

DOCTEUR RUFFIER

vive la bicyclette !

**ENTRETIENS SUR LE CYCLISME
SES AVANTAGES, SON AGRÉMENT
ET SA TECHNIQUE**

Éditions Physis—Paris, 1929

“ Il fut le meilleur, le plus pur, le plus fidèle propagandiste de la bicyclette au cours de cette première moitié du siècle. C'est le seul souvenir qu'il doit laisser à ses contemporains, et il serait souhaitable que son œuvre considérable ne soit pas perdue pour les jeunes générations.

C'est un vœu pieux... mais bien platonique, je le crains. ”

Cet hommage de Charles Antonin au Docteur Ruffier conclut un article « Ruffier, un Cyclo... » publié dans le numéro de LE CYCLISTE de janvier-février 1965. Le « bon Docteur » venait de terminer une longue vie de 90 années, entièrement consacrée au cyclisme et surtout au cyclotourisme.

Le « point de vue » de Charles Antonin est accompagné des témoignages des plus célèbres de nos anciens. « Ruffier : un Phare », écrit Philippe Marre, « Ruffier : un Ami de plus de soixante ans... » pour le Docteur Georges Ronneaux, « Ruffier : un exemple » selon Jean-François Brisson, « Le Docteur James E. Ruffier : un Sportif de toujours » dit René Chesal, « Ruffier : un écrivain, un littéraire » écrit Henry de la Tombe...

Le Docteur Ruffier était effectivement tout cela et sans doute plus encore puisqu'il était le créateur et a été l'éditeur d'une revue (PHYSIS) durant un demi-siècle, qu'il était professeur d'anatomie et de physiologie, qu'il parcourait entre 10.000 et 15.000 km par an et qu'il a publié de nombreux ouvrages et même un recueil de poèmes !

Heureux ceux qui ont eu la chance d'approcher cet homme extraordinaire qui possédait un corps d'athlète, une force herculéenne, un appétit énorme et un caractère... bien gaulois, c'est à dire râleur et sans pardon à l'encontre des tricheurs, des malhonnêtes et des incompetents. Il faut dire qu'avec une mère irlandaise et un père de caractère, James Ruffier ne pouvait qu'être un insoumis.

Tombé sous le charme de son style digne des plus grands auteurs classiques de notre littérature, j'ai décidé de répondre à ma façon au souhait de Charles Antonin et de « faire quelque chose » pour que « les jeunes d'aujourd'hui » (disons les moins de cinquante ans, si je me réfère à l'âge moyen du cyclotouriste français...) puissent accéder aux meilleurs textes du bon Docteur. Les outils bureautiques d'aujourd'hui le permettant (ainsi qu'un long et patient travail...), trois ouvrages fondamentaux sont aujourd'hui disponibles sous la forme de deux publications :

A— VIVE LA BICYCLETTE - reproduction intégrale pour le texte et à plus de 50% pour les dessins en format A4 du livre de 320 pages et 26 chapitres publié en 1929 par les éditions PHYSIS — travail effectué à partir de l'ouvrage original que m'avait confié Abel Lequien (que je remercie pour ce prêt courageux, puisqu'il fut effectué par voie postale !)

B— SOUVENIRS et VOYAGE à BICYCLETTE - le texte intégral des 43 articles publiés par le Dr. Ruffier dans LE CYCLISTE de février 1936 à août 1948 dans la série Cinquante Ans... puis Soixante Ans de Cyclisme et reproduction intégrale du récit d'un voyage de Paris à la Méditerranée par le Jura et les Alpes en 1926, édité par les Editions PHYSIS. Ce document de 120 pages est au format A4, tiré en recto-verso.

Gilbert JACCON

Ces deux publications peuvent être obtenues auprès du « rééditeur » :

- soit gratuitement par voie informatique (format .PDF) sur simple demande à l'adresse

gilbert.jaccon@club-internet.fr

- soit moyennant la compensation des frais de photocopie et d'envoi par poste. Adresser un courrier à **Gilbert JACCON 18 ruelle Berthet 21200 BEAUNE**

La belle machine

I

Où Robert Carmose apprend de M. Majoret que la bicyclette est une des plus merveilleuses inventions que l'homme ait jamais faites.



ive la bicyclette, Monsieur !

Le jeune homme eut un sourire condescendant. Il avait trop d'intérêt à plaire à M. Majoret pour le contrecarrer dans ses enthousiasmes. Il crut même de bonne politique de motiver son approbation :

— C'est assurément un bon sport ; je vous félicite de lui être resté fidèle. Je sais que les personnes de votre génération...

— Oui, les vieux birbes !...

