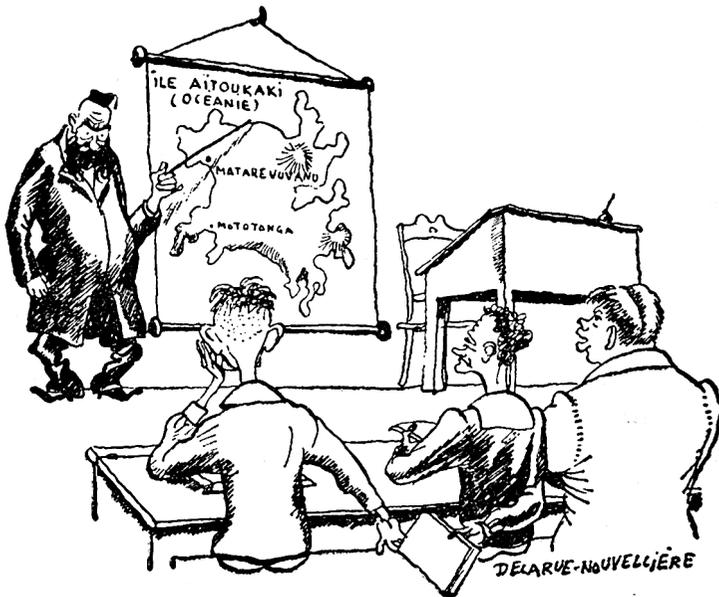


— C'est en effet stupide, conclut M. Majoret. Mais le certain, c'est qu'on ne peut voyager à bicyclette que si l'on sait lire la carte. C'est pourquoi nous disions tout à l'heure, qu'avec le porte-monnaie garni, la carte routière constituait le bagage indispensable du cyclo-touriste. Car il faut, par l'étude de la carte, fixer son itinéraire, combiner ses étapes, découvrir les points intéressants à visiter ; puis, en cours de route, déterminer aisément le point où l'on se trouve. Tout cela, vous le pensez bien, est très facile. Encore faut-il pouvoir le faire. Et quand on le fait, on prend de plus en plus intérêt à cette préparation et à ce contrôle du voyage. Pour un vrai cyclo-touriste, la lecture de la carte vaut celle du plus passionnant roman.



Les bagages

XXIV

Comment le cyclo-touriste peut emporter dans un sac de guidon tout le bagage nécessaire à un voyage de plusieurs semaines.



Nous nous mettons donc en route, dit Robert Carmose, avec, dans une poche, un portefeuille gonflé de quelques billets et, de l'autre une carte routière. Mais, vraiment n'emporterons-nous pas autre chose ? Qui dit voyage, dit bagages.

Jacques Pertus répondit en raillant :

— L'élégant Robert voudrait emmener sur sa bicyclette une valise, peut-être une malle. Que deviendrait-il sans linge et vêtements à foison ? Il te faudra pourtant y renoncer, mon cher. Sur la route, tu vivras en chemineau, comme les camarades.

Mais, un peu piqué, Robert répliqua vivement :

— Je ne veux pas vivre en dégoûtant pendant tout un mois. Si l'on ne peut emporter aucun

bagage à bicyclette, le cyclo-tourisme est une forme du vagabondage. Jamais un homme, qui tient à changer de linge de temps en temps, ne pourra le pratiquer.

— C'est par cet argument, dit M. Majoret, que bien des gens expliquent leur aversion pour le voyage à bicyclette. Certains cyclo-touristes leur rétorquent que rien n'est plus facile que d'emporter quinze à vingt kilos de bagages ; question d'agencement et d'arrimage. On s'en tire fort bien avec une grande sacoche de guidon, une valise dans le cadre, un porte-bagages à l'arrière et un sac de montagne sur le dos. Et l'on a ainsi à sa disposition deux costumes de rechange dont un de soirée, du linge et des lainages à volonté, trois paires de souliers, un appareil photographique 13x18, et tout un matériel de camping.

— Je crois que vous vous moquez, M. Majoret, de ces cyclistes trop encombrés de bagages.

— N'en croyez rien ; j'admire au contraire ces courageux coltineurs du cyclo-tourisme ; je comprends le goût qu'ils ont de transporter avec eux tout ce qu'ils jugent nécessaire à leur confort. Mais je ne voudrais pas les imiter et je crois qu'ils ont tort d'affirmer que leur solution du problème des bagages est la seule bonne ; car la plupart des jeunes cyclistes auxquels ils l'auront fait croire délaisseront le cyclo-tourisme plutôt que de le pratiquer sous une telle charge.

— Il faut donc renoncer à tout confort quand on voyage à bicyclette ?

— Il y a deux sortes de confort à bicyclette et ils sont inconciliables. Le premier consiste à emporter avec soi tout ce qu'il faut pour lutter contre le froid, le chaud, la faim, l'insuffisance des auberges, pour adapter constamment son costume aux circonstances du voyage et aux variations atmosphériques. Il faut pour cela emporter beaucoup de bagages. L'autre confort se goûte lorsque l'on marche à l'aise sur sa machine, qu'on profite réellement de la vitesse de progression que peut nous assurer la bicyclette. On peut faire de très beaux voyages à 30 kilomètres par jour mais ce n'est pas précisément faire du cyclisme. Pour pédaler aisément à bonne vitesse, il faut emporter peu de bagages.

— Ce peu de bagages oblige à se passer de beaucoup de commodités auxquelles la vie civilisée nous a habitués.

— Mais voyager, n'est-ce pas, suivant le conseil de Montaigne, « un peu s'endurcir, à la sueur et au froid, au vent, au soleil et aux hasards qu'il nous faut mépriser ; s'ôter toute mollesse et délicatesse au vêtir et au coucher, au manger et au boire ; c'est s'accoutumer à tout ». Ne serait-il pas fâcheux de renoncer, en se surchargeant de trop de bagages, à ces excellents effets physiques et moraux du voyage à bicyclette ?

— Pour mon plus grand bien, je me résignerai donc à vivre en Spartiate durant mes vacances. Néanmoins, vous me permettrez bien d'emporter de quoi faire ma toilette matin et soir.

— Assurément, vous emporterez même davantage. Vous aurez droit à environ quatre kilos de surcharge. En s'y prenant bien, cela donne de quoi se tenir propre et se changer, le soir, à l'étape.

— Quatre kilos ! Me voici déjà rassuré. Et de quoi ces quatre kilos seront-ils faits ?

