et beuveries à la Salle de Garde.

Je passai ma thèse en juillet et vins m'établir aussitôt à Argenteuil, dans la maison même que mes parents habitaient depuis 20 ans. La clientèle ne me bouda pas, et dès le début, j'eus fort à faire. Dans cette ville, au territoire fort étendu, j'aurais bien voulu faire mes visites à bicyclette. Mais nous n'étions déjà plus au temps du Prince de Sagan et des élégantes cyclistes du Bois. La « Petite Reine » s'était piteusement démocratisée et, courtisée seulement par le populo, était fort méprisée par les « gens convenables ». La « Société » d'Argenteuil n'aurait pas admis qu'un médecin vint à bicyclette soigner les rhumes et les entérites. Il fallait exercer mon sacerdoce médical en redingote et chapeau haut de forme. Ces vêtements ridicules étaient aussi nécessaires aux docteurs qu'aux prêtres leur soutane ; on ne les concevait et ne les admettait qu'ainsi harnachés. Et, sur les bancs de l'école, nous venions de rire des robes noires et des chapeaux pointus des médecins de Molière !

II me fallut donc louer un « coupé au mois » dans lequel j'étais véhiculé à la vitesse de six kilomètres-heure par les rues sordides et les routes poussiéreuses. Bien sûr, j'aurais pu faire aussi vite à pied ; mais cet odieux coupé était une affaire de décorum, ou, plutôt, de publicité. Comme tous les confrères du lieu, il fallait qu'on me vit dans cet antique carrosse, cahoté sur les pavés disloqués, arrêté devant quelque noirâtre bâtisse de la Grande-Rue, où je pénétrais en rééquilibrant, d'un geste gracieux, mon haut de forme sur ma chevelure ébouriffée. Vous pensez si je regrettais mon vélo !

Je voulus d'abord me dédommager le dimanche. J'essayai de partir, au moins l'après-midi, pour une bonne pédalée vers Mantes, Rambouillet ou Chantilly. Mais ces tentatives furent considérées d'un mauvais œil. Les malades n'admettaient pas, alors, qu'un médecin s'absentât le dimanche : « Est-ce que je me balade, moi ? ». Et puis, quelle déconsidération on encourait à se montrer en culotte cycliste et en

chandail, tout suant et poussiéreux ! Las ! je me voyais condamné à la redingote et au « tube » à perpétuité !

Mais il n'est pas d'obstacles que ne franchisse une grande passion. Je m'astreignis à travailler le dimanche plus que les autres jours ; du matin au soir, je parcourais Argenteuil en long, en travers, dans tous ses faubourgs, au trot lamentable du bidet qui traînait « mon coupé » ! Ayant ainsi prouvé que je ne rigolais pas les dimanches et fêtes, je fis savoir que, dans l'intérêt même de mes clients, je poursuivais des études médicales supérieures, et que cela m'obligeait à passer une journée entière par semaine dans un service d'hôpital à Paris. Ainsi, le mardi matin, toujours en redingote et haut de forme, je prenais le train, mais je descendais à Colombes, où j'avais loué une chambre en un quartier écarté ! j'y retrouvais mon vélo, ma culotte, ma casquette. Et, en route ! Je me saturais de grand air et de fatigue. Je reparaissais le soir, en gare d'Argenteuil, très digne, plus « enredingoté » que jamais.

Mais cette balade hebdomadaire ne contentait pas mes besoins de pédaler. J'eus l'idée d'employer le tricycle pour faire mes visites d'après-midi, le matin restant réservé à l'obligatoire tournée en calèche. Sur trois roues, je pensais pouvoir conserver plus de dignité médicale que sur deux ; et, de fait, l'instrument, s'il n'admettait guère le haut de forme, s'accommodait d'une tenue de ville avec pantalon long et chapeau de paille. L'urgence et mon désir de porter secours le plus rapidement possible à mes malades pouvaient excuser ce débrillé relatif.

Mais le tricycle était déjà démodé ! Sort injuste, car, après avoir été longtemps un engin lourd, disgracieux, de conception mécanique rudimentaire, il s'était fort allégé et affiné entre 1895 et 1898, au moment où des épreuves sportives importantes lui furent réservées. Certains coureurs, Courbe d'Outrelon, Dûment, Jacquelin, firent preuve sur le « tri » d'une valeur spéciale : c'étaient des hommes puissants, de grands athlètes, qui utilisaient peut-être mieux leurs moyens sur cet engin stable que sur la fuyante bicyclette. Pour moi, j'ai beaucoup aimé le tricycle ; je lui ai trouvé des avantages et des agréments particuliers ; pour la circulation urbaine, la petite promenade contemplative et même le cyclotourisme paisible, je le crois encore préférable à la machine à deux roues qui n'affirme de supériorité que dans les allures supérieures, sur les longues distances rapidement couvertes. Je n'ignore pas que les objections, et même les plaisanteries, viennent en foule à l'esprit de ceux qui n'ont jamais fait de tricycle, qui n'en ont jamais connu que sous la forme d'un jouet de bazar.

Comme, au retour de la guerre, je me suis remis, pendant deux ou trois ans, à circuler en tri à Paris, en banlieue, au Bois, je reviendrai sur la question pour la traiter plus à fond. Pour le moment, qu'il me suffise de dire que la plupart des tricyclistes d'autrefois ont gardé le meilleur souvenir de cet instrument ; jusqu'à la fin de ses jours, Jacquelin en resta fanatique ! M. Desgrange se rappelle toujours avec un plaisir attendri les joies qu'il lui procura au début de sa carrière

sportive.

J'avais donc trouvé, chez un marchand de vélos, une magnifique occasion, dédaignée de tout le monde : un Humber-Beeston de course avec différentiel Abingdon, le modèle que les grands coureurs montaient en piste quelques années auparavant. Cela pesait dans les 13 kilogs et rendait magnifiquement à l'effort sur la pédale. Mais il me fallut d'abord apprendre à me tenir dessus et à conduire ; c'est chose d'autant plus difficile qu'on est plus habitué à la bicyclette. Cet apprentissage fait, on circule avec la plus grande aisance. La population d'Argenteuil put contempler l'un de ses médecins pédalant sur un engin qui leur semblait réservé aux infirmes. Je profitais de cette tolérance apitoyée pour pousser souvent mes sorties plus loin que ne l'exigeait le devoir professionnel ; et j'acquis ainsi un bon entraînement pour mes randonnées du mardi à bicyclette.

Malheureusement, les rues d'Argenteuil étaient abominablement pavées, et ses chemins tour à tour boueux et desséchés à l'excès. Le tricycle est plus sensible que la bicyclette à la mauvaise route, et, à me montrer trop souvent cahoté comme un malheureux dans les fondrières de la chaussée, les vêtements saupoudrés de poussière ou maculés de boue, je me discréditais peu à peu dans l'esprit public. Averti du danger par des personnes qui me voulaient du bien, je remisais mon Humber-Beeston sous le hangar de mon jardin, ou quelque cambrioleur sportif, vint, une nuit, me le voler.

L'auto, d'ailleurs, commençait à s'imposer aux médecins, non par son utilité, mais par sa nouveauté qui faisait une excellente propagande à son possesseur. Le confrère le plus achalandé de la ville avait déjà une « Decauville » qu'on rencontrait en panne à tous les coins de rue, mais qui, de temps en temps, faisait un pétard du diable par toute la ville. Ce brave homme, venu ainsi le premier de nous à l'auto, se passionna de plus en plus pour ce symbole du progrès et cette preuve de puissance ; j'ai appris que, tout récemment, à 75 ans passés, il s'est tué en conduisant un énorme bolide. Pour moi, si je dois faire un jour la grande pirouette, c'est à vélo que je la préfère ; mais je viens d'y échapper à bon compte, et le calcul des probabilités me met un peu à l'abri d'une nouvelle dégringolade.

Je congédiai mon cocher et sa calèche, et je me procurai, par l'intermédiaire de mon frère qui déjà « était dans l'auto », un « poney Georges Richard ». C'était un bien curieux véhicule, avec son énorme monocylindre à ailettes, de 12 centimètres d'alésage, refroidi par une hélice que faisait tourner un massif volant extérieur ; mise en marche par manivelle sur le côté ; transmission par courroie, changement des deux vitesses par « train baladeur » ; allumage par piles et bobine à trembleur. C'était tout un drame que de mettre en marche, car il y avait toujours quelque chose qui ne marchait pas. Avec un petit mécanicien passionné, levés à 5 heures du matin, nous nous attelions aux démontages, réparations, réglages, essais. Un jour sur deux, dans un effroyable bruit d'explosions, nous étions prêts à partir vers huit heures. Le jour de malchance, il me fallait aller demander secours à mon loueur de

voitures, qui par esprit de revanche, ne m'accordait que la plus minable de ses calèches et le plus tocquard de ses canassons.

Le plus beau, c'est que mes clients qui se formalisaient de la poussière que je récoltais à vélo, acceptaient fort bien et même trouvaient honorables mes taches de cambouis.

Je dois avouer que cette première automobile me détacha un peu de mon vélo. D'abord, elle me prenait tout mon temps, et même mes clients avaient à souffrir de mes occupations et préoccupations mécaniques. Mais aussi, ces premières machines, très simples de pièces et d'agencement, et qui ne marchaient qu'à force de réglages et de « petits trucs », faisaient la joie des bricoleurs. J'avais alors une satisfaction énorme à manier la clef anglaise, le tournevis et la pince universelle. Déjà, sur mes vélos, je travaillais au point qu'ils n'étaient jamais prêts à circuler. Aussi, mon moteur, dont la soupape d'échappement montait aisément au rouge sombre, ma courroie de transmission toujours détendue, mes piles vidées, mon trembleur déréglé, mes pneus à plat, me procuraient des occasions permanentes de jouer au mécanicien ; ils m'en procurèrent d'ailleurs tellement que j'en fus dégoûté pour le reste de mes jours ; et, depuis, ce n'est que plus ou moins contraint par la nécessité que je répare ou règle mes vélos ; et, généralement, ils sont en assez triste état !

Après trois années d'exercice de la médecine à Argenteuil, je me mariai, cédai ma clientèle à un jeune confrère, et vins m'installer à Paris. Les loisirs que je dus alors à ma clientèle fort clairsemée, me permirent de reprendre la pratique à outrance de la bicyclette et de connaître les joies du tandem.

## 12 Voyage de noces à tandem<sup>13</sup>

Je ne pouvais songer à faire mon voyage de noces, suivant les usages, par le train, de ville en ville, avec bagages, omnibus de gare, arrivées et départs en hôtels-types, admirations affectées devant des sites et monuments classés. Au reste, le chemin de fer m'était antipathique, ou, pour mieux dire, inconnu; sauf en de très rares occasions, je ne m'en étais pas servi depuis près de quinze ans. Je ne savais circuler et voyager qu'à vélo.

Je décidai donc d'emmener ma femme à tandem pendant les cinq jours dont nous disposions pour ce voyage de noces. Le projet était original, et même audacieux. Car si « la machine multiple » était assez utilisée en course sur piste et comme engin d'entraînement sur route, on ne s'en servait pas pour faire des excursions, surtout avec une « équipière ». La « cyclewoman » élégante et crâneuse de 1895 n'était plus qu'un souvenir. La bicyclette se « démocratisait », devenait le cheval du pauvre et la machine à gagner des courses; et les femmes s'en détournaient, déjà assurées que l'auto, qui se perfectionnait de jour en jour sous leurs yeux, ferait bientôt leur bonheur.

Mais je me souvenais de « l'époque héroïque », et des quelques équipières du Quartier Latin que nous emmenions parfois sur les tandems et triplettes du service de l'Acatène; et je savais qu'il était facile,

agréable et intéressant de rouler de la sorte.

Je rencontrai à propos mon ami Ponscarme, qui fut un grand champion amateur, mais qui se trouvait alors dans une noire purée. Contre 120 francs comptant, il me céda le tandem Chouberski sur lequel nous avions disputé jadis quelques courses, sans le moindre succès d'ailleurs. Et, soit dit en passant, cet échec prouvait déjà, ce qui a été surabondamment prouvé depuis, à savoir que la valeur d'une équipe à tandem dépend beaucoup plus de certaines affinités de style que de la vigueur et de la classe des équipiers. Tous deux grands, robustes, endurants, courageux, apparemment doués des mêmes qualités, nous paraissions devoir former une « équipe de classe » ; on n'en vit jamais de plus tocquarde dans le clan des amateurs. Avec d'autres camarades, dont la valeur cycliste était bien moindre, parfois nulle, j'eus souvent l'occasion d'obtenir à tandem un rendement sportif bien meilleur qu'avec Ponscarme.

J'entrai donc en possession du tandem de mes déboires; c'était un instrument un peu vieux et très fatigué. Je le mis au point autant que possible; et, par un jour pluvieux de mai, nous partîmes pour un circuit autour de Paris.

Jusqu'à Fontainebleau, on s'occupa de rectifier les positions, d'enseigner à l'équipière à se laisser conduire, à tourner rond, à éviter les excès de zèle, à ne jamais faire autre chose qu'accompagner en douceur l'effort de l'équipier. Je sentis immédiatement que mes leçons portaient leur fruit, et que ma femme deviendrait sans peine une excellente tandémiste.

Sur la route plate de Fontainebleau, à Provins, la bonne cadence nous vint de mieux en mieux. Les jours suivants, par Château-Thierry, Villers-Cotterêts, Compiègne, Beauvais, Gournay, Pontoise, nous bouclâmes notre circuit. Ma femme eut la révélation de la faim, de la soif, du sommeil, et du plaisir qu'on a à satisfaire ces besoins que jusque-là elle n'avait éprouvés que d'une façon si vague qu'elle oubliait d'en tenir compte. Rien de la route ne lui échappait, le paysage pour l'admirer, les gens pour s'en moquer. Elle menait derrière moi un bavardage joyeux, coupé de chansons, qui nous fit de cette façon de voyager un plaisir indispensable; et, pendant vingt-cinq ans, nous continuâmes à le goûter, parcourant à tandem la plupart des régions touristiques de France, Bretagne, Normandie, Pyrénées, Vosges, Côte d'Azur, mais surtout les Alpes, que notre tandem sillonna à maintes reprises, en long, en large et en travers.

Nous fîmes ainsi des précurseurs du cyclotourisme, des précurseurs qui n'avions guère d'émules: car, aux environs de 1905, personne, autant dire, ne pratiquait le vrai voyage à bicyclette, et encore moins à tandem. Velocio, bien sûr, randonnait de St-Etienne aux Alpes et à la Méditerranée; il créait l'Ecole Stéphanoise. Fit-il des voyages de plusieurs semaines, emmenant son bagage, mangeant et couchant au hasard des étapes ? Je crois qu'il eût aimé cela, mais que les conditions de sa vie l'empêchèrent de le faire. De Perrodil aussi fit un voyage en Espagne, voyage semi-sportif, à courtes étapes-transport, qu'il relata dans un petit livre aujourd'hui introuvable : Vélo-Toro. Mais il

m'a paru que notre équipe fut longtemps la seule à vagabonder par les grand'routes et les petits chemins de France. Partout d'ailleurs elle excitait l'étonnement, parfois la moquerie des peccenots et, assez souvent, la méfiance des gendarmes. Je suis sûr aussi que notre tandem fut le premier à franchir le Galibier, le Glandon, Vars, le Simplon et quelques autres grands cols.

Notre voyage de noces nous avait convaincus que le cyclotourisme au long cours était possible, mais nous ne nous embarquâmes pas tout de suite dans les grandes aventures. De dimanche en dimanche, je fis d'abord faire à ma femme toutes les belles excursions qu'on peut faire autour de Paris. Nous abattions très allègrement nos cent cinquante kilomètres dans la journée, parfois davantage. Les loisirs ne nous manquaient pas; car la clientèle que j'étais venu chercher à Paris me boudait obstinément; je n'avais guère qu'à gérer le plus économiquement possible l'argent que j'avais rapporté d'Argenteuil, et à faire du vélo. Dans ces conditions, si le magot fondait à vue d'œil, la forme cycliste se maintenait remarquable. En 1905, nous prîmes nos vacances à Ploujean, sur la rivière de Morlaix, en une auberge qui, pour se mettre à la page, s'était donné le nom de « Chalet du Cycle ». La pension y était de trois francs cinquante par jour.

Autour du « Chalet du Cycle », morlaisien, nous fîmes de grandes randonnées à travers la Bretagne, puis nous revînmes à Paris par la route. Notre Chouberski se déginglinguait de toutes parts; j'eus à faire beaucoup de mécanique. Nous arrivâmes boulevard Rochechouart sur la jante et ferrailant de tous les bouts.

Je pus céder ce vieux clou à un voisin qui s'était excité à nous voir partir tous les dimanches à la campagne. Il faillit d'ailleurs se casser la figure dès sa première sortie, la fourche s'étant rompue; je lui expliquai qu'il conduisait trop brutalement.

Un excellent mécanicien, Descalles, prédécesseur des Uldry, Bernadet et autres Barra<sup>1</sup>, fabriquait pour les amateurs des vélos sur mesures. De tels artisans répondaient alors à une plus grande nécessité encore que de nos jours. Car la pauvre Petite Reine se vulgarisait effroyablement. Le peuple l'adoptait et, pour subvenir à la demande, nos fabricants s'ingéniaient à cameloter au plus bas prix possible. Les vélos français de série étaient donc à peu près inacceptables pour les cyclistes expérimentés et difficiles. Depuis, nous avons eu d'heureuses réactions qui ont placé en tête l'industrie cycliste de chez nous — pourvu que ça dure ! — mais alors, coureurs et amateurs ne voulaient, et pour cause, que des pièces anglaises. B.S.A., Eadie, Abingdon, fournissaient les « séries complètes » les plus réputées.

Descalles m'établit en Abingdon un merveilleux tandem, léger, rigide et bien roulant. Je l'ai toujours et je n'ai jamais senti le besoin d'en avoir un autre ; sauf les roues et les chaînes, il possède encore toutes ses pièces d'origine, y compris les pédaliers, les plateaux et même les pédales : et tout cela roule admirablement.

Ma longue pratique du tandem m'a donné des

idées personnelles sur cet engin et la manière d'en user; elles ne sont pas toutes orthodoxes, ni au goût du jour; mais j'aurais de la peine à être convaincu qu'elles sont erronées.

Je n'insiste pas sur la nécessité de bien placer l'équipière et de lui enseigner tout de suite une bonne technique de pédalage. L'obtention du « synchronisme » des efforts est d'importance primordiale. On ne l'acquiert, à mon avis, qu'en s'exerçant d'abord en roue-fixe. Cela donne plus exactement, à chaque équipier la sensation de ce que fait l'autre, et permet, par conséquent, de trouver l'accord. Les deux coups de pédale étant très rarement identiques, il convient de décaler légèrement les manivelles d'avant sur celles d'arrière, de façon à coordonner exactement les poussées sur les pédales. En général, la manivelle de l'équipière doit être retardée d'une ou deux dents sur celle de l'équipier, car celui-ci pousse d'habitude un peu plus loin la pédale au bas de sa course; de la sorte, la poussée de l'équipière l'accompagne encore en ce point. Mais ce n'est que par tâtonnements, en essayant le décalage en avant, puis en arrière, qu'on se rend compte de ce qui aboutit à la meilleure harmonie des coups de pédale. Dès nos débuts à tandem, j'avais trouvé ce petit truc qui m'a paru supprimer beaucoup des inconvénients que l'on trouve généralement à la machine double, car la lenteur du démarrage et l'infériorité en côte sont surtout des conséquences du manque de coordination des efforts.



Figure 1 : LE TANDEM DU DOCTEUR RUFFIER ET DE MADAME, DESCENDANT LA PICARDIE VERS 1906. (A remarquer les positions basses et le léger «décalage» des manivelles).

Un autre principe, dont j'ai reconnu la fausseté, c'est que l'on peut et doit utiliser à tandem de plus grands développements qu'à bicyclette. Il faut, au contraire, et surtout avec une femme, s'habituer à tourner vite sur un petit braquet, de 5 m. 25 à 5 m. 50 au plus. La masse du tandem, qui ne laisse pas facilement tomber la vitesse acquise, permet d'entretenir en toute souplesse une rotation assez rapide des jambes. La satisfaction qu'on peut éprouver à atteindre du 45 en poussant sur 7 m. 50 se fait chèrement payer par des défaillances brutales; tandis qu'avec le 5 m. 25, on soutient longtemps sans même y penser, le 30 à l'heure, et l'on gravit au train toutes les

<sup>1</sup> On citerait de nos jours : Follis, Cattin, Berthoud

côtes de pente moyenne.

La roue fixe et le petit braquet nous donnèrent aussi une bonne solution — au moins provisoire — de ce problème du freinage si difficile à résoudre en montagne, et qui, à l'époque, n'avait aucunement été étudié. En contrepédalant d'accord et en souplesse, nous apportions du renfort à nos misérables freins, et ma femme, descendant en voltige par la pédale, même aux grandes allures, pouvait, dans les cas désespérés se laisser traîner par la selle pour arrêter l'engin sur les pentes traîtresses.

Certes, avec de bons tambours, on n'est plus obligé à ces acrobaties; mais encore maintenant, j'ai peur de laisser mon tandem dévaler en roue libre les cols à forte et longue rampe.

### 13 *A tandem par les Alpes – Bagages, Développement de secours, Un drame au col du Rousset!*<sup>14</sup>

II nous fallut faire tout seuls notre expérience du cyclotourisme à tandem; car non seulement la chose, mais le mot lui-même n'existaient pas. Nous crûmes tout d'abord que parcourir les routes de France équivalait en difficultés et risques à peu près à une exploration en Afrique ou vers les pôles. Comme tous les débutants, nous nous sommes encombrés de bagages inutiles, arrimés au petit bonheur à l'arrière, à l'avant, au milieu du tandem, sans compter un outillage perfectionné auquel ne manquait même pas une enclume-étai ! A l'usage, tout se simplifia. Les sacoches de cadre, les fontes pendant jusqu'au moyeu arrière disparurent. Nous nous contentâmes bientôt d'un porte-bagages arrière fort peu chargé et du sac de guidon, confectionné suivant la description que j'en ai donnée dans « Vive la Bicyclette ! ». En quatre kilogs, nous portions tout ce dont nous avions réellement besoin, même pour un voyage de plusieurs semaines. Nous pratiquions le renouvellement en cours de route des chemises, bas, culottes, maillots, par achats dans les « Nouvelles Galeries » de province, retournant chez nous par colis-postal, ce qui n'avait besoin que d'un blanchissage, abandonnant au revers des fossés ce qui nous paraissait hors d'usage. Ainsi, partis avec des vêtements sportifs un peu fatigués par la saison précédente, nous rentrions équipés presque de neuf. J'ai signalé et recommandé à plusieurs reprises ce système, fort économique, et qui, d'autre part, simplifie beaucoup la question des bagages; il évite qu'on se mette en route avec des vêtements trop lourds et trop nombreux, dans l'ignorance où l'on est du temps qu'il fera; au lieu de se prémunir contre toutes les éventualités, on attend les événements pour se ravitailler plutôt en imperméables et lainages ou en chemises ouvertes et culottes de toile. Mais je crois que mes conseils sur ce point ne sont guère suivis, si j'en juge par l'impressionnant barda qu'emportent la plupart des cyclotouristes à tandem.

Nos premiers voyages s'effectuèrent en Bretagne; nous fîmes le tour de ses côtes, puis parcourâmes l'intérieur. C'était alors un pays d'une sauvagerie assez impressionnante; dans les villages perdus, notre arrivée à tandem provoquait autant de

peur que d'étonnement. Les gosses se sauvaient dans les chaumières, et les vieilles se signaient ! Mais aucune difficulté pour se bien nourrir à un prix dérisoire. Le problème du coucher était parfois plus ardu.

Les longues et dures ramnes du Finistère et des Côtes-du-Nord nous mirent en belle forme; trois étapes-transport à vive allure nous ramenèrent à Paris, tout farauds et fort confiants en nos qualités de voyageurs.

Aussi, l'année suivante, nous partions pour les Alpes. Inauguration d'une série d'expéditions qui se poursuivirent jusqu'à la guerre. Car nous avions été immédiatement conquis par la montagne, et nous n'estimions aucune région plus digne de nos vacances.

Nous n'étions peut-être pas toutefois les seuls à cycloer par les Alpes, à franchir ses grands cols, à passer sur deux roues en Suisse et en Italie; mais assurément nous n'avions guère d'émules sur tout à faire ainsi des voyages d'un mois. Je suis à peu près certain qu'aucun tandem avant le nôtre n'avait passé au Galibier, au Glandon ni même aux Aravis; du moins, aucun des aubergistes ou tenanciers de refuges qui nous accueillaient là-haut avec stupéfaction, n'avait souvenir d'un « vélo à deux places ».

Tandis que Velocio, stimulé par les difficultés routières de la région stéphanoise, s'ingéniait à les vaincre par la « bi-chaîne », la « chaîne flottante » et autres changements de vitesse primitifs, qui aboutirent aux belles réalisations d'aujourd'hui, moi-même, ignorant les travaux et même, je m'en excuse, l'existence de cet apôtre, je m'apercevais qu'il était fort pénible de grimper les grands cols sur le braquet convenable en plaine. Poussé par la nécessité, j'inventais mon « double train de développements », auquel je suis resté fidèle jusqu'en ces temps derniers. Ce système n'était pas très compliqué; la commodité qu'il y eut à l'installer sur mon tandem et le respect qu'en excoeur j'avais de « la ligne de chaîne » furent les causes déterminantes de cette petite trouvaille. Les deux plateaux du pédalier-arrière de mon tandem étaient accouplés par trois boulons transversaux; j'eus l'idée d'intercaler un troisième plateau, comportant quatre dents de moins que le plateau extérieur; le plateau le plus intérieur restait réservé à la liaison avec le pédalier avant; au moyeu arrière, je fis poser deux pignons, dont l'écart de dentures était également de quatre dents, mais en ordre inverse de l'écart des plateaux, le plus grand étant à l'intérieur. Pour préciser, j'avais deux « trains de développements » en ligne, l'un extérieur, par 48x20, l'autre intérieur par 44x24. Le total des dents de chaque train étant le même —68— je pouvais passer la chaîne de l'un à l'autre sans en faire varier sensiblement la tension, qui n'était qu'un peu lâche sur le train intérieur — celui du petit développement. La manœuvre pouvait donc se faire sans desserrer les boulons du moyeu, et sans réglage de la tension de chaîne; gros avantage à une époque où l'on ne connaissait pas les écrous-papillon. Quand ceux-ci furent inventés, je me contentais de desserrer le papillon de droite, ce qui permettait de dérailler en forçant un peu moins sur la chaîne. Et ce système primitif, mais pratique, fit mon bonheur, tant sur mon

tandem que sur nos bicyclettes de tourisme, jusqu'à ce qu'on nous eut mis au point les changements de vitesse en marche.

Bref, sur notre tandem, nous roulions presque toujours sur 5 m. 30, et, frémissez-en d'horreur, tandémistes d'aujourd'hui ! sur pignon fixe. Ce n'était qu'au pied des grands cols qu'on installait la chaîne sur le train intérieur, qui nous donnait quatre mètres. Je ne dirai pas que nous triomphâmes là-dessus de toutes les bosses alpestres; comme tous les camarades — ils ne s'en vantent pas toujours — nous eûmes des défaillances et des paresseuses qui nous firent trouver de grands charmes à la marche à pied. Mais cela dépendait moins de la rudesse et de la longueur de la pente que de nos dispositions du moment. Nous baissâmes souvent pavillon devant de médiocres difficultés, mais, en nos vingt ans d'excursions dans les Alpes, il n'est pas de grand col routier que, par jour de belle forme, nous n'ayons escaladé victorieusement. Il m'en est resté l'idée que dans toutes ces histoires de braquets, pourcentages et longueur des côtes, l'élément qui vient détruire tous les calculs et démonstrations, c'est l'ardeur dont on dispose.



Figure 2 : ROUTE DE CHAMONIX. AU HAUT DE LA MONTÉE DU CHATELARD, L'ÉQUIPIÈRE ATTEND QUE LA PLUIE CESSE

Le maniement de mon changement de vitesse rudimentaire me fut grandement facilité par les « Profils Dolin ». Cet admirable relevé des pentes de toutes les routes alpines, je le découvris dès mon premier voyage. Je pris l'habitude d'installer sur mon sac de guidon, sous mes yeux, le profil de l'étape; averti d'avance, kilomètre par kilomètre, de toutes les ondulations de la route, je pouvais régler nos efforts; surtout je n'avais recours au petit développement qu'en connaissance de cause, quand la côte en valait la peine, par sa sévérité et surtout sa longueur. Même dans cette région, il nous arrivait de ne mettre le petit braquet qu'une fois dans une étape, parfois deux, très rarement davantage. C'est tout naturellement que j'appelais notre 44x24, le « développement de secours », parce qu'on n'y recourait que dans les cas désespérés.

Nous marchions, d'ailleurs, sous le signe du courage. Il le fallait alors, car les routes étaient

détestables, les auberges souvent dégoûtantes, les peuplades hostiles, surtout à une femme en culotte. Des gendarmes soupçonneux nous prirent pour des romanichels, et nous interrogèrent sévèrement. Des hôteliers méfiants me firent ouvrir mon porte-monnaie avant de nous donner à manger. Des gosses dépenaillés et semi-goitreux lapidèrent ma pauvre épouse qui s'était endormie innocemment dans un pré, pendant que je finissais mon repas à l'auberge. En Suisse, à la Chaux-de-Fonds, à Yverdon, à Neuchâtel, cette culotte cycliste souleva un scandale des plus tumultueux; nous dûmes fuir sous les huées et rentrer précipitamment en France.

Ces voyages de vacances se faisaient toujours au mois d'août; et les mois d'août d'alors étaient généralement torrides. Ma femme n'en souffrait pas, étant d'autant plus gaillarde qu'il faisait plus chaud, et elle ignorait à peu près la soif. Mais je me faisais à moi-même l'effet du lit d'un torrent par lequel coule un flot d'eau continue. Je ruisselais des pieds à la tête, en grimant les cols sous un soleil de plomb; si je m'arrêtais un instant, pour changer de braquet, contempler le paysage, réparer un pneu, j'étais aveuglé, noyé par toute cette eau qui me sortait du corps; alors, mourant perpétuellement de soif, je me précipitais à ces fontaines de montagne qui versent continuellement leur eau claire et fraîche dans le lavoir du hameau; j'y buvais à grandes goulées des litres et des litres !... Et remonté à tandem, je me remettais à suer de plus belle. Velocio ! Velocio ! où étaient tes « Principes de l'Ecole Stéphanoise » ? Je ne les connaissais même pas. D'ailleurs pouvais-je boire avant d'avoir soif, et manger avant d'avoir faim, puisque j'avais tout le temps faim et soif ?



Figure 3 : RÉPARATION DE PNEU DANS LA DESCENTE DU COL DE LA FORCLAZ

Je me jetais aussi, une ou deux fois par jour, dans un torrent, un lac ou sous une cascade pour me rafraîchir dans l'eau glacée. Je ne pouvais le faire qu'après avoir mangé et bu depuis « moins de deux heures », parce que je ne restais jamais deux heures sans boire ni manger. C'était tout simple, mais ça faisait des drames quand il se trouvait des spectateurs à ces bains héroïques. On objurquait ma femme d'empêcher cette folie; on se cramponnait à moi pour m'arracher au



suicide; et c'était l'histoire du lac dont on n'avait jamais mesuré le fond, celle des deux cuirassiers qui s'étaient noyés et dont on n'avait jamais retrouvé les corps, etc., etc., toutes les bonnes femmes du village s'y mettaient. Mais je prenais mon bain « et ne daignais rien voir ».

Nous avions un autre moyen que le « développement de secours » pour vaincre certains cols. Il consistait pour ma femme à prendre à pied les « raccourcis », pendant que j'emmenais seul le tandem par la route à grands lacets. La Faucille, les Aravis, certaines parties du Galibier et du Petit Saint-Bernard se prêtent fort bien à cette combinaison. Mais, dans notre cas particulier, il importait que ma femme ne me perdît pas de vue; son sens de l'orientation était plus que nul, perverti, en ce qu'il l'emmenait toujours dans une direction diamétralement opposée à celle qu'elle pensait suivre; d'autre part, son courage à la peine lui fait chercher des difficultés là-même où il n'y en a pas. Cela nous valut une aventure assez dramatique.

Nous faisons le col du Rousset, venant des Grands-Goulets. Col facile, dont les trois derniers kilomètres avant le tunnel se relèvent légèrement. Apercevant l'amorce d'un sentier, ma femme, pensant qu'il s'agissait d'un raccourci qui lui éviterait de pousser sur les pédales, ce dont pour le moment elle n'avait guère envie; il faisait très chaud, et nous venions de déjeuner copieusement à Saint-Aignan. Cartes consultées, je lui expliquai sa direction, insistant sur le tunnel, qui, par le raccourci, devait être tout proche. Elle s'enfonça sous les arbres, et j'emmenais le tandem en prenant mon temps. Arrivé au tunnel, pas de femme, comme j'y comptais. J'attends, avec philosophie d'abord, puis énervement, enfin inquiétude. Je redescends à tandem, pensant qu'elle a rallié la route plus bas. Personne. Je remonte. Au tunnel, toujours personne. Et le temps passe. Elle s'est donc perdue dans la forêt. Je m'y engage à pied. C'est une épaisse et noire forêt de hauts mélèzes. Le sentier s'efface sous les feuilles tombées et l'humus : je le perds, je le retrouve : je crie : j'appelle. J'arrive à la route, à l'amorce même du sentier qu'elle a pris. Qu'a-t-elle pu devenir ? Je m'affole tout à fait, et, appelant, hurlant, je m'enfonçe de nouveau dans la forêt; je cours en zigzags, montant, descendant, sans rien voir, rien trouver; pas une réponse à mes appels. Je me prends le pied entre deux grosses racines et tombe brutalement. Mon pied est resté coincé; j'aurais dû me casser la jambe; le comble du désastre ! Mais je suis à peine endolori de la cheville. Je repars dans ce désert d'arbres silencieux, que j'essaie d'émouvoir de mes cris. Elle a dû tomber comme moi, se blesser, se tuer peut-être. C'est plein de trous, de rochers, de ravins. Voilà encore la route, le tunnel contre lequel le tandem est tristement accoté. Que faire ? Je suis angoissé et épuisé; car, sur le plan sportif, je viens de faire près de deux heures d'un fort dur cross-country. Je me décide à traverser le tunnel dans l'espoir de trouver du secours de l'autre côté. Je ne pensais pas être si heureux, car, au débouché, je découvre l'auberge-refuge. De bien braves gens, qui connaissaient de Vivie, le tenaient alors. L'homme, aussitôt mis au courant,

emmène son chien, un alerte petit fox, muni d'un collier à clochette sonore; ils partent avec moi. Des bagages du tandem, je sors le maillot de ma femme qu'on fait sentir au fox. Il semble bien comprendre de quoi il s'agit. Le guide a l'idée qu'il faut chercher vers le haut de la crête qui surplombe à l'est le col du Rousset; nous montons donc; le chien court devant, par larges lacets. Mais le soir et le froid viennent; comment ma femme, qui n'a gardé que son corsage de linon, supportera-t-elle la nuit, si elle reste perdue dans cette affreuse montagne ? Nous débouchons dans une clairière, et le chien part soudain droit devant lui, comme s'il avait trouvé la piste. C'est l'avis du guide. Nous regardons dans la direction... et enfin, quelle joie, je vois émerger du bois qui se reforme tout là-haut, la silhouette de ma femme. Le chien arrive à elle; nous crions; elle nous fait signe et se met à descendre. Je cours à elle... Je la reçois dans mes bras; et je tombe à terre, fourbu.

Le guide nous laisse nous remettre un peu de tant d'émotions. Je suis trop content pour expliquer à ma femme qu'un col se trouve généralement entre deux montagnes, et qu'il est assez déraisonnable de l'aller chercher sur une cime. Nous rentrons au refuge. Il est huit heures du soir. Une bouteille, deux bouteilles de Clairette de Die, arrosent un substantiel repas que la femme du guide nous sert en soulignant de « Péchères ! » attendris le récit de notre aventure. Et nous nous méfiâmes dès lors des raccourcis.

#### **14 De Paris au Tréport - Dans la poussière et les trous- Les 28 jours à vélo<sup>15</sup>**

Le tandem, malgré tous les plaisirs qu'il me procurait, ne me détournait pas de la bicyclette. Ma femme était trop retenue à la maison par ses enfants pour que nous puissions pédaler ensemble en dehors des vacances ou des fêtes à pont; nous nous entendions alors avec des parents ou des amis qui gardaient « les crabes » pendant que nous vagabondions par les routes ; mais, pour les petites promenades dominicales, je reprenais ma fidèle « Triumph ».

A cette époque, les routes de la banlieue, qui avaient toujours été mauvaises, devinrent abominables. Il fut de plus en plus pénible de franchir cette ceinture de fondrières et de pavés disloqués qui entourait Paris dans un rayon de trente kilomètres. Malgré les détours les plus ingénieux, on ne trouvait de routes à peu près convenables qu'au delà de Versailles, Poissy, Pontoise. C'est à ce moment qu'on aurait dû inventer les pneus ballon ; mais on attendit la remise en état des chaussées qui les rend à peu près inutiles.

Pour se ménager le séant, on avait le choix entre les fragiles boyaux et de massifs démontables. On souffrait bien ; et c'est une magnifique preuve de la vitalité du cyclisme qu'il ait résisté à cette ruine des routes.

Car le désastre s'étendit au delà de la banlieue. L'auto se multipliait, devenait rapide et brutale. Elle écorchait le macadam, en arrachait les pierres à la volée, et les réduisait en tourbillons de poussière. C'était un beau spectacle que de voir, par exemple, la route de Chantilly refaite tous les trois mois, à grands

renforts de cailloux, de sable, d'arroseuses et de rouleaux à vapeur, se disloquer, ravier et pulvériser dès que, par un beau dimanche, deux ou trois mille autos à pneus ferrés se lâchaient dessus à grands fracas. Les Ponts et Chaussées ne voulaient rien savoir du goudron, malgré l'apostolat et les expériences du Docteur Guglielminetti. Ces Messieurs espéraient sans doute que la mauvaise route aurait raison de l'auto. En tous cas, ils faisaient leur possible pour déguster les gens de rouler sur les chaussées. Si les choses ont changé, ce n'est pas qu'ils soient venus à résipiscence, mais qu'ils sont morts. Leurs successeurs ont pris la route avec l'auto déjà installée dessus ; ils en ont mieux compris leur besogne. Ce qui prouve, une fois de plus, qu'il faudrait renouveler souvent les gens en place.

Lorsque le pauvre cycliste était dépassé ou croisé par une auto, il se trouvait noyé pendant une bonne minute dans un affreux nuage de poussière. Il lui en entrainait plein les yeux, le nez, la bouche et les oreilles, ses cheveux et ses sourcils étaient poudrés à blanc. Invisible dans ce nuage, il pouvait être aisément carambolé par une autre automobile. Dans l'intervalle du passage (les voitures, il restait toujours dans l'air une brume de poussière ; tous les arbres, tous les prés en bordure de la route, étaient recouverts d'un manteau gris. Dans le Midi, en Provence, en Languedoc, certaines chaussées n'étaient plus qu'un fleuve de farine que le moindre vent soulevait en tourbillons. Tous ceux qui se rappellent ce lamentable état des routes peuvent tomber d'accord que l'invention du goudronnage fut aussi utile à l'auto et au vélo que celle du pneumatique ; et en sauvant de l'empoussièrisme tous nos paysages, surtout ceux du Midi, le Docteur Guglielminetti s'est rangé parmi les bienfaiteurs de l'humanité je le dis comme je le pense.

En juillet et septembre, le mois d'août étant réservé au voyage à tandem, ma femme et ses enfants prenaient leurs vacances, tantôt au Tréport, tantôt à Trouville. J'allais passer le dimanche auprès d'eux ; et c'était chaque fois une belle expédition ! Je quittais Paris, le samedi à 4 heures, après « ma consultation ». Pour atteindre Beauvais, il me fallait passer par Ermont, Méry, Beaumont, Neuilly-en-Thelle, Sainte-Geneviève ; c'était déjà bien cahoteux, mais les deux routes directes étaient impraticables. A Beauvais, je dînais et couchais chez le père Clarke, qui tenait une minable auberge dans un coin de la place Jeanne-Hachette ; mais il avait cet avantage qu'il montait mon vélo dans la chambre et laissait les portes ouvertes ; ainsi, je pouvais m'enfuir dès l'aube par Marseille — le petit, bien sûr — Granvilliers, Aumale. De cette dernière ville, il fallait prendre des petits chemins, bien onduleux et enchevêtrés pour atteindre le Tréport. Mais j'arrivais vers huit heures du matin et je pouvais passer toute ma journée du dimanche à flâner et dormir sur la plage. Le lundi, au point du jour, je reprenais la route, et je m'efforçais d'être rentré à Paris vers 3 heures, pour le cas où un « client » m'aurait attendu. En général, je réussissais cette performance ; mais, pour m'en récompenser, je ne trouvais jamais le client impatient de recevoir mes soins et de les « honorer ».

II était aussi compliqué d'aller à Trouville :

mais il y avait plusieurs itinéraires qui passaient, les uns à l'Est, les autres à l'Ouest de la route directe qu'il ne pouvait être question d'emprunter. Par Meulan, Vétheuil, La Roche-Guyon, Vernon, Louvier, ou par Le Neubourg, la vallée de la Risie et toutes sortes de détours, qui, finalement, allongeaient l'itinéraire de 30 à 50 kilomètres, je parvenais à rallier, sans trop de dommages, cette plage mondaine, que tous « les chauffeurs » élégants de l'époque se faisaient gloire d'atteindre en trois heures ; mais beaucoup se fracassaient en route ; et quelle consommation de pneus ! Sur ce dernier point, mon vélo n'était guère en reste sur l'automobile. Il était rare qu'en ces étapes de 200 kilomètres, je ne crève cinq ou six fois. En trois ou quatre « aller et retour », une enveloppe était complètement hachée par les silex. D'ailleurs, le caoutchouc des chapes se farcissait de tous les petits cailloux, clous, débris de verre et de porcelaine. Il était d'usage, pour les routiers prudents d'extirper, deux ou trois fois par jour, à la pointe du canif, cette mosaïque perforatrice. Cette fréquence des crevaisons assurait un certain avantage aux « boyaux », dont le remplacement sur jantes prend moins de temps qu'un démontage d'enveloppe et une réparation de chambre à air. Je les préférais pour cette raison ; mais il m'en fallait emporter quatre de rechange ; et, malgré ces six boyaux, il m'arrivait de ne terminer mes 200 kilomètres qu'après avoir réparé un ou deux tubes au bord de la route. A moi, les ciseaux, l'aiguille et le fil ! A vrai dire, j'acquis une grande dextérité, et c'est une des raisons, sans doute, pour lesquelles je suis resté fidèle au boyau.