— Pouvez-vous dire ? Vous êtes encore magnifique de santé ; bien des jeunes gens envieraient votre vigueur. Loin de vous mettre au rang des vieillards, j'estime que vous avez su conserver une étonnante

jeunesse ; et je voulais dire que la bicyclette est pour beaucoup dans cet heureux événement. Car je n'ignore pas que toute la France, il y a quarante ans, s'encroûtait dans une déplorable inaction corporelle, lorsque soudain la « Petite Reine » la convertit au sport. Ce fut la révélation de tous les plaisirs et de tous les avantages de l'exercice ; de cette époque date l'Ere sportive. Vous voyez comme je sais mon histoire. Il me paraît donc tout naturel que les premiers apôtres du sport n'aient pas renié la religion de leur jeunesse.

— Voilà de bien belles phrases, jeune homme. Mais je pense que vous vous forcez un peu à les prononcer ; autrement dit, vous ne croyez pas un mot de ce que vous dites.

Robert Carmose eut un geste de dénégation. Mais M. Majoret reprit avec force :

— Eh ! si vous aimez la bicyclette, et si vous l'estimez un bon sport, si vous croyez que je lui dois ma santé et ma vigueur, que n'en faites-vous ? Cette contradiction me déplaît. Car vous n'êtes pas rebelle à l'exercice physique. Vous vous donnez même pour un sportif assez consciencieux. Cependant vous ne pouvez dissimuler votre étonnement des questions que je vous ai posées dès que vous m'avez dit prétendre à la main de ma fille, Gilberte.

— Je dois avouer que je ne m'attendais pas...

— Vous pensiez que j'allais m'enquérir d'abord de votre fortune, de votre situation, de l'aide matérielle que, dans le présent et dans l'avenir, pourrait vous apporter votre famille. Puis, je me serais informé des sentiments que vous avez su inspirer à Gilberte. Satisfait sur ces deux points, je n'aurais eu qu'à donner mon consentement. Mais je connais vos parents et leur fortune, et je ne doute point que c'est d'accord avec ma fille que vous m'avez fait votre demande. Il n'y a donc aucune difficulté là-dessus. Par contre, j'ai mon idée sur le bonheur dans le mariage. Pas plus que les autres bonheurs, il ne se fonde sur la richesse, tout le monde le sait ; mais on pense à tort qu'il s'établit uniquement sur l'amour. Si des époux ne sont d'accord que pour s'aimer, ils rencontrent chaque jour dix occasions de se heurter, de se déplaire, de se disputer ; cela rend la vie commune désagréable, puis intenable ; à la longue, il n'est d'amour qui puisse y résister. C'est par des goûts semblables, par la communauté des plaisirs et des joies, que peuvent seulement s'entretenir les affections les plus ardent.

— Je ne suis pas très savant en ces matières, mais je me suis laissé dire qu'une certaine opposition dans le caractère, une dissemblance dans les goûts, loin d'être des obstacles à l'amour, le faisaient naître et lui donnaient du piquant.

— Ne confondons pas ce piquant-là avec la solide affection qui peut lier deux êtres toute leur vie. Au reste, je ne prétends pas que les époux doivent être identiques de caractère et d'esprit ; rien n'est moins à souhaiter. Mais leurs joies, leurs plaisirs, leurs simples distractions, il les leur faut puiser aux mêmes sources, ce qui suppose une certaine analogie dans les goûts, et quelque égalité dans les aptitudes corporelles. Un fossé se creuse entre le mari qui s'intéresse aux choses de l'esprit, et la femme qui ne se plaît qu'aux futilités. Un autre, plus profond encore, entre la femme qui aime la nature, le grand air, l'effort physique joyeusement prodigué, et le mari qui s'incruste à son bureau, ne vit que pour ses affaires, et ne prend de plaisirs qu'en vase clos, au café, au théâtre ou dans une « conduite intérieure ».

— Je commence à comprendre. Rassurez-vous. Il n'y aura pas incompatibilité d'humeur. Mlle Gilberte est sportive, mais ne le suis-je pas aussi ? J'ai pratiqué l'athlétisme à l'époque où j'avais loisir de m'entraîner ; j'ai même réalisé, dans le 1500 mètres, une performance que les compétences n'ont pas oubliée. Depuis, bien que pris par mes occupations professionnelles, je suis resté fidèle au sport ! Je joue au tennis, et assez proprement, je nage, l'été ; l'hiver, je pratique ski et patinage. Comment pouvez-vous craindre que, marié, je prenne mes plaisirs en vase clos ?

— Tennis, natation, sports d'hiver, c'est très bien, c'est même chic. Mais je tiens à ce que mon gendre aime et pratique la bicyclette.

Un peu agacé, Robert répliqua trop vivement :

— Je remonterai donc sur un vélo ; la conquête de Mlle Gilberte vaut bien ce sacrifice...

— Sacrifice !