— Le grand principe est d'avoir deux « tenues complètes », l'une pour rouler, l'autre pour circuler et vivre dans la ville d'étape. Il est vain d'espérer qu'un « costume touriste » vous permette de kilométrer sous le soleil, la pluie, dans la poussière et à la montée des cols, tout en conservant un aspect assez décent pour vous empêcher d'être gêné quand vous serez en ville, quand vous prendrez place à table d'hôte, quand vous visiterez une cathédrale. La tenue de route ne doit rien craindre et être réduite à sa plus simple expression. Une culotte de toile, des bas, des souliers ; sur le torse, maillot ou chemise. Je vous recommande plutôt la chemise au mois d'août, chemise non de laine ou flanelle, mais de simple percale ou cellular, portée à même la peau. La transpiration s'évapore à mesure qu'elle se produit et, flottant au vent, la chemise n'est jamais mouillée. Cela supprime le risque de refroidissement que certains craignent lorsque leur maillot est trempé de sueur. Quand il fait très chaud, cette tenue est fort agréable ; quand la température baisse, on met par-dessus le maillot qui fait partie aussi de la tenue de route. Une casquette ou mieux un béret, complète le costume. Ainsi vêtu, on va sans peur de la poussière, de la boue et même de la pluie. On entretient culotte, maillot et chemise, en les lavant à l'occasion dans une rivière ou dans « l'eau courante » de l'hôtel ; il ne faut pas deux heures pour les sécher en cette saison. La culotte peut en voir de cruelles, s'élimer, se déchirer. On en achète une autre

en quelque ville, et l'on abandonne l'usée sur le bord de la route à la disposition du premier chemineau.

— Cette tenue de route ne m'effraie pas. J'ai déjà reconnu la justesse de ce que vous m'avez dit à mes débuts : en pédalant, on ne peut mettre d'élégance que dans son coup de pédale. Mais la tenue d'étape, le vrai bagage ?

— Cette tenue d'étape doit être soignée ; il faut un vrai « complet », veston, gilet et pantalon ; oui, pantalon plutôt que culotte, parce qu'il y a, de temps en temps, certains avantages « moraux » à ne plus avoir du tout l'air cycliste. Vous comprenez aisément qu'après vous être changé de pied en cap, vêtu en citoyen normal, vous vous trouverez fort à l'aise pour vivre à l'hôtel, visiter la ville, aller, si cela vous plaît, au cinéma ou au théâtre. Il se peut d'ailleurs qu'il y ait intérêt à se mettre ainsi en tenue de ville en cours de la journée, parfois pour plusieurs jours. On peut avoir des amis à aller voir, qui vous inviteraient à rester dîner et coucher. Si gentils qu'on les suppose, on hésiterait à leur faire visite si l'on ne peut se présenter convenablement. Bref, le « complet de rechange » trouve en beaucoup d'occasions son utilité et c'est pour le cyclo-touriste une grande force morale que de le posséder dans son sac. Peut-être, d'ailleurs, que personne n'en doute ; mais on ne sait pas qu'on peut l'avoir dans un bagage de trois à quatre kilos. Il faut dire et répéter que cela est possible, dans l'espoir d'amener beaucoup d'hésitants à pratiquer le voyage à bicyclette.

Cependant que parlait ainsi M. Majoret, Robert Carmose s'épanouissait d'aise. Il se promettait, à part soi, d'exiger de son tailleur un chef-d'œuvre qui allât une suprême élégance à une impondérable légèreté. Il souriait aux revanches qu'il prendrait chaque soir sur la rusticité sportive de son costume de la journée. Mais un doute lui vint encore :

— Cette solution du bagage m'enchanté, dit-il. Toutefois, un vêtement élégant se transporte malaisément dans une sacoche. Je crains qu'il ne soit ridiculement fripé dès les premiers jours. Et puis le linge ? Les objets de toilette ? Comment emporterai-je tout cela ?

— Remontons à l'appartement, dit M. Majoret. Nous avons assez fait de mécanique aujourd'hui, n'est-ce pas, Jacques ? Je vais pouvoir vous montrer exactement comment je constitue mon bagage et comment je l'arrime à ma bicyclette.

Cela dit, s'étant dépouillé de sa « combinaison », il mena les deux jeunes gens dans son cabinet de toilette. Il sortit successivement de l'armoire tous les objets qui constituaient son trousseau cyclo-touriste :

— Voici mon « complet de voyage » ; c'est, vous le voyez, un costume normal. Celui de Jacques est habituellement moins bien coupé : car son goût est de mépriser la mode. Mais votre vêtement, Robert, pourra être aussi chic que vous le voudrez. Voici, ensuite, *la chemise* ; elle est blanche, *habillée* comme on dit. Je ne la porte qu'avec le costume de ville, c'est-à-dire quelques heures par jour, et, dans ces conditions, elle dure facilement une huitaine. Au-delà de ce temps, je la renvoie chez moi par la poste et je la remplace par une autre que j'achète ou que je trouve dans le colis postal que je me fais envoyer en prévision de ce changement nécessaire. Ensuite, *deux maillots de laine*, l'un épais, l'autre léger et mince. Puis, *deux paires de bas*,

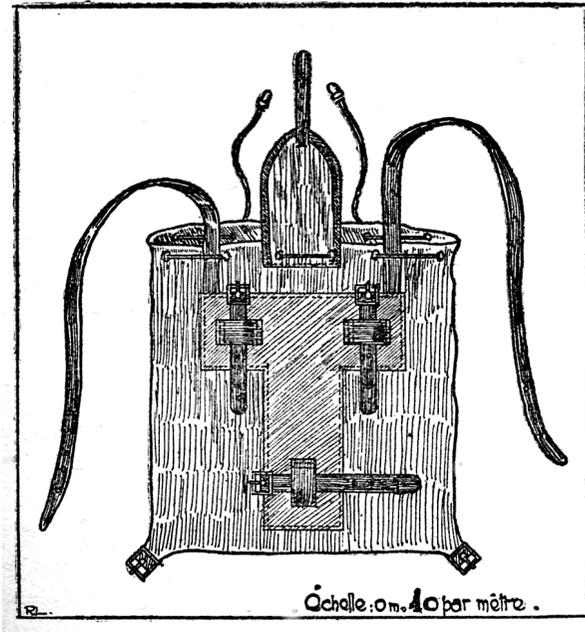
quatre mouchoirs, trois cols souples, deux paires de manchettes ; un nécessaire de toilette, avec savon, peigne, brosse à dents, matériel à raser ; une brosse à habit ; une brosse à souliers, du cirage, une flanelle à faire reluire ; une pèlerine imperméable aussi légère que possible. Comme je nage et que j'aime me plonger dans les lacs et rivières rencontrés, une serviette et un maillot de bain. C'est tout.

— Vraiment, dit Robert, cela ne paraît pas beaucoup pour une expédition comme celle que nous projetons.

