

Paru dans :

Le cycliste, octobre 1951, pages 234-235

D'après Le Cycliste, 1901

## L'école stéphanoise

### Par Velocio

Que je le veuille ou non, me voici devenu, en quelque sorte, chef d'école, tant les idées nouvelles sur le cyclotourisme, que je préconise depuis plusieurs années, sont combattues par les uns et défendues par les autres avec acharnement. Cette école, que provisoirement, nous appellerons l'Ecole stéphanoise, place la pratique au-dessus de la théorie et les résultats au-dessus des hypothèses.

Elle a déjà à son actif les résultats suivants, surabondamment démontrés par des faits qu'il est au pouvoir de tous les incrédules de contrôler :

Tout cycliste, de 20 à 60 ans, bien constitué, peut touristiser à bicyclette à raison de 200 kilomètres par jour avec élévation de 2.000 mètres pendant plusieurs jours consécutifs, et exceptionnellement faire une étape de 300 kilomètres avec élévation de 3.000 mètres en 21, heures, repos conquis, sans fatigue anormale, c'est-à-dire sans s'essouffler, sans cesser d'avoir bon appétit et bon sommeil, sans maigrir, à la condition :

- de choisir une bicyclette qui lui permette, quelles que soient les difficultés de la route, d'obtenir le meilleur rendement au point de vue physiologique ;
- d'adopter une alimentation qui lui permette, en toutes circonstances, d'obtenir le meilleur rendement du point de vue physiologique.

Nous admettons à titre concessionnel que d'un individu à l'autre, bicyclette et alimentation puissent différer sensiblement ; cependant, nous devons à la vérité de reconnaître que jusqu'à présent les bicyclettes qui ont donné les meilleurs résultats sont les polymultipliées à roue libre et à freins puissants; que l'alimentation la plus favorable a été l'alimentation exclusivement végétarienne excluant le tabac, la viande et l'alcool sous toutes ses formes, même les plus anodines, telles que le vin, la bière et le cidre.

Mais il est possible, car nous ne voulons pas encore conclure : post hoc, ergo propter hoc, qu'une autre alimentation et que des machines monomultipliées conduisent leurs partisans à des résultats identiques; nous attendrons seulement que cela, nous soit démontré par une série d'expériences comme celles poursuivies pendant six ans, qui nous ont converti nous-même à l'alimentation végétarienne et aux bicyclettes polymultipliées.

Nos adversaires se partagent en deux catégories. Les uns nient purement et simplement, sans même essayer de les contrôler, les résultats dont nous garantissons cependant l'authenticité; les autres contestent l'utilité de ces résultats, affirmant qu'on ne peut faire de telles étapes sans se surmener et que, le pourrait-on, il est sans intérêt de voyager ainsi à grande vitesse.

Aux premiers, nous ne répondons rien. Que répondre en effet à celui qui nie la lumière parce qu'il s'obstine à fermer les yeux ? Aux seconds, nous répondons qu'il est impossible de discuter des goûts et des couleurs, que Xavier de Maistre, en voyageant autour de sa chambre, y a trouvé de quoi écrire un volume, qu'à des touristes de ce calibre-là point n'est besoin de moyens de locomotion

autres qu'un fauteuil à roulettes.

Mais il nous semble que l'un des plus précieux dons que la Nature ait fait à l'homme, est la faculté de se mouvoir : dès l'âge le plus tendre, l'enfant s'efforce d'exercer cette faculté, l'adolescent veut voir du pays et l'homme mûr voyage avec plaisir... quant il le peut, car de plus en plus, les uns, faute de temps, conséquence d'une mauvaise conception de l'existence, les autres, faute de santé conséquence d'une alimentation antinaturelle, s'encroûtent en vieillissant et deviennent empotés.

Nous croyons donc exprimer une vérité primordiale et indiscutable quand nous avançons que l'homme, soit au physique soit au moral, est naturellement enclin à voyager, à aller aussi loin que ses moyens pécuniers et locomoteurs le lui permettent.

Augmenter ses moyens, élargir le cercle de ses excursions, mettre à sa portée des sites, des régions que, sans nous, il n'aurait jamais connus que par ouï-dire, lui permettre d'aller, par exemple, de Lyon, pour quelques sous, à Chamonix, un dimanche, et, le dimanche suivant à Marseille, voilà, le but qu'à sans cesse devant les yeux l'Ecole stéphanoise.