En me convoquant à une « période de 28 jours » pendant le mois d'août 1907, l'autorité militaire me fournit une belle occasion d'entretenir mon coup de pédale. J'avais à sévir, comme aide-major de 2<sup>e</sup> classe, sur les hommes du 76<sup>e</sup>., à Coulommiers. Mon apprentissage de médecin auxiliaire aux Chasseurs Alpins m'avait laissé de bons souvenirs et inculqué de solides principes sur la façon de se débrouiller dans la vie militaire. Cela consiste essentiellement à être là quand on a des ordres à recevoir, à les transmettre immédiatement, et, à la rigueur, à se faire rendre compte qu'ils ont été exécutés. Le reste du temps, on est libre, et il ne s'agit plus que de passer sans trop d'ennui tout ce temps-là. Pour moi, aucune difficulté. La « visite » passée, les prescriptions faites, les « suspects » et les fébricitants expédiés dare-dare à l'hôpital, les indisposés et les carottiers confiés au caporal-infirmier, je n'avais qu'à me balader à vélo par toute cette région de l'Est parisien, que je ne connaissais guère et que j'eus tout le loisir d'explorer. De Coulommiers à Château-Thierry, Epernay, Reims, Provins, Troyes, Villers-Cotterêts, Soissons, je sillonnais les chemins qui s'offraient à mes roues à cent kilomètres à la ronde, moins fréquentés par les automobilistes que ceux de l'Ouest et du Sud, ils étaient en moins mauvais état, sauf aux environs immédiats de Paris. Plus tard, et surtout après-guerre, ce fut le contraire, tout l'Est étant ravagé, alors que de l'autre côté, les routes se refaisaient peu à peu.

Mes camarades occasionnels, les officiers, tant

de carrière que réservistes, comprenaient assez mal le plaisir que je pouvais prendre à m'esquinter sur un vélo, sous le soleil d'un mois d'août torride. Et ce qui les étonnait encore plus, c'est que, deux ou trois fois la semaine, au lieu de prendre le train à « quart de place » pour Paris, où m'appelaient quelques clients, je fonçais à grands coups de pédale jusqu'au boulevard Rochechouart et en revenais dans la soirée. Pourtant, ces jeunes hommes avaient autant de loisirs que moi, et auraient pu en employer une partie à faire du sport, à s'entretenir vigoureux et alertes ; je pensais à part moi qu'étant soldats, ils auraient dû considérer cela comme une sorte de devoir professionnel ; et, en plusieurs occasions, j'ai fait les mêmes réflexions, quand les circonstances de ma vie m'ont mis en contact avec certains chefs, certains « conducteurs d'hommes », tant militaires que civils.

Nous partîmes en manœuvres. N'étant pas tenu de garder mon rang dans la colonne, j'échappais, grâce à mon vélo, à ces marches monotones et accablantes, qui, dans des flots de poussière et d'affreux relents de sueur, aboutissaient à des étapes de 25 kilomètres. Sous prétexte d'aménager l'infirmier, je partais devant, ou, plus souvent, je flânais à l'arrière « pour ramasser et soigner les traînards ». Et je ne me mettais vraiment en route que lorsqu'il ne me restait qu'une heure pour rattraper le bataillon juste à son arrivée à l'étape. J'étais bien le seul à agir de la sorte, alors que la bicyclette aurait procuré les mêmes commodités à bien des officiers et sous-officiers qui avaient, plus ou moins, « le filon ». Mais ils n'y pensaient même pas. Toujours, d'ailleurs, pendant la guerre et jusqu'à maintenant, le cyclisme a été méconnu et dédaigné par l'armée ; elle n'a jamais utilisé la bicyclette que pour faire porter des papiers à courte distance. J'ai toujours pensé qu'elle pourrait en faire un bien meilleur usage.

Arrivé au camp de Mailly, j'étais libérable, au moment même où les manœuvres commençaient. J'allais demander au colonel mon congé, avec permission de partir quelques heures d'avance, à II heures du matin au lieu de finir ma journée. Il s'étonna, non pour refuser, mais parce qu'il ne voyait pas quel avantage je sollicitais ; je ne pouvais prendre aucun train avant le soir ; j'étais donc bien obligé de rester l'après-midi au camp. Je lui expliquai mon désir de partir à vélo, de façon à arriver le soir à Paris. Il crut que je me moquais de lui ; un commandant, présent à l'entretien, lui affirma qu'en effet je pouvais faire, et assez vite, 200 kilomètres. Mais on ne la lui faisait pas ! Un coureur cycliste, un de ces pauvres types à maladie de cœur, peut-être, mais un médecin, à d'autres ! Ayant ainsi montré qu'il n'était pas dupe, il m'accorda toutefois mon congé, pour aller faire ce dont j'avais envie, et qui devait être, à son idée, quelque nouba avec les compagnons de mes 28 jours.

En vitesse, je changeai mon uniforme contre mon équipement cycliste, et, laissant ma valise à expédier par mon « ordonnance », je filai à vélo vers Paris. L'étape fut dure ; le soleil tombait d'aplomb sur les mornes plaines de Champagne ; mais je m'excitais à refaire en quelque dix heures cet itinéraire sur lequel le

régiment s'était traîné pendant cinq ou six jours. Et, en soutenant mon train de toute mon énergie, je trouvais de plus en plus ridicule qu'on marchât à pied.

## 15 (suite)<sup>16</sup>

Ainsi je faisais, tant à vélo qu'à tandem, du cyclotourisme aux environs de Paris, vers les plages de la Manche, et, pendant le mois d'août, à travers les Alpes. J'étais assez content de moi, de mon allure et de mes « kilométrages » ; car à l'époque, comme je l'ai dit, ces randonnées n'étaient guère dans les mœurs ; borgne dans le royaume des aveugles, je me faisais l'effort d'un très grand cycliste devant l'Eternel. Bien sûr, je prenais du poids, et mon ventre du volume ; je soufflais dans les côtes, et, si je ne leur faisais jamais les honneurs du pied, il me devenait de plus en plus difficile d'arrondir mon coup de pédale. La technique venait un peu au secours de la forme, et je ne voulais pas m'apercevoir de ma déchéance physique.

En 1905, j'eus ma révélation, mon chemin de Damas. J'étais à pied, et en redingote, me rendant, rue de Clichy, chez quelque client. Des cris retentirent : « Au voleur ! au voleur ! ». A grandes enjambées, un pâle voyou fuyait une meute de poursuivants ; il avait à me dépasser ; en « courageux citoyen », j'ouvris les bras pour l'arrêter. Il m'esquiva, et repartit de plus belle. « Toi, mon gaillard, pensais-je, tu ne sais pas à quel ex-champion tu as affaire ! », et, démarrant sec, je le pris en chasse. Je fus près de l'atteindre ; de justesse ma main lui manqua le collet. Mais je n'eus pas le courage d'un nouvel effort. Je laissai filer l'homme, avec tous les badauds hurlant à sa suite. Adossé au mur, je me trouvais incapable de reprendre haleine ; mon essoufflement tournait à l'asphyxie ; mon cœur battait éperdument ; et la frousse me prit de tomber là !

II me fallut cinq bonnes minutes pour retrouver mon calme. Je mesurais alors de l'œil l'espace parcouru. Honte ! dérision ! en cinquante mètres de course, je m'étais pompé au point de perdre connaissance ; moi qui... moi dont... ah ! qu'il était loin mon record du « kilomètre lancé ». Réfléchissant à cette disgrâce, il me vint l'idée que j'étais peut-être un peu gras ; et, pour mes deux sous, je me pesais chez le plus proche pharmacien. 101 kilogs ! m'apprit l'inflexible bascule. Faudrait-il manger moins ? Triste obligation ! Mais n'étais-je pas maigre au temps de mes exploits sportifs, alors que je dévorais comme un loup ? Et je me souvins aussi d'une certaine « Physical Culture » que j'avais pratiquée à vingt ans, vers 1895, avec le « Whitely Exerciser » un « extenseur de caoutchouc qui précéda de loin le fameux « Sandow » et que j'avais vu recommander par la publicité de *Tous les Sports*, l'organe officiel de l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques, U.S.F.S.A. Ce Whitely se vendait avec un *Tableau d'exercices* fort bien compris, par lequel on expliquait l'action de chaque mouvement sur les différents muscles. J'avais manœuvré cela pendant quelques mois, en 94 ou 95, et m'en étais fort bien trouvé. Par la suite, aiguillé sur les questions de culture physique, j'avais découvert dans les ouvrages du Docteur Lagrange, un grand Français méconnu au profit de ténébreux Suédois et d'actifs compilateurs, les

principes essentiels de la bonne gymnastique.

Je n'avais donc qu'à revenir à ces excellentes pratiques pour retrouver ma forme et mon endurance. Je cherchais une salle à proximité de chez moi, et c'est ainsi que, chez Desbonnet, établi depuis trois ou quatre ans faubourg Poissonnière, j'expérimentai d'abord sur moi-même les bons effets de la culture physique méthodique. Au point de vue médical, la chose me passionna; de sorte qu'étudiant l'action de l'exercice, tant sur la forme corporelle que sur la puissance des fonctions organiques, je trouvais là ma voie professionnelle et, premier, comme sans doute unique médecin de France, je me spécialisai exclusivement en culture physique et gymnastique médicale. L'inventeur de la culture physique (!) affirme bien qu'il m'a tout appris de ce que je connais en ces matières, mais comme il suffit de se référer à ce qui était dit, écrit et pratiqué avant que j'apporte ma collaboration, cette prétention doit être tenue de pure fantaisie. Mais c'est là une autre histoire; et ce qu'il faut surtout signaler, c'est que la culture physique me débarrassa en quelques mois de mon obésité, et me fit retrouver une belle forme cycliste.

Par la même aventure, me furent révélés les inconvénients de l'exclusivisme sportif. Quand on a pratiqué pendant de longues années, et surtout en compétition, un sport musculaire quelconque, on en possède à fond la technique, et, grâce à cette technique, on conserve toujours une certaine valeur athlétique dans ce sport, même quand on ne le pratique plus qu'en dilettante, sans jamais se forcer ni s'entraîner à fond; je veux dire qu'on reste capable de performances honorables, fort inférieures à celles que réalisent les athlètes en exercice, mais très supérieures à celles des débutants, des maladroits, des faibles, de tous ceux qui n'ont aucune technique et n'en auront jamais. On se trompe ainsi sur l'efficacité de son exercice sur la santé et la vigueur; satisfait d'être encore un sportif notable, on ne s'aperçoit pas qu'on ne fournit qu'un travail musculaire médiocre qui ne peut maintenir le corps en forme convenable et en bon fonctionnement. Et l'on arrive tout doucement à une déchéance physique analogue à celle qui punit les plus paresseux des sédentaires. Ce malheur arrive à bien des cavaliers, escrimeurs, joueurs de tennis et autres pratiquants de sports à technique spéciale, qui, renonçant à des exploits trop pénibles, se contentent d'employer, pour se distraire, leur adresse acquise.

A vélo, il faut toujours débiter du kilogrammètre; mais avec une machine de classe, une position parfaite, un coup de pédale de grand rendement, on arrive à faire bien du chemin sans effort réel ni grande dépense. Tel qui pouvait couvrir 100 kilomètres en trois heures, s'il prend une journée pour les faire, en roulant à 15 de moyenne, s'arrêtant à discrétion pour boire, manger, s'étendre sur l'herbe ou admirer le paysage, ne fait plus qu'un exercice insignifiant par rapport à sa valeur musculaire et sa puissance organique.

Ayant compris cela — et je voudrais que beaucoup de gens le comprennent, — je m'astreignis dorénavant à compléter par la culture physique

quotidienne les heureux effets du cyclisme. Je suis certain que c'est à cette habitude, prise à temps, que j'ai pu conserver non seulement une vigoureuse santé mais aussi une « condition cycliste » fort au-dessus de celle dont on peut généralement faire preuve à mon âge. Entre 35 et 55 ans, j'ai certainement mieux « marché », j'entends plus vite et plus longtemps, qu'entre 25 et 35, époque pourtant de la plus grande vitalité, mais pendant laquelle, après les prouesses sportives de ma jeunesse, je ne pratiquais plus le cyclisme qu'en baladeur, et à l'exclusion de tout autre exercice.

C'est donc en connaissance de cause que je puis recommander l'association du cyclisme à la culture physique; ces deux façons d'exercer son corps se combinent et se complètent merveilleusement. Par la culture physique on s'entretient constamment « en état moyen d'entraînement », on accorde à tous ses muscles, à tous ses organes la ration quotidienne de travail dont ils ont besoin pour conserver toute leur puissance fonctionnelle. Et à vélo, en plein air, en jouissant de tous les plaisirs de l'excursion à travers la campagne, on donne régulièrement à cette puissance fonctionnelle les meilleures et plus agréables façons de se manifester.

Dans le même temps que je me débarrassais de ma honteuse graisse et reprenais du style et de l'allure à vélo, je retrouvai mon vieux camarade d'étude et de sport, le Docteur Ronneaux. Etudiants, nous nous étions souvent disputé la victoire dans les épreuves et challenges interfacultés. Puis les exigences de la profession nous avaient séparés. Toujours férus de cyclisme, nous eûmes grand plaisir à reprendre, sinon nos luttes sportives, au moins de grandes promenades à bicyclette. Ces promenades, à vrai dire, consistaient à nous « tirer une bourre » sévère. Nous ne regardions guère le paysage, tout occupés à tenir la roue du camarade ou à saisir le moment où l'on pourrait lui porter l'estocade. De, ces prétendues balades, on rentrait généralement, l'un et l'autre, sur les genoux. Mais ça nous amusait et ça nous faisait du bien. Parfois,, Maisonnave, un ex-amateur d'une certaine qualité, et J. Titus Postma, un peu lourd, mais infatigable, se joignaient à nous; et alors, la partie de manivelles devenait tout à fait féroce.

Ma Triumph était morte après une belle carrière; je l'avais remplacée par une «Rudge-Whilworth », marque anglaise qui, après une assez longue éclipse, revenait sur le marché français, avec des modèles nouveaux dont plusieurs détail de fabrication étaient fort intéressants. La Rudge-Whitworth de course était fort légère et rigide; elle rendait merveilleusement à l'effort. Les moyeux à joues très écartées permettaient un rayonnage « en parapluie » et assuraient une grande rigidité aux roues; la chaîne très fine, d'un pas spécial tournait avec une douceur particulière; mais surtout le montage des manivelles, du plateau et des pignons était remarquable; il se faisait sur des cannelures creusées dans l'axe du pédalier et la noix du moyeu arrière. Le changement du grand plateau et des pignons s'exécutait à la main, même sur la route. Le système a été abandonné, probablement parce qu'à l'époque, les

difficultés de fabrication n'étaient pas compensées par une vente suffisante à des amateurs de belle mécanique; nous étions, je le rappelle, en pleine « démocratisation » de la bicyclette. De nos jours, il me semble que beaucoup des conceptions de la Rudge-Whilworth de 1910 pourraient être reprises.

Sur cette machine, il me fut facile de mettre au point mon « développement de secours ». On pouvait monter sur la noix du moyeu deux et même trois pignons plats. Je pris l'habitude de choisir un développement conforme à l'étape et mes dispositions du moment; je bricolais diverses rondelles et plaquettes qui, pour chaque développement, remettaient la chaîne à sa tension normale. J'étais très satisfait de mes inventions, qui fonctionnaient assez bien; mais le changement de vitesse en marche a balayé tout ça.

#### 16 *Dans les Alpes avec le Dr Ronneaux - Aux Pyrénées avec la famille*<sup>17</sup>

En juillet 1913, nous fîmes, le docteur Ronneaux et moi, un magnifique voyage dans les Alpes. C'était la première fois que mon compagnon entreprenait une pareille expédition. Grand « cherreur » au cours de nos longues balades — on sait qu'il lui en est toujours resté quelque chose — je lui avais vanté les charmes de cette autre façon de faire de la bicyclette, et il s'était laissé convaincre. Au départ, en gare de Lyon, je constatai que, par méfiance de ce qui pouvait l'attendre, il avait fait monter sur sa machine un changement de vitesses comme on en trouvait à l'époque, un moyeu Eadie dont le jeu d'engrenages lui donnait, je crois, 5 m. 50 en grande et 4 m. 50 en petite; de telle sorte qu'il était plus dur de pousser en côte le petit braquet que le grand, à cause de la résistance des engrenages. Ayant compris dès la première montée d'importance, Ronneaux dut se résigner à graver les cols sur son grand développement ou à leur faire les honneurs du pied quand cela devenait trop pénible à vélo. J'étais mieux outillé avec mon « développement de secours » de quatre mètres, et deux ou trois pignons de rechange que j'emportais dans ma sacoche.

Ce fut une bien belle randonnée, qui dura quinze jours et où le cyclotourisme céda assez souvent le pas au sport. Nous étions résolus à vaincre tous les cols illustres; et chacun désirait in petto se montrer le meilleur sur ce terrain.

Débarqués au petit matin à Bourg en Bresse, nous gagnâmes Nantua, Annecy, Sallanches. Le lendemain nous trouva au pied du col du Bonhomme, que, sur les conseils de Dolin, j'avais décidé de franchir à pied, en poussant ou portant nos machines. Mais je ne pensais pas que nous nous serions trouvés devant un pareil « hard-labour ». Le franchissement des cols muletiers n'était point du tout dans les mœurs cyclistes; et quand, le soir, épuisés de faim et de fatigue, nous arrivâmes aux baraquements des Chapieux, nous soulevâmes un grand étonnement parmi les quelques habitants de ce hameau.

Nous gravâmes le lendemain le Petit Saint-Bernard. Ronneaux peina sur ses 5 m. 50; mais il s'en tira. Le lendemain, sur les 37 kilomètres de dure montée du Grand Saint-Bernard ce fut plus difficile; il

dut recourir sur d'assez longues distances, à la marche à pied; pour moi j'arrivai à pédaler jusqu'au sommet sur mes 4 mètres, mais avec deux ou trois arrêts, pour souffler, boire de l'eau aux sources, et manger mes provisions. Ce fut à cette occasion qu'il me vint à l'idée qu'il n'est jamais très intéressant ni utile de grimper à vélo les longues rampes qui dépassent le 7 à 8 %. Cela se monte évidemment; mais toujours au prix d'un grand effort, et sans qu'on gagne grand'chose sur la marche à pied. Je le voyais bien avec Ronneaux qui allongeait méthodiquement son compas sur les durs lacets qui terminent le Grand Saint-Bernard. En pédalant dans la caillasse, attentif aux trous et aux pierres, je transpirais, m'essoufflais et ne pouvais guère m'occuper du magnifique paysage; cela pour arriver à l'Hospice vingt minutes plus tôt que mon compagnon. Le temps de reprendre haleine, de changer mon maillot ruisselant, et de revenir au calme devant « trois décis » de *Fendant*, et il était là, frais et souriant, prêt à dévaler les 48 kilomètres de descente, bien plus vite que moi dont les nerfs avaient considérablement perdu de leur voltage.

J'ai pu faire souvent la même constatation avec d'autres compagnons, soit que je fus le marcheur ou le grimpeur. C'est très joli de dire qu'avec un tout petit braquet on peut monter n'importe quel col; mais qu'est-ce qu'on gagne lorsqu'il s'agit de cinq à six kilomètres à 10 ou 12 %, la fin du Galibier, du Glandon, le début du Simplon ? Avant de se lancer à l'assaut, il faut tomber et rouler la veste, manger son chocolat ou ses bananes, s'installer pour l'effort; et à l'arrivée, il faut prendre « son temps », calculer sa moyenne, s'épater un peu, souffler, se sécher et, pendant ce temps, le marcheur, qui n'a eu qu'à descendre de son vélo pour être prêt, s'en va facilement, admirant le paysage comme il convient, se réjouissant de n'avoir, lorsqu'il arrivera là-haut, qu'à sauter en selle pour plonger à toute allure dans la vallée. Il fait sa moyenne de 4 ou 5 à l'heure — ce terrible Ronneaux maintenait le 6 — tandis qu'on s'esquinte sur une moyenne, qui, préparatifs et repos compris, tombe aisément à 7 ou 8. En somme, je prétends que la montée des rampes excessives n'a pas d'intérêt cycliste; la supériorité du pédalage n'existe que s'il peut se faire en rotation continue avec une certaine souplesse; et un bon cycliste doit pouvoir monter avec aisance, avec élégance, les côtes de cinq et même six pour cent. Au-delà, il est obligé de pousser brutalement ou de ramper avec un tout petit développement.

Je dois dire d'ailleurs que je n'ai jamais suivi ces sages principes, et qu'aucun col, si dur et si long qu'il fût, ne s'est dressé devant mes roues, sans que j'essaie de l'escalader jusqu'à extinction de mes forces.

Par où, de Martigny et Chamonix revînmes-nous à Val d'Isère? Je ne m'en souviens pas. Mais notre passage de l'Iseran a marqué dans ma mémoire. Ce haut col muletier qu'une belle route dessert maintenant, était alors bien difficile à franchir; le sentier, fort étroit, se perdait souvent, on se guidait sur les balises pyramidales édifiées à d'assez longs intervalles. Je ne pense pas que beaucoup de cyclistes aient passé par-là

avant nous, avec machine et bagages. Nous fûmes fort empêchés, arrivés au refuge, de trouver un sentier pour descendre; nous nous lançâmes à l'aventure à travers les éboulis, les plaques de neige, les torrents glacés; nous ne rencontrâmes âme qui vive sur tout le parcours. La fin de la descente sur Bonneval était si raide que, pour retenir mon vélo qui m'échappait des mains, j'eus l'ingénieuse idée de bloquer la poignée de frein sur le serrage, avec quelques tours de ficelle; et cinq cents mètres plus loin, mon beau boyau neuf, râpé jusqu'à la chambre, éclata d'irréparable façon.

De Bonneval, nous descendîmes en roue libre, par la nuit tombante, jusqu'à Lanslebourg. Le lendemain, nous attaquâmes le Galibier. Nous commençons à être sur nos boulets, mais n'en voulions rien faire paraître. Mes muscles étaient tout raides, et ma culotte en lambeaux; je sentais un clou me pousser sournoisement aux fesses; un énorme « compère-loriot »<sup>2</sup> défigurait Ronneaux. De Valloires, où nous avions déjeuné, il partit en avant, à pied, me laissant la tâche de le rattraper: je le vis s'en aller avec une certaine joie, décidé à me reposer avant de me mettre en route, puisque j'avais bien le temps de revenir sur lui. Et ce fut l'histoire du lièvre et de la tortue: je ne rattrapai rien du tout, bien heureux de trouver aux Chalets du Galibier une vieille mercantie qui me ravigota d'une bouteille d'Asti, très chère, mais qui me permit d'arriver jusqu'au tunnel.

En dégringolant sur la Grave, Ronneaux fit une chute formidable, une de ces chutes comme il sait les faire et qu'il a brillamment collectionnées pendant toute sa carrière cycliste. Arrêt à l'Hôtel des Alpes; malgré la magnificence du site, la vue incomparable sur la neige, souper morose, fatigue, mauvaise humeur. Il était temps d'arrêter. A Grenoble, Ronneaux, rappelé, qu'il disait, par des occupations urgentes, prit le train pour Paris. Je lui assurai que je rentrerais par la route. Mais le lendemain, je ne pouvais plus m'asseoir sur ma selle; je gagnais Lyon tant bien que mal, et, dans le train que je pris le soir, je retrouvai Ronneaux, dont les occupations urgentes étaient de même farine que mon désir de pédaler jusqu'à Paris.

Pour me remettre de ce cyclo-tourisme forcé, j'allais me reposer quelques jours à Trouville, où ma famille prenait ses vacances. Puis, ressaisi par ma dromomanie, j'emmenai ma femme et mon fils, alors âgé de 10 ans, « faire les Pyrénées » que je ne connaissais pas encore. J'ai relaté ailleurs, dans le primitif *Portez-vous bien!* cet admirable voyage à bicyclette, relation écrite en 1914, et qui, pour cause de guerre, ne put être terminée. Je rappelle seulement que le tandem, flanqué des deux cyclistes traversa les Landes de Bordeaux à Pau, descendit à flanc des monts jusqu'à Ax-les-Thermes, pour prendre au retour la route thermale par les cols du Portet, de Port, d'Aspin, du Tourmalet et d'Aubisque, avec un crochet vers Cauterets et le cirque de Gavarnie. Ce furent de rudes journées, car la chaleur était forte et les routes en bien plus mauvais état que dans les Alpes. Nous fûmes

souvent noyés dans la poussière. Mais la beauté douce et splendide des Pyrénées, assez différente de l'écrasante majesté des Alpes, nous enchantait, ma femme et moi. On nous satura de truites et de tomates farcies. A la fin du voyage, nous renoncions à déjeuner dans les auberges, dans la crainte de nous voir servir ces mets sempiternels. Nous préférons manger des sardines, des œufs, du fromage et des fruits sur le bord du chemin.

Habitué aux « Profils Dolin » pour me guider dans les Alpes, je regrettais beaucoup que rien d'analogue n'eût été fait pour les Pyrénées. Les étapes en étaient beaucoup plus difficiles à régler, ignorant que j'étais de la longueur et de la difficulté des côtes. Avec le changement de vitesses, l'inconvénient est moindre aujourd'hui; je crois cependant que le cyclo-touriste aurait toujours grand avantage à mesurer ses efforts d'après de tels profils; mais cela est peu connu, et je crois que le Dolin lui-même — un chef-d'œuvre — est fort peu pratiqué par nos modernes voyageurs à bicyclette.

Je n'avais pas emmené mon fils dans une telle randonnée sans un peu d'inquiétude. Je n'ignorais pas que l'opinion publique et surtout celle de mes confrères médecins désapprouvaient une telle imprudence; on n'était pas loin d'y voir un abus de l'autorité paternelle. Mais, à dix ans, mon garçonnet nous suivait aisément dans nos balades dominicales de cent kilomètres aux environs de Paris; il n'aurait pas à en faire davantage par jour dans les Pyrénées, et il m'était toujours loisible de diminuer la distance. Or le gamin se comporta mieux que nous tous; quand ça lui chantait, il enlevait les cols avec un brio remarquable, et les descendait en roue fixe avec une souplesse de grand sprinter. Mais en dehors de ces prouesses, la route l'ennuyait; il trouvait fastidieux de rouler au train à travers un paysage qu'il n'admirait pas. A l'étape, il retrouvait avec joie des maisons, du bruit, d'autres enfants, et, si fatigué qu'il se prétendit, il se retrouvait des forces pour sortir son vélo sur la place du marché et étonner par ses acrobaties tous les petits péquenots de l'endroit. Non, le vélo, même à forte dose, ne fatigue pas les enfants; mais pour eux, et pour beaucoup de jeunes gens, c'est plutôt un jouet qu'un engin de sport ou de tourisme. Le goût de la nature vient assez tard; mais c'est dans le jeune âge qu'on trouve le plus de plaisir aux jeux et aux exercices corporels; le mouvement est alors une joie en soi. Ce fût là notre dernier voyage avant la guerre; car, en 1914, au moment où nous étions tous prêts pour la plus belle des randonnées, le tocsin du 2 août me dirigea sur un tout autre sport.

### 17 *Mon vélo va-t-en guerre*<sup>18</sup>

Le 2 août 1914, quand je vis mon vélo échoué sur un monceau de bagages hétéroclites, au bout d'un quai de la gare du Nord, et qu'il me fallut le sortir de là « à l'esbrouffe », sans remettre à quiconque le « bulletin », je me dis qu'il serait bien aventuré dans cette grande pagaie qui commençait; je résolus donc de le laisser à Asnières pendant toute la « durée des hostilités » — chacun savait qu'il n'y en avait que pour cinq ou six

<sup>2</sup> Compère-loriot : Orgelet, petit furoncle des paupières (Le Petit Larousse)

semaines — cependant que je me contenterais des moyens usuels de transport militaire.

Mais, arrivé à Fontainebleau, où j'étais mobilisé, je m'aperçus tout de suite que la guerre, devenue, grâce au progrès, une sorte d'administration de la cruauté, comporterait de longues attentes, une morne oisiveté que couperaient, ça et là, des spasmes de violente et douloureuse activité. Pour commencer, au lieu de partir du pied gauche vers la frontière, il fallait rester à Fontainebleau pour un temps illimité, à former lentement nos ambulances, à nous pourvoir de matériel et d'équipements, et surtout, à deux cents médecins que nous étions, à flâner par la petite ville, en discutant des nouvelles, évidemment fallacieuses, que nous apportaient les journaux.

Cela constaté, je me fis charger par mon médecin-chef, d'une vague « mission » à Paris, ce qui me permit d'aller chercher mon vélo, l'une de mes Rudge-Whitworth, qui, par un hasard heureux, avait été revisée et pourvue de pneus neufs pour la période de mes vacances. Elle m'accompagna pendant toute la guerre et me procura, sinon des joies dont il ne pouvait être question en cette affreuse époque, au moins des facilités et des distractions.

Pour commencer, au lieu de m'énerver dans l'attente du départ, je me mis à explorer la forêt de Fontainebleau, que je connaissais évidemment, mais non point dans tous les détails que ces loisirs forcés me permirent de découvrir et d'admirer. Je constatai que, parmi ces milliers d'hommes, soudain réunis en ce centre touristique, et dont beaucoup n'étaient occupés qu'à attendre ou à s'agiter vainement, j'étais à peu près le seul à me distraire de cette façon-là. Quelques officiers de réserve, tout glorieux « d'avoir touché » un cheval, caracolaient bien en lisière du bois et revenaient faire sonner, sous un petit trot prétentieux, les pavés de la Rue-Grande; mais, certes, l'âme du cyclotouriste n'y était pas. Pendant quatre années, j'allais vérifier ce mépris de la bicyclette, l'ignorance complète de tous les services qu'elle aurait pu rendre, en sus du port des paperasses par quelques estafettes. Personnellement, je n'eus tailleurs pas à me plaindre de cette mésestime du cyclisme; elle me donna bien des libertés, me permit une foule de resquillages et de petits profits, tant on avait peu l'idée de contrôler les allées et venues d'un médecin-major qui, suivant l'opinion commune, ne pouvait user de sa bicyclette que pour faire quelques kilomètres d'un service à l'autre. Je compris tout de suite que, pouvant m'étendre sur cent kilomètres et davantage, je passerais aisément à travers beaucoup de règlements. Je sais bien qu'un simple soldat n'aurait pu en faire autant, mais je n'avais aucun scrupule à bénéficier d'une erreur qui était, en somme, injurieuse pour la bicyclette; elle revenait à considérer cet engin comme indigne de servir à un officier; et c'était comme une réparation que j'offrais à mon sport, du mépris où le tenaient les grands chefs.

Mon premier soin fut de céder à un camarade le cheval auquel les médecins de l'ambulance avaient droit, en sus de celui du médecin-chef, à condition que ma bicyclette fut officieusement agréée dans le matériel et chargée sur l'un des fourgons; j'expliquai

que, bon cycliste, je rendrai, en pédalant, beaucoup plus de services à la patrie qu'en faisant du genre sur un quadrupède; et l'on admit ce point de vue.

Je montrai, d'ailleurs, que ce n'était pas une blague, dès le premier jour de campagne, vers le 20 août. On nous avait entassés, la veille, huit ambulances complètes, dans un train à vitesse très variée dans sa lenteur. Au petit jour, il fallut débarquer en bordure de voie, avec ordre de nous rendre par la route en un gros bourg situé à 30 kilomètres de là. Quel aria pour descendre des wagons, faire le caoua en plein champ, décider de la marche et de l'allure du cortège ! Je persuadai le médecin-chef qu'il importait que j'aie faire d'avance « le cantonnement », un truc que je me rappelais avoir pratiqué aux chasseurs alpins. Il me donna l'ordre convoité et, pédalant par une assez belle campagne lorraine, je parvins à Nicey, où tout le groupe d'ambulances devait arriver à trois heures de l'après-midi. Le village était écrasé d'angoisse. Il sentait venir les horreurs. Dans toutes les maisons on m'accueillit avec empressement et curiosité. On me demanda des nouvelles des « opérations », alors que je pensais que ces bonnes gens, déjà assez près du front de combat, pourraient m'en donner d'autres que les balourdises dont, à Fontainebleau, les journaux outrageaient notre entendement. Grâce à ces bonnes volontés, j'eus tôt fait d'arrêter le logement des officiers, des soldats, des chevaux et des fourgons. J'inscrivis à la craie, sur les portes, toutes les indications utiles, afin que le groupe n'eût pas d'hésitations pour se répartir dans le village. Et, assez content de mon travail, j'attendis, en discourant des événements avec le maire et les notables, que les ambulances vinsent en profiter. Mais, je n'avais pas prévu les « cavaliers ». Quelques médecins montés et un « margis »<sup>3</sup> du Train des Equipages avaient pensé aussi à faire le cantonnement, et ils étaient partis au trot sur la route, pour prendre un peu d'avance. Ils arrivèrent au début de l'après-midi; leur fureur fut extrême que le cantonnement eût été fait, et depuis plusieurs heures, par le « fou cycliste ». Ils décidèrent que ma répartition des chambres et des logements était inacceptable, en contradiction avec le Service en Campagne; et ils se mirent à tout chambarder, effaçant mes inscriptions pour en tracer d'autres; comme ils étaient une dizaine à opérer, les surcharges, les double emplois, les erreurs, se chevauchaient merveilleusement sur les portes. Naturellement, le groupe d'ambulances arriva quand le désordre entre les deux répartitions fut à son comble; quel pastis ! Quelles engueulades ! Au fond, nous étions tous très énervés par l'héroïsme que nous avions en perspective.

Les jours suivants, notre colonne sanitaire monta vers l'Argonne et Verdun, par étapes de 30 kilomètres environ; cela se faisait par un beau soleil et à travers les moissons abandonnées; il y avait de longs arrêts pour faire le caoua, établir la popotte sur le bord des routes, attendre les ordres, chercher le chemin. Grâce à mon vélo, j'esquivais assez facilement l'ennui de cette façon de faire route. Sous des prétextes

<sup>3</sup> Margis : Maréchal des logis (Le Petit Larousse)

variés, je quittais le cantonnement deux heures après le départ; puis, ayant rattrapé la colonne, je m'offrais pour aller reconnaître d'avance le cantonnement. Le plus remarquable était que j'étais seul à avoir une bicyclette dans cette troupe assez nombreuse, qui échelonnait son long convoi sur plus d'un kilomètre de route. Personne n'avait pensé à l'utilité de cyclistes, pour tenir en liaison les divers éléments de cette longue colonne. Il en était d'ailleurs de même dans toute l'armée; le commandement ne savait pas qu'il disposait, à la mobilisation, de deux ou trois cent mille jeunes hommes capables de couvrir cent à deux cents kilomètres par jour. Napoléon, qui désirait tant, dit-on, une « infanterie montée », aurait peut-être pensé à cette force rapide que constituaient les cyclistes de France.

A peine arrivés devant Verdun, à Beaumont qui, dix-huit mois plus tard, devait être anéanti par les obus, il nous fallut revenir dare-dare en arrière, dans la débandade générale. Nous ne savions rien de ce qui se passait, mais nous comprenions que tout allait fort mal. Bientôt les ambulances, qui n'étaient pas le grand souci du commandement, errèrent un peu à l'aventure, faute d'ordres réguliers et précis. En plusieurs occasions, mon vélo me fut d'un précieux secours et me permit de rendre quelques services aux camarades. Il m'était bien facile de passer dans le tohu-bohu des routes encombrées de troupes en retraite, pour avoir quelques renseignements utiles, solliciter des ordres, trouver des dégagements à notre encombrant convoi. Au moment aigu de la bataille de la Marne, il nous fallut partir d'un village, Beurey, situé au nord de l'Ornain, où nous avions cantonné, et qui semblait devoir bientôt être pris dans la bataille, car celle-ci faisait rage sur l'autre rive. Cela n'arriva pas, parce que ce fut le jour du grand redressement. Mais, quant à nous, le départ se présenta difficile, et la route périlleuse. On m'envoya en avant, à bicyclette, pour préparer un cantonnement; et je fus assez content de pouvoir sortir ainsi de cette dangereuse pagaïe; mais ce que je pus constater, c'est qu'une heure après, j'avais doublé toutes les colonnes en retraite» et que je me trouvais seul sur la route; j'atteignis alors en un rien de temps le cantonnement désigné, un petit village situé à 35 kilomètres environ de Beurey, où l'on semblait encore ignorer la guerre. Cette rapide transition du tumulte guerrier à la paix des champs, obtenue grâce à la bicyclette, m'impressionna fortement. Et, alors que je passai toute cette tragique journée dans ce tranquille hameau, où le son du canon ne parvenait même plus, je ne vis arriver qu'au milieu de la nuit le groupe harassé de mes compagnons; vraiment, je commençais à trouver que mon vélo constituait le meilleur des « filons ».

Le lendemain, ignorant tout de la grande victoire, nous remontâmes vers le nord. Après diverses pérégrinations et quelques- stationnements dont il n'y a pas intérêt à parler ici, je finis, en octobre 1914, par être stabilisé à « Lavoye », un village d'Argonne, aux trois-quarts brûlé par les Allemands. Affecté d'abord à mon ambulance, j'y fus finalement nommé médecin du « Dépôt d'Eclopés » qui y était établi. Cela me valut de rester dans ce village près de dix-huit mois, jusqu'à

l'attaque de Verdun, en février 1916. Je m'y installai donc et j'y pris des habitudes. L'une des principales fut de faire tous les jours de la bicyclette pour m'entretenir en bonne santé et lutter contre l'ennui qui devenait accablant dans ces postes de l'arrière-front, en raison de l'oisiveté à laquelle on se trouvait souvent condamné. Pour se distraire, on mangeait, buvait, fumait beaucoup; on jouait aux cartes; quelques-uns s'efforçaient d'apprendre une langue étrangère ou de s'initier à quelque science. Une telle vie n'avait que des avantages pour les officiers qui, descendant du front, venaient prendre quelques jours de repos. Mais pour ceux qui, comme les médecins d'ambulance, les chefs des services du Train ou de l'Artillerie, la menaient pendant des mois, elle était déplorable, au physique comme au moral. La bicyclette me sauva d'engraisser et de m'aveulir comme tant d'autres. J'avais la chance que mon grade me permit d'excursionner loin du cantonnement; sur cinquante kilomètres à la ronde, j'avais le champ libre à mes roues. De Clermont à Bar-le-Duc, de Verdun à Revigny, par le sud de la forêt d'Argonne, il me fut loisible de faire du cyclotourisme. Il y eut peu de jours où je ne parcourus une cinquantaine de kilomètres. J'y acquis une « forme » assez bonne, qui me fut bientôt de grande utilité.

## 18 (Suite)<sup>19</sup>

Pas de femmes ! avaient décrété les managers de la Grande Guerre, dont le plus jeune avait bien soixante-cinq ans. Ces pontifes de la stratégie estimaient, paraît-il, que l'amour, les épouses et les enfants auraient amolli le courage de leurs jeunes soldats; on dit aussi qu'ils étaient assurés que les Gretchen de Mayence et les dames diaconesses d'Aix-la-Chapelle n'attendaient que la triomphante invasion française pour témoigner à nos troupiers leur sympathie, plus ou moins spontanée. Comme on sait, il fallut dix-huit mois pour revenir sur ces opinions et organiser le système des « permissions de détente ».

En attendant, nous vivions en cénobites; il est possible que, sur la ligne de feu, l'angoisse de tous les instants fût passer à l'arrière-plan les préoccupations sentimentales; mais dans les services de l'arrière-front, on avait tout le temps de penser au ridicule de cette situation et aux moyens d'y apporter quelques adoucissements. Comme d'autres, je réussis à faire venir à Bar-le-Duc ma femme et mon fils, alors âgé de onze ans. C'était assez difficile et périlleux. Les simples soldats ne réussissaient guère dans une telle entreprise, et seulement pour quelques jours; les officiers avaient plus de chance, surtout s'ils étaient affectés à des services dans des villes à la limite de la zone des armées, telles que Bar-le-Duc ou Châlons; car la population civile y était restée, et une femme prudente pouvait y passer inaperçue. L'officier du front ou de l'arrière-front rencontrait des obstacles sérieux, car ses allées et venues entre son cantonnement et la ville étaient bientôt remarquées et surveillées; les modes de transport se réduisaient au « resquillage » d'une place dans les autos militaires, ce qui nécessitait la complicité du conducteur, et au « tortillard meusien », sur lequel on pouvait embarquer assez facilement,



mais dont il était assez difficile de descendre en gare de Bar-le-Duc, sans être « poissé » par le service de garde ou même les gendarmes.

Vive la bicyclette ! messieurs ! Elle me permit pendant près de six mois, d'octobre 1915 à mars 1916, d'aller presque chaque soir retrouver ma femme et mon fils à Bar-le-Duc, d'y passer la nuit, et de me retrouver chaque matin à Lavoye, à mon service d'éclopés. La distance était de 40 kilomètres, soit 80 kilomètres aller et retour. Par les routes défoncées et glaiseuses, sous la pluie inlassable et parfois la neige, c'était une assez belle performance quotidienne; mais justement, par son invraisemblance, elle me sauvait de toute suspicion. Les premières fois, avec un vague ordre de service, tamponné par le Médecin-Chef — que j'étais moi-même — je franchis le poste à l'entrée de Bar-le-Duc. A me voir arriver chaque jour, vers sept heures du soir, sous mon manteau de cuir à deux ficelles et jugulaire au menton, on me considéra comme un « toubib » chargé de quelque liaison spéciale entre les formations du Front et la Direction des Etapes; on ne me demanda plus rien; je fus classé comme un événement normal et quotidien.

Pendant ce temps, ma femme, grâce à un beau talent d'imitation, jouait à la « Meusienne », avec un accent impeccable qui détournait d'elle tous les soupçons de mouchards et guignols.

Ce n'est jamais sans un grand attendrissement que je me souviens de ces six mois de tranquillité familiale et de relatif bonheur, conquis grâce à ma bicyclette et à la façon dont je savais m'en servir. Je veux bien que ce fut une sorte « d'embusquage », mais, à cette guerre, on était toujours « l'embusqué de quelqu'un », parce que chacun s'efforçait de tirer les meilleurs avantages de sa position. Le service qu'on m'avait confié, aussi fastidieux que facile, ne souffrait nullement de mes nuits à Bar-le-Duc.