— Eh oui ! Comment vous le cacherais-je ? Que vous restiez fidèle à la bicyclette, rien de plus naturel. Mais notre génération ne peut se passionner pour cet anti-

que instrument. Nous sommes du siècle de l'automobile et de l'avion. La loi du progrès condamne la bicyclette à disparaître devant ces engins de transport plus parfaits, plus rapides. Est-ce à nous, les jeunes, à défendre le passé ?

M. Majoret eut un sourire méprisant :

— Bel argument ! Avez-vous réfléchi une minute à la question ? Apprenez que la bicyclette n'est pas un progrès transitoire et accidentel de nos moyens de transport ; elle n'a pas à céder sa place et son rôle à des engins plus rapides. Elle constitue, monsieur, une invention complète et définitive. On l'a trouvée ; c'est une merveille, et on ne la remplacera jamais... Vous ouvrez des yeux effarés, vous me prenez pour un fou ? Eh ! ne voyez-vous pas que vos chemins de fer, vos autos, vos bateaux, progressent à l'aide de forces inanimées, celles de la vapeur, de l'essence ou de l'électricité, que l'homme a su domestiquer. Par le perfectionnement des machines et la découverte d'autres sources d'énergie, on augmente la puissance, la vitesse, la commodité de ces engins de transport ; aussi le progrès qui les fit naître, les condamne à mourir aussitôt qu'on peut les remplacer avantageusement. Mais la bicyclette, monsieur, n'emploie que la force vivante de l'homme ; elle l'utilise d'une façon que n'avait pas prévue la nature et elle en obtient un « rendement » quatre ou cinq fois plus élevé que celui de la marche à pied.

— C'est un point de vue assez ingénieux.

— Ce n'est pas un point de vue, c'est une vérité éclatante. Quoi ! en vous servant naturellement de vos jambes, vous ne pouvez parcourir que cinq kilomètres dans une heure ; mais si vous leur adaptez un assemblage inerte de deux roues, de deux pédales et d'une chaîne, vous parcourez, sans dépenser plus de force, vingt à vingt-cinq kilomètres à l'heure ! Les féeriques bottes de sept lieues, les voilà ! Convenez que cette invention est d'un tout autre ordre que celle des machines à vapeur, à l'électricité ou à essence. On ne trouvera jamais rien qui obtienne de nos muscles un tel « rendement locomoteur ». Que les autos roulent à 500 kilomètres-heure sur les autoroutes, que les avions trouent l'éther à la vitesse des boulets de canon, il sera toujours prodigieux que l'homme puisse, rien qu'avec sa force, aller aisément dans sa journée de Paris à Deauville.

— En effet, il y a là quelque chose d'assez curieux. Je n'y avais pas réfléchi. Cependant vous me choquez encore dans ma foi au progrès quand vous prétendez que cette belle invention est immuable, stabilisée pour ainsi dire. Le génie humain a découvert le moyen de quadrupler le rendement locomoteur de nos jambes. Pourquoi s'arrêterait-il en si beau chemin ? Une autre conception mécanique, un perfectionnement de la bicyclette actuelle ne peuvent-ils pas améliorer encore ce rendement ?

— Je n'en crois rien ; du moins, on n'apportera à la bicyclette que des perfectionnements de détail, de petites améliorations dans l'agencement mécanique des pièces. Le principe est définitif. Il dérive de celui de « la roue », autre invention géniale de l'homme, et il consiste, en somme, à transformer en un mouvement rotatif continu le mouvement alternatif et saccadé des jambes. Remarquez aussi que les grandes dé-

couvertes scientifiques modernes ne sont pour rien dans l'invention de la bicyclette. Ader, Ampère, Denis Papin, Newton lui-même ne lui ont rien apporté. Archimède aurait pu la concevoir, sinon la construire. Elle n'est qu'un agencement de pièces métalliques extrêmement simples. Depuis la plus haute antiquité, on a fait tourner des roues à l'aide de manivelles et on a augmenté cette vitesse de rotation en la transmettant par courroie ou chaîne sur des poulies de grandeurs croissantes. Dès qu'on a songé à appliquer ces vieux procédés mécaniques à une machine roulante chevauchée par l'homme, la bicyclette a été inventée. Et ce sont d'obscurs mécaniciens qui l'ont établie peu à peu, jusqu'au jour où elle a pu rouler à peu près convenablement. Depuis le vélocipède de Michaux, la bicyclette ne s'est perfectionnée que dans sa construction. Elle a pris une belle forme, elle s'est allégée, elle s'est montée sur pneumatiques. L'homme ne peut plus rien faire pour elle, que la construire plus ou moins soigneusement.