Nous ne nous adressons qu'indirectement aux milliardaires qui voyagent en train spécial, aux millionnaires qui ont automobiles, chevaux et trains de luxe à leur service, aux bourgeois cossus qui promènent en express leurs rhumatismes et leurs gastralgies ; le désir de revenir à la santé nous les amènera peut-être quelques jours. Nous nous intéressons spécialement aux plus modestes citoyens, fonctionnaires maigrement rétribués employés, ouvriers, à tous ceux qui sont obligés de compter, d'économiser et, last not least, de se bien porter, sous peine de perdre leur emploi.

Que font aujourd'hui le dimanche, pour secouer la fatigue et l'ennui des monotones occupations de la semaine, ces milliers d'êtres humains, emprisonnés dans les cités, parqués dans les ateliers, entassés dans les bureaux ? Ils vont du cabaret citadin à la guinguette banlieusarde et s'empoisonnent l'estomac le dimanche après s'être empoisonné les poumons la semaine.

Que feront-ils quant ils auront appris que, grâce à la bicyclette et à une alimentation naturelle, ils peuvent, en dépensant beaucoup moins, se porter bien mieux et voyager agréablement ? Ils feront sans doute comme nous.

Ce n'est pas certes que nous ayons l'intention de soumettre tous nos adeptes à des étapes forcées de 250, kilomètres par jour ; mais en vertu de l'axiome : qui peut le plus peut le moins, lorsqu'ils se sauront capable de telles performances ils n'auront que plus de plaisir à réduire à 200, 150 et même 100 kilomètres les étapes qui, tout en les conduisant dans de jolis sites, ne comporteront pas de plus longues distances.

Je n'ignore pas qu'au plaisir de mener à bonne fin une fantastique randonnée, se joint une secrète et inavouée satisfaction d'amour - propre, blâmable en elle-même. On est content d'avoir fait plus que les autres. Satisfaction de peu de durée, car les autres prennent bien vite leur revanche, le principal est qu'on se maintienne régulièrement dans une bonne moyenne.

Cette moyenne, on peut raisonnablement la fixer pour des voyages annuels de 2 à 3 semaines avec repos tous les 5 jours, à 200 kilomètres par jour, quels que soient le pays et le temps.

Les randonnées dominicales pour lesquelles on peut partir le

samedi soir et rentrer le lundi matin, avant et après lesquelles on a le temps de se reposer, n'ont d'autres limites que l'appétit des excursionnistes à qui souvent il arrive d'avoir envie de dévorer plus de kilomètres que leurs jambes ne sont capables d'en digérer.

Ce ne sont là que des insuccès momentanés et l'on rectifie vite les itinéraires quand on a pour guide les principes que nous avons posés en commençant et dont le plus important est : jamais de fatigue anormale.

Mais voyez comme nos adversaires s'y prennent adroitement pour ruiner nos arguments. M. d'Espinassous assure de bonne foi que ma méthode consiste à forcer quand même, à demander au moteur humain un travail anormal tandis que tout le secret de la sienne est de ne pas forcer, de rester en deçà de ses moyens.

Puisque je recommande si souvent de ne jamais aller ; cela veut dire, il me semble, qu'il faut éviter tout travail anormal : ainsi l'on ne marchera jamais par amour-propre.

Mais la question est de s'entendre sur les voies et moyens à employer pour rendre le cycliste capable d'un certain travail qui tout en paraissant peut-être anormal aux autres, le laissera cependant en deçà de ses moyens. Nous avons déjà exposé nos idées sur ce point, nous n'y reviendrons pas.

Sans nier le plaisir que l'on éprouve à farnienter du matin au soir sans souci du but final de l'étape qui sera ce que le hasard voudra, je dis que pour voyager ainsi, si l'on veut couvrir une étendue de pays déterminée, il faut beaucoup de temps et beaucoup d'argent, cela s'éloigne donc de notre programme.

Je veux mettre les plus beaux voyages à la portée des plus modestes bourses sans qu'on soit cependant forcé de s'enrôler dans une agence Cook quelconque.