Cela changea vers la fin de février 1916. L'attaque de Verdun sortit brutalement tous les services d'arrière-front de leur engourdissement. Et je retrouvai, non seulement une activité de jour et de nuit, mais des devoirs impérieux. Ce fut de justesse que je pus pédaler une dernière fois jusqu'à Bar-le-Duc pour mettre ma femme et mon fils dans le train de Paris, tout en les défendant, grâce à mes «ficelles», des investigations trop poussées de la maréchaussée. Puis je revins grand'erre à Lavoye. C'était la débâcle; on ne savait plus que faire de mes éclopés, vers quel coin plus paisible les évacuer; des troupes de toutes armes passaient et repassaient, les unes décimées, les autres montant, en un ordre relatif, vers la grande bagarre; et le tortillard meusien emportait des masses de blessés qu'il fallait inspecter au passage et soigner dans la mesure du possible.

Mais j'étais à peine engagé dans ce tohu-bohu que je reçus un ordre qui, en raison de mon âge et de mes dix-huit mois de front, me rappelait à l'intérieur; cela me fut d'autant plus agréable que j'étais affecté, et nominativement, à un service de «Rééducation fonctionnelle de blessés et mutilés», à Pau. En même temps qu'on m'envoyait bien loin « de la rifflette », on me donnait un emploi de ma compétence, dans lequel

j'avais le sentiment de pouvoir être utile.

Je pensais n'avoir qu'à boucler ma cantine et partir. Mais l'Etat-Major du Corps d'Armée faisait grande obstruction à ces rappels du front. On m'accorda l'autorisation de partir « quand j'aurais été remplacé dans mon service, où j'étais indispensable » et comme personne, surtout à l'Etat-Major et à la Direction du Service de Santé, ne s'occupait de désigner ce remplaçant, j'avais de bonnes chances de rester médecin d'éclopés jusqu'à la fin de la guerre.

Ce fut encore mon vélo qui me tira d'affaire. Après tout, mon ordre de mutation me venait sur la proposition du Sous-Secrétaire d'Etat au Service de Santé, il était signé du Ministre de la Guerre lui-même, et il m'était arrivé en mains propres. La seule difficulté était d'avoir un « ordre de transport » de mes supérieurs immédiats pour prendre une auto ou le chemin de fer meusien. Cet ordre, on ne voulait pas me le donner, malgré lois et règlements. Je partis sans lui, sur ma bicyclette; et, avec mon ordre ministériel, je n'eus aucune peine, à Bar-le-Duc, à me faire délivrer un billet de chemin de fer pour Paris, Bordeaux et Pau. Je ne raconte, on le comprend, cette petite histoire qu'en nouvel hommage à cet « utilitarisme » de la bicyclette, instrument de transport rapide dont on peut user sans dépendre de personne et sans aviser qui que ce soit, au rebours des trains, autos, bateaux et avions dont la circulation est toujours étroitement organisée et surveillée.

A Bordeaux, le Directeur du Service de Santé me demanda de renoncer à Pau, et de prendre la direction du Service de Physiothérapie; j'acceptai, car c'était pour moi un travail de grand intérêt. Plus tard, je fus affecté au Centre de Mutilés de la même ville, de sorte que je restai une année entière à Bordeaux. Mes occupations étaient régulières, mais non pas absorbantes; c'était travail de fonctionnaire, fourni à heures fixes, avec des loisirs, les dimanches, et bientôt les « dix jours de permission » tous les trois mois. Cette situation me permit de cycler abondamment aux environs de Bordeaux; je parcourus toute la région, que je ne connaissais guère; j'allais fréquemment prendre un bain de mer à Arcachon ou Lacanau. Au cours d'une permission, je fis un vrai voyage en Auvergne, par le Mont-Dore, Aurillac, Murât, Salers, Aubrac, Saint-Flour, Espalion, autant que je me le rappelle. Car ce voyage-là ne m'a laissé que des souvenirs confus, alors que ceux que j'ai faits à d'autres moments ont gravé leurs moindres détails dans ma mémoire. C'est, sans aucun doute, que ce voyage ne s'accomplit pas dans la joie et l'insouciance; ma sécurité personnelle ne m'empêchait pas de souffrir beaucoup de la guerre, dans mon cœur comme dans mon intelligence; je n'arrivais pas à admettre le bien-fondé de cette ignoble aventure. Vivant dans un monde de grands blessés et de douloureux mutilés, j'étais obsédé par l'horreur et la sottise d'une querelle internationale qui aboutissait à de tels résultats. Je ne trouvais donc même pas une distraction, un oubli, un réconfort dans le « cyclotourisme »; en m'obligeant à cet exercice, je ne cherchais qu'à maintenir ma vigueur et ma santé, dont je pensais avoir besoin en des jours meilleurs.

Je dois dire que j'étais à peu près seul à voyager de la sorte à cette époque; les jeunes hommes étaient occupés à bien autre chose; ils n'auraient guère songé à employer à cela leurs courtes permissions. Je pense aussi qu'il n'était pas inutile d'être officier et de rouler, par conséquent, en képi galonné et permission en poche. Les autorités se seraient inquiétées facilement d'un « baladeur » qui n'aurait pas rempli ces conditions.

En avril 1917, je fus affecté à l'Hôpital de mutilés de la Chapelle-Saint-Mesmin, près d'Orléans. Je revins ainsi dans la ville où j'avais fait une grande partie de mes études médicales. Menant la même vie qu'à Bordeaux, il me fut encore facile de faire beaucoup de bicyclette.

De même à Fontainebleau, où, en juin 1918, je fus nommé médecin du Centre Régional d'Education Physique, un C.R.I.P. Ces centres avaient pour but de mettre au point la méthode d'éducation physique française, de former des moniteurs, de contrôler et d'expérimenter les diverses modalités de l'exercice, jeux, gymnastique, sports. Je pensais que tout cela était de mon ressort, et le Ministre qui m'avait nommé, sur diverses recommandations, le pensait aussi probablement ! Mais le Commandant du C.R.I.P. m'expliqua tout de suite que je n'étais là que pour soigner les plaies, bosses, rhumes et diarrhées de « ses hommes » et que je n'avais nullement à intervenir dans les travaux et la technique du C.R.I.P. J'essayai bien de lui remontrer, le plus respectueusement du monde, que j'avais une certaine compétence en culture physique; il ne put l'admettre; un « toubib » pour lui ne pouvait être qu'un type qui « passe la visite » tous les matins et fait la chasse aux carottiers.

Je me résignai donc au rôle qu'il me fit jouer, occupant mes loisirs à de nouvelles excursions en forêt, tant à bicyclette qu'à pied. La proximité de Paris me permettait de m'y rendre assez souvent, et de m'occuper de la réouverture de mon Ecole de culture physique, réouverture qui, assez problématique au début de l'année, s'annonça, dès le mois d'août, comme possible !

Enfin ! enfin ! le 11 novembre ! les cloches, les salves d'artillerie, les danses et les chansons ! De par ma classe et mon nombre d'enfants, j'étais démobilisable immédiatement. Mais le Commandant du C.R.I.P. me retenait par tous les moyens en son pouvoir sous prétexte que « mes connaissances techniques » me rendaient indispensable à la formation des moniteurs d'éducation physique ! Cette mauvaise foi m'enleva tout scrupule d'employer la même tactique que deux ans auparavant à Lavoye. J'avais la chance d'être dans une situation militaire hybride, dépendant de la Direction de l'Infanterie en tant que médecin du C.R.I.P., du Sous-Secrétariat du Service de Santé en tant que « médecin spécialiste ». Toujours sur mon vélo et muni de toutes mes paperasses militaires, je me rendis à ce sous-secrétariat, obtins audience du colonel qui s'occupait des « démobilisables »; et celui-ci ne fit aucune difficulté pour me renvoyer immédiatement « dans mes foyers ». Je ne remis même pas les pieds au C.R.I.P., malgré que le Commandant eût manifesté, me dit-on, son intention de me faire arrêter et fusiller

comme déserteur ! Mais il dut y renoncer.

Je revins donc, avec ma femme, mon fils... et ma bicyclette, dans notre pavillon d'Asnières, abandonné depuis quatre ans et demi. Je n'ai pas à dire ici la joie que nous eûmes de nous trouver rassemblés « chez nous ». Mais je puis noter qu'en raccrochant mon vélo dans « son » garage, j'étais assez fier et content de lui : un « frère d'armes » en somme.

#### 19 **Circulation urbaine et quotidienne - Apologie du Tricycle<sup>20</sup>**

Revenu de la guerre, il s'agissait avant tout, de réachalander mes écoles de culture physique, tombées en complet marasme ; ce ne fut pas une petite affaire ; mais, comme en tout malheur il y a quelque bien, je me trouvais obligé, par ces occupations mêmes, à assurer ma propre culture physique et à faire quatre fois par jour à bicyclette, le trajet d'Asnières à Paris, rue de la Victoire ; je me remis ainsi en bonne forme corporelle beaucoup plus rapidement qu'en belle situation financière.

Pour additionner des kilomètres en nombre respectable, rien de tel que le trajet quotidien pour se rendre à son travail. Mes quatre « aller et retour » totalisaient 28 kilomètres, auxquels venaient s'en ajouter une douzaine représentés presque chaque jour, par un crochet vers le Bois et deux ou trois tours de Longchamp. Ces 40 kilomètres faisaient 1.000 par mois, qui, par les longues balades dominicales, montaient bien à 1.500... Et c'est ainsi, que de 1919 à 1933 j'ai couvert de 15 à 18.000 kilomètres par an. Je tins la résolution que j'avais prise de faire mon trajet quotidien par n'importe quel temps, ce qui, sous le climat parisien, est une nécessité si l'on ne veut se laisser arrêter, deux jours sur trois, par la pluie. Je pouvais affronter les intempéries, parce que j'avais la facilité de changer de vêtements en arrivant, aussi bien à Paris qu'à Asnières.

J'avais un autre petit mérite à cycliser de la sorte, du fait de l'abominable état des rues de Paris et de sa banlieue pendant les dix premières années d'après-guerre. Les pavés de pierre étaient tout disloqués ; ceux de bois à demi-pourris. Je devais m'ingénier à trouver des itinéraires tortueux pour éviter les grandes voies qui menaient aux ponts de Clichy et d'Asnières, et qui étaient presque impraticables à vélo. Dans Paris, surtout vers le centre, les rues étaient en meilleur état ; mais les rails de tramway les coupaient dangereusement. Il y eut aussi, « la folie automobile », lorsque tout le monde voulut avoir « sa voiture », et la conduire dans Paris pour aller à ses affaires ; la plupart de ces néophytes étaient imprudents, maladroits, assez dédaigneux ou ignorants des règles de la circulation. Néanmoins, je n'ai jamais trouvé difficile ni périlleux de faire du vélo dans les rues de Paris. Je sais que bien des gens considèrent cela comme un exercice de grand héroïsme. Mais, à moins de faire le fou, on risque encore moins que sur les grandes routes. L'allure modérée à laquelle on est astreint met à l'abri des obstacles imprévus : elle facilite l'arrêt immédiat ; une machine un peu basse permet de mettre pied à terre sans descendre de selle. Surtout, les autos, dont la vitesse est aussi très

réduite, évitent facilement les cyclistes, et le font généralement de très bonne volonté. Par contre, sur la route, l'automobiliste s'exaspère volontiers contre les cyclistes qui ne tiennent pas suffisamment leur droite, qui encombrant la chaussée, qui peuvent surgir inopinément d'un chemin latéral, et qui, en fin de compte, le gênent dans son dessein de brûler son chemin à pleine vitesse. Il faut noter enfin que, dans la rue parisienne, le vélo est maintenant le véhicule le plus lent, celui qui peut se tenir constamment à l'extrême droite, puisqu'on le double et qu'il ne double pas. C'est là le plus grand changement qui se soit fait pour la circulation cycliste, depuis l'époque de ma jeunesse, quand la bicyclette, bolide parmi les omnibus, les fiacres et les camions, devait dépasser à gauche, et presque au milieu de la chaussée la plupart des véhicules à chevaux ; cela, c'était vraiment dangereux.

Je risquais d'autant moins à circuler dans Paris, que j'usais volontiers d'un engin cycliste, tombé en désuétude sous les efforts combinés des préjugés, de la mode et de l'incompétence ; j'ai nommé, le tricycle. J'ai déjà dit quelques mots de cet admirable «vélocipède à trois roues» ; et voici l'occasion de revenir sur ses agréments et avantages. *C'est l'instrument idéal de la circulation en ville et de la petite promenade* ; et la plupart des cyclistes ne se servant de leur vélo que pour vaquer à leurs occupations ou faire de courtes sorties, je crois dur comme fer que le tricycle ferait bien mieux leur affaire que la bicyclette ; celle-ci n'a de supériorité que pour aller vite et assez loin.

Expliquons-nous, car j'entends les cris de surprise et de protestation de tous les amateurs — qu'ils s'appellent — de la Petite Reine. Le tri, sur ses trois roues est stable ; aux allures de 4 à 12 kilomètres à l'heure il assure un confort et un « rendement » que l'instable bicyclette ne fournit qu'avec une « vitesse » acquise assez grande ; car c'est cette vitesse qui assure un équilibre facile, et une transmission convenable de la force depuis les pédales jusqu'à la jante. Une foule de bons bougres, qui se croient des sages ou se targuent, à tout le moins, de « n'être pas des coureurs », font un gaspillage considérable de leur énergie en se baladant à petite allure sur leur vélo zigzaguant. Sur un tri, ils n'en perdraient rien et s'amuseraient bien davantage.

Mais le poids ? Avec trois roues, ça fait un tiers de plus qu'avec deux ! Et l'adhérence de ces trois pneus sur le sol ? Simplistes raisonnements. N'ayant à porter qu'un cycliste, les trois roues d'un tri et ses pneus se répartissent la même besogne qui incombe aux deux roues d'une bicyclette ; et, par conséquent, elles peuvent être plus légères et ne faire, à elles trois, que le poids de deux roues de bicyclette. Et de même, l'adhérence au sol est à peu près fonction du poids supporté par les roues, que celles-ci soient deux, trois, ou quatre ; s'il y a différence, elle est insignifiante. Enfin, j'avais trouvé un tri dernier-cri, oublié au fond du magasin Rudge-Whitworth, pourvu d'un différentiel Abingdon et pesant, avec roues métalliques et démontables, 13 kilos. Je le rééquipai avec jantes bois et boyaux ; je lui supprimai ses garde-boue latéraux,

fort inutiles, et il tomba à 11 kg. 500. A l'époque, les bicyclettes même de course, n'étaient pas plus légères.

Pour la circulation urbaine, le tri jouit de l'arrêt immédiat et complet sans que le cycliste ait à mettre pied à terre : donc départ facile et... élégant au cours des évolutions sur les chaussées embouteillées. En roue fixe, on possède même la marche arrière et l'on peut virer sur place dans un cercle d'un mètre cinquante de rayon.

Il vient à l'esprit qu'une bicyclette peut se faufiler plus aisément dans les passages étroits ; il n'en est rien. Le tri a environ 80 centimètres de voie ; une bicyclette ne s'engage pas sans imprudence dans une moindre largeur, à cause du guidon et des oscillations ; le tri peut passer tout droit, au ras des obstacles ; et si la voie se ferme, on recourt à l'arrêt sur place et à la marche arrière.

Ce qu'on ne peut s'imaginer, à moins d'en faire l'expérience personnelle, c'est le confort, la sécurité, la facilité qu'on trouve à circuler en tri. Tous ceux, des vieux de la vieille, qui en ont usé, le proclament à l'envi.

Alors, pourquoi le tri est-il tombé dans l'oubli, pour ne revivre que dans les espèces du « Triporteur » ? (Entre parenthèses, les performances réalisées chaque année dans le Championnat de ces Triporteurs pourraient donner à réfléchir sur le « rendement des « trois roues » ; il s'agit, si je ne me trompe de 30 km. à l'heure avec 60 kilos de charge. Quelle bicyclette, avec porte-bagages ou remorque, en ferait autant ?).

Le besoin de crâner a d'abord discrédité le tri. A bicyclette on peut tenir sur route le 25 à 30 à l'heure ; et cette moyenne possible a même fortement augmenté depuis l'amélioration des routes. A tricycle ces vives allures sont impossibles ou comportent des qualités d'acrobate, pour des raisons d'équilibre, et particulièrement à cause de la difficulté de virer en pleine vitesse. Alors, monter à tri, c'est avouer qu'on marche à 12-15 et qu'on ne dépasse jamais le 20. La plupart des cyclistes ne font pas mieux, mais ils tiennent à ce que ça ne se voit pas, et surtout qu'on les croit capables de faire beaucoup mieux.

Ensuite, n'importe qui, un enfant, une femme, un vieillard monte du premier coup à tricycle, pédale et se dirige sans hésitation, pourvu qu'il n'ait jamais monté à bicyclette. Et tout pédaleur, même le plus glorieux, qui emmène avec grâce et facilité ses deux roues, se trouve incapable de conduire un tri même sur trois mètres ; à tout coup, il va dans les décors. Et l'apprentissage qu'il lui faut faire dépasse de beaucoup en temps et difficultés celui qu'il a fait jadis pour apprendre à monter à vélo. Cela le surprend et le vexé. Et comme pendant un bon mois, il fatigue exagérément sur le tri, tant ses réflexes d'équilibre sont mauvais, il conclut que l'instrument ne vaut rien et n'a aucun rendement. A deux reprises, je me suis remis au tri, et chaque fois il m'a fallu de la patience et de la confiance pour me «réadapter ». Par contre, les non-cyclistes auxquels je prêtais mon tri roulaient tout de suite très facilement et faisaient d'excellentes promenades sans fatigue exagérée.

Enfin, la « standardisation » — un mot aussi affreux que la chose — a tué le tri comme pendant des

années elle a supprimé le tandem et toutes sortes d'améliorations et de perfectionnements cyclistes. On comprend bien l'idée des grands industriels qui voudraient bien que tous les cyclistes montent la même machine, aux pièces uniformes. Mais il ne faut pas les laisser faire. Les cyclotouristes surtout ont lutté contre cette erreur et, rénover le tandem, imposant le changement de vitesse, les pneus-ballon, les essais de vélo-horizontale ou le cycle-car, loin d'avoir nui à l'industrie cycliste, lui ont assuré ce regain d'activité qui fait le bonheur de tout le monde. Cette réaction contre la machine-standard n'a pas touché le tricycle qui fut pourtant une des plus déplorables victimes de cet état d'esprit des fabricants. Je souhaite ardemment que sonne l'heure de sa renaissance, comme a sonné celle du tandem.

Actuellement, le tri aurait une excellente chance de se répandre, parce que l'amélioration des chaussures et le pneu-ballon ont supprimé le seul désavantage qu'il eut réellement sur la bicyclette : le « cahotement latéral », provoqué par le passage sur le mauvais pavé ou la route effondrée. Entre les deux roues-arrière, le « pont » basculait sur les obstacles ; au « tangage » du vélo, il ajoutait le roulis. Il était donc fort pénible de circuler dans les nids de poule, ornières, creux et saillies de rails, alvéoles de pavés disjoints qui caractérisaient les routes et rues de cette belle époque. Mais sur sol roulant, le tri avance avec l'aisance d'un beau navire sur mer calme. Ne serait-il pas temps de revenir à cet agréable engin de locomotion ? Pourtant, vers 1925, je renonçais à mon tricycle. D'abord, il s'usait un peu et dans sa pièce principale, le différentiel qu'il était bien impossible de remplacer. Ensuite, je me lassais d'exciter la curiosité publique, d'essayer les fines plaisanteries des rigolos, d'encourir la tacite, mais visible, réprobation des miens qui pensaient que je me donnais des airs de « vieillard infirme », en circulant sur cet instrument démodé.

Je jetais à la ferraille les roues et le cadre ; mais j'ai conservé, dans un coin de cave, le pont-arrière avec son différentiel, dans le vague espoir qu'un jour, peut-être, je pourrais me faire remonter, par un adroit artisan, un beau tricycle, semblable à ceux sur lesquels j'ai goûté des joies ignorées même de la « gent qui pédale ».

## **20 Le matériel d'après-guerre- Les hôteliers et les gendarmes - Vendée et Bretagne<sup>21</sup>**

Outre mes allées et venues dans Paris et sa banlieue, je faisais, les dimanches et fêtes, de grandes excursions, et, pendant les vacances, j'accomplis encore deux grands voyages à tandem.

J'ai dit et redit qu'après-guerre les routes étaient abominables, et qu'il fallait vraiment « aimer ça » pour continuer à faire du vélo. A ce mauvais état des routes, s'ajoutait celui du matériel. Une bonne partie des fameux « sept millions de bicyclettes » avait été détruite... ou s'était rouillée au fond des caves pendant les hostilités. On en fabriquait d'urgence pour rééquiper les pédaleurs endurcis. Mais, par mépris sans doute de cette clientèle de miteux qui résistait à l'étonnant « boom » de l'auto, les industriels camelotaient

excessivement ces nouvelles bicyclettes ; et, pour nous, les mordus, c'était d'autant plus amer, que les canons, avions et autos, débités en grande série, avaient fait progresser beaucoup, nous disait-on, la métallurgie.

Bref, ce fut l'époque où le cycliste ne pouvait se mettre en route sans emporter six rayons de rechange, trois maillons de chaîne, deux câbles de frein, quatre boyaux ou chambres à air, et, en plus des clés ordinaires, un marteau, une lime, et, si possible, un petit étau à main. Encore restait-on parfois en rade ! Pour moi, mes vieux cadres tenaient encore le coup, mais les roues nouvelles, dont j'avais été obligé de les munir, me firent bien endéver. Il est vrai que, depuis ce temps-là, je sais monter un rayonnage complet et que je suis un as pour la réparation des boyaux.

Aux vacances de 1919, c'est aux Sables-d'Olonne qu'alla ma famille, augmentée de ma fille Jacqueline, née à Bordeaux en 1917, mon seul « bénéficiaire de guerre ». Ce me fut l'occasion de parcourir des régions que je ne connaissais pas, une partie de la Touraine et la Vendée. A plusieurs reprises, par des itinéraires variés, je fis le chemin Paris-Les Sables. Le cyclotourisme, qui n'existait guère avant 1914, était tout à fait tombé en désuétude. Dans les villages et leurs abords, les gars et surtout les femmes allaient à bicyclette vers leur travail. Mais on n'avait plus l'idée d'un randonneur, voyageant sur cet instrument. Les hôteliers étaient soupçonneux et rétifs ; il fallait leur montrer patte blanche, c'est-à-dire quelque monnaie-papier, pour leur donner confiance en un chemineau à pédales. Il faut dire qu'à rouler sur les routes défoncées, je prenais une physionomie peu engageante. Le mélange de sueur et de poussière me faisait un visage de bandit en fuite, tandis que mes vêtements perdaient toute forme et toute couleur sous la poudre grise ou rougeâtre qui les empesait.

Ce fut alors que je pris le parti de porter « une salopette » de mécanicien, des stocks américains, recouvrant ma culotte et mon maillot, étroitement fermée aux chevilles, aux poignets et au cou, et complétée d'un béret enfoncé jusque par-dessus les oreilles. Cela me préservait, mais me donnait un aspect encore plus terrible. Quand j'avais trouvé mon gîte dans un hôtel, l'étonnement de l'hôte et des larbins était grand de me voir redescendre de ma chambre peigné, rasé portant pantalon à plis, chemise blanche, col empesé, cravate à épingle, et veston de tussor. Car, pour rendre confiance aux gens, j'avais combiné un costume de rechange complet, en tissu souple et léger, qui, bien roulé, ne tenait guère de place dans mon sac de guidon.

Un soir, la servante qui me servait à table, ne voulut jamais admettre que j'étais « le cycliste qui était monté tout à l'heure », et cela fit un quiproquo prolongé avec la caissière, le patron, le valet d'étage ; ce ne fut qu'en me voyant repartir le lendemain, dans ma salopette, qu'ils commencèrent à croire, qu'en effet, il n'y avait pas eu « substitution de personne ».

Pour éviter des débats pénibles, des refoulements désagréables qui tournaient en dispute, je pris l'habitude de m'arrêter au bord de la route, un ou deux kilomètres avant l'entrée des villes où je devais

manger ou coucher. Derrière une haie ou un hangar, j'enlevais ma salopette et revêtais mon beau costume. Puis, pédalant en canard pour ne pas abîmer le pli de mon pantalon, je pénétrais plein de morgue dans la cité et me faisais recevoir par quelque tavernier du diable avec tous les honneurs dus à un type bien habillé. Il y avait aussi les gendarmes. Ah ! ceux-là ! Formés au soupçon et portés à l'arbitraire par les dures missions qu'ils avaient remplies pendant la guerre, ils sursautaient rien qu'à voir un cycliste qui n'était pas « du pays ». Souvent, ils m'arrêtèrent en pleine course et ne me rendirent qu'à regret le droit de circuler. Le danger que présentait leur rencontre m'avait engagé à me pourvoir des plus indiscutables pièces d'identité ; mais, d'abord rassurés par l'exhibition de ces cartes avec photographie timbrée, ils retombaient dans une méfiance accrue quand ils constataient que ces paperasses étaient établies au nom d'un « Docteur en médecine ». Ils ne pouvaient admettre qu'un citoyen de cette classe sociale, digne de les soigner « à l'œil », se trouvât sur un vélo, en pleine route et à 500 kilomètres de son prétendu domicile. Plus d'une fois, j'eus du mal à m'en sortir, particulièrement un soir, en gare de Thouars. Parti le matin des Sables, pressé de rentrer à Paris, j'avais décidé de prendre le train; n'ayant point d'hôtelier à attendre, je n'avais pas enlevé ma salopette, me contentant d'un débarbouillage et d'un coup de peigne. Ainsi accoutré, j'arpentais le quai. Or, à ce moment, il y avait de l'agitation politico-économique. Les cheminots étaient plus ou moins en grève ; à Thouard, d'importants ateliers des Chemins de Fer étaient travaillés par des meneurs «bolcheviques». On ne disait pas, alors, communistes !

Le gendarme me repéra ; il me suivit d'un regard inquisiteur; il m'étudia de face et de profil et de haut en bas ; et je m'amusais, à part moi, de son manège. Enfin, il n'y tint plus, alla en référer à son supérieur hiérarchique. Nouvel examen à distance ; allées et venues sournoises autour de moi. Le brigadier se décide ; il m'aborde : Où allez-vous comme ça ? — A Paris. — D'où venez-vous ? — Des Sables. — Tiens, et comment êtes-vous venu ? — A vélo. — Ah bah ! comme ça ! et dans la journée ! Que faisiez-vous donc aux Sables ? — Hé ! cela né vous regarde pas. — Vous le prenez sur ce ton ? Eh bien... — Ne Vous en faites pas, gendarmes, j'ai mes papiers. — C'est ce que nous allons voir ; venez avec nous. Ils m'entraînèrent dans la « Lampisterie », transformée en provisoire Bureau Gendarmique. Ça n'alla pas tout seul ; ça alla même assez mal ; passeport, carte d'identité de la Préfecture de Police, carte légalisée du T.C.F., rien n'y faisait ; ils avaient grande envie de me coffrer ; enfin, la crainte de la grande gaffe l'emporta ; ils me laissèrent monter dans le train. Mais j'étais «signalé» et, en gare de Paris, je fus encore arrêté au portillon par le service d'ordre, puis interrogé; mais les agents de la capitale étaient plus dégourdis et ils me lâchèrent aussitôt avec excuses... et compliments pour mon ardeur sportive.

Les années suivantes, en 20 et 21, mes voyages de vacances furent moins mouvementés. La maréchaussée, commençant à comprendre, se faisait une raison. La famille alla successivement à Saint-Malo

et au Pouliguen. Cela m'entraîna sur l'itinéraire et les routes de Bretagne, région plus pittoresque, plus variée, plus verdoyante que la Vendée.

Pour éviter les désastreuses « Nationales », je m'ingéniais à toutes sortes de détours par les chemins secondaires ; de ce côté, il y en avait encore beaucoup en bon état. Le Perche, la Mayenne, l'Orne, le Calvados furent ainsi sillonnés en tous sens par mes roues ; ces plantureuses régions agricoles m'enchantèrent et me ragailardirent de leur spectacle ; et l'on mangeait fameusement dans les auberges !

Pendant les séjours prolongés à Saint-Malo et au Pouliguen, incapable de tenir en place, je partais en excursions de deux ou trois jours à travers la Bretagne. C'est aussi, comme on sait, une magnifique région à cyclotourisme. J'en fis le tour en suivant la côte au plus près, m'arrêtant en ses ports de pêche innombrables que la rude mer et ses travaux animent d'une vie si puissante. Je n'ai jamais navigué ; mes prouesses maritimes se bornent à quelques traversées de la Manche et à un voyage en Corse. Mais j'aime les bateaux ; ils m'émeuvent ; en les contemplant sur l'eau des ports je ne puis faire que des rêves imprécis qu'aucune réalité, aucune expérience, aucun souvenir ne soutiennent ; mais je m'y laisse aller avec délices, peut-être à cause de ce flou qu'il leur faut conserver.

Je traversais aussi la Bretagne en long et en travers ; il est peu de villes et de bourgades que je n'ai visitées ; et si, depuis quinze ans, je n'ai pu retourner en Armorique, j'ai pourtant gardé de ces excursions l'impression qu'elles sont parmi les plus belles qu'il m'ait été permis de faire.

Le cyclotourisme en Bretagne, considéré du point de vue technique, présente des caractères particuliers. Ce n'est pas un pays plat, il s'en faut; mais ce n'est pas une région de montagnes ; c'est un « pays ondulé » ; la route monte ou descend, mais ne court, autant dire jamais, à plat. Ces montées et descentes sont longues de deux à cinq cents mètres ; il y en a qui dépassent deux kilomètres et quelques-unes davantage; mais la longue rampe des cols n'existe pas, et pour cause. Il s'ensuit que la façon de pédaler doit s'adapter à ces « montagnes russes » incessantes. J'ignore si le « changement de vitesses » y procure autant d'avantages qu'en montagne, mais je ne doute pas que la plupart des cyclistes actuels le jugent indispensable, là comme ailleurs. Pour moi, je m'étais rendu compte que les courtes descentes en roue libre, terminées par une rude reprise de pédalage en côte — cela dix à vingt fois par heure — me « cassait les pattes » ; la moyenne horaire et la longueur d'étape baissaient de jour en jour ; la fatigue musculaire dans les cuisses et les reins m'imposait des départs de plus en plus pénibles chaque matin. Dans les Côtes-du-Nord et le Finistère, je peinais plus que dans les Alpes, en faisant moins de chemin. Un jour, ma roue libre se bloqua, et, devenue fixe, m'obligea à pédaler aussi bien en descente qu'en montée. Aussitôt, j'allai plus facilement, ma « moyenne » s'éleva, mon étape quotidienne s'augmenta sans peine pour atteindre les 180 à 200 kilomètres. J'en conclus qu'en ces pays ondulés, la mono-fixe, sur 5 mètres à 5

m. 30 était la meilleure combinaison. En montagne et même en région de plaine, avec grandes lignes droites et vents forts et réguliers, la question se pose tout autrement. Néanmoins, c'est durant mes randonnées en Bretagne que s'est affirmée mon antipathie naturelle pour la roue libre.

## 21 *Audax 400 kilomètres - La querelle poly-mono*<sup>22</sup>

Un jour de l'été 1921, le Super-Audax, mon ami Boutin, vint me consulter sur sa santé ou plutôt, prit l'occasion de me faire constater en quel excellent état physique l'avaient mis ses diverses et multiples prouesses d'endurance ; car il collectionnait les brevets d'Audax, en marche, natation, aviron, bien qu'il fut spécialisé en cyclisme. Presque chaque dimanche, il faisait « le Capitaine », emmenant une bonne centaine d'aspirants Audax sur deux cents kilomètres de route. Aux brevetés des 200 kilomètres, il offrit successivement 300, 400, 600 et enfin 1.000 kilomètres, conduisant toujours lui-même ces caravanes. Et cela l'amusait, car il n'avait rien du cycliste taciturne et solitaire.

De ma vie, je n'avais roulé 24 heures d'affilée ; pour voir ce que ça donnerait, j'obtins, grâce à la bienveillante complicité de Boutin, de participer au prochain brevet de 400 kilomètres, bien que je n'eusse pas à mon actif le brevet de 300, comme l'exigeait le règlement des Audax. Mais on sait bien que les règlements sont faits pour être transgressés à l'occasion.

Je m'embarquais dans cette aventure parce que je comptais que le peloton des participants me conduirait dans l'obscurité, car je ne vois absolument rien la nuit, pas même la route à suivre ; les arbres, les buissons, les murs et les maisons prennent à mes yeux des formes indéterminées et menaçantes entre lesquelles je ne puis me diriger. Par surcroît de précautions, je m'assurai que mon ami le Docteur Ronneaux prendrait part aussi à cette randonnée.

Au départ, à la Porte Maillot, à 6 heures du soir, dans le tumulte des derniers préparatifs, de l'appel, des galéjades et des discussions techniques, je déblatèrai ferme contre « le changement de vitesses », alors à ses débuts, plutôt, d'ailleurs, pour me mettre en voix et sous pression que pour faire une déclaration de principes. Mais je fus violemment contredit par un cycliste déjà chenu et de belle stature ; il m'expliqua sans ménagements que je n'y entendais rien, que j'étais un tartigrade, que la vérité était en marche et qu'un jour, bon gré mal gré, je jouerais de la manette comme tous les autres cyclistes. Cet homme avait tout du pionnier et même du prophète ; je battis en retraite devant sa ferveur ; autant aurait valu discuter de l'existence de Dieu avec le pape. C'est ainsi que je fis connaissance avec Clément, cyclo-touriste passionné, dont l'œuvre de propagande pour le cyclisme en général et le changement de vitesses en particulier est si connue de tout « le monde qui pédale », et, depuis, nous avons toujours entretenu les meilleures relations.

Après cette algarade, il n'y avait qu'à bien pédaler pour conquérir honorablement, sur mono et pignon fixe, ce fameux brevet des 400 kilomètres. A l'époque, je n'avais pas tout à fait tort, car les dérailleurs des camarades grinçaient et sautaient à plaisir. Les « metteurs au point » ont eu bien du mérite.

Au demeurant, cette longue balade, derrière le sévère capitaine de route, me plut médiocrement. La nuit fut fastidieuse, car je roulais comme un aveugle dans la roue de Ronneaux. Dès le petit jour, l'allure me parut trop lente, les arrêts trop fréquents et trop courts : j'avais l'habitude d'organiser tout autrement mes grandes étapes. Ronneaux pensait un peu comme moi. De telle sorte que, sur la fin, après avoir passé par Ablis, Malesherbes, Sens, Montmirail, nous obtînmes l'autorisation, en quittant Coulommiers, de partir seuls en avant de la caravane. Dès lors, retrouvant notre ardeur sportive, nous fonçâmes vers Paris et le contrôle d'arrivée ; et, du moment qu'il s'agissait d'une « performance » à établir, je crois que nous avions raison de nous dépenser ainsi.

Cette expérience me suffit ; depuis, je n'ai jamais participé à aucune de ces épreuves, que j'appellerai « touristico-sportives » et qui se sont fort multipliées, sous les noms de randonnées, rallyes, critériums, brevets et diagonales. Les partisans de ces prouesses à certificat, qui sont nombreux, je ne l'ignore pas, parmi les lecteurs de cette revue, me pardonneront de donner franchement mon opinion à ce sujet. Quand on est travaillé du « démon sportif », il faut courir, c'est-à-dire participer aux épreuves sérieusement réglementées et contrôlées ; il faut batailler, avec tout ses moyens, contre des adversaires qui se défendent avec acharnement. Il n'y a qu'ainsi qu'on peut se rendre compte de sa valeur cycliste sur le plan athlétique ; c'est assez dur et fort décevant. Que si l'on n'a pas le goût de ces compétitions alors qu'on se balade aussi souvent et aussi loir qu'on peut, qu'on se félicite, à part soi, des bonnes randonnées dont on est capable, des nombreux kilomètres que l'on peut parcourir en un jour, de l'aisance que l'on acquiert à gravir les longues côtes, de la facilité avec laquelle on sème les compagnons de route ; tout cela constitue des satisfactions d'amour-propre dont on aurait tort de se priver. Mais il est assez puéril de vouloir faire constater officiellement cette classe cycliste que tout le monde peut atteindre — tout en refusant de participer aux véritables épreuves sportives ; c'est une façon trop aisée de se donner du galon ; c'est surtout décliner, par prudence inavouée, une lutte qui démontrerait à tout coup l'écrasante supériorité du dernier des « couraillons » sur le meilleur des cyclotouristes. J'ose donner ici cette opinion parce que mon ami H. de la Tombelle qui, pourtant, n'a jamais couru, que je sache, l'a déjà exprimée avec fermeté. Mais, bien sûr, je ne veux dégoûter personne de conquérir des brevets et d'établir des diagonales, puisque cela amène bien des touristes à pédaler beaucoup plus qu'ils n'en auraient envie s'ils n'étaient soutenus que par le désir de voir du pays.

Que l'on comprenne bien, d'ailleurs, que je ne

préconise pas pour le cyclotourisme l'allure paresseuse et la courte distance ; je pense, au contraire, que l'avantage du cyclisme est de joindre aux charmes du voyage le plaisir de l'effort corporel et qu'il faut, qu'en même temps que l'on contemple les beautés naturelles rencontrées sur sa route, on débite autant de « kilogrammètres musculaires » que l'on peut. C'est faire injure au vélo que de ramper sur les routes ; de telle sorte qu'il faut acquérir et conserver une certaine forme sportive pour être vraiment cyclotouriste.

Ce dut être vers cette époque, je veux dire 1921 ou 22, que j'arrivais à faire passer dans la « Revue du Touring-Club » un article intitulé : *Le cyclotourisme sera sportif ou ne sera pas*. Comment les manitous de l'avenue de la Grande-Armée se laissèrent-ils ainsi surprendre ? Je l'ignore, mais j'imagine qu'ils frémissaient d'indignation en constatant le fait trop tard, et qu'il y eut quelque secrétaire de rédaction à se faire laver la tête. En tous cas, on ne reprit jamais de ma prose dans l'officielle revue. Car, dans cet article, je parlais nettement en guerre contre les partisans zélés du « changement de vitesses » qui le préconisaient avec un zèle trop apostolique et par des arguments que je jugeais faux et dangereux. Je puis très bien revenir là-dessus, puisque le changement de vitesses a triomphé, mais pour des raisons assez différentes de celles qu'on donnait alors. Nos enthousiastes polyxionnistes soutenaient que le nouveau truc allait permettre aux femmes, aux enfants, aux vieillards et à tous les poussifs et bouffis de couvrir à l'impromptu cent kilomètres dans une journée et de grimper au Galibier en rigolant. Je pensais bien qu'une telle propagande amènerait d'irréductibles déceptions qui feraient plus de tort que de bien au cyclisme ; et je m'indignais, en mon âme sportive et « culturiste », qu'on pût promettre aux paresseux et ankylosés des joies réservées aux sains et aux courageux. Je répliquais donc, que pour être cyclotouriste, il fallait d'abord être bien portant, puis développer et entretenir sa force, s'entraîner et, par-dessus tout, aimer l'effort physique pour lui-même, ce qui revient, en somme, à être sportif. Cela compris et pratiqué, on pouvait discuter des avantages apportés par certaines inventions mécaniques, dont la roue libre et le changement de vitesses.

Ainsi formulée, cette opinion, que je garde encore, amorça une longue et violente polémique entre les monoïstes et les polyxionnistes. Je fus considéré comme le « tenant » des premiers ; et charmé de posséder un si beau sujet de controverse, je m'en donnai à cœur joie et à plume que veux-tu dans *L'Auto* et *La Pédale*. Je ne me laissai pas convaincre que je ne connaissais rien au vélo ; je déclinai les défis de monter Chanteloup sur 7 m. 50 ; je ne me laissai pas emmener, sous prétexte d'amicale balade, par de sournois contradicteurs, à somnolente allure jusqu'au raidillon semi-vertical qu'ils avaient repéré et qu'ils gravissaient en feignant de ne pas pousser sur leur « 2 mètres » ; et je continuai à parer, riposter, argumenter dans mes chroniques. Cela m'amusait follement, et je regrette bien que le cyclisme ait perdu ce beau sujet de polémique, qui entretenait parmi ses pratiquants, une

bien utile diversité de goûts et d'humeurs. Craignons comme la mort l'uniformité ou, pour mieux dire, en la circonstance, la « standardisation », un mot aussi laid et lourd que ce qu'il exprime.

## 22 Voyage à tandem en Italie<sup>23</sup>

Je tenais toujours à occuper mes vacances par un beau voyage à tandem ; mais cela devenait difficile, parce que ma femme y trouvait de moins en moins de plaisir. La faute en était à ce « boom » de l'auto, que Citroën mena si audacieusement, dès l'après-guerre. Mon équipière ne comprenait pas que je ne fisse pas comme tout le monde, en sacrifiant au nouveau dieu sportif, le Moteur. Mais, je savais ce qui m'attendait, et je faisais semblant de ne pas comprendre. Malheureusement, son désir inassouvi faisait prendre à ma femme le tandem en grippe.

Pour la ramener à de meilleurs sentiments, ou, du moins, à des sentiments qui faisaient mieux mon affaire, j'entrepris de l'emmener en un très beau pays, dont je savais que la gracieuse beauté l'enchanterait, l'Italie du Nord et la région des lacs. Le malheur voulut que je tombais sur un été particulièrement chaud, celui de 1924, je crois, le plus ardent qu'on eut vu depuis longtemps, et dont, à ma souvenance, on n'a pas revu le pareil.

Dès le départ, cela commença très mal. Débarqués du train à Culoz, nous prîmes tout de suite grande faim et grande soif. Arrêtés en une auberge, nous dévorâmes un civet de lapin, sans nous apercevoir que la chaleur l'avait fort « avancé » ; empoisonnés tous deux, nous arrivâmes péniblement à Yenne, où il fallut rester deux jours à nous soigner.

Il faut se méfier de ces fringales qui vous font passer sur la qualité de la nourriture, alors qu'on en absorbe une grande quantité ; tel mets frelaté, qui ne fait pas grand mal, quand on en mange peu, et du bout des dents, peut vous assassiner si on l'engloutit, avec la belle voracité que procure une forte randonnée cycliste. Nous nous désintoxiquâmes en roulant doucement vers Chamonix. Bien rétablis, nous sentîmes la forme revenir, et les grimpees des Moutets et du col de la Forclaz se firent convenablement. Mais, dans la longue descente de ce dernier col, vers Martigny, les ardeurs de la canicule s'affirmèrent, et mes jantes, surchauffées par le freinage, libérèrent mes enveloppes à tringle ; éclatements sur éclatements, deux chambres de rechange y passèrent ; puis, il me fallut réparer, poser des manchons ; je renonçais finalement à freiner, laissant ma femme aller à pied par les raccourcis, tandis que j'emmenais le tandem en contrepédalant ; car, nous étions toujours en roue fixe. Ainsi, j'atteignis Martigny, assez écoeuré de cette fastidieuse journée.