— Je n'aurais pas cru qu'une bicyclette donnât tant à penser. C'est, en effet, une mécanique extrêmement simple et il est surprenant que l'homme ne l'ait pas inventée avant la fin du XIXe siècle. Cela aurait mieux valu pour son succès même. A peine mise au point, elle s'est trouvée devant la concurrence écrasante de l'automobile. Les serruriers et forgerons du XVIII^e siècle n'auraient pas été incapables de construire des bicyclettes, peut-être un peu lourdes et ferraillantes, mais qui auraient permis de voyager facilement et plus vite qu'à cheval ou en carrosse. Je songe que Napoléon aurait utilisé puissamment une infanterie cycliste.

— Enfin, je vous intéresse à la bicyclette, au moins sur le plan historique ! À vrai dire, je ne crois pas qu'on aurait pu inventer la bicyclette longtemps avant l'époque où nous l'avons vu prendre possession de la route. Si Archimède l'avait conçue, il n'aurait pu construire qu'une machine si lourde qu'aucun homme ne l'aurait fait progresser à la vitesse d'un bon marcheur. De plus ce vélo syracusain aurait dû rouler sur les dalles disjointes et à travers les fondrières des routes antiques. Jusqu'au XIXe siècle, tous les inventeurs possibles de la bicyclette se seraient heurtés aux mêmes difficultés de construction et de circulation. Pour que la bicyclette vint au monde, il fallait le caoutchouc et la bonne route : voilà ses vrais père et mère.

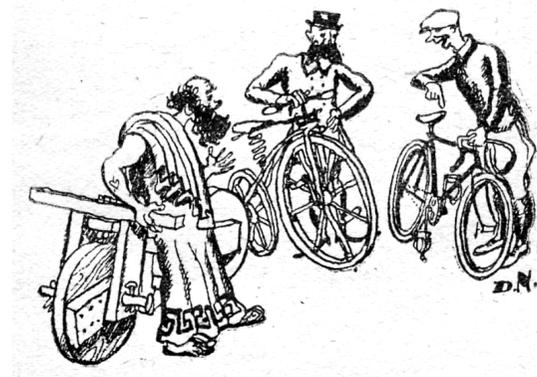
— Autre aperçu ingénieux !

— Mais oui, la roue ne peut faire preuve de son aptitude à rouler que sur un sol roulant. Grâce à Mac-Adam, la surface des chaussées est aplanie et solidifiée ; grâce à Dunlop, les dernières aspérités, les menus cahots sont effacés ou absorbés par les pneumatiques. Aussitôt, comme l'air a fait l'oiseau et l'eau le poisson, la route moderne a mis au monde et multiplié la bicyclette. Tout existait dans l'esprit des hommes et dans la science industrielle de ce qu'il fallait pour l'imaginer et la construire. Et c'est ce qui explique son brusque essor dès que son terrain d'action se trouva prêt. Remarquez que le cyclisme ne prospère qu'aux pays de bonnes routes. C'est un mode de locomotion impraticable chez les peuples barbares ou seulement arriérés. Chez les civilisés, il se pratique exactement en proportion du nombre des bonnes chaussées. Dans un même pays, en France par exemple, la qualité des routes, variant selon les

régions, règle la quantité de bicyclettes sur les divers points du territoire. On peut, d'une façon assez pédantesque mais précise, formuler cet axiome : « Le développement du cyclisme est fonction de la viabilité. »

— Bravo ! voilà une « phrase lapidaire » qui résume bien tout l'espoir qu'il vous plaît de garder. Mais je crains que d'autres axiomes tout aussi péremptores ne puissent être opposés au vôtre. Que diriez-vous de celui-ci, que j'imagine à l'instant : « La décadence du cyclisme sera fonction de la prospérité de l'automobile et de l'encombrement des routes ? »

— Peuh ! votre axiome n'est qu'un lieu commun des conversations courantes. Mais ça ne tient pas debout... Voilà Gilberte qui vient nous retrouver. Elle vous démontrera sans peine la fausseté de cette opinion.



La route, l'auto et le vélo

II

Où Gilberte Majoret affirme que l'auto ne tuera pas la bicyclette.



Gilberte, en effet, dix-neuf ans, alerte, fraîche et rose, venait de pénétrer dans le salon. Elle n'ignorait pas qu'elle était intéressée à la conversation que tenaient son père et Robert Carmose. Elle en avait attendu le résultat, d'abord avec une tranquille espérance, puis avec impatience, enfin avec inquiétude. Cela durait bien longtemps pour une chose qu'elle trouvait toute simple. Elle aimait Robert, Robert l'aimait, ils se l'étaient dit et répété. Robert avait décidé de demander sa main. Qu'est-ce que son papa attendait pour l'appeler et lui dire : « Voilà ton fiancé, embrasse-le et embrasse-moi ! » N'y tenant plus, elle était descendue de sa chambre, avait rôdé fébrilement dans la salle à manger contiguë au salon. Des voix assourdies lui parvenaient. Elle comprit qu'il y

avait débat, puis elle perçut que son père parlait à peu près seul ; quelques mots mieux entendus la fixèrent :

— Oh ! mais il fait une conférence sur la bicyclette ! Eh bien, il prend bien son temps ! Arrêtons ça !