Nous marcherons comme nous l'entendrons avec l'indépendance que donne seule la bicyclette et ce qui constituera la différence entre nous et beaucoup de touristes qui dissimulent sous l'apparence d'un vif amour de la nature l'insuffisance de muscles mal préparés, c'est qu'après avoir fait cent kilomètres dans la matinée nous ne serons pas vannés le moins du monde, mais si la beauté du site nous empoigne, nous retarde et réduit de moitié la deuxième demi-étape, eh bien ! Nous en prendrons très gaiement notre parti, quitte à nous rattraper un peu le lendemain à moins que d'autres attractions puissantes ne viennent encore nous retarder. Nous ne nous arrêtons pas à heure fixe pour admirer la nature, mais nous saisissons au passage tout ce qui est à notre portée et nos haltes sont plus fréquentes qu'on ne le pense, car nous ne voyageons pas, tant sans faut, pour kilomètrer, nous voyageons pour voir, pour vivre au grand air, pour entrer en contact intime avec la nature, dont la civilisation tend à nous éloigner de plus en plus ; et nous allons très loin dans cette voie jusqu'à préconiser, quand le temps le permet, le campement nocturne sous les cieux étoilés.

On vit ainsi des heures délicieuses : après le repas tiré des sacs, arrosé par une limpide eau de source, égayé par les joyeux propos, les souvenirs des uns et des autres, le repos complet en plein air, loin des impuretés des chambres d'hôtel sur un hamac ou sur un lit de feuilles, dans l'air tiède et doux de la nuit.

On s'endort et l'on s'éveille avec la fierté d'un homme libre, qui, pour un instant, saute à pieds joints par-dessus les préjugés.

Mon système a un inconvénient : il supprime toutes les longues haltes au cabaret ; si l'on s'y arrête ce n'est qu'un

instant parce qu'on a soif ou faim : quinze minutes suffisent pour remettre du charbon dans le foyer, et l'on rentre à la hâte dans le grand air ensoleillé si précieux pour les poumons.

Il ne conviendra donc jamais à ceux qui, après l'apéritif obligatoire, vont s'asseoir avec délices devant un menu copieux, surchargé de mets chimiquement cuisinés et de viandes faisandées, arrosé de vins capiteux, terminé par un café violent et des liqueurs alcooliques anti-digestives.

C'est pourquoi il ne saurait plaire à certains rédacteurs du *Midi Sportif*, pour qui le cyclotourisme consiste à collectionner, entre quelques flacons de bon vin de France, les gracieux sourires des hôtelières accortes.

Ceux-là, n'appartiendront jamais à l'École stéphanoise qui met bien au-dessus de ces plaisirs vulgaires qu'on n'a pas besoin d'aller chercher au loin, la contemplation de la nature, la recherche des sites merveilleux qui foisonnent en France, mais que les Français ignorent, le souci de l'hygiène, le culte de la santé physique et moral, et qui a pour devise : mens sana in corpore sano.

---

Paru dans :

Le cycliste, octobre 1956, pages 287-288

D'après Le Cycliste, 1906

## L'E.S.

L'École Stéphanoise (par abréviation l'E. S.) fut, à ses débuts, un simple groupement de cyclotouristes aimant les longues étapes et se maintenant en état de faire, au pied levé, des randonnées dominicales de 300, voire 400 kilomètres. Une alimentation végétarienne et des bicyclettes polymultipliées leur rendaient facile ce délassement hebdomadaire qui, auprès des profanes, passait alors tantôt pour une tartarinade, tantôt pour un éreintement complet.

Mais les profanes, se ralliant les uns après les autres à nos procédés, quelques-uns dépassèrent d'emblée leurs initiateurs, si bien qu'aujourd'hui l'on apprécie plus justement nos efforts et nos résultats. Notre cause paraît gagnée, et notre but, qui semblait encore bien vague et lointain il y a quelques années, se précise davantage de jour en jour et prend une forme définie et concrète.

L'E. S. est une école d'énergie physique et morale. Son but est donc de développer, tant au moral qu'au physique, la force et l'endurance (surtout l'endurance) du moteur humain, quelque soit l'objet de son application. Cependant, elle vise plus particulièrement la locomotion individuelle par ce cycle, à l'exclusion de tout autre moteur animé ou mécanique.