Le lendemain matin, j'examinai attentivement mes roues et mes pneus, qui me parurent en bon ordre. Mais, après une heure de route, en direction de Brigue, nouvel éclatement. Alors, je me rendis compte que la chaleur augmentait la longueur des tringles des pneus, en même temps qu'elle diminuait la circonférence de mes jantes en bois ; car, par une déplorable erreur, c'est ainsi que j'avais équipé mon tandem cette année-là. Les rayons, bien tendus le matin, à la fraîche, étaient

tout relâchés, sous le féroce soleil; je les retendis à fond; mais alors, la jante rapetissée, laissait s'échapper les tringles ! Conclusion : la jante en bois, pour démontables, ne vaut rien, surtout en été. Mais, il était bien temps de s'en apercevoir. Il fallut revenir, moitié marchant, moitié roulant, à Martigny. Le marchand de vélos prétendit ne pouvoir immédiatement me monter des jantes acier. « Qu'à cela ne tienne, lui dis-je; vendez-moi les jantes et les rayons, et je vais faire le montage moi-même ». II crut que je ne m'en tirerais pas; mais, dès qu'il me vit à l'œuvre, et qu'il fut persuadé que j'en viendrais convenablement à bout, il ne voulut plus me laisser faire, et se fit un point d'honneur de me monter mes roues rapidement, et selon la meilleure technique; et il me fit un prix de faveur. J'ai souvent remarqué qu'il était utile de montrer aux mécaniciens et divers artisans, qu'à la rigueur, on peut se passer d'eux. Et l'on pourrait déduire de là quelques principes d'éducation, qui simplifieraient peut-être la vie sociale. Mais ce n'est pas le lieu d'insister là-dessus.

Le lendemain, après avoir remonté la vallée du Rhône contre le vent violent qu'on y trouve assez souvent, il nous fallut aborder en plein midi, le dur et long col du Simplon. A la sortie de Brigue, la montée commence en larges lacets, de fort pourcentage, et « de tous les côtés au soleil exposés ». On mit pied à terre dès le début; et, traînant mon tandem surchargé, fondant en eau, m'arrêtant à toutes les sources pour boire comme un cheval, suivi de ma femme, anhéante et cramoisie, je gravis un de ces calvaires qui font époque dans la vie d'un cyclotouriste. La température s'adoucit à mesure que nous prîmes de la hauteur; et les dix derniers kilomètres furent enlevés à tandem. Au col, nous trouvâmes de la fraîcheur, presque du froid, et ce fut une béatitude, après cette journée torride. Le lendemain, la descente sur Domodossola se révéla en affreux état; sur des pierres roulantes, puis dans des flots de poussière, une branche d'arbre attachée à l'arrière, pour freiner, nous eûmes encore bien à souffrir. Le poste militaire italien, déjà très « service » et soupçonneux, nous arrêta, nous fouilla, et ne nous permit pas de remonter à tandem avant le village d'Icelle, situé à 4 kilomètres, et qu'il nous fallut atteindre à pied, accompagnés d'un farouche carabinier.

A Domodossola, un hôtelier retors nous estampa royalement. Mais, enfin, Pallenza, au bord du lac Majeur, nous consola de tant de malheurs. Bien qu'ayant voyagé beaucoup, nous découvriâmes là une beauté particulière, pleine d'harmonieuse douceur. Mais il faisait toujours chaud, très chaud; je passais des heures à réparer mes chambres à air, dont les nombreuses « pièces » se décollaient à plaisir. En désespoir de cause, j'abandonnais le tandem, pour flâner sur les rives du lac, nager dans son eau bleue, et, le soir, fainéanter à quelque terrasse de café, en mangeant des glaces et écoutant les joueurs d'accordéon et de mandoline. Sous le ciel étoilé, se reflétant dans le lac, la fraîcheur descendue des montagnes se répandait délicieusement; et, comme c'était le seul bon moment de la journée, on prolongeait la veillée jusqu'au milieu de la nuit. Aussi, ne se

réveillait-on que vers neuf ou dix heures, alors que le soleil déjà très haut rendait la route impossible.

Enfin, par toutes petites étapes, et en flânant dans chaque ville ou bourgade, nous vîmes Cannobio, Luno, Varèse, Biella, Ivree. De cette dernière ville, il y avait à remonter la vallée d'Aoste, ce qui n'est pas difficile par temps ordinaire, mais qui, cet été-là, nous valut panne sur panne. Le soleil, tapant sur les roches grises, au travers desquelles la route était tracée, les surchauffait, de telle sorte qu'à certains passages on entraînait dans un véritable four; et l'un de mes pneus n'y pouvait rien que d'éclater.

Ces pauvres pneus, couverts d'emplâtres, recousus de place en place, maintenus par des enroulements de chatterton, étaient sur leurs boulets. A vingt kilomètres d'Aoste, ils refusèrent définitivement tout service; et nous eûmes bien de la peine à atteindre le prochain village. Il y avait une consolation à se trouver en panne dans cette région : c'est que tous les habitants y parlaient français et nous accueillaient comme des concitoyens. Depuis, *On*<sup>4</sup> a mis ordre à cela; les auberges de la vallée d'Aoste sont devenus des Albergi, et les Joseph Perrin s'y appellent obligatoirement Giuseppe Pellegrino.

Un fort modeste marchand de cycles se mit en quatre pour nous dépanner; mais les enveloppes « Crescent » qu'il possédait n'étaient pas à la dimension de mes roues; il était désolé de me faire des frais en remplaçant par d'autres les jantes que j'avais achetées quelques jours auparavant. Mais je le dissuadai de se tracasser, et il vit bien que je n'y mettais pas de complaisance, tant ma joie parut sincère devant mon tandem enfin pourvu de pneus anglais tout neufs, bien montés sur de belles roues. Tout cycliste qui a été empoisonné pendant plusieurs jours par du caoutchouc, comprendra, certes, ce sentiment.

Ce fut donc plein de confiance et d'audace que, pour rentrer en France, je m'élançais à l'assaut du Petit Saint-Bernard. Laissant même ma femme et les bagages dans l'autocar, j'entrepris de monter tout seul sur le tandem; et cette nouvelle expérience me confirma que ce n'était pas là une mauvaise manière de grimper les cols. Est-ce du fait de la longueur de la machine, dont l'arrière est déchargée ? Il m'a semblé qu'on pouvait pédaler à la fois lentement et puissamment, en gardant plus de stabilité qu'à bicyclette; autrement dit, il est plus facile de rouler sans flottement aux basses allures qu'imposent les fortes pentes, et cela convient assez à mes moyens.

Ma femme m'ayant rejoint au sommet, nous plongeâmes allègrement dans la descente. Le soleil pouvait bien taper, j'étais assuré que mes « Crescent » tiendraient le coup. Mais ils n'eurent rien à tenir; car, ce fut ce jour-là, qu'après s'être amoncelés dans le ciel, de lourds nuages noirs crevèrent sur nos têtes en cataractes diluviennes. La canicule se terminait ainsi. Des orages continus nous accompagnèrent jusqu'à notre rentrée sous le toit familial. Trempée, crottée, les pieds toujours humides, mon épouse eut beau jeu à pester contre le tandem.

---

<sup>4</sup> Par *On*, il faut entendre Mussolini



Trahi par les éléments, j'avais échoué dans ma tentative de la réconcilier avec cet engin. Mais, je ne désespérai pas, et je remis à l'année suivante le soin de la ramener à des sentiments plus conformes aux miens.

### 23 Voyage en Corse<sup>24</sup>

Je sentais vivement la nécessité de faire revenir ma femme de la déception qu'elle avait eue, - lors de notre voyage à tandem, en Italie, accompli par un temps trop chaud, et gâté par de fâcheux incidents. Dès le printemps suivant, pour les vacances de Pâques, je résolus d'aller en Corse, que nous ne connaissions pas. Sans risquer la chaleur excessive, il me semblait que nous allions trouver là le printemps méridional dans toute sa splendeur, le ciel immaculé, la mer bleue et doucement retentissante. Et puis, cette « Ile de Beauté », dont la propagande touristique commençait à vanter les charmes, ne bénéficiait-elle pas d'un slogan publicitaire des plus engageants ? Mon épouse, ravie d'échapper à la boue, la pluie et l'obscurité parisiennes, pour vivre dix jours sous le soleil et parmi les fleurs, accueillit mon projet avec enthousiasme, malgré le peu de goût qui lui restait pour les voyages à tandem.

Je consultai donc les cartes et les guides ; je me renseignai auprès de quelques offices de tourisme; j'équipai le tandem le mieux que je pus. Dégoûté des pneus démontables, qui m'avaient valu, en Italie, tant de misères, je remontai des boyaux, que j'allais me procurer, en dernière heure, chez mon fournisseur habituel ; je lui en demandai de robustes, pour cyclotourisme en pays accidenté. Il me dénicha, au fond de son magasin, quatre « tubes » qu'il m'assura « spéciaux » et capables de résister aux plus mauvaises routes. Mais, je crois qu'il saisit l'occasion de se débarrasser de quatre rossignols, auxquels manquaient la qualité essentielle des boyaux, la souplesse. Les routes et chemins de Corse me firent comprendre que c'était grande malchance de m'être ainsi laissé tromper.

L'avant-veille des Rameaux, nous arrivâmes à Marseille pour nous embarquer sur le « Général-Bonaparte », le courrier de Corse, alors tout flambant neuf. Le tandem fit grande sensation ; un porteur, obséquieux et loquace, s'en était emparé : « Ça me connaît, mon preînce ! disait-il ; je vous l'embarque, té, ce vélo à deux, et je vous le case dans un bon couin ». Par-dessus bord, les passagers contemplaient ce bagage insolite et s'exaltaient en commentaires.

Nous sortîmes du port par un temps radieux, sur une mer d'huile, mais d'huile bleue. À part moi, j'en étais bien content; car je n'avais aucune confiance en la résistance de mon estomac au roulis et tangage. Toute l'après-midi et la soirée, je pus arpenter le pont d'un pas décidé, ne m'accoudant de temps à autre au bastingage que pour « regarder défiler la côte et les îles, et contempler ton azur, ô Méditerranée ».

Le soir, dans la salle à manger, nous étions une dizaine de passagers à dîner, sous la présidence du capitaine ; il manquait un peu de monde pour faire tout à fait « grand voyage maritime ». À vrai dire, il y avait bien trois à quatre cents personnes à bord mais elles

voyageaient toutes à l'œil ou à tarif très réduit, ayant, en bons Corses, toutes sortes de droits administratifs ou électoraux à ne rien payer pour revenir du « Continent ». Mais, à ce prix-là, on ne leur fournissait pas la nourriture.

Après un bon sommeil, à peine bercé par les flots compatissants, nous arrivâmes au port de Bastia, au petit matin. Ciel gris, brise aigre, débarquement maussade; on chasse de leurs cabines les passagers encore endormis, et les dockers s'emparent du bateau. Assis sur des madriers qui encombrèrent le quai, nous attendons le tandem, qu'on ne met nulle hâte à nous livrer. En nos tenues sportives sans élégance, nous avons l'air d'émigrés sur une terre inhospitalière, espérant du hasard pitance et logis. Enfin, du sabord qui vomit les marchandises, émerge notre tandem. Je me précipite pour l'accueillir, afin que ces dockers nonchalants ne le bousculent pas trop.

Il s'agit, maintenant, de se réconforter d'un bon café au lait. Traînant le tandem, nous cherchons le bistrot idoine. Mais, malgré l'arrivée du « Courrier », la plupart sont encore fermés. Il est presque sept heures, lorsque nous parvenons à trouver à peu près ce qu'il nous faut.

Je sens que cette arrivée en l'île de Beauté n'enchantait pas ma femme. De la chaleur, des arbres verts et des fleurs, il n'y en a pas ; mais, des marchandises en désordre, de la poussière, des détritiques, des routes et chemins défoncés, des maisons grises et malpropres. Il faut me hâter d'effacer cette première impression; enfuyons-nous dans la campagne.

Toutefois, en ce pays fertile en gendarmes, adjudants et douaniers, je pense prudent de munir le tandem d'une seconde plaque de contrôle, car je n'ai emporté que celle de mon vélo. La consigne et le règlement, on ne doit connaître ici que cela ; évitons les ennuis. Mais, au bureau de tabac, on ne comprend d'abord pas très bien ce que je demande; finalement, on me suggéra que c'est aux « Contributions directes » que ces plaques doivent être vendues. J'y vais donc, mais je dois attendre l'ouverture des bureaux, puis l'arrivée du fonctionnaire principal, les subalternes n'étant pas au courant. Nous avons deux heures devant nous. Allons visiter le vieux port...

Qu'il est pittoresque ! Un demi-cercle de hautes maisons grises, enserrant la crique, où la mer céruléenne s'étale et secoue de son doux clapotis de vieilles barques de pêche amarrées au quai. Les toits se découpent en lignes brisées et nettes sur le ciel lumineux; aux fenêtres sèchent des linges et des vêtements ; c'est une fête des lignes et des couleurs. J'admire... et j'entends ma femme qui s'écrie : « Quelle dégoûtation ! ». Je tombe de mon admiration pour regarder de plus près. Et, de fait, tout est d'une saleté sordide. Le quai est couvert d'immondices, ordures ménagères, crottin, débris de vaisselle, vieux papiers, boîtes de conserve. Les maisons sont crottées jusqu'au premier étage ; leurs portes s'ouvrent sur des couloirs et des escaliers sombres et fétides. Dans les boutiques, noires et poussiéreuses, légumes, fruits et victuailles se présentent à découvert en tas fort peu appétissants. L'ancre du boucher a, plantés dans sa façade, des crocs

de fer auxquels pendent des agneaux et des biques égorgées, déversant sur le mur de longues traînées de sang noir. Et des mouches, des mouches !...

Bien des villes méridionales, Nice, Grasse, Marseille, Toulon, et, en Italie, Gênes, Naples, comportent dans leurs vieux quartiers cet entassement de hautes maisons, qui ne laissent serpenter entre elles que d'étroites et sombres ruelles, car l'homme, qui accuse toujours les dieux et la nature de ses maux et de ses fautes, n'ayant pas à se plaindre de la pluie et du froid, incrimine le soleil et l'accuse de toutes les maladies qu'il peut devoir à sa propre sottise ; et c'est pour se défendre des maléfices de la lumière, qu'il a bâti ces étranges cités méditerranéennes, cloaques monstrueux dans lesquelles des générations se sont systématiquement débilitées, alors que le plus beau climat du monde leur permettait de vivre en vigueur, en santé et en joie.

L'hygiène moderne - l'urbanisme - a remédié grandement à l'horreur de ces bouges à étages ; le vieux Nice, le vieux Grasse sont devenus propres, et se nettoient tous les jours ; Marseille résiste davantage, comme Naples, paraît-il ; encore s'améliorent-ils de jour en jour. Mais je crois que Bastia conserve jalousement le pittoresque infâme de son antique quartier.

Il est temps de soustraire ma femme à son écœurement. Nous allons chercher « la plaque » chez M. le Contrôleur des Contributions Directes, qui nous la délivre d'un air assez surpris, presque narquois. Ce ne doit pas être la coutume des rares cyclistes corses de payer cet impôt.

Nous descendons au sud, car j'ai l'intention de faire le tour de l'île, en finissant par le Cap Corse. Mauvaise inspiration, car nos déboires nous retarderont, et le temps nous manquera pour terminer le circuit par cette étape, qui eût été l'une des plus belles.

Pour le moment, nous cherchons vainement à nous intéresser au paysage assez plat et monotone. Je sais que nous ne trouverons à déjeuner qu'à Cazamazza, à 20 kilomètres de Bastia, chez la « Chef de Gare ». L'étape est courte, mais réveillés depuis cinq heures, nous avons faim.

Nous arrivons donc à cette « agglomération », qui paraît constituée uniquement par la gare, une petite maison sur le chemin de fer à voie unique. On m'a prévenu qu'il faut être avec les Corses aussi polis qu'ils le sont eux-mêmes. Je me présente donc à la chef de gare, lui expose que je voyage à bicyclette avec ma femme, et que nous serions très honorés de déjeuner chez elle... en payant, bien entendu. Cette digne fonctionnaire acquiesce à nos vœux, et nous prie de revenir dans une demi-heure, quand le déjeuner sera prêt. Nous allons nous promener dans l'inexistant Cazamazza, et revenons à l'heure dite. Nous avons un compagnon de table, un grand Corse, qu'on devine sec et musclé sous ses vêtements de velours brun, et dont les traits nobles et francs inspirent la sympathie. Il s'intéresse à notre voyage sportif, et regrette que sa santé ne lui permette pas d'en faire autant ; il est malade, très malade, les « fièvres », et, depuis plusieurs

années, il ne peut plus travailler ; il revient justement de toucher, à Bastia, quelque secours ou indemnité, justifié par son inguérissable paludisme. Nous ne voulons pas le contrarier, mais pensons, à part nous, que ce beau gaillard souffre essentiellement d'un vivace poil dans la main.

Nous avons mangé du bicot rôti, du fromage de chèvre, et, comme dessert, des petits pois crus. Pour boisson, un vin rosâtre, un peu trouble, sirupeux, extrêmement sucré, mais dont il fallait évidemment se méfier, tant il devait, sous sa douceur, cacher d'alcool.

Nous repartons vers l'Est, pour gagner l'intérieur, le long du Golo, un beau torrent clair. Enfin, le paysage verdoie ; à l'horizon, de hautes cimes boisées. Je sens que ma femme se rassérène et espère. Cependant, ce n'est pas le défilé sous des fleurs ; il s'en faut. La campagne reste sévère et déserte. Cependant, voici venir vers nous un homme monté sur un petit âne ; il est plein de dignité sur cette ridicule monture ; et, bien que ses pieds traînent à terre, les guides d'une main, l'autre poing sur la hanche, le chapeau noir à larges bords, rabattu sur les yeux vifs, il fait très « Mattéo Falcone ». Il porte même en bandoulière une longue carabine. Quand il passe, je cherche à voir s'il n'a pas un poignard passé à la ceinture. Mais, derrière lui, vient une femme, la sienne probablement. Elle marche à pied, un gros fagot sur la tête. Elle est petite, la figure jaune et creusée de longues rides, le front serré d'un foulard noir, qui retombe en voile sur la nuque. Je m'amuse à ce significatif trait de mœurs. Mais, derrière moi, j'entends mon équipière gronder entre ses dents : Le salaud ! ah ! le salaud ! Et j'imagine que, si elle avait aussi une carabine en bandoulière - en Corse, pourquoi pas ? - elle lui tirerait dessus, oui, sur le Mattéo Falcone...

Et la malchance s'en mêle ; le ciel s'est couvert ; il pleut. Nous trouvons abri sous l'escalier extérieur d'une maison qui ménage, entre ses deux rangs de marches, une sorte de niche. C'est l'écurie de l'âne de la maison, comme il en existe beaucoup dans le pays, l'âne, en tant que main d'œuvre, paraissait avoir une importance presque égale à celle de la femme.

Nous arrivons d'assez bonne heure à Ponte-Lecchia, au confluent du Golo et de l'Asco. Nous trouvons notre gîte dans une auberge tenue par une vieille femme. Elle nous traite plutôt en hôtes qu'en clients, s'intéresse à notre sort, s'étonne qu'on voyage ainsi ; et dans son obscure et sombre petite salle à manger, nous sert du bicot rôti, du fromage de chèvre et du vin rosâtre. « Deuxième strophe ! » constate ma femme. Elle ne se doutait pas qu'il y en aurait beaucoup de semblables.

Le lendemain, le café au lait, peu sucré, se passe de beurre ; il y a du fromage de brebis sur du pain assez dur. Mais la chambre et les repas ne coûtent guère ; et, au moment où nous franchissons la porte pour la quitter, la brave aubergiste trace par-dessus nos têtes le signe de la croix.

## 24 VOYAGE EN CORSE (suite)

Nous avons grimpé le petit col de San Quilico,

aperçu au loin quelques cimes blanchies de neige, fait une entrée sensationnelle à Corte, où une nuée de gosses criailleurs et gesticulants, nous accompagnent jusqu'au restaurant - brique rôtie, fromage de brebis ! - Ce n'est qu'au départ de cette ville que le soleil consent enfin à nous ragaillardir de quelques rayons. La côte est rude, sur un sol raviné. Arrêt pour souffler et contempler de haut le pittoresque Corte, dominé par sa vieille citadelle qui prend, accroupie sur son roc abrupt, des airs de gigantesque « Lion de Belfort ».

Au-delà, verdure et senteurs printanières ; la Corse devient enfin aimable. Je sens que l'équipière, enfin rassérénée, commence à pédaler rond. Mais, bien que l'étape soit courte, j'hésite à l'emmener plus loin que Vivario, car il faudrait nous engager dans les cols de la Sorba (1.305 m.), ou de Vizzavone (1.160 m.) ; et quelques autochtones nous avertissent qu'ils sont pénibles ; je crains d'être pris la nuit dans ces montagnes désertiques.

Les aubergistes de Vivario, qui se sont tenus dans une réserve silencieuse et même méprisante jusqu'à notre décision, « se mettent en quatre » dès qu'elle est prise, pour nous accueillir chez eux. L'homme, la femme, le grand garçon et la grande fille, transportant lits, matelas, toilette, dans la plus belle chambre. De domestiques pour les aider, point : ça n'existe pas en Corse. Nous faisons notre premier repas confortable ; et nous nous mettons au lit, dans l'intention de nous lever de bonne heure, pour le franchir, ce fameux Sorba.

Las ! Au petit jour, il pleut à torrent et l'aspect du ciel est sans espoir. Toute la matinée, sous nos imperméables, nous flânerons dans Vivario, aux pauvres maisons. Ma femme constate encore une fois qu'il n'y a que les personnes de son sexe qui travaillent en ce village, soignant les bêtes, charriant le bois, pétrissant et cuisant le pain. Nous commençons à nous ennuyer ferme, quand la pluie s'arrête enfin. Irons-nous à Vizzavone ou à Ghisoni pour passer par l'Inzecca, dont on dit merveille ? Je préférerais Ghisoni.

Le facteur interrogé nous dit que c'est très faisable. Mais pendant que nous déjeunons, il vient nous faire des excuses ; il nous a « enduit d'erreur ». Le Sorba est infranchissable, le col de Vizzavone aussi ! Tout cela expliqué avec grande noblesse de termes et de gestes. ! Allons-nous rester bloqués à Vivario ? Une troisième route s'offre par Vezzani. Le facteur nous assure que c'est difficile, mais praticable.

Nous partons sur les routes détrempées, et nous nous enfonçons dans une épaisse forêt. Ça grimpe sérieusement et longtemps. Ce serait admirable s'il faisait beau. Mais il pluvote, la brume nous entoure et le tandem fait jaillir sous ses roues l'eau des profondes ornières. On grogne et gémit derrière.

Après être grimpés à près de mille mètres, nous redescendons en pente douce. La pluie s'arrête ; le soleil reparait. A l'entrée du défilé de l'Inzecca, tout marche à souhait. Cette profonde gorge, pleine d'arbres et d'arbustes en fleur, offre en effet, un spectacle admirable. Nous remontons un peu vers Ghisoni pour la mieux contempler, puis, demi-tour pour revenir vers la côte, où je suis plus sûr de trouver un

gîte. Nous arrivons dans la plaine marécageuse ; le sol argileux ne boit pas la pluie ; nous roulons de flaque en flaque et parfois sur une nappe d'eau qui recouvre toute la route. Cette région est le paradis des moustiques et de la malaria. Les Corses, je crois bien, ne s'en débarrasseront jamais, car il y faudrait de l'huile de bras et le sens de la propreté.

Après avoir couché à Ghisonaccia, nous repartons par beau temps. La route toute droite, bordée de marais, serait monotone si elle n'était assez fréquentée d'hommes et d'animaux. Les hommes, portant toujours le fusil et montés à âne, nous réjouissent de leur allure romantique et du noble coup de chapeau dont ils répondent à notre salut. Les animaux, chevaux, ânes, chèvres, brebis, divaguent à l'aventure sur le chemin ; quelques-uns, solitaires, semblent être partis en promenade de leur pleine initiative. Et voici deux petits troupeaux de moutons qui se croisent, conduits chacun par leur berger. Les deux béliers, laissant leurs femelles, trotter de l'avant, s'arrêtant face à face, se dévisagent, puis, après avoir pris du champ, se précipitent, tête baissée, l'un contre l'autre ; choc retentissant des crânes ! Les deux héros retournent prendre leur élan, et, allez ! Boum ! Front contre front tant que ça peut ! Six ou huit fois, ils recommencent. Nous nous sommes arrêtés pour contempler ce jeu stupide. Vont-ils arriver à se faire éclater la citrouille ? Non, c'est trop dur, et, enfin, à demi-sonnés et titubants, ils abandonnent ce combat et retournent comme ils peuvent vers les brebis, auxquelles ils vont raconter sans doute leurs prouesses, avec amplifications épiques. Belle image des disputes et des guerres humaines !

Solenzara, nous sommes au bord de la Méditerranée ; nous retrouvons son eau bleue et transparente, et ses douces vagues qui viennent mourir à petit bruit sur le sable des criques. Vers la terre, la campagne est verdoyante, fleurie ; c'est enfin très Côte-d'Azur ; l'équipière s'enchant les yeux, les narines, les oreilles et respire à pleins poumons la brise embaumée. Et nous arrivons au petit village de Sainte-Lucie pour déjeuner.

Nous sommes au dimanche des Rameaux. On est en fête. Nous nous étonnons qu'une auberge accueille exclusivement les garçons, tandis que les filles entrent dans la grande salle d'une autre. De chaque côté les accordéons et les crins-crins rythment des danses ; mais elles ne sont admises qu'entre personnes du même sexe. Notre hôtesse nous explique qu'une fille serait déshonorée à polker avec un jeune homme ; ses parents ne le toléreraient pas, d'ailleurs ; et pan ! pan ! Ce serait à coups de fusil qu'on vengerait l'honneur de ta famille. Nous considérons dès lors avec plus de curiosité ces jeunes gens qui, après avoir dansé ensemble, croisent les jeunes filles qui viennent d'en faire autant ; de part et d'autre, on semble à peine s'apercevoir, mais il y a tout de même en dessous des coups d'œil furtifs et ardents. Ça doit chauffer sous la cendre.

Toujours par beau soleil et brise marine parfumée, nous poursuivons la route du littoral, et nous atteignons Bonifacio, au bout de la Corse, à la fin de

l'après-midi. Curieuse ville fortifiée, dont les remparts surplombent de très haut la mer tranquille et le petit port étroit dans lequel fume un petit vapeur. L'hôtelier ; flanqué de son grand fils, nous reçoit avec une froide courtoisie, nous installe, avec le tandem, dans une chambre de cénobite, blanchie à la chaux, pourvue d'un lit de fer, et d'une toilette en bois blanc. Il nous fait manger à sa table, et c'est le fils qui se lève à chaque service pour changer les assiettes et aller chercher les plats. Après ce dîner, je laisse ma femme à bavarder avec cet hôte impressionnant de dignité, et je m'en vais parcourir les ruelles et les remparts de Bonifacio. Les réverbères ne sont pas allumés, et il en est ainsi, me dit-on, pendant 10 ou 12 jours par mois, lorsque la lune suffit à l'éclairage. Après avoir respiré le bon air nocturne, aperçu à travers la mer les lumières de Sardaigne, tourné dans les petites rues enchevêtrées, je reviens à l'hôtel. Je ne retrouve plus ma femme en conversation ; et cela m'étonne, car c'est assez dans ses goûts ; l'hôtelier lui-même est introuvable ; par l'escalier roide et sombre, je remonte à notre chambre. J'y retrouve ma femme qui s'est enfermée à double tour, et elle me paraît émue. Dès que j'eus tourné les talons, m'apprend-elle, le digne hôtelier s'est montré entreprenant, pressant, grossier. Il a fallu les gifles pour le faire tenir tranquille ; et cette résistance d'une « femme du continent » et qui voyage seule avec un homme, l'a surpris ; abasourdi ; lui, qui n'oserait serrer la main ni même regarder avec insistance une femme de son île, il est persuadé que toutes les autres sont des gourgandines à la disposition de quiconque. Je console ma femme en lui apprenant que c'est là l'erreur et le vice des hommes dans tous les pays à vertu ostentatoire ; la soumission de leurs femmes à des rites puritains leur fait croire que toutes celles qui en sont affranchies le sont aussi de toute morale.

Le lendemain, nous prenons au port une vedette automobile qui nous conduit à la curieuse grotte du Sdragonato. A travers l'eau limpide, le fond rocheux éclate de couleurs variées, étonnamment nuancées, tous les verts, tous les bleus, tous les rouges et les jaunes, jusqu'à l'or. La voûte s'ouvre sur le ciel par une fente qui a la forme approximative de la Corse. Le patron pêcheur nous fait admirer. Il est plus que courtois, respectueux. Sait-il qu'il faut faire pardonner quelque chose à un compatriote ? Rentrés à l'hôtel, nous ne trouvons que le fils pour acquitter la note. Le père, honteux, se cache peut-être. Laissons-le à ses remords ; et en route, vers Sartène.

Sans être impressionnant ; le paysage est agréable. Des ondulations assez fortes, entre des forêts épaisses, coupées de vertes clairières ; un sol toujours raviné sur lequel cahote le tandem. Ni villages, ni maisons ; parfois, une minable cahute. Dans ce désert, soudain nous remarquons deux gendarmes, blottis, à genoux, derrière un buisson ; et le mousqueton au poing. « Camarades ! » crions-nous, par plaisanterie. Mais ils restent fort sérieux. Un peu plus loin, couple semblable de gendarmes au guet. Que se passe-t-il ? Ceux-là, nous les interrogeons. Assurés que nous sommes du « continent », comme eux, ils nous expliquent que ces

diabes de Corses attaquent à main armée le nouvel autocar qui fait le service Ajaccio-Sartène. C'est l'entreprise des Taxis Marseillais qui a monté l'affaire, et faute de trouver des chauffeurs indigènes, elle a importé les siens ; c'est ce que n'admettent pas les princes du maquis. Alors, ils barrent la route, font descendre les voyageurs, et s'efforcent de renverser ou brûler la voiture ; le moins qu'ils fassent c'est de casser les carreaux à coups de fusil ; car ils ne sauraient perdre une si belle occasion de tirer à la cible. Les gendarmes, d'ailleurs, nous affirment qu'à tandem, nous n'avons rien à craindre de cette guérilla. Et de fait, nous arrivons sans encombre à Ajaccio.

## 25 *Toujours le Voyage en Corse*<sup>25</sup>

A Sartène, l'hôtel se trouve au deuxième étage d'une grande bâtisse, au coin de la grande place. Il faut pénétrer sous des voûtes aux soubassements moisis, monter un large escalier aux marches disloquées, ne point tenir la rampe couverte de crasse humide, chasser du pied quelques épiluchures et vieux papiers. Ce n'est pas très engageant. Mais nous trouvons du courage dans nos premières expériences qui nous ont appris que ces extérieurs malpropres sont assez souvent compensés par une relative propreté à l'intérieur. En fait, l'étage réservé à l'hôtel est assez bien tenu, la chambre convenable, la pitance « comestible ». Point de « garçons », ni de femmes de chambre. Ce sont des emplois auxquels on ne se résigne pas en Corse. Le patron et son fils font le service, tout en nous recevant à leur table ; nous faisons vraiment figure d'hôtes, au sens premier du mot. On s'entretient avec réserve et dignité. On ne nous demande rien, ni sur nous-mêmes, ni sur notre voyage. Pourtant des touristes à tandem, c'est certainement rare au pays du maquis. Mais on attend de notre propre décision que nous racontions ce que bon nous semble. Ma femme s'en charge, et leur en met, si j'ose dire, plein la vue. Mais ils encaissent avec impassibilité.

Après souper, nous allons faire un tour en ville. La place, déserte à notre arrivée, s'est emplie d'une foule d'hommes ; pas une femme. Tous ces gens, vêtus de sombre, par groupes de quatre à dix, tournent en rond ; et ils parlent, parlent, parlent ! sans grande animation, sans éclats de voix, et chacun à son tour, mais intarissablement. Que de choses ils ont à se raconter. Le spectacle est curieux tout d'abord, mais on s'en lasse plus vite encore qu'à contempler et écouter les discussions tumultueuses et vides que font devant « le zinc » les citoyens conscients et organisés de Paris et banlieue.

Nous parcourons les rues et ruelles ; elles sont noires, boueuses, bordées de masures ; s'il y a quelque chose d'intéressant ou de beau, nous ne le verrons qu'au jour. Allons nous coucher.

Nous nous réveillons avec l'idée de nous enfuir au plus tôt de cette morne sous-préfecture. Mais il pleut, et dur. Nous tuons le temps à déjeuner lentement, à nettoyer et régler le tandem. Par la fenêtre, nous voyons la place que la pluie obstinée transforme en marécage.

Quand cela cesse, il est onze heures passées.

Autant déjeuner à Sartène et ne nous mettre en route que l'après-midi. Notre attente est amusée par une nouvelle invasion de la place par tous les hommes de la cité. Ces bourres-là ont continué à bavarder sous nos fenêtres jusqu'à minuit, et voilà qu'ils remettent ça. Il est probable qu'il en est de même tous les jours; que de salive consommée en un an ! A partir de midi, une femme, jaune de visage et noire de vêtue, apparaît de temps à autre au débouché d'une ruelle; elle attend le passage de son maître et seigneur, qui, malgré ses signes et ses appels, continue son péripatétique bavardage. A mesure que l'heure s'avance, ces femmes se multiplient; vers midi et demi, toutes les épouses doivent être là, et, encouragées par leur nombre, elles mettent de la force dans leurs objurgations. Enfin, d'un seul coup, elles parviennent à entraîner les mâles vers le repas qu'elles leur ont préparé et qu'elles vont leur servir. Penchée hors de la fenêtre, ma femme trépigne d'indignation.

Un retour de pluie nous empêche de partir avant quatre heures. Mais les champs, les bois, les coteaux, copieusement arrosés verdoient magnifiquement et remplissent l'air d'arômes. Nous roulons facilement et goûtons tout le charme de cette nature

Nous arrivons à Propriano, un port plus important que je ne croyais. Les quais, fort en désordre, sont cependant encombrés de marchandises. Et voici venant de la haute mer, un grand bateau qui s'avance, qui double la jetée et vient à quai. Tiens, c'est le *Corte II*, le paquebot que nous prendrons à Bastia dans quelques jours, pour rallier « le Continent ». Nous profitons de sa courte escale pour le visiter. Ce n'est pas si bien que *Le Général-Bonaparte*, mais ça peut encore aller. Nous le regardons s'éloigner, puis nous allons visiter la ville. Ce n'est qu'une grande rue, avec quelques boutiques; à nos yeux, pourtant déjà blasés, elle réalise le record de la saleté. Il n'y a plus à s'étonner ou s'indigner. Il ne faut que s'amuser à ces devantures moisies, à ces entrées souillées, à ces amas de poussière qui recouvrent toutes les denrées. Le représentant de la science et de l'hygiène, le pharmacien, a une boutique particulièrement remarquable.

Mais nous avons assez ri. Comment coucher dans cet endroit ? Il se peut qu'il y ait un hôtel convenable; il ne faut pas juger, je le rappelle à ma femme, sur la présentation extérieure. Mais, écaillée, de tout ce qu'elle vient de voir, elle ne m'entend pas. Il faut aller ailleurs. En avant ? où arriverons-nous ? Peut-être à pis encore. Sur la carte rien d'important ne s'annonce avant Ajaccio. Je préfère retourner à Sartène, où, tout compte fait, nous n'étions pas trop mal. Nous retrouvons nos nobles hôteliers, père et fils, et nous nous endormons, bercés par l'inlassable et monotone bavardage qui a repris sous nos fenêtres. Le lendemain, c'est le beau temps, le vrai beau temps nous ne l'avons pas encore tenu et c'est fort contents que nous reprenons la route vers Propriano. Le soleil, les prés verts, les vignes, peut-être aussi le repos relatif que nous prenons depuis deux jours, ont réconcilié ma femme avec la Corse. Elle bavarde et chante dans mon dos : ça soutient la cadence. Nous longeons la mer, dont

le bleu chatoie sous l'éclatante lumière, puis nous grimons allègrement à Olméto, patrie, dit-on, de Colomba, qui n'a, sans doute, jamais existé. En montant toujours, nous atteignons un col, d'où la vue s'étend à la fois sur la Méditerranée et les montagnes, En dégringolant sur le revers, ça va trop bien et nous commettons l'imprudence de passer un village, Petreto, je crois, sans nous arrêter pour manger. Peu après, la faim nous prend, et, tout comme le héron de la fable, nous sommes tout heureux et tout aises, après une anxieuse recherche, de trouver dans sa mesure une vieille bonne femme qui consent à nous cuire des œufs qu'accompagneront du fromage et du pain aussi secs l'un que l'autre.

Ce triste ravitaillement nous aide à poursuivre notre chemin. Celui-ci est d'ailleurs magnifique; nous passons à 800 mètres d'altitude, au sommet d'un autre col, San Giorgio, d'où nous apercevons le golfe d'Ajaccio, par-dessus un bel amoncellement de collines verdoyantes. De là, la route, assez bonne pour une route corse, descend régulièrement vers Ajaccio. Nous sommes heureux d'entrer dans la ville de Napoléon, une vraie ville, où nous trouvons un hôtel convenable et des repas normaux. Le lendemain matin, j'y trouverai même un marchand de vélos, oiseau fort rare à l'époque en l'Ile de Beauté. Il peut me remplacer les rayons que les cahots ont brisé et m'en préparer quelques-uns de rechange pour les aventures à venir. Je vais être un peu plus tranquille pour terminer le voyage, car depuis Bonifacio, mes roues tournaient à la manière de pommes de terre.

Au départ d'Ajaccio, mon équipière est pleine d'entrain. Mais la route défoncée et poussiéreuse a bientôt raison de ses bons sentiments; je sens qu'on fait derrière moi du « hard-labour ». Une côte assez rude et trop longue est prise tellement à contrecœur, qu'il vaut mieux mettre pied à terre. Nous marchons lentement; je m'efforce, sans conviction, à des paroles de réconfort. Finalement, nous nous asseyons au bord de la route, attendant que le courage nous revienne. Et comme tout vient à point à qui sait attendre, ce courage nous est ramené par un petit bourricot, chargé de seaux pleins de lait, que deux gosses dépenaillés poussent devant eux. Une conversation avec des indigènes a toujours ragailardi ma femme; elle s'amuse à interviewer ces deux enfants; nous nous photographions avec eux et l'âne; nous buvons du lait. Et, pendant que nous sommes si bien occupés, voici que surgissent, au tournant de la côte, deux cyclistes, les premiers que nous ayons rencontrés en Corse, et ce sont deux touristes, l'homme et la femme. Ils sont à pied, et poussent leurs vélos. Ceux-ci sont surchargés d'un invraisemblable barda. Trop heureux de s'arrêter, ils nous saluent cordialement : « C'est dur, pour une fois, savez-vous ! » Ce sont des Belges dont l'accent bonhomme nous enchante. L'homme ruisselle de sueur; la femme est exténuée. On les fait asseoir et boire du lait. On les photographie aussi. Ils nous racontent leur odyssée : venus par trains et bateau, ils voulaient « faire la Corse » en camping. Pendant six mois, ils ont préparé leur voyage et le résultat c'est cet amoncellement de bagages sur deux gros vélos, qui, tout

nus, doivent peser déjà plus de vingt kilos. Il y a de tout dans ces sacs, sacoques, valises de cadre; des tentes, des couvertures, des casseroles, des réchauds, des vêtements de rechange, et des vivres de réserve. Tout a été prévu, sauf qu'il serait impossible de pédaler sur ces vélos-camions. De fait, depuis une semaine qu'ils sont en Corse, nos cyclotouristes n'ont pas fait trente kilomètres par jour et ne font que pousser leurs bicyclettes à la main. Ces deux derniers jours, ils ont même renoncé à débarrer et remballer leur matériel; ils mangent et couchent dans les auberges. Rentrés chez eux, ils auront d'autres idées sur le camping.

Leur détresse nous a rendu confiance en nous-mêmes. Après leur avoir donné quelques encouragements, nous les abandonnons à leur calvaire et, montant en semi-voltige sur notre tandem, nous démarrons élégamment pour leur faire voir comment on se sert du vélo pour voyager.

Bientôt nous retrouvons le littoral, du plat coupé de fortes ondulations que l'on peut enlever sur la lancée du tandem. Nous passons Sagone, et arrivons à Corgèse pour faire étape. C'est une ancienne ville grecque, qui conserve des monuments et des coutumes helléniques. Les habitants ont même, paraît-il encore dans les veines, un peu du sang des contemporains d'Alcibiade. C'est trop beau pour que je n'y croie pas. Je fais remarquer à ma femme que la servante d'auberge a le profil de Pallas-Athéné. Je ne désespère pas de rencontrer tout à l'heure dans les ruelles du village, des Diane, des Apollon, peut-être des Vénus.

En attendant, notre Pallas nous laisse tout seuls devant les plats qu'elle a posés sur la table. Nous ne la reverrons pas. Tout le monde est à la procession du soir, qui, toutes fenêtres garnies de chandelles, se déroule jusqu'au milieu de la nuit. Nous n'en aurons d'autre bénéfique que de mal dormir.

## 26 *La fin du Voyage en Corse*<sup>26</sup>

Le lendemain, vers midi, nous arrivons à Piana. A cause des fameuses Calanques, c'est une étape des autocars de tourisme, et il s'y est édifié un hôtel moderne à l'usage des gens du Continent. Nous rôdons autour un moment. Inconstance et versatilité de l'esprit humain ! Depuis une semaine nous râtons contre l'inconfort et la fade cuisine des auberges corses; mais il suffit que nous ayons à notre disposition cette « hostellerie » à la mode d'après-guerre, pour qu'aussitôt la méfiance nous en éloigne. Pour le cyclotouriste, la crainte du coup de fusil reste le commencement de la sagesse.

Nous mangerons chez un Maître-pierre, aubergiste du cru. Et nous n'aurons pas à nous en plaindre; car, stimulé sans doute par la concurrence de l'hôtel étranger, ce brave homme nous sert, à bon marché, un excellent déjeuner.

Puis, nous allons les voir, ces Calanques. On m'en a dit tant de bien, que je m'apprête à la déception. Mais non, c'est vraiment un spectacle prodigieux que cet amoncellement de roches déchiquetées, qui flamboient, toutes rouges, sous le soleil éclatant, et devant l'immense tapis bleu de la mer. Nous restons un bon moment à contempler cette merveille de la Corse que

nous avons la chance de voir sous le plus favorable éclairage.

Nous nous sommes un peu attardés; mais le bon repas, bien digéré, nous a donné des jambes et de l'allégresse. C'est sans inquiétude que nous reprenons la route vers Calvi. On se met même « à cherrer »; quelques raidillons, pourtant assez durs, sont passés sur la vitesse acquise. J'ai l'idée que nous devrions nous ravitailler à Partinello, un pauvre village de quelques mesures, car il m'a semblé que nous retournerions au désert. Baste ! Ça roule trop bien; on rencontrera plus loin quelque hameau.