La porte ouverte, elle feignit la surprise :

— Excusez-moi... je ne vous savais pas là... et fit mine de se retirer. Son père la retint :

— Mais non, Gilberte, reste, tu viens à propos ! Figure-toi que Robert prétend que l'auto tuera la bicyclette. Dis-lui ce que tu en penses.

— Ah ! dit Gilberte, le dépit dans la voix, vous discutiez là-dessus.

Son père répondit avec une malice bienveillante :

— Nous avons parlé d'abord d'une autre chose, qui a aussi son importance. Cela a toute chance de s'arranger. Cependant, Gilberte, j'ai découvert que M. Robert n'aime pas la bicyclette, la bicyclette que tu adores. C'est une grave incompatibilité d'humeur.

La jeune fille eut un rire confiant :

— Papa, ne te tracasse pas. Robert aimera la bicyclette puisque je l'aime.

— Bel espoir, mais fondé seulement sur l'amour. Ne crois-tu pas que Robert

pense de son côté que tu abandonneras la bicyclette, parce qu'il ne la pratiquera pas ?

— Par exemple, je voudrais voir qu'il ne m'accompagnât pas à bicyclette, qu'il prétendît que je cesse d'en faire !

— Tu vois ! tu vois !... l'incompatibilité d'humeur qui se dessine déjà ! Ma fille, il faut persuader Robert, dès à présent, des agréments de la bicyclette. Commence par lui démontrer qu'on ne veut pas le convertir à une religion périmée qui doit mourir bientôt du triomphe de l'auto.

Robert intervint :

— Votre père me trahit, mademoiselle, quand il me donne pour un ennemi de la bicyclette. Il est vrai que je ne pratique pas. Mais je n'ai pas d'hostilité, et déjà, ce que m'a dit M. Majoret a monté le cyclisme dans mon estime. Je saisis toute la différence qu'il y a entre cet exercice physique et le transport en auto. Je ne doute pas que si tous les hommes étaient raisonnables et courageux, ils préféreraient voyager par leurs propres forces, plutôt que de se faire véhiculer par celles de l'essence et de la vapeur. Mais les hommes ne sont ni raisonnables, ni courageux. S'ils ont à aller d'un endroit à un autre, ils aimeront mieux se faire transporter que se transporter. C'est pourquoi l'automobilisme qui se développe sans cesse, qui se démocratise, comme on dit, me paraît constituer un danger mortel pour le cyclisme. Quand tout le monde, même l'ouvrier, même le paysan, aura, sinon sa voiture, au moins sa moto, qui consentira encore à pousser sur des pédales ?

— Moi, répondit Gilberte, et papa, et bien d'autres qui n'ignorent pas ce qu'est l'auto mais qui savent aussi ce qu'est la bicyclette. Est-ce que ces engins peuvent se comparer ? Comparez alors le bifteck et la pêche, le chêne et la rose, la mer azurée et le verre d'eau limpide, et si vous trouvez de l'utilité ou de la beauté dans le bifteck, le chêne et la mer, vous faut-il méconnaître et dédaigner la pêche, la rose et le verre d'eau ?

— Certes, répartit Robert, il est sage d'être éclectique dans ses goûts, de les multiplier, car c'est se donner de plus nombreuses occasions de bonheur. Mais ces considérations philosophiques n'ont pas grande prise sur le commun des hommes. En ce qui concerne leurs voyages et transports, il ne s'agira jamais pour eux que de parcourir, le plus rapidement possible et avec la moindre fatigue, le plus grand nombre de kilomètres.

Gilberte contre-attaqua aussitôt :

— Vous ne comprenez pas. L'auto et la bicyclette ne sont pas des plaisirs du même ordre. L'auto est plutôt une commodité, le cyclisme est un agrément. Je fais de l'auto quand il le faut, c'est-à-dire beaucoup. Papa en fait encore davantage. Nous sommes bien d'accord que la voiture nous est extrêmement utile et que nous ne pourrions plus nous en passer. Mais ce n'est guère plus amusant que le chemin de fer ou le paquebot.

— Vous dites cela, parce que vous ne conduisez pas. Quand on conduit, l'automobile est un sport, et un sport passionnant.