L'E. S. ne confère aucun diplôme, mais on peut se dire digne d'en faire partie quand on s'est mis à même d'excursionner à une allure uniforme pendant vingt heures s'il s'agit d'une randonnée dominicale, pendant seize heures chaque jour s'il s'agit d'une excursion de plusieurs jours.

Nous entendons par allure uniforme que si l'on a fait 200 ou 100 kilomètres pendant la seconde, toutes choses, temps, vent, difficultés du parcours restant, bien entendu, égales.

Il importe qu'on arrive toujours dispos, et la meilleure preuve que la fatigue reste normale, c'est la régularité de l'allure.

L'allure ou vitesse de marche, varie naturellement d'une personne à l'autre ; mais, pour le même individu, elle dépend

d'une foule de circonstances, les unes intérieures, les autres extérieures ; une indigestion, une préoccupation, le but (transport ou promenade), le vent contraire ou favorable. Elle dépend enfin du poids transporté ; on s'en apercevra quand le cabcyclisme sera plus en honneur auprès des adeptes de l'E. S. dont quelques-uns à peine commencent à savoir pousser un avant-train ou remorquer une voiturette.

Par ce qui précède, on comprend déjà que tout le monde, jeunes et vieux, forts et faibles, peut faire partie de l'E. S. puisque ce n'est pas le tour de force que l'on y cultive, mais l'endurance, le travail soutenu, constant, la mise en valeur du moteur humain, qui est, beaucoup plus qu'on ne le pense, susceptible d'être utilisé.

Nous croyons que tout individu en bonne santé peut, sans surmenage, pédaler pendant seize heures par jour, à la condition de ne jamais forcer le train, de ne pas dépasser soit la vitesse des jambes, soit la pression sur la pédale qui sont sa caractéristique personnelle. L'allure sera très différente suivant qu'il s'agira d'un faible vieillard ou d'un athlète vigoureux. 20 kilomètres à l'heure pour celui-ci, 6 kilomètres à l'heure pour celui-là, mais l'un et l'autre arriveront frais et dispos après avoir couvert respectivement 320 ou 96 kilomètres en 16 heures de marche, tout arrêt compris (car il s'agit toujours de la vitesse commerciale), s'ils sont vraiment de l'E. S.

Le difficile est de savoir prendre, dès le, départ, cette allure uniforme que nous préconisons et qui doit permettre d'arriver au but sans fatigue anormale. Nous sommes toujours tentés de partir trop vite parce que nous nous sentons beaucoup trop de force qui ne demande qu'à être dépensée. La raison doit donc intervenir et nous faire comprendre de quelle quantité nous devons ouvrir le robinet par ou vont couler nos kilomètres.

A tout prendre, il est préférable de l'ouvrir très peu au commencement et d'augmenter le débit à mesure que les heures s'écoulent, afin d'arriver à l'étape avant d'avoir vidé le réservoir d'énergie qu'une alimentation bien comprise aura, au contraire, maintenu à un niveau constant.

La façon de manger a une importance tout aussi capitale que la façon de marcher.

Le docteur Pascault, dans son remarquable article sur l'alimentation du touriste que « Le Cycliste » vient de reproduire, dit, avec beaucoup de raison; que nous devons manger avant d'avoir faim, boire avant d'avoir soif, nous découvrir avant d'avoir chaud. Ce sont là des vérités que l'expérience nous a apprises à nos dépens et que les nouveaux adeptes de l'E. S. devraient se graver dans la mémoire afin d'éviter les erreurs qui nous valurent des fringales carabinées, des soifs inextinguibles et des suées prématurées, intempêtes ou surabondantes.

Le moteur humain idéal serait celui dont les conditions physiologiques resteraient immuables et qui, produisant toujours son travail au moyen du même outil, en obtiendrait un rendement régulier invariable. Seules les résistances extérieures variant, le propriétaire d'un tel moteur saurait, au bout de peu de temps, à quelle allure il doit aller dans telle ou telle circonstance. Etant donné tel vent ou telle rampe, il marcherait à 6, 10 ou 20 à l'heure avec tel ou tel développement. Je pédalais récemment aux côtés d'un ingénieur qui avait muni sa bicyclette, à quatre développements interchangeables en marche, d'un déclinomètre et qui n'attendait pas que la résistance de la pédale l'avertit des variations de la pente pour changer le développement. Dès que son indicateur passait à 10%, lui-

même revenait à 2 m. 50 et il revenait à 4 mètres ou à 7 mètres dès que la bulle d'air sautait 5% ou à %.