M. Majoret répondit, plein d'assurance :

— Avec ce bagage, on peut voyager tout un mois sans manquer de rien. Car il faut bien comprendre qu'on fait du tourisme en France, pays assez civilisé où il y a des auberges à tous les tournants de route et des « Nouvelles Galeries » dans toutes les préfectures.

— Il faut nous expliquer maintenant comment vous emportez ce bagage.



— La question est importante, surtout en ce qui concerne l'arrimage sur la bicyclette. On a résolu le problème de bien des façons. Je crois que la valise de cadre est la pire de ces solutions, car, à moins d'être plate au point de ne rien contenir, elle oblige à pédaler en bancal. Le porte-bagages à l'arrière, sous la selle, a de nombreux partisans, mais il doit être solide et bien fixé pour supporter les quatre kilos que pèse

le bagage tel que je viens de le composer ; et, de plus, il y a intérêt à ne pas surcharger cette pauvre roue arrière de la bicyclette qui prend plus que son compte avec le poids du cycliste. Par contre, le sac de guidon m'a toujours donné satisfaction. La direction en devient un peu plus dure mais on s'y habitue si rapidement que cela ne cause aucune gêne. Toutefois, il faut un beau sac de guidon et on n'en trouve guère de ce genre parmi les accessoires courants. Voici le mien. C'est, comme vous le voyez, un bon sac de montagne en toile solide, ayant 40 à 45 centimètres en hauteur et en largeur, fermant en haut par une corde passant dans les œillets, munie de ses deux courroies par lesquelles les alpinistes le fixent sur leurs épaules, pourvue en avant d'une large poche à soufflet. Pour que les trépidations n'usent pas la toile sur le guidon et le tube de direction, j'ai fait coudre sur le dos du sac une plaque de cuir en forme de T. Vers le bas de ce T, est fixée une petite courroie de cuir destinée à boucler le sac sur le tube de direction ; sur la barre horizontale du T, à droite et à gauche, deux autres petites courroies fixent le sac sur le guidon ; il faut que ces courroies soient placées assez bas pour que le tiers supérieur du sac dépasse en haut le guidon.

Ayant examiné le sac de montagne ainsi modifié, Robert Carmose, montrant la table chargée des vêtements et du linge, manifesta quelque surprise :

— Vous allez faire entrer tout cela dans ce sac ? Si vous y parvenez, quel entassement, quelle confusion ! Tout sera fripé.

— Nullement. C'est plaisir de voir comme tout mon bagage entre aisément dans mon sac. Il ne faut que procéder avec méthode. D'ailleurs, regardez-moi faire.

Il joignit les gestes à la parole :

— Je plie tous les effets sur une largeur de 35 à 40 centimètres, ce qui est suffisant pour ne pas multiplier les plis. Puis j'emploie ce que j'appelle la mise en « rouleaux ». Les bas, mouchoirs et le maillot de jersey constitueront le noyau de mon *premier rouleau* ; autour de ce noyau, je dispose cols et manchettes, puis je roule par-dessus la chemise, le gilet et enfin le pantalon. J'entoure ce rouleau d'une toile et je l'enfourne tout au fond du sac ; je n'aurai y à toucher que le soir, à l'étape.

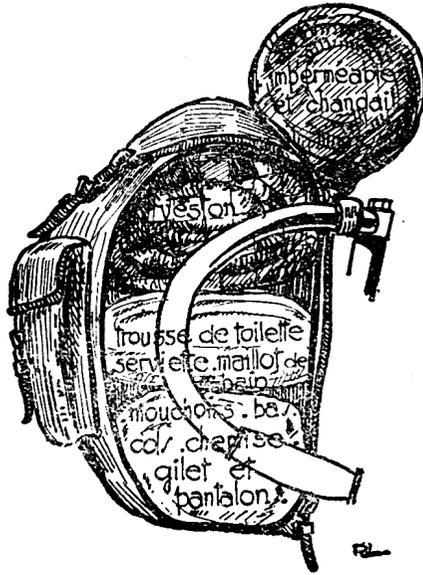
Robert admira la réduction de volume qu'avaient subie les vêtements ainsi pliés et roulés.

— Je passe au *deuxième rouleau*, continua M. Majoret : le nécessaire de toilette roulé dans le maillot de bain et la serviette. Enfin, *troisième rouleau* (le plus gros généralement) : le veston. Il occupe le sommet du sac, prêt à être endossé aux arrêts, à l'auberge où l'on déjeune. Je distribue maintenant dans les interstices que je trouve autour des rouleaux quelques menues bricoles : brosse, cirage, cartes, papier à lettres. Dans « la poche à soufflet », tiendront le petit outillage, la carte de l'itinéraire du jour, une gourde d'aluminium. Il ne me reste plus qu'à former un *quatrième et dernier rouleau* : le maillot épais roulé dans l'imperméable. Je ne le mets pas dans le sac, mais par-dessus et en arrière. Les deux courroies d'épaules se rabattent sur ce rouleau, font un tour autour du guidon et vont se fixer dans les boucles que le sac porte à ses deux coins inférieurs. S'il fait froid ou s'il pleut, maillot et imperméable sont immédiatement à portée sans qu'il soit besoin d'ouvrir le sac.

Ce disant, M. Majoret avait conduit Robert dans le vestibule auprès de sa bicy-

clette et avait fixé sur le guidon le sac ainsi confectionné.

— Vous voyez qu'arrimé de cette façon le bagage ne peut donner lieu à aucun ennui ; il ne se déplace jamais. La façon d'emballer est simple, rapide, n'abîme pas les vêtements. L'enlèvement ou la fixation du sac se fait en quelques secondes.



Manière d'étager à l'intérieur du sac les trois rouleaux de vêtements et de placer par-dessus l'imperméable et le chandail.

— Il n'y a donc pas à hésiter, conclut Robert. Je vais me faire établir un sac semblable et j'emporterai tout mon bagage suivant votre excellente méthode.

— Croyez bien, dit M. Majoret, qu'avec nos quatre sacs nous voyagerons le plus confortablement du monde.

— Mlle Gilberte emporte aussi son sac ? Je m'en doutais bien. Mais son bagage doit être composé d'une façon assez différente ?

— Non pas, répondit M. Majoret. Le principe reste le même. Tenue de route très simple mais tout ce qu'il faut pour être convenable et même élégante à l'étape. Remarquez que, sur ce dernier point, les femmes ont quelques avantages sur nous. Leurs robes, corsages, chemisettes, bas de soie et autres parures vestimentaires se réduisent à un volume fort petit et craignent peu d'être fripées.