On ne rencontre rien du tout... et le col de la Croix, pourtant assez doux, casse soudain la cadence de mon équipière. Comme toujours en ces circonstances, au lieu de laisser tourner mollement, elle s'énerve, s'enrage; elle pousse de ses dernières forces, et, autant qu'il se peut, à contretemps. Au haut du col, arrêt; j'explore les sacs et mes poches; rien, « pas le moindre petit morceau de graine ou de vermisseau ! ». Et, sur la carte, nul village, pas une agglomération, avant Calvi, à plus de 60 kilomètres ! Si, pourtant, à une trentaine de kilomètres, une petite route, à gauche, peut nous conduire à Galeria, qui semble un petit port de pêche. C'est là qu'il faut aller. Mais ce ne sera pas facile, à en juger par l'attitude effondrée de ma pauvre femme, assise au bord de la route, et qui se fie exagérément à l'habitude qu'elle m'a vu prendre d'arranger assez bien les choses, dans des circonstances semblables. Je l'encourage; je lui promets pour bientôt le gîte, le souper et le lit. Elle remonte avec une certaine confiance. Le crépuscule arrive. Je pousse. Il faut aller vite. Et mon équipière m'aide bien tout d'abord, tant je l'ai persuadée que l'on trouvera l'auberge au prochain kilomètre.

Mais l'auberge ne vient pas; la nuit tombe; je ne puis plus éviter les cahots et ornières de cette route détestable. A l'arrière, les jambes mollissent, puis deviennent lourdes. Et voici qu'on gémit; on pleure. Et ce Galeria qu'on n'atteint pas ! Je commence à m'affoler, car ma femme ne pourrait, sans danger, passer la nuit à la belle étoile. Je suis partagé entre le désir d'arriver au plus tôt et la nécessité de ne pas trop secouer le tandem sur les pierres de la route. Enfin, voici le chemin à gauche. Il est étroit, raviné; il y en a encore pour six kilomètres. Ma femme se laisse traîner, inerte. Elle ne répond plus à mes encouragements. La nuit est si noire que je ne vois pas les premières maisons de Galéria, quand j'y pénètre. Tout est nombre, silencieux ! Où aller, où me diriger, plutôt, où demander du secours ? Enfin, un indigène !... Ses explications confuses ne me suffisent pas; je lui demande de nous conduire à l'auberge. Il y consent; c'est la maison en face. Je descends de cet affreux tandem. Ma femme tombe à peu près évanouie dans mes bras. Je la soutiens, pendant que l'homme frappe à la porte. Elle s'entr'ouvre; un murmure; l'homme répond : « C'est deux voyageurs égarés; la femme à l'air malade ». La porte s'ouvre toute grande, et nous entrons, une seule bougie éclaire comme elle peut la vaste pièce. On distingue à peine les corps et les vêtements noirs de trois femmes; seuls, leurs visages jaunes, encadrés de

l'étroit foulard, troués d'yeux sévères, apparaissent dans ce faible éclairage. Elles nous considèrent sans prononcer un mot. Je m'adresse à la plus vieille : « Je vous en prie, donnez-nous une chambre, un lit, n'importe quoi, que ma femme puisse se reposer... Moi, je coucherai dehors, si vous voulez »...

Sont-elles hostiles, terrorisées ? Pas un mot. Sur une chaise qui se trouve là, j'installe ma femme, qui se laisse aller, anéantie, couchée de tout son buste, sur la table voisine. La vieille s'est détournée, allume une bougie à celle qui brûle, la tend à l'une des jeunes femmes, sa fille sans doute, et lui dit : « Conduis-les ».

La fille prend la bougie, nous fait signe :

— Venez.

Je monte l'escalier à sa suite, en portant ma femme dans mes bras; elle nous introduit dans une chambre, pose la bougie, et s'en va sur ces mots :

— Si vous voulez dîner, vous n'aurez qu'à descendre.

Je pose ma femme sur le lit. Je l'aide à se dévêtir. Elle frissonne, grelotte. Je l'enfouis sous les draps, la recouvre de l'édredon; et elle tombe dans un sommeil si profond, qu'il en est inquiétant.

Je prends le temps d'examiner la chambre; c'est propre, même confortable. Le lit est large, souple, avec de beaux draps blancs. Je ne puis m'empêcher de penser qu'on aurait pu beaucoup plus mal tomber. Cependant, je reste tourmenté. Ma femme ne se remettra pas aisément d'un tel choc. Ne serons-nous pas obligés de rester quelques jours dans cette auberge ? Et comment la soigner en un pareil endroit, si elle est vraiment malade ? II faudra, en tous cas, aviser aux moyens de rallier Calvi par automobile. Que j'ai été stupide, maladroit ! Je me traite de tous les noms, ne me rassurant guère à voir dormir ma pauvre femme; son sommeil ressemble à un évanouissement. Enfin, la respiration est régulière, le pouls assez bon. Je sens alors que j'ai terriblement faim; et, puisque j'y ai été invité, je descends dîner.

Je trouve les trois femmes s'activant à préparer notre repas. La table est mise avec deux couverts. On me sert tout seul, puisque « la dame est trop fatiguée pour descendre ». Et l'on me sert plantureusement d'assez bonnes choses, bien préparées. Je crois devoir mener la conversation, raconter notre aventure, expliquer pourquoi nous voyageons ainsi. Mais tout cela ne semble nullement intéresser mes trois Corses. Elles sont peut-être choquées de voir un homme — surtout un homme d'un mètre quatre-vingt — se donner la peine de parler à des femmes qui le servent à table. Je suis donc peu à peu ramené au silence et à la discrétion. Mais je n'en perds pas un coup de dent. J'ai retrouvé un certain optimisme quand je regagne la chambre, où ma femme dort toujours sans avoir bougé d'une ligne. Je médite encore un instant sur ce que je ferai le lendemain, et je tombe à mon tour dans un pesant sommeil.

C'est ma femme qui, de quelques timides bourrades, de plus en plus appuyées, me réveille le lendemain. Seigneur ! Ecrasé d'émotions et de fatigue, j'ai dormi d'un trait jusqu'à neuf heures. Je me sens encore anéanti et tout courbatu. Mais l'inquiétude me

reprënd. En quel état vais-je trouver mon équipière ? Quoi ! retourné sur mes reins douloureux, je la trouve fraîche et rosé, assise dans le lit, souriant au soleil qui pénètre à flots dans la chambre. C'est tout juste si la moribonde d'hier soir ne chante pas quelque joyeuse aubade à la vie et à la lumière. Ce qui l'occupé essentiellement, c'est « le petit déjeuner » que mon sommeil n'a que trop retardé. Je suis aussi content que surpris; je ne me ferai jamais à ces « récupérations » dont je devrais commencer à connaître l'étonnante facilité.

Le drame de la veille est donc oublié, et nous déjeunons gaiement. Nos hôtes, sans devenir loquaces, sont plus empressées. Elles nous donnent quelques renseignements sur la route jusqu'à Calvi; nous trouverons, paraît-il, deux ou trois auberges en chemin. Nous les remercions chaleureusement de nous avoir « sauvé la vie ». La note est dérisoirement bon marché; mais offrir davantage serait blesser ces fières pauvresses.

Nous partons. Si l'équipière est vaillante, je me sens terriblement las, les genoux douloureux et les cuisses toutes raides. Ce n'est pas impunément que, surexcité par l'inquiétude, j'ai trébuché le tandem à moi tout seul pendant quarante kilomètres. Je prends prétexte du paysage, qu'il faut admirer à tous les tournants, pour nous arrêter et dissimuler ma fatigue.

Midi approche, et nulle auberge sur la route toujours déserte. La plaisanterie de la veille va-t-elle se renouveler ? Mais voici un innombrable troupeau de moutons qui barre toute la route. En son milieu marchent deux bergers épiques, tannés et barbus, magnifiquement drapés dans leurs loques, un long fusil en bandoulière. A mon coup de timbre qui demande le passage, ils se retournent avec dignité, ne manifestant aucune curiosité, et, sans plus s'occuper de nous, sans donner d'ordre à leurs chiens, continuent à marcher paisiblement avec leurs bêtes. Ah ! c'est comme ça, mes gaillards ! J'arrive sans même ralentir jusque dans le troupeau, et j'imite, d'une respiration bruyante et précipitée, le halètement du chien de berger aux trousses des moutons qu'il gouverne. J'ai appris ce truc-là jadis, en Beauce.

L'effet est instantané; les moutons, pris de panique, s'enfuient en se bousculant, jusque dans les fossés et les prés, et la route se déblaye à mesure que j'avance. Mais que vont dire les bergers, avec leurs grands fusils ? Ma foi, ils prennent bien la chose, trouvent même la riposte excellente et m'en félicitent. Pendant que les chiens rassemblent le troupeau derrière nous, nous engageons la conversation. Ils nous indiquent qu'à moins d'un kilomètre se trouve une auberge, la seule jusqu'à Calvi, et que nous pourrions nous y restaurer.

C'est une baraque de planches; à ses murs sont pendus des quartiers de biques sanguinolents, assaillis par les mouches, entre de vieux linges et des vêtements mis à sécher. L'intérieur est sordide. Une énorme matrone nous accueille. Elle pourra nous donner à manger. Mais quoi ?

Assis sur des escabeaux boiteux, devant ce qui sert de table, c'est-à-dire une épaisse planche posée

sur des pieux fichés dans la terre battue. Nous voyons notre hôtesse fricasser dans une poêle noire, de dégoûtants débris de bicot. J'arrive à en manger; ma femme ne peut s'y décider. Puisque nous n'aimons pas ça, la matrone nous fait rissoler, dans la même poêle, des galettes de maïs. Quand elles lui paraissent à point, elle les saisit de ses doigts gras et nous les sert, non dans une assiette, mais en les jetant devant nous sur la planche luisante et noire de vieille graisse.

Non, décidément, nous ne pourrons manger. Le ventre creux, nous repartons vers Calvi. Ce n'est pas loin, heureusement, et nous arrivons vers quatre heures en cette ville dont l'importance nous enchante, après ces deux jours passés dans un quasi désert.

J'avise un hôtel à quatre étages, « planté » à l'écart, mais face à la mer. Nous entrons. Personne au bureau; plus loin, la salle à manger, le salon, sont vides :

— Holà ! quelqu'un !

Silence. Nous insistons en faisant le plus de bruit possible. Enfin, un petit homme dégringole l'escalier, et s'affaire :

— Vous désirez, monsieur, dame ?

— Une chambre et à dîner.

— Très facile... et, tourné vers l'escalier, il appelle : Marie, Marie ! Lucie ! Joseph ! Personne ne répond. Il constate : « Où sont-ils donc passés ? Enfin, ça ne fait rien; je vais vous conduire moi-même ».

Il le fait; nous montre notre chambre; va chercher de l'eau dans un broc; prépare la couverture, le tout en appelant de temps à autre ses femmes de chambre et son valet : Marie ! Lucie ! Joseph !

Il nous informe que le dîner est à sept heures précises, qu'il a des pensionnaires, que le député et quelques notabilités de l'endroit viendront prendre leur repas, etc., etc. Cet hôtelier n'est certes pas un Corse, mais quelque hâbleur venu du Continent.

De fait, quand nous revenons dîner, la salle à manger est toujours vide, et l'hôtelier, toujours seul, nous tient des discours pour nous faire prendre patience. Enfin, résigné à n'avoir que nous deux comme convives, il nous installe à une petite table sur laquelle il a mis nos couverts, et va commander par le trou qui communique avec la cuisine : « Deux potages, puis deux colins. Deux côtelettes, deux desserts ». Mais, après avoir fait sa commande, il passe chaque fois par derrière, et nous l'entendons cuisiner hâtivement les plats annoncés. Il vient ensuite nous les servir, serviette au bras, en maître d'hôtel bien stylé. Nous comprenons que le pauvre homme est seul, tout seul, dans son grand hôtel, et que, pour donner le change, il joue le Maître-Jacques, devenant tour à tour patron, femme de chambre, maître d'hôtel et cuisinière. Nous nous amusons fort de ses courageuses manigances. Il met le comble à notre joie, quand, le repas fini, nous le voyons partir pour la gare, ceint d'un grand tablier vert et coiffé d'une casquette de chasseur, sur laquelle est inscrit le nom de son hôtel.

Nous apprenons le lendemain que, venu de Toulon pour exploiter cet hôtel, il s'est mis à dos toute la population; il ne peut trouver de domestiques, et même, il doit se ravitailler en pain et

autres aliments à Nice, par le bateau, aucun fournisseur local ne consentant à lui vendre quoi que ce soit. Il a accepté la bataille, et la mène comme il peut.

Calvi nous intéresse; la citadelle est curieuse; la plage vaste et de sable très fin; nous avons le sentiment de revenir à la civilisation. Mais le temps a passé; nos vacances sont finies.

## 27 *Réflexion sur le voyage en Corse – ses conséquences*<sup>27</sup>

Nous en avons tout à fait assez de l'île de Beauté. Je craignais aussi d'être retardé dans la région déserte qui s'étend entre l'île Rousse et Bastia, et de manquer ainsi dans cette dernière ville, le Corte II, qui devait nous ramener à Marseille. Aussi nous décidâmes de prendre le train pour nous conduire au plus vite au port. A la gare, nous vîmes arriver, toujours pitoyables et surmenés, nos deux Belges, fort déçus par les difficultés du cyclotourisme en Corse. Nous ne pouvions les railler de leur inexpérience, car nous avions gaffé à peu près autant qu'eux. Il fallut se contenter d'un échange de récriminations et de consolations.

A Bastia, dans la soirée, nous trouvâmes toute la population qui fêtait le lundi de Pâques, en tournant autour de la grande place par groupes rigoureusement séparés d'hommes et de femmes, le mélange des sexes, même pour bavarder, semblant formellement interdit par la coutume. Mais les langues travaillaient tout autant qu'à Sartène.

Sur le Corte II, nous défilâmes au soir tombant tout le long de la côte orientale du Cap Corse, de ce Cap Corse que nos fausses manœuvres ne nous avaient pas permis d'explorer à tandem. Aux feux du soleil couchant, l'admirable spectacle ne pouvait que me faire maudire ma maladresse.

Dès que le bateau quitta l'abri que lui faisait le cap, il se mit à rouler sur les flots, brusquement agités. Je n'aime point du tout ces secousses, auxquelles ma femme résiste admirablement. Je dus gagner en hâte ma cabine et ma couchette, et, pour éviter toute catastrophe, exécuter la nuit durant et jusqu'à l'arrivée à Marseille, de profonds mouvements respiratoires, excellent remède que j'ai trouvé contre le mal de mer, mais assommant à pratiquer sans arrêt, dix heures de suite !

Le même porteur qui avait embarqué notre tandem au départ, nous accueillit au débarquement, prodiguant les « Mon Prince ! » et s'enquérant des plaisirs que nous avions eus à voyager en Corse. Mais sa faconde ne nous dérida pas. Nous étions moroses et même penauds : vacances ratées.

Des admirateurs de l'île de Beauté m'ont fait part de l'étonnement et, parfois, de l'indignation qu'ils éprouvaient à me voir dénigrer la Corse et ses habitants. Je n'aurais rien compris aux splendeurs du pays et à l'âme des insulaires.

Certes, je n'ai pas joint mes coups d'encensoir à ceux dont il est d'usage, depuis Mérimée, d'accorder au charme sauvage de l'île et à la noblesse de cœur de ses habitants. Mais enfin, faire quelques constatations



évidentes, formuler quelques reproches, ce n'est point dénigrer et c'est peut-être plus utile qu'un nouvel apport aux louanges rituelles.

La Corse est belle, très belle ; mais sa beauté est saccagée ; il faut craindre qu'elle ne soit bientôt ruinée. Le même sort l'attend, qui a déjà transformé en rochers arides, bien des îles et bien des rives méditerranéennes. La grande Sicile, si verdoyante autrefois, l'antique grenier de Rome, la terre des Bucoliques, dont le charme et la richesse furent célébrés par tant de poètes, a été dévastée, en deux ou trois siècles, par l'avidité égoïste des uns, tolérée par la paresse et la négligence des autres. Les forêts ont été rasées, les eaux se sont asséchées, les prairies se sont calcinées ; et les villes immenses, que la misère générale ne pouvait plus entretenir, sont tombées en ruine.

La Corse, la Sardaigne, les îles grecques, à des degrés divers, ont ainsi besoin d'être défendues contre le farniente et l'indifférence de leurs habitants. Cela ne peut être fait que par une administration ferme, autoritaire, assez dégagée de la basse politique et des petits intérêts locaux.

Pour n'avoir pas l'air de m'en prendre uniquement aux Corses, je puis affirmer que l'enlaidissement et la déforestation de la Côte d'Azur me remplissent de la même indignation. Il est douloureux de constater que tous les gouvernements, quelle que soit leur couleur, que toutes les administrations, toutes les sociétés de tourisme, tous les syndicats d'initiative, soient incapables d'empêcher *les Galeries Farfouillette* ou *l'Apéritif Insano* de coller leurs énormes placards de publicité contre les sites les plus grandioses ou les plus charmeurs. Chaque fois que je roule sur l'admirable route en corniche de Grasse à Gattières, c'est un coup douloureux que je reçois dans la vue et au cœur, quand, en sortant d'un large virage, le pittoresque village de Tourettes surgit tout à coup, dressant sur le roc sa cascade de vieilles maisons, avec, bien au centre, une gigantesque affiche qui prétend m'informer que tel grand magasin de Paris a une succursale à Nice. Je voudrais que les habitants du bourg ainsi déshonoré se révoltent eux-mêmes contre l'insulte. Mais, hélas ! II n'y faut pas compter.

Revenons à la Corse. La publicité routière ne l'infeste pas. Mais ses forêts périssent, Elles brûlent, on les coupe, des insectes les dévorent. Le maquis les remplace, simple fouillis d'arbustes. Les hameaux, les villages et même les villes entretiennent leur propreté à peu près comme cela se faisait au moyen-âge. C'est pittoresque, si l'on veut, mais d'un pittoresque assez inquiétant. Enfin, les routes, qui devraient être excellentes, sont généralement en fort mauvais état. Depuis mon excursion, elles se sont probablement un peu améliorées ; mais très insuffisamment, si j'en juge par la relation que vient de faire Cointepas, le grand randonneur, de son récent voyage. Comme par ses beautés naturelles, la Corse peut prétendre à être une région touristique très fréquentée et tirer de là une grande prospérité, il semble paradoxal qu'on ne s'efforce pas, tout d'abord, de lui assurer un réseau routier de premier ordre. Il n'est d'ailleurs pas à

présumer que les crédits accordés au service des Ponts et Chaussées de ce département soient inférieurs à ceux qu'on alloue aux autres départements français ; car on entendrait alors une belle musique.

Je dois d'ailleurs avouer que mon ignorance et mon imprudence furent les premières causes des déceptions éprouvées durant ce voyage. Je ne m'étais pas documenté sur la nature et les mœurs du pays. Je voyais cela comme une super-Côte d'Azur : des plages aux bords boisés et fleuris, des maisons blanches dans la verdure, des montagnes élevant leurs couronnes de forêts, sous les caresses d'une brise embaumée; et même des habitants cordiaux, joyeux, exubérants ! Mais c'est tout autre chose, et il faut le savoir avant d'aborder la Corse.

Un voyage cycliste en Corse est une expédition, sinon difficile, du moins assez rude, à travers un pays souvent désert, sans grandes ressources, aux routes mauvaises, dont les plus beaux endroits ne s'atteignent fréquemment que par des chemins rudimentaires. Son caractère spécial tient à ce que sur l'étroit territoire d'un département, se trouvent réunis le doux littoral méditerranéen, d'épaisses forêts, de très hautes montagnes. Pour bien voir, il ne faut pas en « faire le tour », mais le traverser plusieurs fois et à diverses hauteurs, d'est en ouest et inversement. II faut s'attendre à des coups durs, des régions désertiques, des ravitaillements difficiles. Mais en prenant ainsi l'aventure et en s'équipant en conséquence, on peut certainement faire en Corse un merveilleux voyage cycliste de deux à trois semaines.

Il faut donc d'abord se résigner à d'assez courtes étapes ; 80 kilomètres sont un maximum, et il faut mieux se tenir à 60 et même 50 ; il y a assez à voir, à découvrir, pour que toutes les journées soient ainsi bien remplies. La machine doit être robuste et confortable, munie de ces pneus-ballon, dont l'utilité est devenue contestable en France, depuis l'amélioration des routes, mais qui me paraissent fort indiqués sur les chemins et dans les sentiers corses. Assurément, le camping complet, avec remorque contenant barda confortable et vivres de réserve, trouverait dans l'île de Beauté une terre de prédilection. En tous cas, un bagage de semi-camping permettant de coucher parfois à la belle étoile et de faire assez souvent sa popote dans le maquis, faciliterait et agrémenterait beaucoup le voyage.

Ces explications me réconcilieront peut-être les amants de la Corse. Pour leur donner encore mieux barre sur moi, dois-je leur avouer que mon dépit, tourné en critiques un peu sévères, vient peut-être de l'échec diplomatique que fut pour moi cette malencontreuse excursion ? J'avais espéré qu'un beau voyage sur une terre bénie des dieux, ornée par les hommes, ramènerait ma femme au goût du tandem et que, les années suivantes, nous pourrions reprendre avec entrain les vacances cyclistes qui avaient fait si longtemps notre joie. Au contraire, la Corse et ses difficultés portèrent le coup de grâce au goût défaillant que mon équipière conservait pour ce sévère plaisir. Il ne fut plus question de remonter en selle. Et pour les vacances de l'année 1927, il me fallut passer mon permis de

conduire et me pourvoir d'une auto. Tout cycliste de grande foi comprendra qu'on en voudrait à moins à la Corse !

## 28 *L'auto ; ce que j'en ai fait et ce que j'en pense*<sup>28</sup>

L'automobile, poison de ma vie !... Il fallut bien en acheter une, puisqu'on cette année 1925, le bonheur des gens, et surtout des femmes, ne pouvait se concevoir sans la possession d'un de ces carrosses, « savonnettes à vilains modernes ». Avoir « sa voiture » était le rêve, le désir obsédant de toutes les vanités; et quand on la possédait enfin, il fallait bien s'en servir pour marquer que l'on comptait parmi les puissants, ou, tout au moins, les « non-purées » de ce monde ! Si l'automobile avait été gratuite et obligatoire, combien peu de gens l'auraient trouvée agréable !

La période de l'esbroufe, celle où le premier imbécile venu se sentait devenir quelqu'un, dès qu'il appuyait sur le champignon, commence à passer, et passera tout à fait. Mais, hélas ! l'auto est entrée dans les mœurs, elle fait partie des habitudes; elle est d'usage aussi courant et définitif que la vaisselle et les chaussures.

J'aurais bien voulu que cela n'arrive que cinquante ans plus tard !

Car, en 1900, nous, les pionniers du cyclisme, les candides et fervents « Amants de la Petite Reine », déjà rois de la route, nous étions en passe de devenir les rois du monde. Il faut, en effet, se rendre compte que, sans l'auto, la bicyclette serait devenue un instrument universel de locomotion, aussi nécessaire que le cheval l'a été pendant des siècles. Le chemin de fer restant réservé aux longs parcours directs — sur lesquels il est imbattable — la bicyclette s'imposait pour la circulation en ville, sur les distances moyennes de village à village, de l'habitation au lieu de travail, pour tous ces transports individuels que la voiture à chevaux, du cabriolet à l'omnibus, réalisait alors à grands frais et à pauvre allure. En vitesse, le cycle battait, et de loin, tous les véhicules routiers. Les jeunes gens furent les premiers à saisir cet avantage; les hommes mûrs, franchie la période de misonéisme, se convertissaient à la bicyclette utilitaire; les vieillards ne renonçaient que par pusillanimité à en essayer. Il n'était pas difficile de prévoir que les générations à venir cycleraient aussi spontanément et régulièrement que l'on marche. Aucun déplacement dépassant deux ou trois kilomètres n'aurait pu se concevoir sans bicyclette, tant les autres modes de locomotion — sauf le train — auraient été lents et onéreux.

Alors, hommes, femmes, enfants... et moines, pédalant chaque jour et à qui mieux mieux, la face du monde eût été changée. Cette pratique constante d'un exercice physique de grande valeur aurait eu une influence considérable sur la vigueur et la santé des hommes. Car, s'ils s'encroûtaient dans la paresse physique, c'est que le cheval, leur procurant un léger avantage de vitesse, les avait soustraits à l'exercice de la marche; et la vitesse du cycle les ramenait, par son avantage utilitaire, à un autre exercice, plus énergique.

Comme pour aimer le mouvement il ne s'agit que de s'y mettre, le cyclisme aurait déterminé le goût de

tous pour l'exercice physique, agissant plus ainsi sur la santé publique que les découvertes mêmes de Pasteur !

II y aurait eu certainement des différences entre les pratiquants; beaucoup se seraient contentés du strict nécessaire pour aller à leurs occupations professionnelles et se rendre à la campagne le dimanche; encore cela leur aurait-il fait grand bien. D'autres auraient profité de la forme acquise par leur pédalage quotidien pour s'offrir de belles randonnées. La plupart des jeunes se seraient essayés dans le cyclisme sportif. Mais, cependant que la bicyclette devenait ainsi un instrument d'emploi universel, moi et les types de mon genre, déjà férus d'elle, bien entraînés, capables d'aller vite et longtemps, nous serions passés triomphants et dédaigneux à travers le troupeau des « rampants » de la route et des rues. Notre vanité se fut aussi facilement satisfaite que celle des automobilistes qui, aujourd'hui, d'un coup d'accélérateur, double le collègue de moindre cylindrée. Oui, nous étions, pour un temps, les rois de la distance et de la vitesse ! L'auto nous a coupés sous le pied ces triomphes en herbe. Prétendants à la royauté, nous avons été précipités du haut de nos ambitions; nous sommes même tombés au rang des parias de cette route que nous espérions dominer. Et brimés, tassés, empoussiérés, souvent écrasés, nous avons défendu à grand'peine notre droit de circuler sur deux roues.

Je ne doute pas que les générations cyclistes, actuelles et futures, ne s'arrangent avec les autos; le temps des grands conflits est passé; et, après une éclipse pendant laquelle, seuls « les mordus » ont continué à faire du vélo, le cyclisme s'impose de nouveau à beaucoup comme engin utile et agréable. Mais enfin, pour moi, les ans ont coulé et ne reviendront plus; et pendant cette fuite irréparable du temps, l'auto, j'en suis sûr, m'a privé de quelques grandes joies. Alors, je lui tiens grande rancune.

On proteste, mais on se soumet. A la fin de 1925, au retour du voyage en Corse, persuadé que ma femme ne remonterait jamais plus à tandem, j'en achetai une, de ces automobiles abhorrées. Et j'avoue que je me suis bien amusé avec. Ce genre de mécanique avait fait quelque progrès depuis ma « Georges Richard » de 1902. Il ne me déplut pas de me mettre au courant. Puis, les dimanches et fêtes, je refis, en cette 5 CV Citroën, tous les environs de Paris. Et il faut dire que la connaissance très intime et très complète que j'en avais acquise à bicyclette me permit de faire des promenades et excursions beaucoup plus intéressantes que celles que font la plupart des automobilistes. Encore actuellement, j'étonne et je charme mes « invités » quand je les emmène par les routes secondaires de l'Ile-de-France, qu'ils ignorent absolument, bien qu'ils « sortent » régulièrement en auto depuis des années. Il est remarquable de constater que tous ces voituristes ne connaissent que cinq ou six routes pour quitter Paris et y rentrer, et qu'ils s'obstinent, par les beaux dimanches de mai et juin, à vouloir passer tous ensemble par les ponts de Saint-Cloud ou de Neuilly.

Cela n'est d'ailleurs pas particulier aux automobilistes parisiens. Ceux de Cannes, que je

connais depuis quelques années, font tous de même. Ils encombrant par milliers la route du littoral, s'aventurent sur celles du Var, de Castellane ou de Draguignan; mais, sur les innombrables chemins si variés et pittoresques qui rayonnent aux alentours, on ne rencontre guère que les voitures professionnelles, du boulanger et du médecin. J'en conclus qu'un automobiliste n'est, autant dire jamais, un touriste. Bouffeur de kilomètres ou transporteur, il ne sort guère de ces deux rôles.

Quant à moi, j'essayai d'en sortir; et, outre les promenades dominicales, je fis trois voyages touristiques, l'un d'Alsace aux Lecques, par les Alpes, un second en Auvergne, le troisième de Paris aux Pyrénées et aux Lecques.

J'ai donc pu comparer les impressions que donne le tourisme automobile à celles qu'on éprouve à bicyclette. C'est fort différent. Il est tout d'abord très difficile de ne pas faire soutenir à sa voiture une « bonne moyenne ». S'il y a un plaisir particulier pour l'automobiliste, c'est précisément de sentir que sa machine rend bien et obéit à sa volonté. Certes, mon « Pétraradou » de cinq chevaux, ne dépassait pas le cinquante; encore fallait-il qu'il le tienne, et que sa moyenne commerciale ne tombât pas au-dessous de quarante.

On est donc tout œil à la route, toute oreille au chant du moteur. Et l'esprit, ainsi occupé, ne peut s'intéresser au paysage, aux choses et aux gens qu'autant qu'ils interviennent dans le chemin à faire prendre à la voiture.

On nous la baille belle, en affirmant qu'un bon chauffeur conduit « par réflexe », et que toutes ses facultés intelligentes et sentimentales lui restent pour contempler la nature. Le « réflexe » ne se déclenche que par la perception visuelle de la route et de ses obstacles: et pour qu'il se déclenche bien, il faut donc que le regard soit constamment fixé, à cinquante mètres, droit devant soi. Il n'y a d'ailleurs qu'à observer l'automobiliste en action, pour être frappé de ce corps et de ce visage immobiles, dans lequel seul vit, mais intensément, un regard d'halluciné.

La fatigue éprouvée au cours d'un long voyage automobile est purement nerveuse, fort différente de celle que procure une randonnée à vélo. On est plutôt « abruti » en arrivant à l'étape, souvent sans grande faim, et plutôt avec le désir de se « dégourdir » l'esprit et le corps avec une bonne bouteille. Après quelques jours, on peut souffrir d'une nervosité excessive, qui se répand en colères à propos des moindres incidents. Tout automobiliste, obligé de rouler beaucoup, devrait s'astreindre à une bonne séance de culture physique quotidienne, pour se désintoxiquer et maîtriser ses nerfs.

Il est très malaisé de « vagabonder » en auto, d'errer au gré de sa fantaisie par les petits chemins rencontrés; on ne résiste pas au ruban de route qu'il faut dévorer et qu'on dévorera d'autant plus vite qu'on le connaît. Déjà, à bicyclette, il faut être un sage pour s'écarter des grands itinéraires et des quelques routes dont on a l'habitude. L'automobiliste, à moins que ce ne soit dans un but immédiatement utile, est incapable de

prendre un chemin détourné ou inconnu; au reste, à peine l'a-t-il aperçu qu'il l'a dépassé, et il lui en coûterait beaucoup trop pour revenir en arrière.

Il ne m'est à peu près rien resté dans la mémoire des voyages que j'ai fait en automobile; tout s'est effacé comme un vieux film de cinéma qu'on a vu sans y prendre grand intérêt. Je sais bien, par exemple, que j'ai passé par la Dordogne, vu Périgueux, Souillac, Florac, mais tout cela ne peut pas se représenter clairement à mon imagination. Au contraire, pour les régions que j'ai parcourues à bicyclette, je n'ai qu'à suivre sur la carte mon itinéraire, pour me rappeler, et parfois avec une étonnante précision, la route, les sites, les curiosités, les moindres incidents. Rien ne m'affirme plus dans mon opinion qu'on ne voit à peu près rien en auto, que rien ne se grave dans l'esprit, surtout quand on conduit.

Par bonheur, j'ai parcouru à vélo une grande partie de la France; aussi, m'est-il facile de repasser en auto par des régions que j'ai visitées et que je connais bien. Dans ces conditions, heureux de réveiller d'agréables souvenirs, j'ai du plaisir à voyager en auto.

Chauffeur malgré moi, je ne voulus pas renoncer à la bicyclette. Mais il me fallut la pratiquer d'autre façon. Je comptais parmi les pères de famille qui n'ont licence que le dimanche matin de satisfaire leur étrange passion cycliste. Ça ne faisait pas beaucoup de temps, d'autant que je n'ai jamais beaucoup aimé me lever de grand matin. Il fallait donc remplacer la quantité de kilomètres par leur qualité. Pendant ces quatre ou cinq heures disponibles, avec quelques camarades féroces, le Dr. Ronneaux, les Goujeon, Pouchois, je pris l'habitude dominicale, de cherrer à fond, « de me fourrer du vélo jusque-là », pour toute la semaine. Je rentrais à midi, sur les genoux; et il fallait s'efforcer de faire honneur au repas familial, que j'aurais bien voulu remettre à quelques heures plus tard, le temps de revenir au calme. L'après-midi, je n'avais pas toujours le courage d'accompagner mon monde au cinéma, et je restais « à récupérer », en sommeillant sur le divan.

A ce régime d'entraînement, « la forme » revint assez brillante, et le démon sportif — aussi sournois que celui de midi — me poussa à faire partie du « Club des Ancêtres Cyclistes », dans l'espoir que mes vieux muscles pourraient me valoir encore quelques succès en course.

## 29 **Le Club des Ancêtres - Sport et Parlementarisme**<sup>29</sup>

Je m'étais dit: Puisque mes sorties dominicales m'ont pourvu d'une «forme» remarquable, et que je me distingue assez fréquemment au cours de ces prétendues balades où nous nous tirons, entre camarades, une « bourre » féroce, il ne me sera pas difficile de remporter quelques succès sportifs flatteurs en ce « Club des Ancêtres », qui réunit une centaine de vieux assez piqués du vélo pour faire encore des courses. Et je ne doutais pas de prendre rang, dès mes débuts, parmi les champions de cette originale société.

Il me fallut déchanter dès la première épreuve.

Au départ du « Critérium » auquel je participai, je fus suffoqué par le démarrage étourdissant des champions du Club; au deuxième kilomètre, je lâchai les roues, sans pouvoir me soutenir du vain espoir de revenir à mesure que s'allongerait la distance. Par bonheur, un énorme « nid de poule », comme il n'en manquait pas alors sur les routes, fit claquer deux rayons de ma roue arrière. Ce qui me fournit un honorable prétexte d'abandonner.

J'avais fait une fois de plus l'expérience qu'il y a une très grande différence entre bien marcher à bicyclette, être même capable de longues randonnées « avec des centaines de mètres d'élévation », et se comporter honorablement en course. Jeune, j'avais appris cela; mais je pensais qu'avec les Ancêtres, ces vieux, il en serait autrement. Bien d'autres commirent la même erreur. Tous les ans nous vîmes s'affilier aux « Ancêtres » d'excellents cyclistes, d'anciens coureurs, des gloires de clubs de touristes, tous persuadés qu'ils se classeraient aisément dans nos compétitions. Même les « temps » réalisés précédemment dans ces courses ne les inquiétaient pas; ils pensaient que nous exagérions par gloriole. Mais le premier essai les convainquit qu'on ne pouvait se mesurer aux Dumesnil, Charvier, Bourgeois, Chambefort, Henrion, Tiercelin et autres champions des Ancêtres qu'à condition de mettre au service d'une grande valeur cycliste un entraînement très poussé.

Cette constatation faite, la réaction différait suivant les caractères. Pour les uns, c'était celle du « Renard contre les raisins qu'il ne pouvait atteindre : Trop verts et bons pour des fous ! » Quelques autres, plus sincèrement sportifs, comprenaient qu'il ne leur serait pas inutile d'acquiescer « la forme » nécessaire pour participer à ces épreuves; et avec de la persévérance, ils y parvenaient. Pendant une dizaine d'années, je fus de ceux-là, défendant ma chance honorablement contre mes coriaces adversaires, sans jamais arriver d'ailleurs au premier rang.

Il se peut qu'il y ait quelque ridicule pour un homme de cinquante ans ou davantage à pédaler jusqu'au bout de ses Forces, vêtu d'un maillot et d'une culotte de course, un boyau en bandoulière, et buvant au biberon les mixtures dynamitées que contiennent ses bidons; par la pluie et la boue, le spectacle devait être tout à fait réjouissant. Mais nous n'y pensions pas: nous allions de tout cœur à la bataille sportive.

D'ailleurs, cela nous faisait beaucoup de bien. La nécessité de nous main tenir en bonne condition physique, nous obligeait à sortir à vélo presque tous les jours et à maintenir des allures très supérieures à celles des randonnées. En même temps, il fallait nous occuper de notre hygiène, de notre façon de vivre, de manger et de boire, beaucoup plus attentivement que n'ont coutume de le faire la plupart des quadragénaires et des au-delà qui ne défendent leur santé, — quand ils la défendent, — que par des médicaments, des régimes, du repos, tout ce qui précipite vers la décrépitude.

Parmi les 200 membres que comptait à peu près le Club des Ancêtres, il y en avait une bonne moitié qui n'étaient que des « sympathisants »; pour diverses raisons ils apportaient leur obole à la caisse, mais ne

pratiquaient guère le cyclisme. Au physique, ils ne présentaient, dans l'ensemble, rien de particulier, rien qui les distinguât d'une réunion d'hommes du même âge. Mais l'autre moitié, et surtout les 50 forcenés du sport, étaient remarquables par l'aspect vigoureux et sain de leurs corps, la jeunesse relative, parfois étonnante, de leurs visages. Aucun gras, aucun obèse, cela va de soi; mais non plus aucun congestif, aucun essoufflé, aucun jaunâtre, aucun blême, aucun fléchissant; des cheveux à peine grisonnants, des yeux clairs, des gestes vifs, des voix claironnantes. Différence énorme avec les assemblées ordinaires de bourgeois en place ou retraités, médecins, gens de loi et d'affaires, commerçants, industriels. Je pensais à ceux que j'avais l'occasion fréquente de rencontrer en des banquets coopératifs ou des sociétés plus ou moins savantes; il n'en était guère qui, autour de la cinquantaine ne fussent déjà des vieillards, fort amoindris en quelque point. Les Ancêtres qui défendaient leur paradoxale jeunesse à grands coups de pédale auraient pu leur être d'un grand enseignement: mais de telles leçons, s'attaquant à la paresse physique, ne sont pas reçues volontiers.

Assurément, bien d'autres exercices que le cyclisme peuvent entretenir la santé et la vigueur jusqu'à un âge avancé. Mais il faut remarquer que le cyclisme est de tous les sports musculaires celui où la performance sportive diminue le moins vite de valeur absolue à mesure que l'on vieillit. C'est un encouragement de constater qu'à quarante ans on peut faire à bicyclette presque, aussi bien qu'à vingt; c'est même le cas de certains coureurs, Ellegaard, Kramer, Poulain, qui se maintinrent jusqu'à cet âge dans la classe des champions du monde. Par la suite, la cadence est très lente, et jusqu'à 60 ans, si l'on s'entraîne bien, on ne perd guère que 10 à 15% sur les temps des coureurs en activité. L'expérience du Club des Ancêtres le prouve. Certains Championnats de 100 kilomètres furent courus à 34 ou 35 de moyenne, à une époque où les professionnels n'atteignaient guère que 37 ou 38 sur des parcours analogues; et le peloton de tête comprenait des hommes de 55 à 58 ans, comme Merle ou Tiercelin.

Un problème difficile et intéressant à résoudre chez les Ancêtres était l'établissement des « Catégories ». On estimait que la vigueur corporelle diminue à mesure qu'on avance en âge, et qu'il n'était donc pas juste d'aligner en course des hommes de 60 ans avec les « jeunes » quadragénaires; d'où la nécessité d'organiser des courses réservées ou d'établir des handicaps dans les épreuves ouvertes à tous les membres du Club. Mais ce principe, qui paraissait justifié en théorie, donnait des résultats discutables en pratique. Des quarante ans, dont les exploits sportifs passés attestaient la qualité cycliste, étaient incapables de se classer honorablement et des « durs » aux environs de soixante ans comme Tiercelin, Merle et surtout le « père Taupin » qui ne s'était mis au vélo qu'au seuil de la vieillesse, finissaient en tête et parfois premiers dans les épreuves ouvertes.

Il m'apparaît que la valeur respective de ces Ancêtres dépendait moins de leurs différences d'âge

que de leur degré d'entraînement. Ceux qu'un soudain enthousiasme, un grand désir de triompher et des loisirs suffisants portaient à s'entraîner régulièrement et courageusement dominaient aisément les camarades trop blasés ou trop occupés pour accorder tant d'eux-mêmes à la bicyclette.

Quoi qu'il en soit, on avait établi des catégories de dix en dix ans, 40, 50, 60 et les au-delà. Ces distinctions basées sur le système métrique me semblèrent assez critiquables, et j'essayai de leur substituer une catégorisation par septénaires, de sept ans à sept ans. Car j'imaginai que la vitalité de l'homme se modifiait suivant ce rythme en restant assez stabilisée dans les intervalles. Petite enfance, de la naissance à sept ans; seconde enfance jusqu'à 14; adolescence jusqu'à 21; jeunesse jusqu'à 28; âge viril jusqu'à 35; et jusque-là, montée régulière de la puissance vitale.

De 35 à 42, plateau de la maturité. Puis commencement de la chute, lente jusqu'à 48; arrivée à 56 ans du moment où il faut quitter « le long espoir et les vastes pensées »; à 63 ans, entrée dans la vraie vieillesse mais qui peut rester vigoureuse et active; à partir de 70, ne faut-il pas ses contenter de « durer » par des précautions et de la sagesse ?

Cette évolution de la vitalité peut se représenter par une « courbe graphique » qui prend une forme parabolique : c'est, je crois, assez ingénieux. Mais revenons à nos ancêtres. Ils m'éluèrent un jour Président, et j'occupai ce poste d'honneur pendant sept ou huit ans. Je fis de mon mieux pour remplir ma tâche, mais mes occupations assez absorbantes m'empêchèrent d'être utile autant que je l'aurais voulu. Heureusement, mes collaborateurs du bureau, Dumesnil, Gonthier, Maillé, bien d'autres, s'acquittèrent avec un dévouement inlassable des besognes matérielles et réelles. Mais si mes services furent probablement médiocres, je retirai personnellement un assez grand bénéfice de mes années de « gouvernement ». Elles m'ont armé de philosophie et de scepticisme à l'égard de toutes les questions politiques en m'instruisant dans une toute petite sphère de ce qui se passe certainement dans les grandes.