— Mon jeune ami, intervint M. Majoret, je vous conseille de ne pas trop abuser de cet argument. Il commence à dater et, dans quelques années, vous passeriez pour

un fossile. Non, l'automobile n'est plus un sport. Il l'a été. Pour conduire les premières voitures il fallait du cran, de la science, même de l'art. L'allumage, la carburation avaient des caprices mystérieux. Des pannes énormes obligeaient à passer des heures entières sous le châssis. La route était dure à tenir, la voiture difficile à mener. Les automobilistes de ce temps furent assurément de grands sportifs. On ne « bouffait du kilomètre » à bonne allure qu'à condition d'avoir minutieusement réglé son moteur et de doser avec maestria l'avance à l'allumage et l'arrivée d'air. Mais aujourd'hui ! la moindre voiture de série peut vous emmener beaucoup plus rapidement qu'il n'est utile et prudent : cela marche tout seul, et si par le plus grand des hasards on tombe en panne, à tous les coins de route se trouve le garagiste sauveur. Se prétendre sportif dans ces conditions-là, c'est ridicule.

— Eh là ! M.Majoret, non content d'être un enragé du cycle, vous êtes autophobe.

— Pas du tout. Comme ma fille vient de le dire, l'auto me paraît d'une commodité extrême. C'est aussi une des plus belles inventions de l'homme. On en usera de plus en plus. Nous pouvons être assurés que dans un avenir très prochain, il y aura une automobile dans chaque maison. On ne concevra plus qu'on puisse s'en passer. C'est alors qu'elle aura tout à fait cessé d'être un engin sportif pour devenir l'universel véhicule utilitaire. Et tout le monde en sera bien content, ceux qui les construiront, ceux qui s'en serviront, et même les cyclistes. Car pour ceux-ci les derniers représentants de l'automobilisme sportif sont fort dangereux.

— Je vous arrête ici ! La multiplication des autos ne sera jamais un avantage pour les cyclistes. Bien au contraire, l'encombrement des routes les rendra de plus en plus impraticables à la frêle bicyclette. Voyez où nous en sommes déjà. C'est grave imprudence ou pur héroïsme pour un cycliste que de s'aventurer, le dimanche, sur les grands chemins. Quand je conduis mon auto, je frémis de les voir zigzaguer dans ce tohu-bohu de voitures; je m'attends à tout instant à ce qu'il en passe un sous mes roues. Ils m'énervent, m'irritent, mais surtout, ils me font pitié. Je me demande ce que les pouvoirs publics attendent pour leur construire des pistes spéciales, des trottoirs cyclables sur lesquels ils rouleraient en sécurité.

M. Majoret répondit d'un ton fort ironique :

— Votre compassion, mon cher M.Robert, part d'un bon naturel. Mais quittez ce souci. La route sera toujours moins dangereuse aux cyclistes qu'aux automobilistes. Non pas qu'on n'en écrase une cinquantaine par an. Mais sur sept millions de pratiquants, ce n'est pas grand'chose, surtout si l'on compare les cinq à six cents automobilistes qui trouvent la mort sur la route, et le millier de piétons qui finissent leurs jours sous les roues des limousines et des camions.

— Ces chiffres m'étonnent, je croyais au contraire que l'écrasement du cycliste était un accident courant, presque banal, de la circulation routière. Je connais d'ailleurs une foule de gens qui n'ont renoncé à la bicyclette qu'en raison de ce danger.

— Ils le disent ; mais c'est pour donner une excuse à leur paresse et à leur trahison. Ces gens-là ont abandonné la bicyclette pour l'auto. En conversation, ils font mine de regretter le beau temps de leur jeunesse ; ils prétendent qu'alors ils péda-

laient allègrement sur des routes merveilleuses. Il n'y avait en ce temps-là ni pavés, ni fondrières, ni poussière, pas de charretiers malveillants, de croquants hostiles, de gendarmes persécuteurs ! Ouais ! Je fus de cette époque héroïque et je sais le mérite qu'on avait à circuler à bicyclette. J'en ai disloqué des vélos sur d'abominables chaussées ! J'en ai récolté d'ahurissants procès-verbaux ! Que de charretiers avec lesquels je me suis colleté ! Et cette bataille rangée qu'avec quelques camarades je dus soutenir, un jour, contre toute la population d'un village sordide ! Voilà des distractions que la route ne nous offre plus. Le peuple nous est bienveillant. Ni le valet de ferme conduisant son attelage, ni le boulanger livrant son pain, ne nous barrent méchamment la voie. Les automobilistes nous tiennent, c'est vrai en très médiocre considération. Mais enfin, ils ne nous foncent pas dessus volontairement ; la plupart d'entre eux cherchent même à nous éviter. Et, vraiment, quand on se conforme au code de la route, on ne risque à peu près rien à circuler à bicyclette sur nos routes modernes.

— Vous niez l'évidence. Il y a tout de même des accidents assez nombreux. Vous trouvez que ce n'est rien que cinquante cyclistes écrasés tous les ans ?