— Je n'ai aucune crainte sur l'élégance que Gilberte saura s'assurer à l'étape. Mais la tenue de route me laisse un peu d'inquiétude.

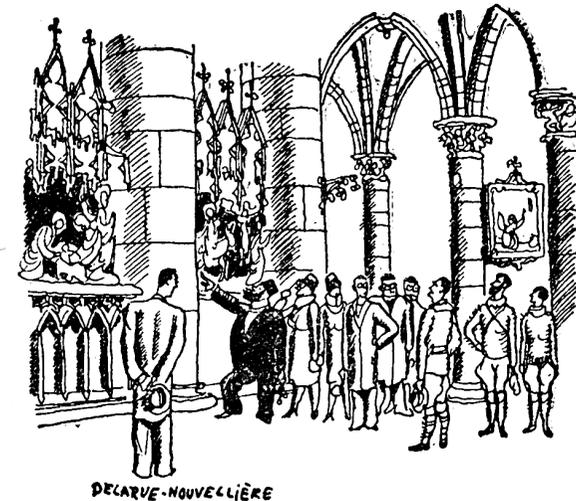
— A ce point de vue, les femmes cyclistes ont connu une époque difficile : celle des jupes longues et des manches à gigot. La vraie robe de ville était impraticable à vélo ; les culottes bouffantes, les jupes-culottes étaient ridicules et gênantes. Tout s'est bien simplifié. A la rigueur, la jupe courte actuelle permet aux femmes de mon-

ter une bicyclette, même à cadre fermé. Mais, à mon avis, ce n'est pas à faire. Celles qui agissent ainsi sont toujours à lutter contre le zéphyr indiscret ; elles sont plus occupées à rabattre leurs jupes qu'à pédaler. La tenue sportive de la femme comporte, exige la culotte. Cela est admis maintenant. Et particulièrement cela ne fait aucune difficulté dans les régions montagneuses où l'alpinisme a habitué tout le monde à ce costume. A bicyclette, il n'y a qu'ainsi vêtue qu'une femme soit vraiment à son aise, alors qu'en robe elle est toujours empruntée.

— Je le pense, dit Robert. Mais une femme ne peut rester toute la journée sur sa bicyclette. Dès qu'elle met pied à terre, elle perd tout l'avantage d'être en culotte. Elle ne porte qu'avec gêne ce costume anormal qui choque « l'opinion publique » ; elle a beau affecter une certaine crânerie, elle se sent gauche, et en souffre.

— C'est vrai mais il est facile de remédier à cet inconvénient. Gilberte a trouvé depuis longtemps ce qu'il convient de faire. Elle a toujours dans son équipement une jupe très simple et légère, s'ouvrant et se fermant entièrement sur un côté par un rang de boutons à pression ; ce n'est, en somme, qu'un pan d'étoffe qui se drapait en quelques secondes autour de la taille, recouvrant ainsi la culotte. Cette jupe est toujours roulée sur le haut de son sac de route ; une courroie à déboucler et la voilà prête à marcher à pied sans exciter la curiosité publique.

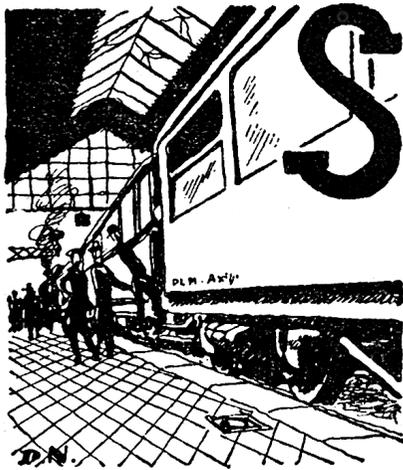
— Tous ces menus détails de vêtue, dit Robert, ont leur grande importance. Votre longue expérience vous a permis de les régler parfaitement. Je comprends maintenant comment vous pouvez voyager pendant des semaines avec un bagage aussi réduit.



Le changement de vitesse

XXV

Où une discussion acharnée n'aboutit à aucune conclusion.



Sous le hall enfumé de la gare du P.L.M., le rapide d'Italie, ayant poussé son coup de sifflet, s'ébranla lentement. Par les portières, les voyageurs tendirent une dernière poignée de mains aux parents et amis restés sur le quai. Les bras levés, les mouchoirs agités firent leurs signes d'adieu. Accélérant sa vitesse, le train défila au long des quais, tressauta sur les rails coupés de multiples aiguilles et enfin, dans le crépuscule tombant, se rua sur la voie libre.

M. Majoret, Gilberte, Robert et Jacques reprirent leurs places sur les banquettes, s'installant du mieux qu'ils purent et M. Majoret, qui s'était beaucoup démené pour enregistrer les bicyclettes et trouver les « places retenues », poussa un soupir d'aise :

— Enfin ! Nous voilà partis ! Adieu, Paris, ses tracas et ses fumées !

— Et nous allons, dit Jacques Pertus, vers la montagne, splendide, tranquille, baignée d'air pur. Quelle joie ! Un mois à rouler par les Alpes !

— C'est à cinq heures du matin, demanda Gilberte, que nous arrivons à Bourg-en-Bresse ?

— Oui, ma fille. Au point du jour, nous serons à pied d'œuvre. Ce train est bien commode. D'une seule traite, en une nuit, il va nous amener à la lisière des montagnes. A peine sortis de Bourg, nous aurons à grimper les premières rampes du Jura.

Robert Carmose dit en souriant :

— Je ne vous dissimule pas que je suis ému. Vous allez à la montagne avec la tranquillité de vieux routiers qui la connaissent. C'est la première fois que je l'aborde. Je m'effraie un peu de mon inexpérience. Comment me comporterai-je dans ces longues et dures ascensions ? La montée des cols me verra-t-elle peiner et défaillir ?

— Ne vous tourmentez pas, répondit M. Majoret. Vous êtes bien entraîné et vous avez une certaine aptitude à monter les côtes. Vous ne souffrirez donc qu'autant qu'il le faut pour vaincre les grands obstacles.

— Ce qui m'inquiète, c'est que je n'ai pas de « changement de vitesses » à ma bicyclette, comme vous et Gilberte. Je me suis laissé influencer par les conseils de Jacques et je crains qu'il ait voulu seulement me jouer un mauvais tour.

— J'en serais la première victime, dit Jacques Pertus, car je n'ai pas non plus de changement de vitesses.

— Oui, mais tu es un cycliste forcené ! Il te plaît de pousser dans les côtes. M. Majoret me paraît plus sage, et j'aurais dû suivre son exemple.