Ils étaient là deux cents hommes, mûris par la vie, de corps sain et d'esprit équilibré, réunis en Société par les mêmes aspirations, le même désir de prendre un plaisir qu'ils goûtaient tous, et cependant il n'y avait pas moyen de les mettre d'accord !

Les réunions bi-mensuelles au siège social ne comptaient jamais plus de cinquante membres; les 150 autres représentaient la masse amorphe des sympathisants, le « Marais parlementaire » qui faisait confiance au Bureau et ne prenait même pas la peine de s'informer de ce qui se passait au Club. Il y avait une trentaine d'assidus, qui formaient l'Opposition, une opposition systématique portant sur tout et sur rien, habile à envenimer les débats, à s'écarter de la question, à revenir sur des projets et des problèmes vingt fois jugés contraires aux Statuts. Les meneurs de cette opposition avaient pour règle de ne jamais accepter une fonction officielle, de refuser toute place

dans le Bureau quand on la leur offrait à l'Assemblée générale. Parfois, par astucieuse manœuvre politique, on en embrigadait, un, de ces irréductibles, comme « Conseiller » ou secrétaire adjoint. Immédiatement, il passait du côté du Gouvernement, et se battait à son tour contre l'Opposition ! Le Bureau, pour se défendre, avait une vingtaine de fidèles; mais leur présence aux débats était toujours moins assurée que celle des opposants. La vraie tactique du Bureau était donc de laisser les interpellateurs embrouiller la question, se mettre en désaccord entre eux et se fatiguer à discourir; puis, profitant de la confusion et de la lassitude générale, il prenait la décision qui convenait; et comme il ne s'agissait jamais d'une chose bien importante, — une date à choisir, un itinéraire à fixer, — la Société se trouvait gouvernée après avoir fait montre de ses droits à discuter le coup.

Cette étude du Parlementarisme au petit pied me fut donc d'un grand profit. Mais il ne faut pas s'accrocher à un poste où en quelques années on a donné toute sa mesure. En 1932, je fus heureux de repasser le fauteuil présidentiel à mon camarade et ami Dumesnil, dont la sage et ferme direction continue à assurer la prospérité du Club des Ancêtres.

30 <sup>30</sup>

Tout en jouant au « couraillon » avec mes camarades Ancêtres, je n'en continuais pas moins à m'offrir tous les ans un ou deux voyages à bicyclette. Ce fut même l'époque où, délaissant malgré moi le tandem, je pus faire à bicyclette du cyclotourisme sportif, je veux dire un cyclotourisme où le plaisir de voir du pays s'alliait à l'orgueil de couvrir de longues étapes, de grimper sans mettre pied à terre les plus durs cols de montagne, de décoller au train les braves types qui prenaient ma roue. La forme acquise en m'entraînant aux courses d'Ancêtres me facilitait ces plaisanteries. D'autre part, j'avais découvert la plage de Saint-Cyr-les-Lecques, entre Toulon et Marseille, où ma femme et ma fille passaient régulièrement les vacances. Cela me fournissait l'occasion et le motif de deux randonnées annuelles entre Paris et la Côte d'Azur, en variant l'itinéraire, mais en passant toujours par les Alpes. J'ai relaté dans *Voyage à bicyclette de Paris à la Méditerranée* mes aventures et mes impressions routières lors d'une de ces expéditions. De tous mes livres, c'est sans doute celui que j'ai eu le plus de plaisir à écrire; et de temps en temps encore j'y remets le nez, ce qui ne m'arrive guère pour mes autres ouvrages où je ressasse éternellement, comme m'y a condamné le sort, les bienfaits et les principes de la culture physique. Mais quoi! dans ce petit bouquin je retrouve le parfum des joies passées, le souvenir de forces que j'ai bien employées.

Un ou deux ans après ce voyage, j'en fis un autre avec le jeune Charles Goujon et j'en écrivis la relation dans « Physis » et le Bulletin de l'U.V.F. sous le titre : *A vélo par les grandes Alpes*. Je ne jugeai pas utile de réunir ces feuilletons en volume, car le médiocre succès du Voyage à bicyclette m'avait appris que ce genre d'histoires, s'il passionne l'auteur,

intéresse fort peu le lecteur.

Ces deux voyages constituent deux épisodes notables de mes « Cinquante ans de cyclisme, — qui sont devenus 54 depuis le temps que je les rédige — mais, plutôt que d'y revenir dans *Le Cycliste*, il vaudra mieux, puisqu'ils ont été racontés ailleurs, vous parler d'un troisième, dont je conserve aussi un excellent souvenir : *mon Tour du Mont Blanc, par les grands cols muletiers*.

Cette équipée fut le couronnement de mes expéditions alpines selon Dolin. Et voilà l'occasion de dire tout ce que dois à ce Dolin, dont, un peu mon instigation, la F.F.S.C. s'occupe de raviver le souvenir, pour lui faire la place qu'il mérite dans l'estime des cyclotouristes.

Je ne suis pas disciple de Velocio. Cycliste parisien, fréquentant les milieux sportifs, je l'ai même complètement ignoré jusqu'au moment de «*la grande querelle Poly-mono*». Certains de ses fidèles, un peu trop exaltés, me l'auraient fait prendre pour un illuminé têtue, si une correspondance directe entre nous, puis une visite que je lui fis à Saint-Etienne deux ans avant sa mort, ne m'avaient fait bien connaître ce philosophe ingénieur, d'aussi haute culture que d'agréable compagnie. Mais il ne fut pour rien dans le goût que je pris pour le voyage à bicyclette à travers les Alpes ni dans la façon dont je m'en tirais. Dolin fut mon initiateur et mon guide.

Mes premières expéditions à tandem, qui datent de 1903, je les fis en suivant les grands itinéraires et kilométrant le plus possible; je n'avais point idée qu'on put franchir les grands cols. Un jour, en 1906 si mes souvenirs sont exacts, je trouvais chez un libraire de Chambéry les *Profils des routes des Alpes, par H. Dolin*. Dès lors, sûr de ce que j'allais affronter comme pentes et rencontrer comme difficultés ou commodités, je pus m'élancer avec ma femme à la conquête de tous les grands passages alpins. Je repérais de façon précise les endroits où il nous faudrait mettre pied à terre pour dérailler la chaîne sur le petit développement, l'endroit où nous pourrions reprendre le grand, les bouts de route impossible sur lesquels il était inutile de s'esquinter à pédaler, la marche à pied étant alors de bien meilleur rendement. Le changement de vitesse n'existait pas alors, ou existait sous des formes si peu mécaniques qu'il ne me séduisait pas. Grâce au Dolin, dont les indications sont si exactes, ce manque de changement de vitesse en marche ne m'a jamais gêné beaucoup, même dans les itinéraires les plus durs; je crois même que c'est l'habitude que j'avais prise de rouler avec la page des « Profils » déployée devant mes yeux sur le sac de guidon qui m'a rendu si réfractaire à la Polymultiplication automatique.

Après avoir franchi les cols routiers, je fus naturellement séduit par ce que Dolin dit sur le passage des « cols muletiers ». Il est tout à fait remarquable que ce cyclotouriste qui s'ignorait, et qu'on ignore, ait ainsi, aux environs de 1900, franchi tous ces cols, en poussant son vélo et en prenant tous les relevés cartographiques qui lui étaient nécessaires.

Je m'efforçais de suivre quelques-uns des chemins qu'il indiquait; et nous n'étions guère à le faire,

à l'époque; trois ou quatre au plus, sans doute. Je passai ainsi le Bonhomme, Le Joly, l'Iseran et quelques autres. J'étais solide et je ne pleurais pas ma peine; pourtant devant les difficultés que je rencontrais parfois, je m'émerveillais qu'un « fonctionnaire des Ponts et Chaussées » eût accompli tout seul ces mêmes exploits physiques, les trouvant naturels et faciles, à la portée, affirmait-il, de tout cycliste.

En compulsant les « Profils » j'avais souvent médité sur le Tour du Mont-Blanc, par les cols muletiers, passant entre 1.500 et 2.800 mètres, sans jamais emprunter une vraie route. Ce devait être là une magnifique excursion. Je l'avais souvent savourée en imagination, sans jamais trouver l'occasion de la faire.

Aux vacances de 1930, la famille était bien tranquille et heureux aux Lecques. J'avais douze jours disponibles. J'essayais de trouver un compagnon, Charles Goujon, le Dr Ronneaux, un « Ancêtre »; je dus me résigner à partir seul; mais, au fond, je n'en étais pas tellement fâché.

En deux fortes étapes-transport, j'arrivai à pied-d'œuvre au Fayet Saint-Gervais. A la gare, une valise contenant l'équipement nécessaire devait m'attendre. Elle n'était pas arrivée! Je pestai et restai 24 heures à l'hôtel pour l'attendre. Encore rien. Je commençais à faire de la musique pour secouer l'apathie des cheminots qui semblaient se moquer éperdument de mes réclamations. Enfin, à l'énoncé de mon nom, par quoi j'aurais dû commencer, on commença à s'émouvoir, à flairer une erreur. L'entrepreneur de camionnage de Saint-Gervais s'appelle aussi Ruffier, et c'est à lui, sans la moindre hésitation, qu'on avait remis ma valise, qui depuis quatre jours se trouvait là-haut. On la fit redescendre par le premier train, le long de la crémaillère.

Bien que Dolin affirme qu'une bicyclette n'est pas gênante quand on l'emmène en marchant à pied dans les sentiers muletiers, je ne tenais pas à emmener la mienne dans ce long périple, parce que je pensais n'avoir jamais à rouler sur un chemin carrossable, ce qui compense, en effet, sur certains parcours le retard et la fatigue qui résultent du collinage du vélo dans les mauvais passages. En certains endroits de l'Iseran et même du Joly, j'avais vraiment peiné avec ce sacré vélo qu'on ne sait jamais par quel bout prendre et qui n'est commode que quand on est monté dessus.

J'obtins donc de l'hôtelier qu'il gardât mon vélo, dans un coin tranquille et sûr, et non dans son hangar à voitures, à la disposition de tous. Il comprit d'ailleurs difficilement qu'on réclamât tant de précautions pour une bicyclette. Je regrettai un peu ma décision dès que je me trouvai sur la route de Saint-Gervais aux Contamines. Mon sac au dos, mes godillots aux pieds, j'arpentais, — une, deux, une, deux, — un chemin qui n'en finissait pas. Je n'ai jamais aimé cela, tant j'ai pris l'habitude du vélo; je ne conçois pas qu'on puisse aller à pied sur une route, quand il est si facile de rouler dessus. La marche, à mon idée, c'est pour franchir trois ou quatre cents mètres, un kilomètre au plus, quand ce n'est vraiment pas la peine de sortir sa bicyclette; ou bien pour les terres labourées, les escarpements de montagne, les forêts,

partout où il n'y a pas de routes. On pense bien que cette façon de voir ne m'a pas permis de devenir un marcheur émérite.

Encore la route des Contamines se déroule-t-elle dans un cadre impressionnant : une gorge verdoyante, de plus en plus resserrée entre les croupes du Joly et le formidable escarpement du Mont-Blanc. Je m'efforce de croire que j'ai le temps de mieux voir, de plus admirer que si j'étais à vélo; mais le démon de la pédale proteste au tréfonds de ma conscience.

J'arrive enfin à Notre-Dame de la Gorge où cette route carrossable s'arrête pour faire place au sentier muletier. Mes regrets vont cesser; je n'ignore pas que ce sentier s'amorce brutalement par un amoncellement de rocs sur lequel la roue perd tous ses droits. Quinze ans auparavant, lorsque je fis le « Bonhomme » avec le Docteur Ronneaux, nous avons dû hisser nos vélos à la force des bras, puis les porter, tantôt à dos, tantôt en bandoulière; partie de cross cyclo-pédestre assez dure. Je constate toutefois que le chemin est mieux marqué, un peu plus praticable; on y peut pousser le vélo, en s'arc-boutant sur le guidon. On passe bientôt sur un pont de larges pierres, sous lequel coule, en mugissant et cascadant, le Bon-Naut.

Je contemple son eau verte et écumeuse pour me rafraîchir un peu; car je ruisselle de sueur. Et je constate une fois de plus que M. Dolin, qui nous parle si tranquillement du passage des « muletiers » en poussant le vélo, était un rude athlète ou bien mêlait un peu d'humour à sa propagande cyclotouriste.

Après le pont, la pente s'adoucit; le sentier s'améliore. Voici le Chalet du Bon-Naut, où je compte passer la nuit. J'y suis bien reçu par le tenancier. J'y dîne comme on dîne en ces endroits, la soupe, l'omelette au lard, le fromage et les confitures; heureusement du vin pour faire passer. Lit sommaire dans une étroite chambrette. Je m'y endors profondément; mais dès dix heures, une arrivée de bruyants touristes me réveillera. A manger, boire, raconter leurs exploits du jour, projeter ceux du lendemain, ils feront un affreux boucan dans cette solitude montagnarde où le calme et le silence seraient si délicieux à savourer. Que de gens savent gâcher leurs joies !

Naturellement, au petit matin, enfin épuisés, ils dorment comme des sacs, cependant que je me lève dans l'air vif et sec et que toute la montagne s'ensoleille sous mes yeux ravis. Mon hôte me sert le petit déjeuner sur la terrasse. Je bavarde avec lui, en poussant de grands cris d'admiration dans l'espoir de réveiller ceux qui troubleront mon sommeil. Rien à faire; je les entends ronfler derrière la cloison de bois. Renonçons à cette puérile vengeance; et en route vers le Bonhomme.

### 31

Donc, sac au dos, comme à la main, je quitte vers huit heures le chalet du Mont-Borran. Le temps est radieux, l'air frais et pur. Je marche allègrement. Il siérait de s'extasier sur le grandiose spectacle ; mais je n'ai pas fini de tourner autour du Mont-Blanc ; j'en verrai d'autres ; économisons ma

rhétorique ; ou même rentrons-la définitivement ; les mots seraient toujours les mêmes, et ce spectacle varie sans cesse dans sa grandeur et sa beauté.

Personne dans le sentier grimant et tortueux... et pourtant, en ce magnifique mois d'août, il y a tant d'amateurs de la montagne à Chamonix, Saint-Gervais et autres lieux ! Mais ce sont des amateurs qui n'aiment guère grimper : touristes de la Pâtisserie des Alpes et du Télescope !

Pardon ! J'en aperçois un, un vrai, un pur. Devant moi, au bord du sentier, assis sur une roche, il contemple l'effarant panorama. Sous son chapeau tyrolien, des cheveux blancs dépassent. Parbleu, c'est un vieux... comme moi. On ne fera jamais rien de la jeunesse actuelle ; nous seuls, de 1875 ! J'interpelle joyeusement ce contemporain. Il ne bronche point. Tout en m'avançant, je réitère mes fraternels et sonores saluts. Mais l'altier vieillard, courbé sur son alpenstock, « regardait la, montagne et ne daignait me voir ». Son mépris des contingences et des gens va tout de même un peu loin. C'est lorsque je le frôle au passage qu'il sursaute enfin. « Beau temps ! » lui dis-je par courtoisie. Il fixe sur moi des yeux tout ronds et bafouille en me répondant : « Oui, le refuge est par là. » Ah bien, le brave homme est sourd comme un pot. Enfin, c'est très bien à lui de se consoler de sa disgrâce en arpentant, solitaire, la montagne. J'imagine que sa famille le tient pour un pauvre dingo.

J'arrive au Refuge-hôtel de la Croix du Bonhomme à 11 heures ; le tenancier me fait prendre patience pour le déjeuner en me désignant tous les massifs, pics et crêtes qui se dressent à l'infini autour de nous.

Au moment de se mettre à table, le vieux sourd arrive. Il mangera, de bon appétit, en face de moi. Conversation difficile à laquelle nous renonçons d'un commun accord pour ne nous occuper qu'à piquer de la fourchette et jouer de la mandibule.

L'hôtelier n'approuve pas mon idée de descendre aux Chapieux pour gagner les Mottets, au pied du Col de la Seigne. On peut gagner ces Mottets par le Col des Fours, tout proche ; dès qu'il est franchi, on aperçoit le hameau des Glaciers qu'on gagne directement. Sérieux raccourci. Allons-y. Mais le sentier qui, en contournant la Croix du Bonhomme, monte au Col des Fours, se perd bientôt dans la caillasse et les éboulis. Les explications de l'hôtelier étaient abondantes, mais confuses. J'imagine que le col est marqué par une lointaine colonne quadrangulaire, vers laquelle je me dirige ; mais au moment d'y parvenir, je vois bien que ce n'est pas ça. J'aperçois une autre pyramide du même genre assez au nord de la première.

Ce doit être la bonne. Pour l'atteindre, il me faut passer par un champ de neige puis gravir des éboulis.

La colonne est sur un piton rocheux isolé ; vue magnifique tout alentour. Mais évidemment, ce n'est ni un passage, ni un point d'arrivée. Il ne me reste qu'à descendre de cet observatoire. Cela commence à

devenir inquiétant ; je suis tout seul, dans les neiges, à 2.800 mètres au moins. Enfin, je comprends que les deux pyramides signalent les extrémités du Col des Fours et qu'il n'y a qu'à passer juste entre les deux. Et de fait, une sorte de vallon va se rétrécissant pour finir en un étroit croissant qui est évidemment le col. Je prends cette direction, et, foulant à grands pas, l'épais tapis de neige, j'arrive à la crête. C'est bien ça ; je découvre immédiatement en contrebas le hameau des Glaciers, et, sur sa gauche, celui des Mottets. Il semble qu'on n'a qu'à se laisser tomber pour les atteindre. Mais ce n'est pas à faire ; le revers du col descend presque à pic sur 3 à 400 mètres, et il est plus enneigé que l'autre versant. Je n'avais pas prévu que j'aurais à faire de l'alpinisme hors des sentiers tracés. Je ne suis pas équipé pour m'aventurer là-dessus. Mes souliers - mes anciens souliers de guerre, que j'ai retrouvés au fond d'une armoire - ne sont pas même cloutés ! J'hésite ; mais j'ai honte de revenir piteusement à la Croix du Bonhomme pour passer par les Chapieux. Alors je me risque ; et, tantôt sur les pieds, tantôt sur les fesses et le dos, un moment sur le ventre, en freinant du mieux que je peux avec ma canne et mon sac, je glisse sur la pente glacée. Je vise à 400 mètres l'endroit où la neige fait place à du roc, de la terre et quelques herbes, d'autant que j'y aperçois l'amorce du sentier perdu. Victoire ! M'y voici, le reste ne sera plus qu'un jeu.

Non pas ; s'il n'y a plus de danger, le sol et l'herbe sont tout imprégnés de la neige récemment fondue ; un vrai marécage ; mes souliers de fantaisie continuent à glisser comme sur de la glace.

Enfin, à mesure que je descends, ça s'améliore. Un chalet, les Tufs, autour duquel errent des vaches, me donnent l'espoir d'une réconfortante tasse de lait. J'entre ; il y a en effet du lait dans d'immenses pots et dans de gigantesques bassines ; le sol est tapissé de bouses de vaches, comme les murs et les ustensiles ; assis sur un sordide escabeau, un jeune vacher est immonde de saleté. L'eau ne lui manque pourtant pas pour se débarbouiller ! Et c'est lui qui garde ces vaches, les traite et fabrique avec leur lait ces énormes gruyères qu'on doit venir lui chercher d'en bas. Je pense que son lait, comme son fromage est à la bouse et pis encore ; l'appétit coupé, je le laisse à son ignominie.

Le sentier devient excellent des Glaciers aux Mottets, c'est même une petite route carrossable. Il faut m'arrêter en ce hameau, bien qu'il soit à peine cinq heures ; mais il n'y a d'autre refuge que de l'autre côté du Col de la Seigne.

La vieille aubergiste, une Savoyarde desséchée, m'accueille maternellement. Son grand fils s'affaire pour me servir le casse-croûte. Il me prête ses pantoufles pour s'occuper de poser des clous à mes godillots. Il trouve que j'ai été bien hardi de passer ainsi le Col des Fours.

Au dîner, excellent, plantureux, avec un petit vin blanc savoyard fort ravigotant, je me trouve avec deux autres touristes. Ils arrivent des Chapieux et passeront la Seigne demain. Ils sont médecins. Je me nomme. Ils connaissent *Physis* et le *Cyclo-Docteur*. Congratulations échauffées par des « petits verres ».

C'est le moment que choisit - et pour cause probablement - le gendarme-frontière pour vérifier nos passeports. En sabots, le dolman ouvert sur sa chemise à carreaux, le képi cassé, un mégot au coin de la bouche, il ne fait guère honneur à son corps d'élite ; pour tout dire, il est dégueulasse. Mais il n'est ni soupçonneux, ni exigeant. Un coup d'œil sur nos paperasses lui suffit pour nous trouver en règle. Et la conversation s'entame et se prolonge devant les consommations.

On dort bien dans un cadre de bois, sur une paillasse, quand on a passé le Col des Fours. Je m'éveille tard ; le temps est clair. Mais le Col de la Seigne qu'on apercevait si bien la veille, est perdu dans la brume.

Mes deux compagnons se sont mis en route ; ils n'avaient pas l'air d'alpinistes féroces ; je les rattraperai bien. Mais ils ont appris à l'aubergiste que j'étais médecin. C'est une chose dont je ne me fais jamais gloire quand je voyage. Très peu pour moi, les « urgences » en pleine nuit, et les extorsions de consultation à la table d'hôte ! Je m'inscris toujours comme « publiciste » sur les fiches d'hôtel. Je ne sais pas très bien ce que c'est, et les gens encore moins ; ils ont toujours quelque crainte, s'ils se familiarisent avec moi, que je ne les tape d'un contrat de publicité. Alors, ils me tiennent à distance. Mais médecin, vous vous rendez compte ! Et ça ne rate pas ; pendant que je déguste mon café au lait, mon aubergiste vient geindre sur ses misères ; elle a de l'arofagie que les médecins lui ont dit ; et elle porte une ceinture pour lui soutenir les organes ; mais ça ne va toujours pas ; ces médecins de village et même de la ville - car elle habite la ville, l'hiver - ça ne sait pas grand'chose ; tandis qu'un médecin de Paris, ah ! mais...

J'ai bien envie de lui dire que je ne suis qu'un médecin gymnaste, oui, spécialisé en gymnastique ; comme cela abattrait sa confiance ! Mais elle m'a bien traité, et mes souliers sont rudement bien cloutés. Allons, je lui palperai son pauvre ventre. C'est bien ce que je pensais : Resserez votre ceinture d'un cran, bonne dame, et prenez une pincée de bismuth avant chaque repas.

Ce devoir accompli, en route. Ça commence très bien. Mais là-haut, roulent de gros nuages ; tous les sommets sont invisibles. Après trois heures de marche, je rencontre mes deux compagnons. Mais ils redescendent aux Mottets ; le temps est bouché, disent-ils ; il est, sinon dangereux, au moins difficile de passer le Col de la Seigne. Je ne me décide pas à les suivre dans leur retraite. On verra bien.

Je suis bientôt dans le brouillard. Le sentier se perd et se retrouve. Je bute enfin contre le poteau-frontière que je ne distinguais pas à trois mètres. Ce qui est écrit sur ce poteau, en français et en italien, n'est pas très encourageant. Il est formellement interdit de franchir les confins ; contre ceux qui passeront outre, les carabiniers et douaniers pourront faire usage de leurs armes.

Bigre ! Se faire fusiller ! Prenons nos précautions. Il semble qu'un poste-frontière devrait se trouver à proximité pour permettre aux touristes de présenter leur passeport. Mais je ne vois rien et le brouillard m'empêche d'explorer les alentours. Je



marche sur le sentier du col, tout yeux et tout oreilles, comme un Sioux sur le sentier de la guerre. Ils me tireraient dans le dos, ces fanatiques, si je dépassais le poste sans le voir ! Mais rien ; si, un petit baraquement. Je frappe, j'entre : une chaise, une table, de quoi faire du feu ; ce n'est qu'un Refuge. Mais je suis en Italie, ça ne fait plus de doute ; le sentier commence à descendre. Et mon passeport n'est toujours pas visé !

Le cœur battant, prêt à jeter ma canne, lever les bras et crier : « Camarade ! » je pénètre de plus en plus sur le territoire hostile. Et soudain, ayant assez descendu, je sors du brouillard. Je vois aussitôt en contrebas un petit fortin tout neuf et tout pimpant, entouré de soldats verts et noirs, aux beaux chapeaux emplumés. Je leur fais de grands gestes pacifiques ; ah ! Si je savais chanter : *Sentinelles, ne tirez pas ! c'est un tourist' qui vient de France...* Le chef a pris sa jumelle pour me voir venir. Il doit bien se rendre compte que je ne suis pas méchant. J'avance plus vite ; j'arrive, on m'entoure ; je tends à l'officier mon passeport. Il me parle français, me fait asseoir sur un banc, rentre dans sa casemate pour examiner mes paperasses. Les bersaglieri s'intéressent à moi ; on bavarde, comme on peut, mais amicalement. J'extrait de mon sac pain et fromage et je bois à mon bidon. Ça a l'air de leur faire envie ; mais *its à long way to Courmayeur*, et je garde pour moi mon ravitaillement. Il y met du temps le lieutenant à viser mon passeport ! Le voici, enfin ; mais ce n'est pas encore fini ; il lui fait les prénoms et les dates de naissance de mes père, mère, grands-pères et grand-mères ! Il s'en faut que je sache tout ça ; mais je flaire le méchant prétexte à me réexpédier aux Montets et je donne sans hésitation les noms et les dates qui me passent par la tête. Ça suffit ; je peux disposer. Filons sans faire d'ironie ; c'est ce qu'ils aiment le moins.

Je marche maintenant dans l'allée Blanche. C'est une merveille, paraît-il. Mais je n'en vois rien ; toutes les cimes sont couvertes. Emerge seulement de la brume le bas des glaciers, celui du Miage notamment. Il me paraît farci de boue et de pierres, loin de la merveilleuse blancheur des Bossons et de la Mer de Glace.

Vers onze heures, j'arrive, affamé, au chalet de la Visaille. L'aubergiste, tout en me servant mes œufs au jambon, me renseigne, en un français qui semble sa langue maternelle, sur l'impossibilité de passer par le Col du Ferret qui serre au plus près le massif. Par raison militaire ou plutôt diplomatique, il est interdit aux touristes. Et il est évident que rien n'est plus à redouter qu'une invasion brusquée par-dessus le Mont-Blanc.

Voilà qui va m'obliger à passer par Aoste et le Grand-Saint-Bernard, c'est-à-dire par la grande route. Ce serait bien le moment de retrouver mon vélo.

J'entre assez maussade à Courmayeur. Je trouve un hôtel tenu par un Ruffier. Le nom, si rare ailleurs, se trouve ici, comme en Dauphiné et en Savoie. Je dois descendre d'une bande de « ruffians » italiens qui, aux siècles passés, ont émigré dans les Alpes françaises ; ce n'est pas flatteur mais il faut se faire une raison...

A Courmayeur, je m'efforce vainement d'obtenir des puissances fascistes et militaires l'autorisation de passer par le Val Ferret ; de bureau en bureau, je suis repoussé avec dédain. C'est bien ennuyeux ; cela m'oblige à descendre jusqu'à Aoste, puis à remonter par le Grand Saint-Bernard ; près de cent kilomètres avant de rejoindre à Orsières le trajet, col muletier ! Et cent kilomètres de grand'route qu'il faudra arpenter au pas de 75 centimètres ! Je regrette amèrement de n'avoir pas emporté mon vélo, comme Dolin recommande formellement de le faire, même pour ce tour du Mont-Blanc.

Au reste, il fait toujours brumeux et l'on ne voit rien des montagnes. Je prends sans joie le chemin de Pré-Saint-Didier. Les courroies du sac me meurtrissent les épaules et voilà que mes souliers commencent à m'écorder les talons. Le découragement m'envahit. Mais à Pré-Saint-Didier, j'apprends que le train peut m'emmener à Aoste. C'est une nouvelle ligne de chemin de fer, à peine inaugurée. Fameuse chance ! Car la route, sous la pluie qui s'est mise à tomber, s'annonçait détestable à parcourir.

En attendant l'heure du train, deux heures de l'après-midi, j'erre entre les hôtels et les boutiques de la petite ville. Les villégiaturants, aspirants alpinistes, sont assez nombreux. Mais ils ne rigolent pas plus que moi sous ce ciel qui fond en eau.

Le déjeuner me fera passer le temps. Mais il se fait attendre. Dans l'hôtel d'apparence convenable, où j'ai retenu ce repas, on ne se hâte guère de commencer le service ; les pensionnaires eux-mêmes tardent à s'attabler. Je commence à m'inquiéter de mon train, et, vers une heure, je demande qu'on me serve. Il faut bien me rendre compte qu'on y met une grande mauvaise volonté. Le larbin doit être un fasciste exacerbé que tourmente la haine de la France, et la patronne à laquelle je demande assistance favorise sournoisement les lenteurs et les oublis de ce superpatriote. J'obtiens à grand-peine mes spaghettis, et, laissant le reste du menu, mais payant le repas complet, il faut m'enfuir vers la gare. Peut-être, après tout, ces aubergistes ne voulaient-ils, que me faire manquer le train, pour m'obliger à prendre pension chez eux pendant un jour entier. Passion politique ou esprit de lucre ? Je ne le saurai jamais, et, d'ailleurs, je m'en fiche.

A Aoste, mon moral reste bas. A quatre ou cinq reprises, j'ai passé dans cette ville, tantôt avec ma femme et le tandem, tantôt avec le Docteur Ronneaux, un jour avec Charles Goujon, avant de partir crânement à l'assaut de l'un ou l'autre Saint-Bernard. Et ce fut toujours par un temps radieux, qui révélait toute la sauvage splendeur des monts, des glaciers, des vallées. Aujourd'hui, je suis à pied ; il pleut ; des regards soupçonneux ou ironiques surveillent ma déambulation autour des monuments romains que je commence à connaître trop.

Le lendemain, je prends de bonne heure l'autocar qui monte au Grand Saint-Bernard ; j'ai décidé de ne faire à pied que la descente d'abord, bien sûr, parce que ça descend ; et ensuite parce que je serai en Suisse, ou plutôt hors d'Italie.

Cette idée me ragaillardit, en même temps que le soleil qui se décide à réapparaître. A mesure que le car grimpe la pente aux larges lacets, la brume se disloque et s'envole ; les sommets se désencapuchonnent ; les vallées étalent leurs verdure ; les neiges et les glaces scintillent. C'est si beau que je ne sens même plus la honte de contempler ces merveilles du haut d'un siège d'autocar.

Et puis, je me console de ma dégradation actuelle, en constatant que l'auto n'est pas fière en certains endroits, en quelques virages. Le moteur peine et les vitesses travaillent. Et moi, il n'y a pas si longtemps, j'ai grimpé sur mon vélo, et d'une traite, ces 32 kilomètres de pente continue et féroce ! Ah ! mais... Avant d'arriver au col, après la douane, à l'endroit où les carabiniers vérifient encore une fois mon passeport, un sentier muletier se détache à gauche, conduisant au col de la Fenêtre, que l'on voit très bien et qui ne doit pas être à plus d'une heure de marche. De l'autre côté, c'est aussi la Suisse, et je pourrais rejoindre par là le Val Ferret, pour gagner Orsières, comme il est prévu dans le tour du Mont-Blanc de Dolin. Mais les carabiniers ne m'autorisent pas à gagner à pied ce col de la Fenêtre, alors cependant qu'ils ne me perdraient pas de vue jusqu'à ce que je sois en Suisse. Il me faut donc continuer dans le car jusqu'au col, à son lac, ses hôtels et l'hospice.

Je me ravitaille notamment d'un litre de vin blanc, du « Fendant » à 4 francs suisses, c'est-à-dire à 20 francs français de l'époque : enfin, il faut ce qu'il faut.

Par le temps magnifique qu'il fait maintenant, je marche avec allégresse. Je me persuade que je jouis du paysage bien mieux que lorsque je dévalais en roue-libre par le même chemin. Je me le persuade, mais après une heure et demie, ne me trouvant qu'à la cantine de Proz, je commence à croire que je me trompe ; évidemment, la marche, ça ne rend pas, surtout sur les belles routes.

Mais il faut continuer : une, deux ! une, deux ! Sûr qu'on a le temps de voir par où l'on passe ! Bourg-Saint-Pierre ne m'arrête pas. Un peu plus loin, je commence à souffrir sérieusement d'un pied. A Liddes, où je m'arrête pour manger - car le ravitaillement fait au col a, depuis longtemps, disparu - je transforme à grands coups de couteau mes chaussures montantes en souliers et je fends de haut en bas tout le contrefort qui m'appuyait désagréablement sur le tendon d'Achille. Ces godasses font ainsi une drôle de figure ; mais elles me gênent moins, et je reprends la route.

Enfin, Orsières. Il est 4 heures de l'après-midi. Je retrouve ici la route des cols muletiers, qui va me conduire à Champeix où j'ai l'intention de coucher. Il y en a encore pour 12 kilomètres, et ça n'en finit pas. Ça monte, ça tourne, je n'avance plus guère. Je dois souffrir de la faim. En fait, depuis les Mottets, j'ai mangé médiocrement ; de toute cette journée, je n'ai fait un vrai repas. Ce n'est pas ma manière de voyager de la sorte. Je me promets de prendre à Champeix, station touristique réputée, un repas reconstituant !

Hélas ! je tombe assez mal, chez une hôtelière qui m'avait fait bon accueil, mais qui ne me donne qu'une soupe, de « la fondue », de la confiture et du pain servi

comme une matière précieuse. C'est un souper suisse, et non un repas pour un homme qui descend du Saint-Bernard. Il m'en faut contenter. On verra demain, j'ai trop sommeil pour perdre du temps à me plaindre.

### 33

J'ai peu mangé ; j'ai bien dormi. C'est donc léger et frais que je quitte Champeix. Ce patelin est bien plus important que je n'avais cru. La veille au soir, fatigué, je me suis arrêté à la première auberge. J'aurais pu trouver mieux dans la longue enfilade d'hôtels et de pensions qui mène de Champeix-le-Haut à Champeix-le-Bas. A vélo, j'aurais fait cette exploration, avant de me décider sur le souper et le gîte ; mais, à pied, deux kilomètres supplémentaires, ça compte trop.

Ce jour-ci, le temps sera de choix ; ciel clair et grand soleil ; et je vais passer par un des plus merveilleux sites alpestres. J'arpente donc gaillardement le sentier qui se perd assez souvent dans les pâturages. Après avoir grimpé d'assez rudes lacets au flanc d'un contrefort rocaillieux, je ne le retrouve plus du tout parmi les traces enchevêtrées que les troupeaux ont marquées dans l'herbe. Je vais un peu au hasard vers Bovine, une grande ferme indiquée sur mes cartes. J'y parviens vers dix heures. La vue est prodigieuse sur l'amoncellement des plus hautes montagnes d'Europe et sur les profondes vallées comblées d'épaisses forêts. Je contemple ces belles choses en dévorant les vivres tirés du sac. Il n'y en a pas beaucoup et j'ai grand' faim. Je pensais qu'à ce Bovine, je pourrais me ravitailler mais ce n'est qu'un vaste refuge à bestiaux, et, pour le moment, il ne s'y trouve ni bêtes, ni gens. Baste ! Avec mon pain et mon chocolat au ventre, j'arriverai bien au Col de la Forclaz où je sais qu'il y a deux bons hôtels. Donc, en route ! ce n'est pas la digestion qui m'alourdira le pas.

Le sentier pénètre dans la forêt. L'air vif, les grands arbres, le chant des oiseaux, ma solitude dans cet énorme décor, tout me porte à l'allégresse. Je chanterais, si je savais. Ne le pouvant, je me mets à déclamer tous les poèmes de mon répertoire ; et, tout en hurlant des alexandrins, je grignote l'interminable sentier.

Les arbres s'espacent ; une clairière. J'aperçois la Forclaz ; cela paraît tout près ; mais j'en ai encore pour une bonne heure de marche, pendant laquelle mon estomac se creuse, se creuse... Enfin, je m'attable devant de la viande froide, du fromage, du vin ; ce dernier à dose suisse, malheureusement. Je me crois suffisamment lesté pour monter jusqu'au Col de Balme.

Je descends d'abord jusqu'au Trient qu'il faut franchir et je reprends le sentier qui mène à ce col frontière. Encore une admirable partie de mon périple ; par le beau temps qu'il fait et la panse un peu garnie, c'est un enchantement. Mais justement, à quelque trois kilomètres de l'auberge refuge, je retombe « en panne d'essence ». Le goûter de la Forclaz n'a fait qu'un feu de paille. En fait, toute la journée, je me suis très mal pris pour manger. J'aurais dû tenir compte que la veille et l'avant-veille, j'avais été à la portion congrue et que l'étape d'aujourd'hui était longue et dure. A vrai dire,

je ne pensais pas que la région fût si désertique. Au reste, le Refuge du Col de Balme allait me permettre de me refaire. Je n'y arrivai que tout à fait groggy, les jambes molles et la tête vide. Ce n'était pas encore l'heure de dîner et la tenancière ne s'empressa pas de me servir. Au reste, ça se borna encore à de la soupe, une mince omelette, de la confiture et du pain rationné. La frontière est à deux pas, mais je suis encore en Suisse.

Le lendemain matin, le petit déjeuner est, heureusement, confortable. La note est salée. Le temps reste splendide. Et descendant le revers du Col de Balme, me voici aussitôt rentrant en France par la vallée de Chamonix. Je ne vais pas décrire ce que l'on voit devant soi lorsque l'on fait, par un beau matin d'août, ce parcours prestigieux ; c'est d'ailleurs indescriptible. Je signale seulement l'heure favorable. Quand on séjourne à Chamonix, on monte généralement au Col de Balme le matin, pour en redescendre l'après-midi. Mais l'éclairage est bien meilleur quand on fait la descente le matin, et même de bon matin, parce que le soleil éclaire d'est en ouest toute la vallée dans laquelle on pénètre.

A Montroc, je retrouve la route carrossable. Je voudrais bien retrouver en même temps mon vélo. Stériles regrets sur lesquels il est vain de s'appesantir. Mais je m'offre un « casse-croûte » français qui me permet d'arpenter sans défaillance la chaussée jusqu'à Chamonix.

Cependant, mes trois jours de famine crient vengeance. Je sais l'endroit où je puis me satisfaire. Je me rue à l'hôtel des Gourmets... Et cette servante ingénue qui me demande :

- Quel menu, Monsieur ? à 15 ou à 25 francs ?

- A vingt-cinq francs, mon enfant ! Et avec une bonne bouteille.

Mes hommages rendus à la cuisine et à l'hôtellerie françaises, je suis impatient de remonter à vélo. Il ne me vient pas à l'idée de continuer ma route à pied, jusqu'au Fayet. Je prends le train.

A l'hôtel du Bon-Nant, j'ai une émotion. Plus de bicyclette, dans le hangar où je l'avais si soigneusement garée ; larbins et patron ne comprennent pas, ne sont pas au courant et ne s'intéressent d'ailleurs que mollement à l'événement. Enfin, une vieille bonne femme, la laveuse, s'émeut. C'est elle qui a rangé cette bicyclette qui la gênait dans son travail. Tout va bien ; je retrouve aussi mes vêtements cyclistes ; je réexpédie ma valise avec mes effets de montagne, en abandonnant généreusement à la bonne mes chaussures découpées et éventrées. Et hop ! En selle, vers Albertville, Grenoble, Sisteron et les Lecques où j'arriverai le lendemain soir, acharné à pédaler, après avoir tant marché...

Le Tour du Mont Blanc par les grands cols muletiers est une merveilleuse excursion. Il ne présente aucune difficulté dès qu'on est un peu entraîné à la marche et au port du sac. Il demande de cinq à six jours. Je crois qu'actuellement le-Val Ferret est ouvert à la circulation des touristes, ce qui simplifie la randonnée et la rend plus agréable, plus typique.

Reste la question de savoir s'il faut faire ce circuit avec sa bicyclette pour profiter des portions de

chemin, assez nombreuses, qui sont cyclables, ou s'il ne vaut pas mieux renoncer à la compagnie de cet instrument assez gênant dans les passages difficiles. C'est affaire de tempérament, d'entraînement, d'habitudes. Pour ma part, j'ai regretté de n'avoir pas emporté ma bicyclette, tout en me rendant compte qu'en certains endroits, aux cols des Fours et de Balme notamment, j'aurais eu quelque peine à la transporter.

La bicyclette et son bagage, représentant un poids assez important, il est certain qu'il faut être robuste pour n'en pas être trop embarrassé dans les cols muletiers ; les femmes, les enfants et même les hommes de petit format ne trouveraient que fatigue et déboires dans ce genre de sport.

Pour l'homme robuste, qui peut porter sa bicyclette sous le bras, en bandoulière ou sur le dos, la machine de grand cyclotourisme n'est pas l'idéal pour le franchissement des cols muletiers. Elle est trop compliquée, trop chargée d'accessoires et, par conséquent, difficile à manier et à porter. Je préconiserais plutôt une bicyclette dans le genre de celle que j'ai conseillée pour l'intérieur de l'Estérel dont les chemins ressemblent fort aux sentiers muletiers. Machine solide, mais nue, sans même de garde-boue ; pneus demi-ballons ; pignon fixe donnant de 3 à 4 mètres de développement ; une roue libre par retournement de roue. Cadre pliant, si possible. Avec un vélo de ce genre, et un bon sac, on doit pouvoir faire d'excellentes excursions dans les massifs montagneux, en combinant les avantages du pédalage et de la marche à pied.

Pour l'homme robuste, qui peut porter sa bicyclette sous le bras, en bandoulière ou sur le dos, la machine de grand cyclotourisme n'est pas l'idéal pour le franchissement des cols muletiers. Elle est trop compliquée, trop chargée d'accessoires et, par conséquent, difficile à manier et à porter. Je préconiserais plutôt une bicyclette dans le genre de celle que j'ai conseillée pour l'intérieur de l'Estérel dont les chemins ressemblent fort aux sentiers muletiers. Machine solide, mais nue, sans même de garde-boue ; pneus demi-ballons ; pignon fixe donnant de 3 à 4 mètres de développement ; une roue libre par retournement de roue. Cadre pliant, si possible. Avec un vélo de ce genre, et un bon sac, on doit pouvoir faire d'excellentes excursions dans les massifs montagneux, en combinant les avantages du pédalage et de la marche à pied.

#### **34 Mes chutes<sup>37</sup>**

II y a une douzaine d'années, je ne sais à quelle occasion j'étais, aussi exactement que me le permettaient mes souvenirs, le nombre de kilomètres que j'avais parcourus à bicyclette ; et cela se tenait dans les 800.000 kilomètres, environ vingt fois le tour du monde..., et pas par les raccourcis. Depuis, j'ai dû sérieusement allonger cette performance, mais non pas dans la proportion que donnaient à espérer mes quarante premières années de cyclisme. C'est que les circonstances et les conditions de ma profession m'ont privé de ce cyclisme quotidien, à la dose de 20 à 30 kilomètres, auquel je m'étais constamment astreint

pour tous mes déplacements, au point que je suis resté des années entières sans prendre le train ou monter dans un « Transport en commun ».