— C'est beaucoup trop. Mais faut-il conclure au danger du cyclisme ? Les pratiquants de la bicyclette ne sont plus des êtres rares et spéciaux ; on en trouve dans toutes les catégories humaines. Parmi nos écrasés, il doit donc y avoir des imprudents, des ivrognes et des malchanceux. Si la bicyclette fut l'occasion de leur mort, elle n'en fut pas la cause directe. Que vous dirai-je encore ? Il y a beaucoup d'accidents de locomotion : le chemin de fer, l'auto, l'avion, et, puisque vous y tenez, la bicyclette font de nombreuses victimes. Mais les chevaux en font beaucoup moins qu'autrefois. Car lorsque ces nobles animaux assuraient tous les transports et voyages, ils blessaient bien des gens de leurs ruades, en désarçonnaient plus encore, et en écrasaient tous les ans une bonne quantité. On ne tenait pas alors une rubrique de « la Route Sanglante » ni de « l'Écurie Meurtrière ». Mais on peut être sûr que l'accident de cheval était d'une fréquence extrême, et qu'il était souvent grave. Tout ceci pour vous dire que le voyage et le transport ont toujours comporté leurs dangers. Les risques du cyclisme sont parmi les moins grands. Ne pas faire de bicyclette par crainte d'être écrasé équivaut à ne pas sortir de chez soi pour ne pas recevoir une tuile sur la tête.

— S'il n'est pas dangereux de pédaler en compagnie des autos, ce n'est assurément pas agréable.

Gilberte reprit vivement la parole :

— Robert, vous n'y connaissez rien. Croyez-vous que les autos couvrent du matin au soir toutes les routes de France ? Il pourrait y en avoir dix fois davantage qu'il resterait encore bien de la place.

— Cependant, le dimanche, sur la route de Rambouillet ou de Fontainebleau...

— A qui la faute ? Les jours de fête les 100.000 automobilistes et les 300.000 cyclistes de Paris n'ont pour s'échapper vers la campagne que deux routes qui soient convenables. Toutes les autres sorties, une vingtaine, sont dans un état affreux. Mais cela changera bien un jour.

— Nous pourrions attendre longtemps, et en attendant...

— En attendant, il suffit de ne pas prendre ces routes-là, aux jours et aux heures

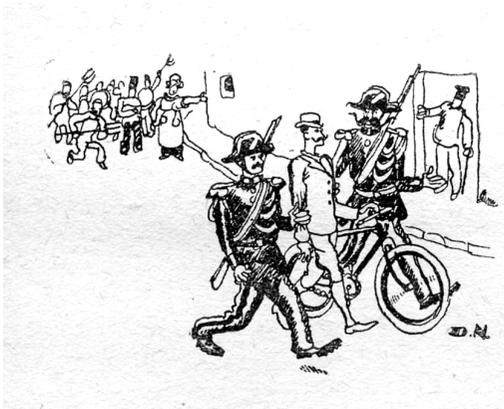
où elles sont encombrées. Même par le plus beau dimanche d'été, on y est fort tranquille jusqu'à neuf heures du matin. En semaine, on s'y trouve presque solitaire. Jugez par là du prétendu encombrement de toutes les routes !

— C'est un boniment, dit M. Majoret, semblable à celui de l'Anglais qui, sur la couleur des cheveux de la première femme qu'il vit à Boulogne, conclut que toutes les Françaises sont rousses. Bien des gens ne sont jamais sortis en auto que le dimanche et sur des routes où leur instinct grégaire les attire par milliers. Ils pensent ingénument avoir une vision exacte de la circulation moderne. Mais la route est diverse, multiple, innombrable, et, le plus généralement, déserte.

— Je vais d'étonnement en étonnement, s'écria Robert. Vraiment, mademoiselle, quand vous vous promenez à bicyclette, vous n'êtes pas gênée par les autos ? Vous n'en avez pas peur ?

— Je n'en suis pas souvent gênée parce que je ne sors pas à bicyclette pour chercher la foule et participer aux encombrements. Je gagne au plus vite les endroits paisibles. Ils abondent, il n'est que de vouloir les trouver. Assurément, il m'arrive d'être passée d'un peu trop près par un automobiliste en délire, et j'en éprouve, malgré moi, un petit frisson. Mais je n'en veux pas trop à ce muflé, il ne sait pas ce qu'il fait.

— Vous êtes bien bonne et votre bonté est d'autant plus admirable qu'elle est rare. Car, si je ne me trompe, la plupart des cyclistes nourrissent dans leur cœur une haine vigoureuse des automobilistes. N'est-ce pas vrai, M. Majoret ?