— Ne crois pas que je tiens à me fatiguer par plaisir. Si je n'emploie pas de changement de vitesses, c'est parce que je pense utiliser parfaitement ma force sans l'emploi de ce mécanisme compliqué.

— Tu dois avoir tort ; quand le changement de vitesses permet à l'automobile de grimper toutes les côtes, il faut être bien entêté pour nier qu'il rende le même service à la bicyclette. Le moteur humain est soumis aux mêmes lois que le moteur mécanique.

— Voilà l'argument simpliste et péremptoire qui, sans plus ample examen, convertit à la « poly » tous les cyclistes que tourmente le désir de monter les côtes aussi facilement qu'on les descend. Mais comparaison n'est pas raison. Le moteur humain ne ressemble guère aux moteurs mécaniques, et au moteur à explosions moins qu'à tout autre.

— Évidemment ; mais devant le travail mécanique à fournir, tous les moteurs perdent en vitesse ce qu'ils gagnent en force, et...

— Tu t'égares, mon ami. Entre beaucoup de qualités qui ont fait son succès, ce moteur à explosions a un défaut : c'est d'avoir précisément besoin d'un changement de vitesses, parce qu'il n'est pas souple, parce qu'il ne donne toute sa puissance qu'à un régime de rotation déterminée. Dès qu'il acquiert un peu de cette souplesse qui lui manque et qu'il parvient à monter les côtes en quatrième, on estime avoir obtenu un grand progrès, qui économise le mécanisme et le carburant. Il ne faut donc pas vouloir à toute force que le moteur humain ait le défaut du moteur d'auto. Car le muscle ne travaille pas par des détentes brutales, explosives. Il agit beaucoup plus comme le moteur à vapeur, dont le piston reçoit une poussée élastique, progressivement croissante à mesure qu'augmente la résistance à vaincre. Encore ne peut-on pas pousser très loin cette comparaison-là ; il vaudrait mieux considérer ce qui se passe dans le muscle lui-même et dans quelles conditions il peut produire de la force.

— Et bien, expose-nous quelles sont ces conditions.

— Le muscle est un moteur très souple qui peut faire varier sa vitesse de travail dans des proportions considérables, sans modifier sa puissance. Je ne sais quel ardent polyxionniste a posé comme postulat à ses démonstrations mécaniques que la vitesse de pédalage la plus favorable, *la moins fatigante*, était de 60 tours à la minute ; il y aurait, par conséquent, intérêt à conserver indéfiniment cette cadence en coordonnant le développement avec les allures variées qu'imposent les accidents de terrain et la lassitude du cycliste. Cette conception aboutit aux huit, aux dix, aux innombrables « vitesses », échelonnées de cinquante en cinquante centimètres. Mais si toutes ces déductions mécaniques sont exactes, elles n'ont aucune valeur pratique parce que leur point de départ est faux.

— Voilà, dit M. Majoret, une condamnation bien nette, bien sévère. Je crains, mon ami, qu'à trop vouloir prouver...

— Non pas ; je maintiens mon opinion. C'est une grande erreur physiologique que d'imposer au muscle une « vitesse de régime » aussi étroite ; de le considérer comme un moteur moins souple encore que le moteur à explosions. Soixante tours à la minute ! Mais on peut pédaler aisément entre vingt et cent vingt tours sans qu'aucune cadence soit, en elle-même, plus pénible qu'une autre. *La cadence est imposée par la résistance à la progression*, et elle s'adapte automatiquement, avec une merveilleuse régularité, à l'effort que le muscle peut fournir. Il est entendu qu'on dépense d'autant plus de force que la vitesse est plus grande ; mais cet axiome mécanique, appliqué au cyclisme, s'entend pour la vitesse de progression de la machine et de son cavalier, non pour la vitesse de rotation des jambes.

— Tu veux dire, en somme, que la vitesse de progression règle au mieux la cadence du pédalage, en la faisant varier automatiquement.

— C'est cela même. Quand sur le plat, et par bonne brise dans le dos, la bicyclette progresse sans effort, on tourne aisément les jambes entre 80 et 100 tours, même avec le développement moyen de 5 m 50. Il y a dans ce cas intérêt à tourner vite pour conserver, *au prix d'une contraction musculaire très légère mais fréquente*, la vitesse acquise par la machine. Que s'il se présente une côte, il y a nécessité de donner une contraction plus forte, plus prolongée et cela est impossible à la même cadence. Pour monter cette côte à l'allure honorable de 12 kilomètres à l'heure, la cadence devra tomber aux environs de 35 tours ; la lenteur de rotation permet un coup de pédale un peu appuyé, tout en restant souple ; *les muscles ont le temps de se contracter plus à fond pour produire un peu plus de force*. Conservons au contraire la cadence de 75 tours, en diminuant de moitié le développement, c'est-à-dire à 2 m. 75, pour la même allure de 12 kilomètres. Cette vitesse de jambes sera très pénible à soutenir en côte à cause de la brièveté des contractions musculaires.

— Parbleu, dit M. Majoret, je voudrais vous voir monter avec un développement de 7 ou 8 mètres les longues côtes que nous allons avoir à franchir. Suivant votre théorie, vous devriez y parvenir aussi aisément qu'avec 3 mètres.

— En raisonnant par l'absurde, vous aurez aisément raison de moi. Mais je ne veux discuter que sur les développements raisonnables, c'est-à-dire *moyens*, ceux que tout le monde devrait employer et qui, pour la route, n'ont guère à varier, suivant la constitution et les aptitudes, de plus d'un mètre ; entre 4 m. 50 et 6 m. 80, chacun peut trouver son meilleur braquet. Or, dans ces conditions normales, changer de développement pour monter une côte ne peut pas avoir pour avantage de dépenser moins de force, si la vitesse reste la même. Cette dépense de force ou *libération d'énergie*, n'a pas d'ailleurs l'importance qu'on tend à lui accorder quand on persiste à comparer le moteur humain avec un moteur mécanique ; car ce qui limite le travail fourni par le moteur mécanique, c'est la quantité de charbon ou de pétrole dont il dispose ; ce qui arrête le moteur humain, c'est *la fatigue*, phénomène physiologique complexe, qui ne se confond pas avec la *dépense organique* : fatigue et dépense ne sont pas proportionnelles.

Robert s'étonna :

— Quoi ! La fatigue n'est pas en rapport avec le travail que l'on fournit !

— Mais non ; puisqu'il y a des gens, et assez nombreux, qui sont fatigués à ne rien faire et que d'autres prennent de la vigueur en faisant le tour de France à bicyclette. La fatigue résulte du fonctionnement de la machine humaine, non de l'épuisement de ses matériaux de travail. Ce qu'il nous faut chercher, ce n'est pas l'économie de la force, mais la mise du corps dans de bonnes conditions de fonctionnement. Suivant la façon dont on s'y prendra, tel travail corporel fatiguera plus ou moins rapidement ; et souvent, c'est avec la plus grande dépense de force que la fatigue sera moins grande ou plus tardive.