Cet usage utilitaire de la bicyclette m'assurait déjà de 12.000 à 15.000 kilomètres par an ; et venaient en surcroît mes séances d'entraînement, mes ballades dominicales, mes voyages de vacances; cela m'amenait entre 20.000 et 25.000 kilomètres, suivant les années. Je ne puis donc compter qu'environ 8.000 kilomètres pour chacune de ces douze dernières années, ce qui me fait près de 900.000 kilomètres. Et c'est un long bout de chemin, fait autant par les rues que sur les routes, en coureur comme en touriste, dans les environs de Paris comme dans les montagnes.

A tant rouler, j'aurais dû avoir bien des accidents. Je devrais même être mort depuis longtemps, si le cyclisme était dangereux, comme trop de gens, qui parlent sans savoir, l'affirment avec obstination. Or, en sollicitant autant que je puis mes souvenirs, je ne puis me rappeler qu'une dizaine de chutes, dont trois seulement, mettons quatre pour taire bonne mesure, eurent quelque gravité; je me tirais de toutes les autres sans la moindre blessure. Ce n'est pas que je sois spécialement adroit à vélo; je n'ai rien d'un acrobate, il s'en faut. Mais j'ai de bons réflexes, et je tombe bien.

Ce qu'il y a donc d'inquiétant, c'est que mes deux plus mauvaises chutes sont récentes, survenues à trois ans d'intervalle, dans des circonstances assez semblables et avec les mêmes fâcheux résultats : fractures de côtes. Là-dessus, on peut penser — et l'on n'y manque pas — que je deviens trop vieux pour faire du vélo, et que, faute d'y voir clair et d'agir avec adresse et promptitude, je me fracasserai un jour sur la route, si je persévère à pratiquer ce sport réservé aux joveux. Sexagénaire, je n'en veux rien croire et je me rebiffe, comme celui de la fable. Je ne veux être qu'une victime de la fatalité, qui « de tous les cyclistes se joue également ». Pour vous en faire juge, je vais vous raconter mes bûches.

Celle qui m'est restée le plus sur le cœur date de 1898. Je la « ramassai » sur piste, à la Municipale, lors du Championnat amateur de 50 kilomètres derrière entraîneurs. Le titre à conquérir avait son importance, et il qualifiait pour le championnat du monde qui avait lieu, cette année-là, à Copenhague. C'était l'occasion d'un beau voyage, tous frais payés. Je m'étais bien entraîné ; je parlais favori ; un grand espoir m'emplissait le cœur. Mais j'avais commis l'erreur de me préparer derrière « le tandem électrique », machine nouvelle qui, conduite par Dacier, offrait ses services aux stayers. Par commodité et par économie, j'avais préféré cet engin aux triplettes et quadruplettes dont j'avais à me servir dans le championnat. Ces « machines multiples » étaient montées par des professionnels de troisième zone, dont la loyauté laissait parfois à désirer. Avait-on soudoyé mes équipiers ? Les luttes entre amateurs étaient assez acharnées et déchaînaient suffisamment la passion des « supporteurs » pour que cette hypothèse fut admissible. Ou, vraiment, avais-je perdu toute habitude de « coller » derrière une quadruplette ?

Quoi qu'il en soit, au départ, Ducrocq, le champion de l'A. V. A., un sprinter, partit à fond. Ma quadruplette me cueillit fort mal, et Ducrocq avait déjà un demi-tour que je n'étais pas en action. Enfin, installé, j'ordonnai d'aller, d'aller plus vite. Mais l'équipe réagissait médiocrement, puis, soudain, accéléra; je m'accrochai, tout heureux de revenir sur Ducrocq qui, à mon avis, n'avait pas la distance dans les jambes. Et soudain, dans le virage, j'entrai brutalement et à plein dans la roue arrière de la quadruplette. Une belle cabriole sur le ciment râpeux. Je me relève, je ramasse mon vélo. Le guidon est tordu. Je lève des bras désespérés, tandis que la ronde des concurrents passe et repasse dans le virage. Je vois Oswald Sloan, secrétaire de l'A. V. I., qui traverse la pelouse à grandes enjambées avec ma machine de recharge. Il m'installe; la quadruplette revient et me reprend. Allez ! allez ! J'enrage. J'ai deux tours de retard. Mais je ne désespère pas et je pousse tant que je peux mes entraîneurs. Je commence à me dédoubler; rien n'est perdu. Si !... encore dans le virage je touche la roue de la quadruplette ; je me dégage ; je me rétablis; mais, comme si la quadruplette freinait, je suis obligé de la doubler à l'intérieur, et c'est sur la pédale de l'équipier arrière que je butte. Nouvelle cabriole, et cette fois, j'ai bien du mal à me relever. Je repars quand même sur ma machine, qui n'a pas souffert. Mais j'ai mal partout, surtout à l'épaule ; je saigne des genoux, d'un coude. La mort dans l'âme, il me faut renoncer.

Le ciment de la Municipale m'avait râpé de larges surfaces de peau, et j'avais la clavicule droite luxée. Après avoir été pansé et bandé, je pus venir dans la tribune pour assister à la fin de la course. Gela me parut lamentable. Ducrocq, vidé par son effort du début, avait abandonné. Ouzou de l'A. V. A., et Gingembre de l'A. V. I., épuisés comme des boxeurs au 20<sup>e</sup> round, se passaient et se repassaient en des derniers sursauts d'énergie; ça donnait à peine du 38 à l'heure. Ah ! que n'étais-je là ? Mais adieu, les beaux rêves, le championnat et le voyage à Copenhague!

Toujours, à quelque chose malheur est bon. Le repos forcé que je dus prendre après cette chute me fit grand bien ; car j'avais la manie de m'entraîner avec trop d'ardeur, de telle sorte que j'étais toujours surmené au moment de courir. Aussitôt remis de mes plaies et de ma luxation, je remportais aisément quelques succès à la Municipale. Mais ils étaient secondaires; les camarades de valeur étaient à Copenhague.

Je ne pris pas d'autre bûche sérieuse, sur piste ou sur route, en course ou en promenade. C'était pourtant l'époque où la mode était de n'avoir pas de frein, et l'on poussait à fond dans les descentes, avec des développements de 6 m. 50 et davantage. Mais on était en « pignon-fixe » et, par contre-pédalage énergique et saut en arrière hors de la machine dans les cas extrêmes, on se tirait généralement d'affaire. Je me souviens de quelques belles réussites dans cette façon d'éviter l'accident, façon que la roue libre et les freins ont fait heureusement tomber en désuétude.

J'avoue n'avoir aucune sympathie pour la roue-

libre; et c'est pourquoi peut-être je la rends responsable de deux chutes, peu graves, mais cependant notables que je fis en montagne, l'une en Auvergne, l'autre dans les Vosges. Emporté dans la descente, je fus chaque fois trahi par mes freins, et je m'étalai sur la route après avoir sauté de machine du mieux que je pouvais. Ecorchures aux mains et aux genoux, qui n'interrompirent pas mon voyage.

Il me semble aussi qu'en « fixe » j'aurais évité mes deux dernières chutes, les plus graves de ma carrière cycliste, qu'il me faut maintenant raconter et commenter, pour en tirer quelques enseignements.

### **35 Ma troisième bûche, impressions de chute<sup>32</sup>**

Ce fut ce printemps même, le lundi de Pâques, que je tombai pour la troisième fois, je veux dire que je tombai sérieusement, les quelques autres chutes que je fis au cours de ma longue carrière cycliste n'ayant eu aucune importance.

Mes impressions sur cet accident assez grave sont donc assez précises, parce qu'elles sont toutes récentes, et je les reproduis ici telles que je les ai données presque immédiatement au Bulletin de l'U.V.F. :

Que je suis bien ! Etalé à plat dos sur l'herbe fraîche, les reins bien calés, les jambes étendues, je me repose avec délices. De quoi ? je n'en sais rien, mais ce doit être une bonne fatigue.

D'ailleurs, où suis-je ? J'entrouvre les yeux pour m'en rendre compte. Le ciel tout bleu, éclatant de soleil, se déploie au-dessus de moi ; la cime de quelques arbres sur la gauche. Tiens ! le guidon de ma bicyclette pris dans mon regard pourtant dirigé vers le zénith. Curieux ! Cette bicyclette est couchée sur moi. C'est simple : au cours d'une ballade, je me suis couché sur le bord de la route et je me suis bien endormi. Mais quelle ballade ? Quel parcours ? Quel jour ? Je me le demande par acquit de conscience, car je suis tellement bien que je n'éprouve aucun besoin de préciser ma situation.

Je me décide tout de même et, m'arrachant à ma béatitude, je tente de me soulever sur mon séant. Ça ne va pas tout seul : c'est même difficile et là, dans le dos, assez douloureux. Je commence à « réaliser ». J'ai dû prendre un sérieux gadin.

Donc, fais un effort, mon vieux, et mets-toi debout !... Je suis bien mou ; il faut d'abord m'agenouiller et je me redresse péniblement sur les jarrets. Mais voilà dans le dos un craquement caractéristique que je connais bien : j'ai une côte cassée. Diable, l'aventure est sérieuse.

Tout de suite, un bon point pour moi : je ne pense ni à ma blessure, ni à sa gravité possible, seulement à la nécessité de rentrer au plutôt chez moi, afin que personne, ni ma femme ni mes enfants, ne s'inquiètent. Je pourrai peut-être remonter sur mon vélo, comme je le fis il y a trois ans, avec une fracture analogue et j'irai bien jusqu'à la gare de ... Quelle gare ? Voyons, où suis-je ? Contention d'esprit autant que je peux ; ma journée me revient à la mémoire. Je suis parti de Cannes ce matin, avec ces deux tandémistes lyonnais M. et Mme Reynaud. Nous avons passé par Saint-Cézaire, Mons, Saint-Paul-en-Forêt ; là, casse-croûte... Après ?... c'est la nuit noire ; aucun souvenir. Mais je

suis tombé après Saint-Paul ; et je reconnais la route, ce grand virage en descente avant Bagnols. Fréjus est à une vingtaine de kilomètres ; si je puis y aller à vélo, je trouverai là le train pour me ramener à Cannes.

Le fossé se trouve entre la route et moi, j'ai dû pirouetter par dessus. Je n'arrive pas à franchir ce fossé, encore moins à passer à vélo. Il faut m'en rendre compte : je suis complètement « groggy ». Alors je lève des bras suppliants vers un automobiliste qui passe. Je tombe sur le bon Samaritain. Il s'arrête ; il s'apitoie ; il me soutient pour franchir le fossé ; il m'installe à l'arrière de sa voiture, qui est une camionnette ; et, comble de chance ! c'est un dégourdi qui sait démonter mes deux roues pour les caser facilement près de moi, avec le cadre. En route pour la gare de Saint-Raphaël.

Les secousses de la route, l'arrière du cadre qui me martèle le flanc, une grande difficulté à respirer, me font concevoir l'étendue de mon malheur. Je tourne de l'œil de temps en temps pour reprendre mes sens aussitôt. Nous rattrapons M. et Mme Reynaud qui pédalent mélancoliquement sur leur tandem. Ils sont fort inquiets de ne m'avoir pas retrouvé. Ils ne sont guère rassurés en voyant la mine que je fais, étalé au fond de la camionnette. Ils veulent m'accompagner ; je m'y oppose ; je les adjure de rallier au plus tôt Fréjus pour téléphoner à la maison et rassurer mon monde. Ils se laissent convaincre. Et cahoté de plus en plus durement, Je poursuis mon calvaire jusqu'à Saint-Raphaël. Le bon Samaritain me conduit d'abord chez le pharmacien ; je n'y tiens pas ; mais c'est un usage auquel il convient de se conformer. Je me à commander à ce brave homme une bande de crêpe. Pendant que je m'en entortille, survient un personnage autoritaire ; il fend la foule et décrète : « Transportez tout de suite cet homme à l'hôpital ! » Ah ! non, très peu pour moi ; je sais trop en quoi ça consiste, surtout un jour de fête. Je refuse donc, mais le type insiste : « Vous êtes trop mal ; il faut que vous alliez à l'hôpital. - Ah ! je ne veux pas y aller ; j'aimerais mieux crever dans la rue. - Mais savez-vous à qui vous parlez , - Je m'en fiche bien ! - Je suis de la police et ... - De la police, et moi, monsieur, je suis de la médecine ! Oui, je suis médecin, alors je sais peut-être mieux que vous ... »

Me voici enfin dans le train ; le Samaritain s'est occupé de remonter mon vélo et de le mettre au fourgon. Sur la banquette du compartiment je suis tout de même mieux que dans l'auto. Dans une demi-heure, je serai à Cannes. Je voudrais me débarbouiller, enlever le sang des écorchures que je porte à la face ; car je ne tiens pas à faire une entrée trop dramatique au Bocage. Las ! il n'y a plus une goutte d'eau dans les lavabos. Il me faut contenter d'un nettoyage à sec. La descente du train, la montée en taxi sont assez pénibles ; les employés m'aident fort gentiment. Et m'y voici enfin. Je me raidis pour marcher droit, pour monter l'escalier, afin de ne pas augmenter les inquiétudes qui ont ravagé tout le monde, et particulièrement ma pauvre femme. Depuis une heure, ne me voyant pas arriver suivant mon exactitude habituelle, elle se tourmente affreusement. Ce sale vélo ! ce sale vélo, il se tuera avec ! — et, bien sûr, mon vélo c'est le poison de sa vie.

Enfin, baigné, bichonné, pansé, sanglé, je suis

étendu dans mon lit. Le confrère et ami, appelé d'urgence, n'a pu que constater, que «c'était encore une fracture de côte », et que cette fois-ci, j'étais plus sérieusement «sonné» que la dernière. Sonné ? Je médite là dessus. Certes, je le suis, puisque Je ne me rappelle absolument rien de l'accident.

### 36 (suite)<sup>33,5</sup>

Il y a des anomalies. D'abord, mes vêtements ne sont ni déchirés, ni lacérés, ils ne portent même pas trace de terre ou de poussière. Mes lunettes n'ont pas quitté mon nez. Ma montre-bracelet est indemne ; mon vélo n'a pas une égratignure. Il ne peut être question d'une chute sur la route, d'un accrochage avec une auto.

Outre ma côte cassée, j'ai des éraflures sur la joue droite, une forte ecchymose en plein milieu de la clavicule droite, une longue plaie superficielle à la jambe droite. C'est le choc direct en pleine clavicule qui est surprenant ; la région est très protégée en cas de chute, alors que l'on peut tomber facilement sur le moignon de l'épaule — ce qui fracture la clavicule, accident fréquent. Mais un coup droit porté au plein milieu de l'os ?

Dans ma mémoire surgit enfin le grand virage en descente, indiqué par des poteaux blancs, coiffés d'une plaque métallique réfléchissante. Je les vois, ce virage et ces poteaux. Je vois aussi le tandem qui, la descente terminée, aborde la montée en face. En suivant ce tandem des yeux, j'ai dû déraper dans le gravillon dont le bord de la route était trop abondamment recouvert et sans tomber de vélo, je suis entré à plein dans un de ces poteaux; c'est le devant de l'épaule qui a porté. Arrêt net, et cabriole immédiate de l'homme et de la machine par-dessus le fossé. Arrivée sur le dos, la tête tournée du côté d'où je venais ; mais arrivée malheureuse sur une pierre ou une pointe de roc qui m'a brisé la côte ; en même temps choc d'arrivée sur l'arrière de la tête — j'ai une petite contusion —et

<sup>5</sup> C'est en juillet 39 que j'ai donné le « bon à tirer » de cet (à suivre) qui donnait à espérer que mes Mémoires cyclistes n'étaient pas terminées. J'ai bien cru que ce chapitre resterait inédit, mais voici qu'entre tous tes grands miracles de notre libération j'ai encore cet agréable étonnement de voir *Le Cycliste* paraître en publiant ma copie restée six ans « sur le marbre ». Je suis donc engagé à publier la suite de mes aventures et pérégrinations à bicyclette. Je le ferai de bon cœur ; outre que c'est, façon, de revenir, par la pensée aux joies que j'ai goûtées sur la route, je reprendrai contact avec ces enthousiastes cyclotouristes qu'a groupés en lecteurs fidèles la Revue fondée par Velocio. Mais ne me faut-il pas tenir compte des années passées depuis que j'ai écrit le premier chapitre de « Cinquante ans de cyclotourisme » ? Ce demi-siècle, déjà dépassé en 1939, s'est allongé de toute la durée de la guerre; et, logiquement, puisqu'aussi bien je n'ai pas cessé de pédaler jusqu'à ce jour, mes histoires doivent dorénavant paraître sous le titre : SOIXANTE ANS DE CYCLISME

knock-out.

C'est une satisfaction de reconstituer ainsi ce malencontreux événement. Il reste que la descente n'est pas excessive, que ce gravillon, pour trop fréquent qu'il soit au bord des routes, ne motive pas suffisamment la perte de tout contrôle sur ma direction. Il y a une «cause déterminante» à trouver.

J'ai souvent signalé, parmi les nombreux agréments de la bicyclette, la faculté que l'on a de rêvasser et méditer, tout en fournissant un travail corporel assez intense ; il est peu de sports qui présentent cet avantage, tant l'attention est généralement accaparée par l'exécution des gestes. J'ai été jusqu'à dire qu'on pouvait «faire son petit Descartes » tout en pédalant. Il y a beaucoup de vrai n'est-ce pas dans cette opinion; mais je crois que j'en suis trop persuadé. Je dois exagérer dans la mise à profit de, cet avantage spirituel. Cycliste solitaire, il m'arrive de songer pendant des heures à tout autre chose que ce que mon corps exécute ; je jouis confusément, mais avec intensité, de l'air du temps, de la couleur du ciel, des variations du paysage, cependant, que mon esprit vagabonde parmi les plus agréables et les, plus riches imaginations. Ce dédoublement, de l'âme et de la chair, pour délicieux qu'il soit, a, sans doute, des inconvénients.

Ce lundi de Pâques, le printemps enfin déchaîné, s'était manifesté par un ciel éclatant, un soleil de tendre chaleur, une poussée de toute la verdure, une exaltation de tous les parfums champêtres. A l'arrière du tandem, Mme Reynaud, échappée de la veille des brouillards lyonnais, ne cessait de s'exclamer : «La vie est belle ! » Nous étions passés par des sites magnifiques, la montée à Spéracédés, les gorges de Siagne, la terrasse du Mons et sur la route du retour, l'allégresse et l'optimisme gonflaient nos cœurs.

A quoi pouvais-je rêver en abordant la descente de Saint-Paul ? A rien de triste, ni d'inquiétant j'en suis sûr. Je me suis laissé embarquer sur la pente sans même daigner la voir. Mais la mécanique a des lois hostiles à celles du rêve. Et c'est pourquoi mes châteaux en Espagne se sont brusquement écroulés contre un poteau de signalisation.

Tout bien réfléchi, mon accident d'il y a trois ans a été dû aussi, en grande partie, à la distraction.

Vous pensez si les conseils de prudence et les apitoiement ironiques m'ont manqué:

*Un sexagénaire cyclait ;*

*Passe encore de marcher, mais cycliser à cet âge ;  
Assurément, il radotait. ,,*

Tout ce que je peux promettre, c'est de me laisser moins aller à la dégustation purement sentimentale des paysages. Je tâcherai de faire attention à la route, surtout en descente, de bien regarder où je laisse aller mes roues.

En attendant, ma côte s'est ressoudée. J'ai perdu trois semaines de belles promenades. En selle, maintenant, et à Dieu va !

### 37 <sup>34</sup>

Le temps qui a porté de cinquante à soixante ans

la durée de ma pratique du cyclisme s'est écoulé, en majeure partie, pendant la guerre et ses suites : temps d'angoisse et de soucis pendant lequel furent rares les « divertissements » de ceux qui ne pouvaient « s'installer », de cœur et d'esprit, dans ces sombres événements. Si je m'interroge consciencieusement, je vois bien que je n'ai trouvé de distraction, - au sens exact du mot -, qu'à pédaler, autant que je l'ai pu, à travers l'indifférente et toujours belle nature, aussi loin qu'il me fut permis des effroyables querelles et cruautés de l'homme.

Je pense que beaucoup de cyclistes, tous ceux qui goûtent le charme de la contemplation associée à l'effort, estiment aussi que la bicyclette, même aux heures les plus noires, fut une consolatrice. Elle fut aussi, de par la pénurie des autres moyens de transport, un instrument de grande commodité, et, parfois, de salut.

Nous apprîmes la déclaration de guerre, ma femme et moi, à Canne, dans le jardin du Bocage, où à l'ombre des palmiers et sous un ciel radieux,

nous prenions le café avec nos pensionnaires. Tout bouleversé, Jean, le valet de chambre, vint nous annoncer que « ça y était ». Débandade générale ; chacun court se préparer à rentrer chez soi. Je me fais péniblement une raison, car jusqu'au dernier moment, jusqu'à l'évidence, j'ai voulu croire que cela n'aurait pas lieu, que, sitôt après l'affreux drame de 14-18, les meneurs de peuples ne les obligeraient pas à se massacrer de nouveau.

Subissons la nécessité. Aidons d'abord nos pensionnaires à nous quitter. Ce n'est pas si facile qu'ils l'espéraient. Les trains sont inabondables : le téléphone et le télégraphe supprimés aux civils... ! Ceux qu'on vient chercher en voiture sont les premiers partis. Quelques randonneurs cyclistes prennent la route. Parmi eux, M. et Mme Darchieux, dont je prends en garde l'énorme barda de cyclo-camping afin de leur permettre de rejoindre dare-dare à tandem leur domicile de Grenoble.

Enfin, nous voilà presque seuls. Le Bocage se remplira bientôt de nouveau, pour quelques mois, dès qu'on pourra escompter que la guerre ne sera pas si terrible, surtout sur la Côte d'Azur, qu'on l'avait imaginé.

En attendant, je n'ai rien à faire que du vélo. Je vais donc par les routes me rendre compte de la façon dont la guerre s'organise dans les environs, aux abords de ce qu'on appelle déjà « le front italien ». Cela ne m'enchantait pas. La pagaille me paraît dépasser celle que j'ai connue et dont j'ai souffert en 1914. Et puis, quand je double ou croise nos soldats en marche, je les juge nécessairement de mon point de vue professionnel ; ils me paraissent terriblement manquer, non seulement, d'enthousiasme, mais de vigueur et d'entraînement ; ils peinent excessivement sur les quelques kilomètres qu'ils ont à parcourir ; la marche, notre exercice naturel, leur paraît, même aux campagnards, une insupportable corvée : méfait certain, en attendant les autres, de la « Psychose automobile » dans laquelle a sombré l'antique vaillance physique des Français. Maintenant, ils ne viennent à bout de la moindre étape

qu'à force de saucisson et de pinard ; je déplore qu'il n'y ait pas d'officier qui les encourage en marchant lui-même à pied ; je vois qu'on réquisitionne en masse les autos et que la bicyclette n'est utilisée, encore une fois, qu'à faire « les petites commissions ». Or, je n'ignore pas, car il est de mon métier de savoir ces choses, que l'armée allemande s'est athlétisée et qu'elle est sportivement organisée ; bien que j'ignore encore qu'elle soit aussi supérieurement mécanisée, je n'ai déjà plus confiance que dans « un miracle ».

Ce miracle, d'ailleurs, semble se produire, puisque la guerre se passe sans combats. Cela ira peut-être aussi « drôlement » jusqu'à la fin. En tous cas, je profite du répit et de mes loisirs forcés, pour faire et refaire à vélo « mes environs de Cannes ». Je les connais bien, certes, mais ils sont toujours enchanteurs, si variés d'aspect, de structure et, aussi, suivant la saison et l'heure. L'Esterel, Le Tanneron, la haute Vallée de la Siagne, la Corniche de Grasse à Gattières et Vence, Coursegoules, la Vallée du Var. Ah ! La belle route ne manque pas sous mes roues. Les gendarmes et sentinelles m'arrêtent fréquemment : ils sont zélés et soupçonneux. Le cycliste qui circule à quelque distance des agglomérations ne leur dit rien qui vaille. Il faut obtempérer à la première sommation, et même avant. Rien n'est dangereux comme un type à qui l'on vient de confier un fusil chargé ; il a une envie folle de s'en servir et saisit la moindre occasion de faire, sans risque, du bruit et du mal. L'exhibition de tous mes papiers que j'ai prudemment multipliés et tenu en règle, plonge les gardiens de la sécurité nationale dans un abîme de perplexités. Que je fasse du vélo, c'est louche : si loin de chez moi — cinquante kilomètres, parfois — ça devient incompréhensible : et surtout que je prétende être médecin alors que je pédale comme un pauvre bougre, c'est le comble de l'in vraisemblance... Je m'en tire le plus souvent en faisant une petite conférence sur le Cyclotourisme ; ils font semblant de comprendre, et me laissent aller...

Cependant l'étrange début de cette guerre ramène au Bocage un certain nombre de pensionnaires, désireux de vivre, sous le beau ciel méditerranéen en toute tranquillité, dirais-je en tout oubli ? Nous hébergeons ainsi quelques jeunes femmes dont les maris sont mobilisés. Je leur conseille de faire du vélo pour occuper leurs loisirs. Pour qu'elles y prennent goût, je leur fais changer leurs hautes et lourdes brouettes de luxe par des bicyclettes nues, à cadre d'homme, à boyaux ou Jenatzy, pignon fixe, 5m. 10 de développement. Un excellent vélociste de Cannes, Ceppi, leur fabrique cela sur les cotes que je lui fournis. Pendant les délais de construction, j'initie ces dames et demoiselles au pédalage en souplesse sur le home-trainer à volant dont je dispose. Et dès la première sortie sur le petit vélo flambant neuf, c'est une révélation... les kilomètres défilent, les côtes s'enlèvent, tandis que les pieds tournent sans peine, en caresse sur les pédales. Je trouve encore une fois la preuve de ce que je crois depuis longtemps : les femmes ont une aptitude naturelle au cyclisme, plus marquée que chez la plupart des hommes qui ont plus ou moins tendance à pousser en force. Il ne s'agit que de

les libérer des archaïques machines aux-quelles la routine des fabricants les condamne depuis le temps des robes longues — 1890 — et de tenir compte que leurs muscles endurent remarquablement l'exercice en souplesse, réflexe et continu, tandis qu'ils s'épuisent rapidement aux efforts violents et de détente.

Avec mon tandem, je me confirme dans cette opinion. J'emmène dessus diverses équipières, dont quelques-unes n'ont jamais monté à bicyclette. Je leur enseigne seulement à pédaler sur le home-trainer ; puis, je leur recommande « de ne pas faire de zèle » sur le tandem, de ne pas pousser, de simplement accompagner la pédale, sans la retenir, de plutôt la remonter. Et la machine étant en pignon-fixe, je sens bien quand elles contreviennent à ces principes. Le résultat est que je leur fais faire d'assez longues promenades de 50 à 75 kilomètres, sans qu'elles en soient fatiguées. Autant de conversions au cyclisme !

Avec des équipières entraînées et bien stylées, le tandem dévore l'espace. J'en ai rencontré deux dont le coup de pédale s'harmonisait sans doute avec le mien ; car « ça gazait ». Les 150 à 200 kilomètres s'enlevaient, même pour moi, beaucoup plus rapidement et facilement qu'à bicyclette. Et nous montions la plupart des longues cotes, qui abondent autour de Cannes, sans peiner le moins du monde sur notre développement maximum et courant 5m.50. Je ne déraillais — à la main — sur 4 mètres que pour les rampes très dures. Pour fixer les idées, je précise que, par exemple, je ne changeais pas le braquet en faisant le tour de l'Estérel dans le sens Saint-Raphaël-Fréjus, restant par conséquent sur 5m.50 pour monter les cinq kilomètres à 5 % qui mènent au Col du Logis de Paris. Par contre, dans le sens inverse, Cannes, Auberge des Adrets, Fréjus, la rampe s'élevant à 8 ou 10% pendant trois kilomètres à partir du Pont St-Jean, je faisais ceux-ci sur le braquet de 4 mètres.

### 38 <sup>35</sup>(1947)

Ces expériences, après bien d'autres, m'ont donné à réfléchir sur la question de l'aptitude du tandem à monter les côtes. On estime généralement qu'elle est nettement inférieure à celle de la bicyclette, ce qui s'expliquerait par la longueur de la machine. En fait, à valeur musculaire égale, les cyclistes grimpent mieux que les tandémistes ; c'est que ceux-ci sont rarement bien appareillés, non pas de force ou d'entraînement, mais de style. La synchronisation, ou, pour employer un mot moins pédantesque, l'harmonisation des coups de pédale est la condition essentielle du bon rendement du tandem, surtout en côte. Or, il y a bien des façons de pédaler, même correctement : et il y a aussi bien des façons de pousser en côte. Les chances sont petites que deux équipiers de même style se rencontrent. La meilleure de ces chances est que l'équipier, se connaissant lui-même, forme, à sa manière, une équipière qui n'aura jamais monté à vélo.

On forme plus difficilement un co-équipier. Les hommes, même tout gamins, n'écoutent guère les conseils qu'on leur donne sur le plan physique et quand ils ont acquis une façon de pédaler, même

détestable, ils n'en changent pas. Sur ce même plan physique, les femmes, se réservant sans doute les autres pour triompher de nous, s'inclinent très aisément. C'est avec des hommes que j'ai le plus peiné à tandem, et il s'est agi parfois de camarades de grande valeur sportive. Par contre, il m'est arrivé de tomber, par hasard, sur un équipier avec lequel je « synchronisais », et alors le tandem prenait une allure presque dangereuse sur route.

Un dernier point dont il faut tenir compte en tandem mixte. Il m'a paru avantageux que l'équipière soit petite et légère, du 45 kgs pour 1 m.50, derrière un équipier assez grand et large. Outre qu'elle est aérodynamiquement profilée, elle met fort peu de poids sur la roue arrière par rapport à ce que supporte la roue avant ; et cette répartition du poids total me paraît - faciliter grandement la montée des côtes, à tandem comme à bicyclette.

J'ai monté de longs cols alpins tout seul sur mon tandem, ma femme prenant les raccourcis ou le car pour ma retrouver au sommet. Cela m'a toujours semblé facile, souvent plus qu'à bicyclette. J'en conclus que c'est le poids à l'arrière, et non la longueur de la machine, qui handicape dans les côtes.

Et je puis définir ainsi la bonne équipière : Un alerte poids léger qui pédale harmonieusement.

... Tout de même, n'est-ce pas abuser des - facilités de la drôle de guerre que de randonner ainsi, à vélo ou à tandem, par les calmes et apaisantes routes de la Côte d'Azur ?

Un souci me rappelle bien à la gravité de l'heure : celui de mon Institut de Culture Physique de Paris, dont, tout d'abord, j'ai fait le sacrifice, pensant qu'il pourrait être anéanti au cours d'hostilités probablement dévastatrices : mais rien ne se passe : ça s'arrangera peut-être diplomatiquement. En février 40, je vais passer quelques jours à Paris, pour vérifier l'état de mon Etablissement abandonné.

Quittant le soleil et la clarté de Cannes, j'arrive dans la brume et le froid, dans une tristesse affreuse des choses et des gens. Mon Institut, barricadé de planches, est plein de poussière et d'humidité; les radiateurs ont éclaté par le froid, se vident de leur eau sur les planchers qui champignonnent ; rien ne marche, ni le gaz, ni l'électricité ; je passe ma revue des lieux à la lueur d'une lampe à pétrole qui fume abominablement. Dans un coin de la cave, voici mon vélo N° 2, des roues, des accessoires, un lot d'une vingtaine de boyaux plus ou moins détériorés. Je n'imagine pas tout l'intérêt que, deux ans plus tard, présentera tout ce bric-à-brac, que je laisserais prendre gratuitement si quelqu'un voulait m'en débarrasser sur l'heure. Pendant toute la guerre, ma chance m'a empêché de mettre à exécution de semblables décisions intempestives qu'il m'avait semblé bon de prendre.

Ce morne Paris me paraît recroquevillé sur lui-même, dans l'attente d'une catastrophe. Je n'y puis rien ; et je retourne à Cannes « attendre les événements » en compagnie de mes pensionnaires du Bocaq que je continue à convertir de mon mieux au Cyclotourisme.



Je roule tous les jours ; il n'est de dimanche que je ne couvre cent à cent cinquante kilomètres : je tiens bientôt « une forme » assez sportive. Mes clients, tous bien portants, ne m'occupent guère, sinon pour être guidés dans le choix de leur machine et leurs débuts en pédalage. Je n'ai même plus rien à rédiger, sauf des articles pour l'Auto et le Chasseur Français. Façon de vivre curieusement centrée sur le vélo...

Et, soudain, la catastrophe...

### 39 *Autour de l'Armistice – Obsèques de H. Desgranges*<sup>36</sup>

Je crois qu'en Mai 40, un vieux cyclotouriste de nia sorte « réalisait », la foudroyante avance allemande d'une façon plus aiguë que ceux qui n'avaient pas pris, en parcourant routes et chemins de France, une connaissance directe, une notion vue et « sentie », du territoire de la Patrie.

Quand je vis paraître dans les communiqués confus les noms d'Amiens, Breteuil, Forges-les-Eaux, Vernon, j'eus comme sous les yeux les routes que j'avais parcourues si souvent à bicyclette, ces routes des Environs de Paris dont j'atteignais les limites en quelques heures de pédalage ; c'était sur elles que déferlait la masse irrésistible des blindes ennemis... et je rêvais qu'en passant par ici ou par là, par tant de chemins de traverse, de dérivation ou de rocade que je connaissais si bien, des bataillons cyclistes organisés en « Vélites » modernes auraient pu faire bien du mal à ces monstres fonçant droit devant eux, à grande consommation d'essence... Mais les possibilités stratégiques du vélo n'ont jamais intéressé les militaires d'aucun pays.

Pour m'arracher à mes réflexions, fort pessimistes, je l'avoue, je n'eus bientôt plus la ressource de mes promenades cyclistes. En cette région, qui ne pouvait être que la dernière envahie, l'effort de résistance ne se manifestait alors que par une psychose de trahison et d'espionnage ; les barrages et les postes se multipliaient sur les routes ; des soldats nerveux, des officiers soupçonneux, des patriotes surexcités faisaient une police implacable de la circulation ; il leur paraissait de plus en plus inexplicable qu'on « se balade » à vélo ; et, en somme, ils n'avaient pas tout à fait tort.

Ce fut donc en broyant du noir, seul avec ma famille dans le Bocage à nouveau déserté, que j'attendis l'issue des tragiques événements de mai-juin.

Dès l'Armistice, la vie reprenant sur la Côte d'Azur à peu près comme devant, je retrouvai toutes facilités de pédaler à discrétion. J'avais trop de peine et de soucis pour m'y adonner avec joie. Cependant, j'y trouvais encore la meilleure dérivation aux sombres pensées. Tel philosophe — je ne sais plus lequel — a dit, à peu près : « Je n'ai jamais eu si grand chagrin qu'une demi-heure de bonne lecture ne m'en ait distrait ». Mais ce qu'on pouvait lire en 40 n'avait point grande vertu consolatrice. Je nie trouvais mieux de pédaler, sans trop méditer comme à mon habitude, plutôt en forcené mangeur de kilomètres.

Un jour de la mi-août, je me rendis aux obsèques de mon vieil ami H. Desgranges, j'avais appris sa mort par l'annonce qu'en firent les journaux. Je le connaissais depuis cinquante ans pendant lesquels nos deux carrières sportives s'étaient souvent croisées et mêlées. Au sortir de sa jeunesse sportive, accaparé par l'Auto et de multiples entreprises, il avait négligé — sous l'habituel prétexte : faute de temps — l'exercice physique qui était une nécessité pour sa puissante nature : ce qui lui avait assez mal réussi, comme il est de règle. Mais il convint à temps de son erreur, et mit à la réparer et à ne la plus commettre une énergie et une persévérance qui furent, jusqu'à sa mort, un merveilleux exemple pour tous ses contemporains, et particulièrement pour tant de « notables » du monde sportif pour lesquels, après une pratique de quelques années, le Sport n'est plus que « la sueur des autres ».

Ce fut à l'occasion de sa conversion à la Culture Physique que mes relations avec H. Desgranges devinrent de grande régularité et de profonde sympathie. Il m'ouvrit largement les colonnes de l'Auto, ce qui me permit de mener, par des articles et feuilletons réguliers et étendus, une campagne prolongée en faveur de la Culture Physique, et des Sports, du Cyclisme fondée, sur les raisons vitales que nous avons de faire constamment de l'exercice.

Tout en pédalant vers Grimaud, où les cérémonies mortuaires avaient lieu, je pensais que Desgranges, si patriote, aurait dû mourir quelques semaines plus tôt, avant de connaître notre défaite. Le sachant malade, récemment opéré, je lui avais rendu visite vers la fin de mai en sa villa de Beauvallon ; et je l'avais trouvé plus affecté de l'avance allemande que de son état de santé si précaire à ce moment qu'il ne pouvait laisser aucun espoir, même à lui.

A Saint-Ayguolph, je rejoignis deux cyclistes, qui « prirent ma roue ». Connaissance faite, il s'agissait de Barral, le coureur spécialiste des courses de côte et d'un de ses amis. Ils se rendaient aussi aux obsèques de Desgranges. Je pensais que bien d'autres cyclistes s'y trouveraient, et même que les Sociétés sportives y enverraient des délégations. Mais à Grimaud, les trois seuls cyclistes que nous étions ne rencontrèrent, avec les membres de la famille, que les grands amis et collaborateurs de l'Auto, les Goddet, Faroux, Jacques May... Malgré les difficultés du moment et la rareté des moyens de transport, il me semble que l'homme qui avait tant fait pour le sport aurait dû recevoir particulièrement des cyclistes un dernier hommage un peu plus solennel. De Marseille, de Toulon, de Nice, était-il si difficile d'envoyer, par la route, des délégations de coureurs et de cyclotouristes ? II y eut là, à mon sentiment, un oubli, une négligence des plus regrettables

### 40 *Au collège d'athlètes d'antibes*<sup>37</sup>

Le « divertissement cycliste », qui m'avait à peu près suffi pendant « la drôle de guerre », était loin de détourner mon cœur et mon esprit de la douloureuse humiliation dont la défaite m'avait accablé. Je cherchais obstinément les moyens et l'occasion de prendre part à l'œuvre de relèvement de mon pays. Au

lendemain même de l'armistice, j'avais couché par écrit mon « Examen de conscience » dans lequel, attribuant à la dégénérescence physique de notre race la responsabilité première de notre écrasement, je me fixais ainsi mon rôle : « Pourrais-je me distraire ainsi (j'entendais : par ma propre activité physique) du chagrin qui abat les vaincus, si je ne participe de tout mon cœur et de tout mon travail au relèvement de ma patrie ? J'ai la chance de n'avoir pas à me borner à une besogne banale, obscure, dont le retentissement sur l'état du pays se mesure difficilement, et reste, en tout cas, infime. La nécessité de refaire une race vigoureuse et saine s'imposera plus que jamais comme une tâche essentielle ; j'espère qu'on n'aura pas foi seulement en des soins médicaux et des primes à la mauvaise santé ; on pensera qu'il faut développer et fortifier les corps, afin que dans ces organismes robustes fleurissent de nouveau l'âme généreuse et l'esprit clair de la vieille France. Ma tâche est donc de poursuivre mon œuvre, soutenu par l'idée que la dure leçon de cette guerre me vaudra d'être mieux écouté... Je reprendrai ma lutte contre l'ennemi mortel des pays où la vie est trop facile, la paresse physique. Par mes écrits, mes conseils, mon exemple, je m'efforcerai de démontrer encore comme il est facile et agréable de se construire un corps vigoureux, apte à tous les efforts, endurant à toutes les fatigues, et qui est, de par les lois vitales les plus certaines, la source et la condition des grandes valeurs morales et intellectuelles.

Dès qu'il fut question d'organiser l'Education physique nationale sur des bases nouvelles et solides, et que le gouvernement d'alors fit appel aux compétences et aux bonnes volontés pour l'aider à ce grand dessein, on pense bien que je m'empressai de faire « mes offres de servir », sans douter qu'elles ne fussent aussitôt agréées en raison d'une certaine notoriété que j'avais acquise par une carrière médicale exclusivement consacrée à l'étude, à la pratique et à l'enseignement des exercices corporels. Mais il faut croire que bien des rats affamés s'étaient immédiatement jetés sur le fromage si imprudemment offert à leur appétit ; les premiers en place craignirent sans doute mes idées, mon activité ; et tandis que le moindre ex-champion de football et le plus obscur moniteur d'Education physique se trouvaient nantis d'une fonction au titre de « spécialistes qualifiés », mes demandes, dès leur arrivée englouties, comme je l'appris depuis, dans le dossier des « affaires à étouffer », restèrent sans réponse.

Ce ne fut que par un hasard providentiel, et grâce à la confiance qu'eut en moi le colonel Beaupuis, que je fus enfin nommé, en décembre 40, médecin du Collège National de Moniteurs et d'Athlètes d'Antibes. Au moment où la Commission, réglant les derniers détails d'organisation de ce Collège, se trouva embarrassée pour désigner le « Toubib », un de mes amis, professeur d'éducation physique, qui se trouvait présent, signala innocemment qu'habitant Cannes, il me serait facile d'accepter et de remplir ce poste ; et le colonel, auquel je n'étais pas inconnu, agréa immédiatement ma candidature. Il fallut donc me nommer ; mais on le fit en spécifiant que j'étais chargé

du contrôle médical des élèves, des soins d'infirmier, et des cours d'anatomie et physiologie, « à l'exclusion de l'enseignement de la doctrine de l'Education physique qui avait ses titulaires désignés ». Élégante façon de faire appel à ma compétence tout en m'interdisant d'en faire usage.

Néanmoins, bien qu'en regrettant de ne pouvoir servir aussi efficacement que je l'aurais voulu, je devais me tenir satisfait d'avoir une situation administrative, de devenir en quelque sorte « fonctionnaire », au moment où le marasme du Bocage me privait en même temps de ressources et d'occupation.

Dès mon entrée en fonction, on s'inquiéta, en haut lieu, de la difficulté que j'aurais à me rendre aux appels d'urgence en raison de mon habitat à Cannes, à 12,500 km du Collège d'Athlètes ! J'eus quelque peine à faire admettre que, malgré la suppression des cars et la rareté des trains, j'étais à même de rallier Antibes, à n'importe quel moment, une demi-heure après un appel téléphonique parvenu au Bocage. Dans ce milieu sportif, on ne faisait nulle confiance à la bicyclette ; on jugeait impossible qu'un médecin de mon âge fit régulièrement, sur cet instrument non catalogué parmi les engins athlétiques, un trajet aussi long et accidenté !