Le procédé, pour mathématique qu'il parait être, ne laissait pas d'être sujet à caution, car d'une part, la résistance de la pédale n'est pas due uniquement à la déclivité du sol, et d'autre part, la bulle d'air ne tient pas compte de la puissance du moteur, variable d'un jour, d'une heure à l'autre. Qui de nous ne s'est pas aperçu qu'il venait plus facilement à bout d'une rampe donnée à tel moment de la journée qu'à tel autre ? Le moteur humain idéal n'existe pas, et c'est par la raison et le sentiment exact de nos moyens que nous devons régler notre allure plutôt que par les indications du déclinomètre.

Lorsqu'on pédale seul, c'est, en somme, chose assez aisée que de ne pas forcer la note. Il ne faut pas des années de pratique pour sentir dès la première heure de quelle puissance on dispose et quelle est la résistance qu'on a à vaincre. Si, par exemple, on peut fournir une pression de 15 kilos sur la pédale en tournant à 60 tours, on sent, nettement qu'en tournant plus vite ou en appuyant plus fort on ne durera pas toute la journée. Inutile alors d'insister. L'allure sera ce qu'elle sera ; ce n'est pas ce dont il convient qu'on s'inquiète. L'essentiel est de vous mettre à un train qui vous mène jusqu'au soir. C'est ce que, dans un moteur mécanique, on appelle la vitesse de régime. Le moteur humain a aussi sa vitesse de régime qui varie comme celle du moteur à pétrole avec la carburation (digestion et assimilation), la richesse du mélange (valeur nutritive des aliments), le courant électrique (afflux nerveux), la force de l'explosion (puissance musculaire). Malheureusement pour le moteur humain, l'afflux nerveux risque d'être mis trop souvent à contribution et d'exercer une action prépondérante au détriment de l'organisme. Tel est le cas lorsqu'on veut suivre quand même des compagnons capables d'un train supérieur au sien et qu'on force son allure. Alors que le moteur mécanique refuse tout net de donner plus qu'il ne peut, le moteur humain, sous l'effort de la volonté, dépasse pendant quelque temps sa vitesse de régime et se vide comme un accumulateur en court circuit.

Que de fois j'ai fait cette constatation sur mes compagnons de route et sur moi-même ! Certaines machines, que je trouvais parfaites quand j'étais seul, avec lesquelles je pouvais effectuer un parcours habituel dans le même temps qu'avec mes autres numéros, devenaient dures et éreintantes dès que je voulais les emmener à une allure supérieure à celles qu'elles comportaient pour tenir tête à des compagnons mieux montés. C'est de ce fait que je suis parti pour procéder aux essais comparatifs entre pneus et bicyclettes de différents systèmes dont il a été souvent question dans « Le Cycliste ».

Les esprits superficiels, incapables d'embrasser à la fois tous les côtés d'une question, sont exposés à se méprendre sur la portée, sur la valeur réelle de ces essais comparatifs qui n'ont jamais pu être poussés assez loin pour nous fournir une solution complète et définitive du problème :

Quelle est la meilleure bicyclette de voyage ?

Nous découvrons bien la machine qui nous permet d'augmenter notre allure sans plus grande dépense de force, cependant nous ne saurions dire si cette machine est moins fatigante pour une excursion de longue durée que telle autre à moindre rendement mais à plus grand confortable.

Quand, pédalant tranquillement à 20 à l'heure sur une Touricyclette ou sur une Rétrodirecte ou sur une combinaison hybride à transmissions superposées, je me

vois dépassé par une de mes propres bicyclettes à grand rendement, je ne me pique point d'émulation et je dis simplement : Va, toujours, mon ami, tu as certainement quelque chose que je n'ai pas : mais j'ai non moins sûrement quelque chose que tu n'as pas, et si nous devons suivre le même itinéraire pendant huit jours par tous les temps, par monts et par vaux, peut-être bien le confortable que j'ai finirait-il par avoir raison du rendement supérieur dont tu es si fier.

Car le rendement comparé au confortable... Mais ceci n'a que des rapports lointains avec l'E.S. et se trouvera mieux à sa place dans un article prochain, spécialement consacré à ce sujet.

VELOCIO.