— Et bien, reprit M. Majoret, peut-il faire de doute qu'on se met dans de bonnes conditions de travail en employant un petit développement pour monter les côtes et un grand pour rouler aisément sur le plat ? Dans les deux cas, le pédalage se fait au rythme qui convient à l'effort.

— Mais comment définirez-vous l'effort ? Devant quelle côte renoncerez-vous à pousser le même développement que sur le plat ? Rappelez-vous que le moteur humain n'a pas une *puissance invariable*, déterminée, pour chacun de nous, par sa constitution. Cette puissance augmente considérablement par l'usage, par la fonction ; elle diminue rapidement dans l'inaction. Si l'on ne veut jamais faire d'efforts pour monter les côtes, on devient de plus en plus incapable de les monter. Le petit braquet de 4 mètres, qui donnait d'abord toute satisfaction, résiste bientôt sous le pied ; et l'on descend progressivement « la gamme des vitesses », jusqu'à employer celle qui équivaut à la marche à pied. Au contraire, en adaptant son coup de pédale et l'effort de ses muscles aux résistances rencontrées, on les surmonte de jour en jour plus facilement ; on augmente constamment sa puissance musculaire. Et l'on monte de mieux en mieux toutes les côtes, au moins celles d'un pourcentage courant.

— Mais, mon cher ami, répliqua M. Majoret, ce ne sont pas des côtes de pourcentage courant que nous allons rencontrer. Je suis tout à fait d'accord avec vous sur les mauvais effets qu'entraîne l'abus du changement de vitesses. Ce sont des effets du même ordre que ceux de la roue libre. On perd l'habitude du bon coup de pédale ; on ne sait plus adapter sa force à l'effort ; on perd toute souplesse musculaire. Je n'approuve donc pas les polyxionnistes qui, toujours et partout, même pour leurs petites sorties quotidiennes, emploient des quatre, six ou huit vitesses. Mais le voyage en montagne est une autre affaire. Vous savez bien qu'on ne grimpe pas avec 5 mètres des cols qui montent pendant dix à vingt kilomètres, à 6, 8 ou 10%. Les coureurs ne peuvent le faire ; et vous-même, vous ne le pouvez pas.

— Je m'incline devant la nécessité d'employer un petit développement pour venir à bout des longues rampes de montagne. J'ai ce petit développement à ma disposition ; mais, pour en disposer, je trouve inutile d'encombrer ma bicyclette de pignons satellites, roulettes, ressorts, câbles et manettes. Tout cela me paraît trop compliqué pour le petit usage que je fais de mon braquet de montée.

— Pur entêtement de votre part. Vous ne voulez pas reconnaître la supériorité d'un système que vous avez toujours combattu. Plutôt que de tirer sur une manette au pied d'un col, vous préférez descendre de machine et faire dérailler votre chaîne à la main !

— Oui, dit Robert, c'est le système qu'il a fait installer sur ma bicyclette. Il m'en a montré le fonctionnement. A vrai dire, ce n'est pas compliqué. En quelques secondes, on fait dérailler la chaîne d'un jeu de pignons sur un autre et l'on passe ainsi du développement de 6 m 26 à celui de 3 m 80.

— C'est un système bien primitif, assura M. Majoret. Il ne met pas à votre disposition une gamme de vitesses très riche. Et vous souffrirez, Robert, à vous salir les doigts.

— Il mettra des gants et le savon n'est pas fait pour les chiens, répliqua Jacques Pertus. En fin de compte, mon cher Robert, tu auras beaucoup moins à tripoter ton changement de vitesses primitif, que ce cher M. Majoret le sien. Tu vas le voir, matin et soir, clef anglaise, tournevis et burette en main, régler et graisser son système perfectionné. Va, tu ne regretteras pas les dix secondes de pied à terre qu'exigera le transfert de ta chaîne de couple à couple.

Robert restait fort indécis.

— Tout de même, s'il faut mettre pied à terre au bas de chaque côte, puis au sommet, on doit perdre bien du temps.

— Ne crois pas cela. En montagne, on ne rencontre pas des côtes à tous les coins de route. Ne t'imagines pas ces côtes d'après le Circuit de Chanteloup où triomphent les polymultipliées. Une bonne étape de cent kilomètres peut comporter une ou deux longues et dures montées et autant de descentes compensatrices. Cela te donne deux à quatre transferts de chaîne dans une journée, une minute de manœuvre en tout. Je te le demande encore : pour esquiver ce petit travail, vaut-il qu'on emmène sur son vélo tout un mécanisme de dérailleur ?

Mais M. Majoret secoua l'index en signe de désaccord :

— Il oublie d'avouer, dit-il, qu'il ne se sert de son petit développement que contraint et forcé par la longueur et la dureté des rampes excessives. Il est obligé d'enlever sur ses 5 m 25 toutes les ondulations et même les cotes moyennes. Ma fille et moi, grâce à notre gamme de vitesses, sur le terrain le plus varié, nous circulons toujours avec le développement le mieux approprié.

— Ça, c'est de la théorie pure. En pratique, monsieur Majoret, vous n'êtes pas si pressé de changer de braquet. Aussitôt que cela va bon train, vous laissez vos manettes à peu près tranquilles ; et vous enlevez les côtes à votre cadence habituelle.

— Je ne prétends pas qu'il faut constamment monter les côtes en petite vitesse. Mais quand on dispose de cette petite vitesse, on passe sans fatigue des raidillons qui, sur développement normal, exigent un effort brutal et excessif. Il y a aussi des moments de fatigue qui obligeraient à l'arrêt, au repos, si un faible braquet ne permettait de rouler à toute petite allure. Enfin, on rencontre des chemins pittoresques mais montueux, dans lesquels on ne s'engagerait pas si l'on n'avait pas la certitude d'en venir à bout, grâce au changement de vitesses. Ce système, qui s'est très perfectionné ces dernières années, a beaucoup augmenté le rayon d'action du cyclo-touriste ; et c'est pourquoi j'y suis venu.

— Le rayon d'action du cyclo-touriste ! Voilà la belle formule ! Mais moi, je ne m'y laisserai pas prendre. Et je rayonnerai tout de même.

Robert constata :

— Vous restez bien fermes, tous deux, sur vos positions. Mademoiselle Gilberte, venez au secours de mon indécision. Votre opinion sera la mienne. Que pensez-vous du changement de vitesses ?