Pour moi, je ne vis qu'avantage à couvrir deux fois par jour ces douze kilomètres de belle route ondulée, dont le tiers en bordure de mer, avec la faculté de les allonger, à l'occasion, par le tour du Cap d'Antibes aux magnifiques vues sur les flots méditerranéens, les baies de Nice et de Cannes, les montagnes d'Italie, l'Esterel ; j'étais assuré que ce parcours, toujours semblable quant à la chaussée et dont je connaissais les moindres détails, virages, pentes, ornières et trous, m'offrirait, suivant la saison, le jour et l'heure, des spectacles infiniment variés, des lignes d'horizon toujours différemment éclairées.

D'autre part, je savais bien que le trajet quotidien sur un même parcours de quelques kilomètres est façon de pédaler qui met et maintient sûrement en forme. Du Bocage au Collège, je pouvais rouler comme je faisais jadis autour de Longchamp, prenant « mon temps », variant position et braquet. Mon ami, M. Pouzalgue, fabricant des boyaux Atlas-Barreau, replié à Cannes, m'avait pourvu de quelques excellents boyaux et de tout ce qu'il fallait pour les réparer et entretenir. Et puis, chance magnifique, au moment où la famine commençait à sévir sur la Côte d'Azur, je pouvais prendre mon repas de midi au Collège qui bénéficiait d'un régime de collectivité particulièrement abondant, motivé par l'utilité nationale qu'il y avait, paraît-il, à bien nourrir les athlètes à l'entraînement. Bien qu'assez tiède partisan de tels privilèges alimentaires, je fis bien volontiers comme le chien qui, portant à son cou le dîner de son maître, se laisse aller à en dévorer sa part quand il eut compris qu'il ne pouvait le défendre, à lui seul, contre une bande de profiteurs. Au reste, mon travail comportait ce voyage quotidien Cannes-Antibes et retour, que je ne pouvais effectuer qu'à condition de me pourvoir d'une suffisante énergie alimentaire. C'est ainsi qu'on se tranquillise la conscience !

Sur ma route d'entraînement, j'acquis donc bientôt une forme remarquable, ce qui me valut une certaine estime des dirigeants et des pensionnaires du Collège d'Athlètes. Sur la Côte l'hiver 40-41 fut assez froid et surtout pluvieux. Je me fis naturellement un point d'honneur d'arriver chaque jour à l'heure à mon service, «malgré le vent mistralien ou la pluie en nappe qui, assez souvent, muaient en prouesse sportive ce qui par beau temps n'était qu'une agréable petite promenade. Même si la bourrasque suspendait tout entraînement sur le stade, on me voyait franchir le seuil du Collège, ruisselant d'eau sur ma bicyclette couverte de boue. Je trouvais mes vêtements de rechange à l'infirmerie dont j'étais seigneur et maître. Et, faute peut-être d'autres distractions, je m'amusais beaucoup à cette lutte contre les éléments déchaînés.

Mais si ma persévérance et mon courage m'assuraient la sympathie des sportifs et des athlètes, réunis au nombre d'environ quatre cents au Collège d'Antibes, je n'obtins jamais le moindre effet de propagande en faveur du cyclisme auprès de ces robustes gars et de ces belles filles. Je pus mesurer au contraire toute l'indifférence, voire l'hostilité, pour la bicyclette qu'on se croit obligé d'avoir dans les milieux dits « athlétiques ». Footballeurs, coureurs à pied, sauteurs, lanceurs de disque et de javelot, boxeurs, tennismen, basketteurs, escrimeurs, ont le plus profond mépris pour « la Petite Reine » qui nous paraît si digne d'amour et de respect. Tous les sportifs spectaculaires ne se servent de la bicyclette que pour le transport urbain sur faible distance, et tout juste pour économiser un peu de temps sur ce qui leur en faudrait pour parcourir les quatre à six kilomètres de leurs allées et venues quotidiennes. Tout férus de la technique et du style de leur sport particulier, qu'ils étudient et discutent dans leurs moindres détails, ils montent à vélo n'importe comment, pédalent volontiers à plein talon et genoux écartés, le facteur rural, qu'on donne trop volontiers pour le type du mauvais pédaleur, est auprès d'eux un as du cyclisme. Et ils croient le plus innocemment du monde que la bicyclette qu'ils montent en dépit des règles les plus élémentaires est de pratique désagréable, fatigante et, surtout, préjudiciable à leurs qualités sportives spéciales.

Les vélos cependant ne manquaient pas au Collège. La bonne moitié des pensionnaires avaient le leur, tous accrochés en longues rangées dans les couloirs des bâtiments. Mais on ne s'en servait que pour aller en ville, à la rigueur atteindre Cannes ; c'était grande et rare expédition que de pousser jusqu'à Nice. Quant à grimper vers cette montagne qui se dresse en bordure immédiate des flots, il n'en était jamais question. Réserve faite d'une ou deux douzaines de vrais cyclistes, il ne s'est trouvé personne parmi les deux ou trois mille sportifs que j'ai vus venir au Collège d'Athlètes de 1940 à 1943, qui ait eu l'envie ou la curiosité de parcourir en cyclotourisme cette merveilleuse Côte d'Azur où leur chance les amenait vivre plusieurs mois. Tous vigoureux, alertes, entraînés aux exercices du corps les plus rudes ou les plus difficiles, ils ne se sentirent aucun goût pour mettre à

profit leur endurance physique en faisant de belles et fréquentes excursions cyclistes dans cette région aux beautés naturelles si nombreuses et variées. Sauf erreur ou omission, je crois avoir été le seul cyclotouriste du Collège d'Athlètes !

#### 41 Du sport avec les douze de Nice<sup>38</sup>

IL me vint à l'idée de mettre à profit « la forme » acquise par mon entraînement quotidien sur le parcours Cannes-Antibes, en participant à quelques compétitions. A mon âge, Seigneur ! Qu'allais-je tenter là ? Mais on ne résiste pas à son démon sportif ! A Nice, le Club des Douze, filiale des Treize à la Douzaine de Paris, faisait preuve de grande activité, comme on pouvait en juger par les communiqués et comptes rendus des journaux ; et les « Handicaps d'âge » y étaient de pratique courante.

Depuis cette époque, les Clubs de Douze se sont multipliés ; à Toulon, Lyon, Clermont-Ferrand, Esperazza et en quelques autres grandes villes, sans oublier, les Treize de Paris, des Sociétés locales, groupées sous la même réglementation, se sont constituées et connaissent une prospérité qui va s'accroissant. Ce qui démontre qu'elles répondent aux désirs et besoins d'une certaine partie du monde cycliste.

Le Cyclotourisme n'y est nullement à l'honneur. Tant s'en faut ! La plupart des « Douze » que j'ai connus - et il y a beaucoup plus de Douze membres dans chaque Société, - n'ont aucun goût pour la balade ni même la randonnée. Ce qu'ils veulent, c'est s'amuser en faisant du Sport, et non point faire du Sport par intérêt ou gloire. Ils ont la mentalité des purs Amateurs d'autrefois ; et s'ils ne peuvent reprendre le titre d'Amateur, c'est que les règlements de l'U.C.I. et de la F. F. C. n'enrégimentent sous cette dénomination que des apprentis professionnels, des jeunes gars dont l'ambition est de gagner leur vie, et le plus tôt possible, en faisant du vélo.

Les « Douze » courent donc entre eux, en marge de toutes les fédérations et de leurs règlements. Mais ils courent gaîment et avec loyauté. N'est-ce pas une formule par laquelle la Fédération de Cyclotourisme pourrait contenter, de temps à autre, ses enfants terribles, les Cyclo-sportifs ? Quant à moi, je fus enchanté de me mêler à ces gentilshommes cyclistes, qui m'accueillirent fort cordialement et parmi lesquels je trouvai beaucoup d'excellents amis : L. Meizassard, le grand directeur-organisateur, les champions Orizet, Boissay, Bussonne, les braves « lanternes rouges », Matter, Werner, les joyeux d'Ahetze et Blot, tant d'autres dont la sueur s'évapora avec la mienne dans les brises embaumées qui balaient « le Tour du Cap Ferrat » !

Le Tour du Cap Ferrat, parcours qui, en distance et en difficulté, ressemble trait pour trait au Tour de Longchamp, était le principal champ d'activité des Douze, La première fois que je les rencontrai là, je fus tout d'abord éberlué par la magnificence de leurs machines : des extra-légères, scintillantes d'aluminium chromé, avec des roues à 16 rayons et

des boyaux de 200 grammes ! Qu'allais-je faire contre un si beau matériel ?

Des merveilles, ma foi. Car le Handicap <l'âge> avait été établi d'après l'idée, si répandue, qu'après cinquante ans on verse dans la cacochymie, et que, par conséquent, on ne peut plus, à vélo, que se traîner sur la route. Comme depuis assez longtemps, ma dégringolade sur l'autre versant de la vie a dépassé cette borne fatidique, mon « rendement » me permit d'enlever l'épreuve ; ci, un nouvel « objet d'art » dans ma vieille collection.

Je renouvelai cet exploit à plusieurs reprises, ...parce que la formule des Handicaps d'âge avait été établie pour toute l'année courante. Les années suivantes, 41 et 42, on adapta cette formule aux vieillards trop bien conservés. J'enlevai néanmoins une Course contre la montre et l'épreuve du Petit Braquet en pignon fixe (44X18), toutes deux à Ferrat, et la Course de côte de cagnes à Gourdon. Les champions murmuraient bien un peu, parce que j'étais toujours trop lâché par le handicapé ; et l'on tendait à ne plus admettre que le Handicap de valeur... ce qui a été fait depuis.

Je puis m'étendre sur l'une de mes courses de cette époque parce que je crois qu'elle comporte un petit enseignement. Il s'agit des Trois Sports, Cyclisme : huit kilomètres, Course à pied : 400 mètres et Natation : 200 mètres, que nous courions tous les ans, à Nice. Les trois épreuves étaient menées consécutivement, sans neutralisation d'aucun temps. Il fallait, en terminant les huit kilomètres à vélo sur la Promenade des Anglais, courir immédiatement 400 mètres vers la mer, plonger, virer autour d'un radeau et aborder le ponton d'arrivée.

La première fois, pourvu de mon bon handicap habituel, je partis seul avec le développement de six mètres qui m'accommodait, car je débitais alors assez facilement du Tour-minute. J'atteignis bon premier le contrôle où je devais abandonner le vélo.

Surprise : il me fut impossible de porter convenablement un pied l'un devant l'autre ; mes jambes flageolaient et se dérobaient sous moi ! II me fallut marcher vingt ou trente mètres à petits pas ; et je ne pus ensuite courir qu'à courtes et lentes foulées. Cinq à six concurrents me passèrent avant que j'arrive à la mer ; en natation, je me défends assez mal ; je ne me classai que dans la seconde moitié des arrivants.

J'attribuai cette bizarre impuissance à courir au rythme précipité de mon pédalage qui avait mis mes muscles dans des dispositions contraires à celles qu'il faut pour allonger des foulées. Aussi, en 42 la même course ayant lieu, j'y participai avec un développement de 8 m. 50, sur lequel, en poussant contre mon habitude, je maintins une partie de mon handicap ; et je pus courir, sans élégance ni à vive allure, certes, mais suffisamment pour arriver dans l'eau encore bon premier. Là, parla la classe des bons nageurs, qui étaient nombreux ; mais en pataugeant de mon mieux, je conservai néanmoins une assez bonne place.

Ces distractions sportives m'étaient fort

nécessaires. Sans elles, l'ennui et le souci m'auraient accablé. Le Bocage végétait. Ma besogne au Collège d'Antibes ne pouvait m'intéresser que médiocrement, puisque les cours théoriques que je faisais n'avaient aucune influence sur la méthode qu'on enseignait aux futurs Moniteurs d'Education Physique, qui était d'inspiration diamétralement opposée à ce que je crois pratique et efficace, en cette matière. De même, nommé Médecin Contrôleur de l'état physique au Collège de Cannes, je n'avais qu'à constater que la plupart des écoliers étaient mal développés, manquaient de force et de santé, sans pouvoir intervenir pour qu'on y remédiât par d'autres exercices que ceux auxquels ils étaient réglementairement soumis. Inconvénient, je le sais, de mon individualisme forcené et de l'ardeur des convictions que je ne me fais que par expérience et raison. Mais qu'y faire, sinon souffrir de l'inutilité où les maîtres de l'heure me confinaient ?

42 <sup>39</sup>

Au mois juillet 1942, une Mission assez galonné vint au Collège de Moniteurs d'Antibes demander qu'un bla-blateur qualifié fit quelques conférences sur l'Education Physique et son contrôle à des jeunes médecins qui se trouvaient alors en stage d'Information au camp de jeunesse de la presqu'île d'Hyères. Le colonel Beaupuis me recommanda et, à ma grande satisfaction, on me confia la tâche qui, outre qu'elle était bien rétribuée, m'apportait une bonne distraction à la vie monotone et inquiète que l'on menait alors en Nono.

- C'est donc entendu, me dit le médecin chef de la formation d'Hyères. On viendra vous chercher ici, après-demain, en auto. Et l'on vous y reconduira après les trois jours que vous aurez à passer au camp, auprès de nous.

Cela ne faisait plus du tout mon compte.

- Inutile, mon commandant, objectai-je, de me « véhiculer » en auto. J'irai là-bas tout seul, à bicyclette ...

Car ce que j'appréciais dans cette affaire, c'était l'occasion d'effectuer deux belles randonnées, alors que les règlements de la circulation me confinaient de plus en plus étroitement aux environs de Cannes.

Mais le médecin-chef s'exclama :

- Y pensez-vous mon cher ? Il y a plus de cent kilomètres !

- Ce n'est guère. Soyez tranquille, je les ferai facilement, et je serai là-bas à l'heure.

- Mais puisque vous pouvez disposer d'une auto, il est bien inutile de vous esquinter à bicyclette.

- Loin de m'esquinter, ça me repose et ça m'amuse.

Ce dialogue faisait terriblement tomber le blablateur éventuel dans l'estime du Médecin-chef et de son état-major. Tous ces spécialistes - un peu improvisés, il est vrai - de l'Education Physique et des Sports me considéraient avec ahurissement. A leur jugement, « j'avais tout du cinglé ».

Enfin le colonel Beaupuis donna l'assurance que j'étais capable, malgré mes fonctions médicales et mon âge avancé, de couvrir cent kilomètres dans ma journée.

Au jour dit, je pus partir du Bocage, après déjeuner, sur ma fidèle bicyclette, ma seule consolation en ces jours sombres où l'anxiété et l'impuissance d'agir me vidaient de tout dynamisme.

Par l'Estérel, Sainte-Maxime, Cogolin et la forêt du Dom, volontairement attaché à la seule contemplation du magnifique paysage, j'arrivai au Camp de Jeunesse à l'heure fixée. On me reçut avec les égards et les petits soins qu'on pensait devoir rendre à un homme fourbu. Par mes paroles et mon attitude, je m'efforçai de faire revenir tous ces braves médecins et éducateurs sur leur conception du cyclisme ; mais sans y parvenir, je crois. Ils ne consentirent qu'à me considérer comme un phénomène, qu'il était convenable de féliciter, mais non point d'imiter.

Mes trois conférences se ressentirent de cet état d'esprit. Elles intéressèrent sans convaincre ; je veux dire qu'on les écouta comme l'exposé chaleureux de théories et de pratiques personnelles qui ne convenaient qu'à une « Force de la Nature », mais dans lesquelles le commun des hommes ne pouvaient trouver que fatigue et ennui. J'étais accoutumé à ces approbations ambiguës et stériles, et je ne m'en frappais pas ; je les digérais en allant contempler, une fois de plus, les évolutions compliquées des jeunes gens soumis à la Doctrine Nationale d'Education Physique. Ils étaient là des centaines à marcher de sortes de façons, à l'indienne et à quatre pattes, à sautiller, à bondir, courir à grands et petits pas, à se pousser et se porter, à monter à l'échelle et à la corde, le tout à la grande fatigue d'un moniteur impuissant à surveiller et régler tant d'actions diverses et simultanées. Que d'histoires, de zèle, de temps et aussi, bien sûr, que d'argent pour obtenir peu de chose ! Comme je préfère mes petites haltères, ma barre de fer... et mon vélo. Je sais qu'il n'en faut pas plus - à condition qu'on s'en serve bien - pour devenir aux yeux de tous les apôtres sédentaires de l'exercice physique « une Force de la Nature ».

Je demurai trois jours au camp. Milieu sympathique, en somme. Quelques chefs de haute valeur, convaincus que, parmi les tâches utiles que l'on pouvait entreprendre alors, l'éducation physique et morale de la jeunesse importait avant tout. Chez beaucoup, ce que l'on commençait à appeler l'Attentisme. La plupart des jeunes gens paraissaient désireux de bien faire, d'être conduits dans la bonne voie, si difficile à distinguer.

Pour moi, qui depuis l'Armistice refusait de m'intéresser à la politique et à la guerre, ce fut par les conversations au Mess du Camp, tantôt d'une joyeuseté affectée, tantôt d'une amertume ou d'une vibrance insolites, coupées de silences gênés, que je sentis pour la première fois que les Français, d'abord unis dans le malheur, n'étaient plus d'accord sur les moyens d'en sortir. Cette impression accentua le désir que j'avais depuis quelques temps de rentrer à Paris, où je pensais pouvoir mieux juger des événements.

Je revins à Cannes en flânant tout le long du littoral. La Corniche des Maures offrit encore une fois à mes roues les splendeurs de sa route tortueuse. Puis comme le temps ne me manquait pas, je pris, à la Croix, le chemin qui s'engage dans cette presque île de Saint-

Tropez, qu'on laisse toujours de côté, parce que l'on pressé d'atteindre Cannes, Nice ou Menton. Malheureusement, les routes, presque toutes vicinales, y étaient dans un état déplorable - et, soit dit en passant, elles ne se sont pas améliorées depuis cette époque - de telle sorte que ce beau coin de terre provençale, qui pourrait être un paradis pour les cyclistes, leur est à peu près inaccessible. Je parvins tout de même à gagner Ramatuelle, puis le cap Camarat, la plage de Pampelonne et enfin Saint-Tropez, admirait la nature autant que je pestais contre les Ponts et Chaussées. Pour comble, rien à manger ! La disette sévissait de nouveau dans le Midi. Hôteliers et aubergistes me refusaient ironiquement toute pitance ; ce ne fut qu'à Sainte-Maxime que je trouvai quelque chose à me mettre sous la dent ; encore n'y avait-il guère. Ventre affamé n'a pas plus d'yeux que d'oreilles. Les beautés de la Corniche d'Or ne m'émurent pas autant que d'habitude. Et la fringale que j'apportai au Bocage ne put être satisfaite que de soupe assez claire et d'un plat de nouilles ! Les temps devenaient par trop durs.

Quelques jours après, une brève « Note de service » m'apprit « qu'atteint par la limite d'âge, j'étais relevé de mes fonctions au Collège d'Antibes ». Aucun des personnages en place qui me trouvaient trop vieux pour faire des conférences n'était capable, je le savais bien, de la moitié du travail physique et intellectuel dont je me tirais encore assez bien. Mais on devait avoir besoin de ma place ; et puis, sur les dogmes de l'Education physique officielle, j'avais des opinions d'hérétique.

Je n'avais donc plus rien à faire à Antibes. A Cannes, le Bocage s'était vidé de tous ses pensionnaires que nous ne pouvions plus nourrir. L'heure des grandes décisions était venue. Ma femme et moi, nous dispersâmes aux enchères publiques tout le mobilier et le matériel de ce Bocage qui nous avait coûté dix ans de grand travail, et où nous avions réuni tant de bons élèves et d'agréables clients devenus nos amis.

Tout étant liquidé, je dus encore attendre jusqu'à fin septembre l'« Ausweiss » m'autorisant à franchir la ligne de démarcation. Mon vélo, mon tandem, tout mon matériel cycliste avait été expédié à Paris. J'étais curieux de savoir ce que je pourrais faire en « en zone occupée ».

43 <sup>40</sup>

Le 26 septembre 1942, au petit matin, j'arrive à Paris par la gare P.-L.-M. Le ciel est gris ; une légère brume estompe la ligne des maisons, et son humidité me pénètre... Mais après trois ans passés sans interruption sous le soleil et dans la lumière de Cannes, l'impression m'est plutôt agréable ; je retrouve mon ciel d'Ile-de-France, et je me réjouis déjà de refaire connaissance avec mes vieux et chers parcours des Environs de Paris.

II me faut faire un détour pour entrer chez moi, rue de la Victoire. La Feld-Gendarmerie occupe l'hôtel d'en face, et la rue est barrée à une de ses extrémités. Premier contact pour moi avec les Vert

de Gris. A la vérité, je m'imaginai que les rues de Paris en étaient encombrées. Pratiquant la philosophie de Sganarelle, je m'étais préparé aux pires conséquences du désastre de 1940, qui m'avait bouleversé ; et je portais en bénéfice tous les malheurs qui n'arrivaient pas ou qui restaient au-dessous de mes prévisions et imaginations pessimistes.

J'étais donc bien content de retrouver mon domicile intact, et non point saccagé. Il m'aurait pu être interdit aussi de circuler à bicyclette ; mais il me suffit de pourvoir mes deux vélos de la plaque jaune rectangulaire qu'exigeait l'occupant. C'était un peu vexant, mais ça n'empêchait pas de rouler, ni, non plus, de pester in petto contre l'humiliation subie. Avec ma seconde bicyclette, je retrouvai à Paris un lot de boyaux et chambres à air, mis au rancart, comme trop usagés, au temps de la facilité. Bonne aubaine. Je pus remettre en état la plupart de ces bons serviteurs, grâce auxquels, je ne fus jamais gêné par le manque de pneus, qui mit à pied tant de cyclistes pendant ces sombres années.

A quelque chose, malheur est bon, même si le malheur est immense. Cette occupation, vidant Paris d'automobiles, y rendit la circulation cycliste facile et agréable. Aussi augmenta-t-elle considérablement, comme on sait. On vit venir au vélo, une foule de gens, grands et petits bourgeois, employés, femmes et jeunes filles, qui l'ignoraient et même le méprisaient. A voir tous ces novices évoluer en rangs compacts sur les chaussées libres, on pouvait espérer qu'ils étaient convertis pour toujours au cyclisme ; et beaucoup de mes amis avaient cet espoir... que je ne partageais pas. Autre chose est de se servir de la bicyclette par nécessité et de pédaler par plaisir. Et nous avons bien vu, dès qu'autos et motos eurent recouvré le droit de circuler, que tous nos cyclistes occasionnels revinrent autant qu'ils purent à leur passion d'être transportés. Je reste donc persuadé que la bicyclette ne vivra qu'autant que le moteur ne pourra s'offrir à tout le monde, à prix modéré ; et, comme ce qu'on appelle le Progrès le veut ainsi, il est probable que la motorisation universelle coïncidera à peu près avec la remise en ordre, au moins approximative, de notre pitoyable Univers. Je n'aurai pas le temps de voir cela ; et, en attendant, je cycliserai tout à mon gré.

Roulant au Bois une ou deux fois par semaine, je repris mes : excursions dominicales, vers Mantes, Rambouillet, Fontainebleau, Chantilly. Je constatai que bien peu des néo-cyclistes parisiens s'aventuraient en de semblables promenades. Ces routes si fréquentées jadis par les pédaleurs étaient à peu près désertes ; je n'y rencontrai, à proximité des agglomérations, que des cyclistes locaux. Ceux de Paris ne dépassaient pas la Banlieue, les Bois de Boulogne et de Vincennes. Quelques hardis compagnons franchissaient le Pont de Saint-Cloud — à pied, d'ordre de l'occupant — et allaient jusqu'à Versailles. Au-delà plus personne. Ils disaient volontiers que c'était pour ménager leurs pneus.

Par contre, les dimanches ensoleillés du printemps 1943 appelaient au Bois de Boulogne des milliers de cyclistes, qui, privés sans doute de toute

autre distraction et de tout autre mode de locomotion, évoluaient en rangs serrés autour des Lacs et de la pelouse de Bagatelle. Il y avait des vélos de tous genres, des vieux clous sortis de sombres caves, comme des modèles de haut luxe, resplendissants de tout leur chrome, pourvus de dix vitesses, qui eussent permis à leurs possesseurs de franchir les Alpes ; mais ils préféraient parader en douce sur l'allée des Acacias. Quant à moi, j'avais sorti aussi de la cave mon vieux tandem pour emmener au Bois ma femme qui n'avait pu revenir du Midi qu'après que la Ligne de Démarcation eût été supprimée. Mon équipière, malgré vingt ans d'abandon, tournait, encore bien rond ; mais elle avait perdu la foi, devenant aussi trop sensible à la fatigue ; je compris bien que ce retour au tandem ne durerait guère. Comme pour tant d'autres, le pédalage ne pouvait être pour ma femme qu'une des misères imposées par l'Occupation.

Au Bois comme dans les rues de Paris, j'avais pourtant à admirer certains cyclistes sportifs révélés par les circonstances. Les conducteurs de vélos-taxis, stimulés par les hauts tarifs qu'ils pouvaient exiger, accomplissaient de bien remarquables performances. Les jours de courses à Longchamp, ils emmenaient à 20 kilomètres-heure leurs deux passagers serrés dans leur étroit véhicule. De la Porte Maillot au Champ de Courses, ils faisaient cinq à six voyages consécutifs, revenant à vide à 30 à l'heure pour prendre au plus tôt une nouvelle cargaison. Le contraste était frappant entre ces athlètes besogneux, à peine vêtus, muscles jouant sous l'effort, et les deux individus qu'ils traînaient, l'homme, souvent bouffi, toujours arrogant comme un satrape, la femme toute fière de faire suer des hommes à son service. Je comprenais fort bien que ces « coureurs de trait » fissent payer très cher leur rôle humiliant. Il faut reconnaître que le vélo-taxi était fort rarement occupé par les Allemands, au moins en uniforme ; les mufles de chez nous, les rois et princes du marché noir, en semblaient les principaux clients. Fût-ce pour des raisons morales, par respect de la dignité humaine ou parce que les conducteurs rançonnaient trop âprement leurs clients (?), les vélos-taxi, pour voyageurs, furent interdits, au début de 1944, je crois ; j'ignore si cette décision fut prise par les autorités françaises ou par les occupants ; en tout cas, elle supprima une chose indigne de Paris.

Une plus honorable façon de faire du coltinage fut imposée à bien des cyclistes par les difficultés du ravitaillement. Il devint de pratique courante d'aller chercher à la campagne beurre, œufs, légumes et fruits. Les sacoches suffisaient aux petits approvisionnements. La remorque s'imposait pour les transports importants. Malgré mon aversion pour ce genre d'exercice, il me fallut, devant la demi-famine qui nous amaigrissait ma femme, ma fille, mon petit-fils et moi, consentir à aller chercher des victuailles à quelque distance de Paris. Je ramenais un jour de Marchenoir (un nom prédestiné) quelque 16 kilos de produits campagnards ; je les avais installés dans mon grand sac de guidon. Le parcours de 140 kilomètres, en partie sous la pluie, fut rude. Je trouvais moins loin, à Essonnes, un ami qui pouvait chaque semaine, me fournir

un chargement convenable. J'employai dès lors une remorque monoroue, qui n'avait que l'inconvénient de faire un tintamarre exaspérant sur le pavé et les routes cahoteuses. Sur le plat, la charge était moins pénible à tirer que placée sur le vélo ; elle doit peut-être être un peu plus pénible à hisser sur une côte un peu dure. Cette expérience, et ce que m'avait appris la belle allure des vélos-taxis sur les routes faciles du Bois, m'ont fait conclure que la Remorque est le meilleur engin de transport de bagages dans les régions peu accidentées, tandis qu'en montagne, il doit être préférable de répartir ces bagages sur le vélo, en mettant la majeure partie à l'avant. J'appris aussi en traînant mes pommes de terre et mes choux qu'il faut s'astreindre à aller doucement quand on traîne un poids mort. Au début, entraîné par l'habitude, je tournais à bonne cadence sur le plat et poussais vaillamment dans les côtes. Mais j'arrivais « pompé », à la maison, et j'en avais pour deux ou trois jours de courbature. Je me mis donc au 60 tours-minute, mettant trois heures et non plus deux pour les 35 kilomètres Paris-Corbeil. Et c'est dans les cotes d'Essonnes et de Juvisy, avec 25 kilos dans ma remorque, que j'ai enfin compris l'utilité du Changement de Vitesses !

44 41

En l'année 1943 et pendant la première moitié de 1944, je fis du vélo à cœur joie ; je veux dire que j'en fis beaucoup, et sur d'assez longues distances, trouvant à cela les seules distractions que je pusse prendre en cette angoissante époque. Le temps ne me manquait pas, car si j'étais, de nouveau, quelque peu fonctionnaire du Commissariat à l'Education Physique, en tant que conseiller technique, je n'étais astreint à aucune présence régulière, comme je l'avais été à Antibes ; je pouvais enfin courir les routes pendant des journées entières, ce qui ne m'avait pas été possible depuis mon séjour à Cannes commencé en 1932. Les occupants, il faut le reconnaître, n'apportaient aucune entrave à mon cyclotourisme, et jamais aucun feldgrau ne m'a arrêté, ni « vérifié » sur la route ; plus tard, et jusqu'au moment où j'écris, nos gendarmes se sont montrés beaucoup plus méfiants et tracassiers.

Ma participation aux courses des « Douze de Nice » m'avait prouvé que je conservais une certaine valeur cycliste sur les courtes distances ; même je m'étais assez bien comporté dans un championnat de cent kilomètres. Mais étais-je encore capable de dépasser les « 200 bornes » dans la journée ? Je voulais me rassurer sur ce point, après avoir constaté, en m'essayant dans quelques épreuves de mes vieux camarades, les ancêtres, que ces enragés sportifs étaient beaucoup plus coriaces que les gentlemen-coureurs de la Côte d'Azur, et qu'il n'y avait plus aucun intérêt pour moi à me faire régulièrement battre par eux. Je m'expliquais d'ailleurs cet échec par une de ces bonnes raisons qu'on trouve toujours pour panser son amour-propre : l'âge, me disais-je, ne m'a rien enlevé de mon train soutenu et de mon endurance ; mais mes réflexes n'ont plus la vivacité qu'il faut pour s'adapter instantanément aux variations d'allure et d'effort

qu'impose la course ; au moindre incident de route, à tout virage, je décolle au lieu de suivre automatiquement ; à tout instant, il faut refaire quelques mètres perdus, et l'on se vide, on « se casse les pattes » à ces reprises incessantes... Il y a peut-être du vrai, dans ces explications que je me donnais.

Mais si la souplesse, d'ordre presque acrobatique, est nécessaire en course, on s'en peut passer au cours des longues randonnées solitaires ; et, pour voir ce que je pouvais encore faire sur ce terrain-là, je me rendis d'abord chez mon fils, alors médecin dans une bourgade de l'Indre, à 250 kilomètres de Paris. Emportant mes vivres, dont une grande part en aliments condensés, je parvins assez facilement au but, et revins de même à Paris, le surlendemain, par une route un peu différente. Sur ces 500 kilomètres de route, je ne rencontrai pas un seul cyclotouriste. Dans les villes et à leurs abords. Quelques pédaleurs utilitaires. Les hôtels et auberges presque tous réquisitionnés ou fermés. Une grande torpeur sur toute la campagne. La France, en attente, anxieuse, semblait respirer à peine.

Au mois d'août, j'allai passer quelques jours de vacances chez mon beau-frère, évacué de Saint-Nazaire détruit, à Loches, alors oasis tourangelle, qui devait plus tard « en voir de dures ». Mais à ce moment-là, abondant en fleurs, en fruits, en toutes victuailles et même en bon vin, et libre de tout occupant, Loches semblait une belle petite ville française oubliée par la guerre. En excursionnant aux environs, on pouvait constater sa chance. Tours, notamment, déjà bien touché par les bombardements, était infesté de soldats, d'officiers d'Etats-Majors ennemis : là, vraiment, on était encore moins chez soi qu'à Paris. Sur trois cyclistes rencontrés, il y avait bien deux estafettes vert-de-gris.

A l'aller, j'avais fait étape aux Montils, à quelque douze kilomètres au-delà de Blois. Bien qu'arrivé de bonne heure, je tenais à m'arrêter là, en ce bourg qui éveillait en moi des souvenirs de jeunesse et des méditations sur ma destinée. En 1900, à la fin de mes études médicales, j'avais fait, pendant trois mois, le remplacement du médecin des Montils, que tenait au lit un grave maladie, si grave qu'il en mourut pendant que je donnais mes soins novices à sa clientèle. Cette clientèle était importante, répartie sur un assez vaste territoire. Pour la visiter, je n'abusais pas du cabriolet, de la berline et des trois chevaux qui se trouvaient à l'écurie. Sur mon fidèle vélo, par goût et par hygiène, je faisais la moitié de la tournée, et je répondais aux « urgences » plus rapidement que ne pouvaient le faire avec leurs « canassons » les médecins de l'époque ; d'autre part, j'étais alors tout-feu, tout-flamme pour la médecine et les médicaments. Ces diverses circonstances m'ayant valu la faveur populaire, la jeune veuve me proposa de prendre la succession de son mari contre le versement d'une partie des recettes pendant quelques années. Magnifique proposition pour le jeune toubib sans le sou que j'étais alors : une forte clientèle assurée dans un beau pays, une maison confortable. A mon départ professionnel, dans quel superbe étrier on me mettait le pied ! Oui, mais un travail incessant, de

jour et de nuit, jusqu'à ma mort, sans avoir même le droit ni le loisir de vagabonder à bicyclette ! Et puis, le petit vin blanc du pays me faisait peur ; toute visite se terminait obligatoirement par la dégustation - avec le malade - d'une « fillette » de ce pétillant nectar ; il était difficile de n'en pas boire en outre une bouteille à chaque repas ; la cirrhose du foie assurée à quarante ans ! Je craignais d'être faible devant cette tentation permanente : je résolus de fuir cet enfer du bon vin, et de tenter ma chance médicale dans la banlieue parisienne.

Je fis le tour des Montils à bicyclette, sans rien reconnaître, pas même la maison où j'avais « exercé ». Je ne retrouvai pas non plus à l'auberge l'aimable accueil tourangeau. On ne me servit, sur un coin de la table, que des rogatons, avec un verre d'affreux reginglard. Par acquit de conscience, je demandai si Mme M..., la veuve du médecin, demeurait toujours au village. Mais oui, elle y demeurait, et dans la même maison, à l'entrée du bourg. Après mon piteux souper, j'allai lui rendre visite. Ah ! ce n'était plus l'accorte, brune et vive jeune femme de 1900, mais une petite vieille, à cheveux blancs. Comme on change en quarante-trois ans, pensais-je en la considérant quand elle m'eut ouvert la porte, avec une certaine circonspection. « Bonsoir madame, me reconnaissez vous ? » Elle me regarda quelques secondes et dit : « Oui, vous êtes le docteur Ruffier. » Là-dessus, je pus croire que, moi, je n'avais pas tellement changé ! Quand on vieillit, il faut se soutenir avec des illusions. Mme M... contente de me revoir, m'invita à dîner, ce qui me fut agréable à accepter en compensation de la chiche pitance de l'auberge. Et, toute la soirée, nous échangeâmes des souvenirs d'autrefois, plus que des nouvelles de la guerre.

Je ne me souviens pas d'avoir fait en 1944 de grandes randonnées. Cela devenait difficile et imprudent. Je ne pouvais abandonner ma femme et ma fille pendant des journées entières sous la menace des bombardements. On sentait le besoin de rester groupés, comme les poussins sous le vol de l'épervier. Les dimanches et fêtes - si l'on peut parler de fêtes en ce temps là- je donnais donc rendez-vous à ma femme à Saint-Germain, Saint-Nom-la-Bretèche ou Saint-Rémy-les-Chevreuses, qu'elle atteignait facilement par le train. Mes autres sorties à vélo n'avaient pour but que mon ravitaillement hebdomadaire à Corbeil. La dernière eut lieu, je crois, le 17 août. Les événements devenaient tragiques ; mais je ne réalisais pas bien ce qui se passait autour de Paris. A quelque distance d'Orly, tout saccagé, je fus arrêté par un poste allemand. Mais j'eus à peine le temps de descendre de vélo. Mes cheveux blancs et l'attitude penchée que m'imposait un lumbago attendrirent le feldwebel, qui me fit signe que je pouvais continuer ma route. En fait, il m'avait plutôt jugé incapable de travailler à la tranchée qu'il faisait creuser au travers de la route par les cyclistes qu'il arrêtait. L'un de ceux-ci, libéré après deux heures de pioche et pelle, me rejoignit et me mit au courant de son aventure. Je roulai jusqu'à Corbeil, en scrutant la route. Puis je revins, pas très fier, avec ma charge. Sur le plateau, entre Essonnes et Ris-Orangis, je trouvai le

paysage lugubre ; pas un être vivant à l'horizon ; pas un véhicule sur la route ; un air tiède, étouffant ; la terre et le ciel sentaient le drame. J'abordai prudemment les avancées d'Orly. Mais les Allemands avaient renoncé à leur tranchée. Au delà, la vie reprenait. Thiais, Villejuif avaient un aspect presque normal. Je faisais bondir ma remorque sur leurs pavés, anxieux que j'étais de rentrer le plus tôt possible à Paris.

Là, il ne s'agissait plus de faire du vélo. Le lendemain, comme je roulais par curiosité sur les Grands Boulevards, un passant complaisant m'avertit que, place de l'Opéra, les soldats de la Kommandantur « piquaient » toutes les bicyclettes. Je me hâtai de rallier la rue de la Victoire, et je crus prudent de démonter mes deux vélos et mon tandem pour en disperser les roues et les cadres dans diverses pièces, de la cave au grenier. Je pensais que les exécutants du « repli stratégique » seraient moins tentés par ces pièces détachées que par des bicyclettes en ordre de marche.

De notre quartier central, ma femme et moi, nous assistâmes, des yeux et des oreilles, pendant dix jours et nuits, au défilé, par la rue Lafayette, de ce qu'on avait plaisir à appeler les débris de l'armée allemande. C'était encore bien impressionnant, et, pour ma part, je me réjouissais que, dans leur hâte de filer à l'est, ils ne s'attardassent point dans Paris. Après le 20 août, ce fut moins ordonné, tournant peu à peu à la débâdage. C'est alors que se multiplièrent les vert-degris à vélo ; sur des bicyclettes et des tandems qui, manifestement, n'avaient pas été fabriqués en Allemagne, ils se débrouillaient au mieux dans cette retraite précipitée.

Enfin, les Américains arrivèrent, triomphants et formidables. Je pouvais remonter mes vélos, et sortir dessus. Mais il fallait prendre garde à ne pas se faire écraser. Ces braves Américains n'avaient que des notions vagues sur le cyclisme ; aucune idée de la façon dont un pédaleur peut et doit se conduire sur la route. Il m'a semblé que leur Code de la route devait avoir quelque analogie avec le Code de la navigation qui donne priorité de passage au plus gros bâtiment. Alors, il ne fallait pas faire le malin en doublant ou en croisant leurs bolides !

Enfin les routes libérées s'ouvrirent de nouveau aux excursions, randonnées et courses. Et je ne fus pas le dernier à en profiter. Mais raconter par où et comment j'ai, depuis, mené ma bicyclette, serait faire des comptes rendus au jour le jour et non plus écrire des Mémoires auxquels un certain recul est nécessaire. Je les arrêterai donc ici. Définitivement ? ou les reprendrai-je quand je pourrai les intituler « Quarante-vingts ans de cyclisme ? » C'est ce que je me souhaite.

FIN

---

1 Le Cycliste, 50ème année, février 1936, pages 45 et 46

2 Le Cycliste, 50ème année, mars 1936, pages 87 à 89

3 Le Cycliste, 50ème année, avril 1936, pages 129 et 130



---

4 Le Cycliste, 50ème année, mai 1936, page 169  
5 Le Cycliste, 50ème année, mai 1936, pages 169  
et 170  
6 Le Cycliste, 50ème année, juin 1936, pages  
203 à 205  
7 Le Cycliste, 50ème année, juillet 1936, pages  
247 à 248  
8 Le Cycliste, 50ème année, août 1936, pages  
311 à 312  
9 Le Cycliste, 50ème année, septembre 1936,  
pages 349 à 350  
10 Le Cycliste, 50ème année, octobre 1936,  
pages 433 à 435  
11 Le Cycliste, 50ème année, novembre 1936,  
pages 453 à 454  
12 Le Cycliste, 50ème année, décembre 1936,  
pages 509 à 511  
13 Le Cycliste, 51ème année, janvier 1937, pages  
11 à 12  
14 Le Cycliste, 51ème année, février 1937,  
pages 59 à 61  
15 Le Cycliste, 51ème année, mars 1937, pages  
99 à 100  
16 Le Cycliste, 51ème année, mai 1937, pages  
185 à 186  
17 Le Cycliste, 51ème année, juin 1937, pages  
209 à 210  
18 Le Cycliste, 51ème année, juillet 1937, pages  
263 à 264  
19 Le Cycliste, 51ème année, août 1937, pages  
301 à 302  
20 Le Cycliste, 51ème année, septembre 1937,  
pages 337 à 338  
21 Le Cycliste, 51ème année, octobre 1937,  
pages 355 à 356  
22 Le Cycliste, 51ème année, novembre 1937,  
pages 409 à 410  
23 Le Cycliste, 51ème année, décembre 1937,  
pages 441 à 442  
24 Le Cycliste, 52ème année, avril 1938, pages  
121 et 122  
25 Le Cycliste, 52ème année, mai 1938, pages  
155 à 156  
26 Le Cycliste, 52ème année, juin 1938, pages  
195 à 196  
27 Le Cycliste, 52ème année, juillet 1938, pages  
227  
28 Le Cycliste, 52ème année, décembre 1938,  
pages 421 à 423  
29 Le Cycliste, 53ème année, janvier 1939,  
pages 15 et 16  
30 Le Cycliste, 53ème année, février 1939,  
pages 47 et 48  
31 Le Cycliste, 53ème année, juin 1939, pages  
178 et 179  
32 Le Cycliste, 60ème année, octobre 1946,  
page 6  
33 Le Cycliste, 60ème année, novembre 1946,  
page 37  
34 Le Cycliste, 61ème année, janvier 1947, page  
2

---

35 Le Cycliste, 61ème année, février 1947, page  
22  
36 Le Cycliste, 61ème année, mars 1947, page  
49  
37 Le Cycliste, 61ème année, avril 1947, pages  
59 et 60  
38 Le Cycliste, 61ème année, juin 1947, page  
109  
39 Le Cycliste, 61ème année, décembre 1947,  
page 237  
40 Le Cycliste, 62ème année, mai 1948, page 76  
41 Le Cycliste, 62ème année, août 1948,