Gilberte répondit avec simplicité :

— Rien du tout. Papa m'a installé cela sur ma machine et je pense que c'est pour mon bien. Mais je ne m'en aperçois guère. Quand je roule à bicyclette, je suis toute au plaisir de l'exercice et à la contemplation de la nature. Je ne fais pas attention à la façon dont j'enlève les côtes. Je pousse quand c'est nécessaire et tant que j'obtiens de mon effort un résultat honorable. Je vais à pied quand ma bicyclette ne peut plus avancer, ce qui arrive assez souvent vers le sommet de ces grands cols dont on parle tant, qui sont admirables mais qu'on n'atteint que par des chemins défoncés et caillouteux. Là-haut, avec ou sans changement de vitesses, la bicyclette, vous le verrez, n'est guère fringante. Généralement, papa et Jacques Pertus mettent leur point d'honneur à parvenir jusqu'au sommet ; et il faut entendre celui qui arrive le premier dénigrer le système de l'autre ! Pour moi, montant à pied, je crois que je profite mieux du magnifique paysage.

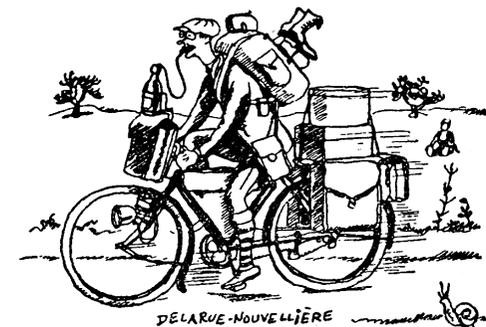
— La sagesse, mademoiselle, parle par votre bouche. La discussion que je viens d'entendre m'a persuadé que le sort du cyclo-tourisme n'est pas lié à celui du changement de vitesses. Ce qui importe avant tout, c'est d'aimer à la fois la bicyclette et le voyage. C'est ensuite affaire de goût particulier que de pratiquer ou de dédaigner la manette du dérailleur.

Mais Jacques Pertus insista :

— Ce n'est nullement une affaire de goût. La vérité physiologique d'accord avec la vérité mécanique...

— La passion de controverse t'emporte et c'est toi, maintenant, qui dérailles. S'il y avait en ceci une vérité indiscutable, il y a beau temps que la discussion aurait cessé.

— Heureusement qu'elle n'a pas cessé, conclut en riant M. Majoret ! C'est pour les cyclistes un trop beau sujet de conversation.



Hymen ! Ô Hyménée !

XXVI

Où tout se termine le mieux du monde.



Leurs vacances finissaient. Le lendemain, ils avaient à reprendre le train de Paris. Pour ce dernier jour, s'étant engagés en haute montagne, ils avaient remonté le verdoyant vallon de Beaufort puis grimpé, par la rude montée de douze kilomètres, jusqu'au hameau de Roselend. Ils avaient trouvé gîte et couvert dans l'accueillante auberge, établie juste au bout de la piste carrossable. A découvrir le sentier muletier, étroit et caillouteux, qui, à partir de là, zigzaguait rudement au flanc de ce premier contrefort du Mont-Blanc, ils avaient éprouvé quelque fierté d'avoir monté leurs bicyclettes jusqu'au point où la chaussée leur manquait.

Maintenant, la nuit tombait ; nuit d'août, tranquille et fraîche, qui baignait de son calme silencieux le plateau blotti entre les crêtes farouches.

Pour jouir de la belle soirée, Gilberte et Robert, avaient entrepris une promenade à pied, vers le Cormet. La piste blanchâtre, visible, à la lueur crépusculaire, dans la nappe verte des pâturages, les menaient lentement à la sombre masse qui barrait de ce côté l'horizon. En contrebas, le torrent roulait ses ondes sonores sur son lit de rocaillles.

Ils s'arrêtèrent à mi-pente, n'ayant pas le temps de monter plus haut, et craignant aussi de s'égarer dans la nuit qui s'épaississait. Ils s'assirent côte à côte sur un rocher, reprenant haleine, et contemplant le cirque de montagnes qui dressait dans le ciel violâtre ses pics et ses dômes noirs. Au moment où tout le majestueux paysage sombrait dans l'obscurité, la lune en son plein émergea de derrière une crête, éclairant soudain de sa lueur magique toute la splendeur qui s'était un moment dérobée dans la nuit.

Ils n'eurent qu'un soupir pour traduire leur admiration, un serrement de mains pour se faire connaître leur plaisir. Et, toujours silencieux, ils continuèrent à rêver.

Qu'ils avaient vu de choses, de belles choses, pendant ce mois de vacances ! Et comme ils les avaient goûtées ! Ils avaient parcouru la Chartreuse, le Vercors, la Maurienne, la Tarentaise. Ils avaient héroïquement franchi de nombreux cols routiers, Porte, le Roussel, les terribles Glandon et Galibier. Puis ils étaient passés en Italie, par le Petit et le Grand Saint-Bernard, revenant par la Suisse, dans la vallée de Chamonix. Innombrables merveilles ! Monts verdoyants et crêtes rocheuses ; pics nei-

geux et glaciers ; torrents grondants et lacs limpides ; horizons infinis et gorges étroites. Dans la même journée, vingt spectacles divers, et vivaces impressions sans cesse renouvelées. De rudes moments aussi. L'assaut de routes montueuses qui n'en finissaient pas de mener jusqu'au col leurs tournants abrupts. Un soleil de plomb qui desséchait la chair s'épuisant à l'effort. Le vent qui, remontant la vallée, clouait sur place les bicyclettes. La pluie, l'odieuse pluie qui, pendant des heures, semblait intarissable. Mais ils avaient vaincu toutes les difficultés et jamais la bataille, si pénible qu'elle fût, ne les avait rebutés. Elle leur avait toujours donné l'orgueil de leur force et la joie de conquérir de la beauté.

Ils avaient le teint hâlé, les yeux étincelants, le sang à fleur de peau. Leur cœur battait avec une tranquille vigueur ; leur poitrine s'emplissait avidement de l'air vif des sommets. La souplesse de leurs muscles, leur aisance à se mouvoir, la richesse de leurs sentiments et de leurs pensées, les avaient affermis, chaque jour, dans la conscience de leur jeunesse et de leur force.

Et Robert se sentit une grande joie, un bel orgueil, d'avoir à consacrer à Gilberte toute cette puissance qui bouillonnait en lui. Rompant le long silence qui, jusqu'alors, les avait plus étroitement unis que des paroles, il dit enfin :

— Gilberte, ce soir, je vous aime plus que jamais.

Attendrie, mais un peu moqueuse, elle répondit :

— J'ai bien envie de vous croire ; car moi-même... mais vous m'avez déjà dit que vous m'aimiez de toutes vos forces, de toute votre âme. Comment pouvez-vous faire plus ?

— Je me trompais alors ; du moins, je ne pouvais vous aimer que suivant mes forces et mon âme de ce moment-là. Mais, depuis, mes forces se sont accrues, mon âme s'est enrichie. Ce sont ces forces et ces richesses nouvelles dont je puis, aujourd'hui, fortifier l'amour que j'ai pour vous.

— Et c'est à ce beau voyage que je dois ce plus grand amour ?

— Assurément. Pendant un mois, Gilberte, nous avons vécu dans une communauté d'efforts et de joies. Je vous ai vue, constamment vaillante et gaie, aller à la conquête des mêmes beautés naturelles qui me ravissaient. Ah ! Que votre père avait raison ; il importe peu que des époux diffèrent de caractère, pourvu qu'ils soient sensibles aux mêmes plaisirs. Je suis sûr, maintenant, de notre bonheur et surtout de sa durée.

— Vous en aviez donc douté ?

— On ne réfléchit guère à cela lorsqu'on est amoureux. On ne songe qu'au bonheur immédiat qu'on aurait à voir sa passion satisfaite. Pourtant, il est des heures de méditation où l'avenir nous inquiète un peu. Il y a les exemples, qu'on voit autour de soi, d'unions qui paraissent fondées sur l'amour et qu'une mésintelligence croissante disloque dans la gêne, l'indifférence et même l'antipathie. Et puis, on lit. La littérature porte, presque tout entière, sur les déboires de gens qui crurent s'aimer.

— Et bien, vos heures de méditation sont dangereuses, au moins pour moi.

— N'en croyez rien. Songez plutôt qu'à un homme de cœur, cela doit paraître une très grave et très noble affaire que de prendre à sa charge le bonheur d'une femme. Je

ne vous ai aimée, Gilberte, qu'avec la ferme volonté de vous rendre heureuse. Mais où une jeune femme trouve-t-elle son bonheur ? C'était là mon inquiétude. J'ai vu rire et s'amuser « dans le monde ». Visites, réunions, spectacles, thés, dîners, bals, tout ne semble, au fond, que prétexte à se faire voir dans la splendeur artificielle qu'on doit à sa robe, sa coiffure et ses bijoux.

— Robert, vous savez bien que je ne suis pas de celles que satisfont ces triomphes de vanité. Je ne suis pas coquette.

— Que si ! Vous avez votre coquetterie. Mais je sais que vous ne la mettez pas tout entière dans votre parure. Vous êtes plus fière de votre corps vigoureux, souple et sain, que des étoffes dont vous l'ornez, et pour rien au monde, vous ne voudriez cacher votre teint frais sous des fards répugnants. Je crois bien que mon amour est né quand j'ai compris que vous ne teniez à être belle que naturellement mais que vous y teniez bien.

— Puisque vous étiez débarrassé du souci d'avoir à promener toute votre vie, dans le monde et ses salons, une péronnelle jacassante et fardée, qu'est-ce qui pouvait encore vous tracasser ?

— L'ignorance où j'étais de ce qu'on peut faire d'une femme pour la distraire et l'amuser, quand elle n'a pas le goût de paraître et bavarder.

— Vous saviez bien que j'aime le sport, la bicyclette, le voyage.

— Oui, mais moi, je n'aimais pas tout cela. A part moi, je trouvais ridicule de fonder le bonheur de nos deux vies sur la pratique du vélo !

— Me croyiez-vous assez sotte pour n'avoir de plaisir qu'à bicyclette, pour ne rien goûter de beau qu'un coup de pédale harmonieux !

— Pardonnez-moi ; je vous connaissais mal. Aujourd'hui, « *je vois, je sais, je crois, je suis désabusé* ». La bicyclette est pour vous le moyen sûr et commode d'échapper à tout l'artificiel, à tout le convenu, à tout l'ennuyeux de la vie moderne. Elle vous remet en contact avec le simple, le vrai et le beau. Elle fait agir votre corps dans l'air pur des campagnes et sous la vraie lumière du soleil ; elle vous tient les yeux grands ouverts sur la nature. Vous lui devez aussi bien votre saine vigueur que votre bonne humeur, votre bon sens et votre fraîcheur d'esprit. Pour vous conserver toutes ces qualités qui m'obligeront à vous aimer toujours et pour m'efforcer de les acquérir moi-même autant que je pourrais, nous n'avons, n'est-ce pas ma Gilberte ?, qu'à rester fidèles à la bicyclette.

— Nous lui resterons fidèles, Robert. Mais voyez ! Tout notre bonheur, qui sera grand, j'en suis certaine, aura son appui sur cette frêle mécanique. Quelle reconnaissance nous lui devons !

— Quelle reconnaissance, oui !

Le silence amical de la lune les enveloppa de nouveau. Du bras dont il enserrait sa taille, il l'attira plus étroitement contre lui. Elle se laissa aller sur sa poitrine et, renversant la tête, offrit sa bouche au baiser qui scellait la promesse de Robert. Ils frissonnèrent sous l'ardeur de la caresse, se levèrent du rocher et, debout, les mains dans les mains, les yeux humides de tendresse, se contemplèrent un instant. Puis, au mo-

ment de redescendre le sentier, secouant la gêne que mettait entre eux le bondissement de leurs cœurs, ils s'attendrirent dans un mouvement de gaieté, et crièrent ensemble :

Vive la bicyclette !



TABLE DES MATIÈRES

I. —	La belle machine	1
II. —	La route, l'auto et le vélo	6
III. —	Sœurs ennemies	11
IV. —	Cyclisme et système nerveux	14
V. —	Le bon appétit	18
VI. —	L'allégresse des cyclistes	21
VII. —	L'auberge	24
VIII. —	Le vêtement	26
IX. —	Savoir pédaler	29
X. —	La position en machine.	33
XI. —	La position penchée	38
XII. —	Les bossus	42
XIII. —	Cœur et poumons	48
XIV. —	Le coup de pédale	53
XV. —	L'exemple de l'unijambiste	62
XVI. —	Les muscles du cycliste	67
XVII. —	Le voyage	72
XVIII. —	Cyclisme utilitaire	77
XIX. —	La femme et l'enfant	83
XX. —	Entraînement cycliste et culture physique	91

XXI. —	Développement. Roue libre	94
XXII. —	La question des pneus	98
XXIII. —	Frais de route et carte routière	105
XXIV. —	Les bagages	111
XXV. —	Le changement de vitesse	118
XXVI. —	Hymen! Ô hyménée	123