Sœurs ennemies

III

Où M. Majoret montre que l'intérêt commun des automobilistes et des cyclistes est d'avoir beaucoup de bonnes routes.



Majoret répondit :

— Il nous est, en effet, assez pénible de voir la route, dont nous étions les rois, soudain envahie par de nouveaux occupants. Ma fille, qui n'est venue à la bicyclette qu'après l'avènement de l'automobile, ne connaît pas cette amertume. Elle a pris la route comme elle l'a trouvée, déjà sillonnée de voitures, et s'en est accommodée. Pour moi, je me suis senti évincé peu à peu de mon domaine. Il m'a fallu me garer sur la droite, alors que je vagabondais sans souci sur toute la largeur de la chaussée. Je dois faire attention aux virages, aux croisements, prévenir de mes changements de direction, au lieu de suivre paisiblement mon rêve,

tout en pédalant allègrement à travers la belle nature. J'ai d'abord grogné, puis je me suis résigné. Il serait grotesque de résister à la force d'expansion de la triomphante automobile. D'ailleurs, je fais aussi de l'auto, et je comprends bien que ces deux engins de locomotion ne peuvent être des ennemis sur la route. Un peu de courtoisie de part et d'autre suffit à leur entente, un peu d'intelligence en ferait des alliés.

— Des alliés, c'est beaucoup dire.

— Mais oui, des alliés contre la routine et l'inertie administratives qui retardent à plaisir la remise en état de toutes les routes. L'auto et la bicyclette ont le même intérêt à ce que les chaussées soient roulantes. Une route effondrée et cahoteuse ne sert plus à rien, tout le monde l'évite. Qu'on la refasse en revêtement moderne, une circulation intense l'utilise aussitôt. On peut dire qu'actuellement il n'est de « Travaux Publics » qui soient d'un rendement économique plus immédiat que l'établissement d'une bonne route. Or notre réseau routier est le plus riche, le plus touffu, le plus agréable du monde entier. Tout notre pays, ses plaines, ses forêts, ses monts, ses villes, ses villages et jusqu'à ses moindres hameaux, est pris dans un lacs de routes, de chemins et de sentiers qui devrait permettre à « la Roue » de le pénétrer aisément dans tous ses recoins. Mais hélas ! les neuf dixièmes de ce réseau sont tombés en ruine, et le désastre porte surtout sur les petits chemins, les « Vicinales » et d'« Intérêt Commun », qui donneraient précisément tout son charme au voyage à travers la belle France.

— Mais on s'occupe de la réfection des routes, interrompit Robert. Tous les ans on inscrit au budget des crédits augmentés ; cela atteint bientôt le milliard.

— Parbleu ! Pour voter des crédits on trouve des gens : il ne faut que lever la main ; et pour les épuiser, il ne faut que l'ouvrir, ce qui est plus facile encore. Mais quand on est routier, et surtout routier cycliste, on voit trop que ces crédits sont pitoyablement gâchés ; on rencontre assez de « rechargements » et de « travaux en cours » pour se rendre compte de la manière dont notre argent est gaspillé.

— Et vous croyez que l'alliance des cyclistes et des automobilistes obtiendrait un meilleur emploi des crédits routiers !

— Je suis sûr que par eux-mêmes les sept millions de cyclistes français, bien qu'ils soient, pour la plupart, gens du peuple, mâles et électeurs, ne peuvent absolument rien pour obtenir quoi que ce soit des Pouvoirs Publics. Aucun de nos gouvernants, du plus stable au plus fugace, ne monte à bicyclette. Sénateurs, députés, grands administrateurs ignorent tout, même ce qu'est cet instrument. C'est sans penser le moins du monde à ce qu'ils font qu'ils le grèvent d'un impôt annuel de dix-huit francs, ce qui, par rapport au prix de l'objet, est plus élevé que la taxe automobile.

— Pas possible !

— Une 5 chevaux de 20.000 francs paie 360 francs de taxe, soit 1,8 % de sa valeur ; un vélo de 500 francs, taxé à 18 francs paie 3,6 % de son prix d'achat, exactement le double. Remarquez encore que la bicyclette se déprécie plus rapidement que l'auto. L'ouvrier qui, après deux ou trois ans, n'a plus, pour se rendre à son travail, qu'un « clou » de 100 francs à peine, continue à payer 18 francs ! Les cyclistes, fort nombreux, qui n'usent de leurs vélos que pendant les vacances, paient ces 18 francs pour deux mois, car il n'ont pas la faculté, comme l'automobiliste, de payer l'impôt par trimestre et seulement quand ils circulent. Réfléchissez au cas du Français moyen, ce père de famille, qui, pour lui, sa femme et ses trois enfants a cinq bicyclettes ; quatre-vingt-dix francs d'impôts pour avoir le droit, quelques dimanches d'été, d'emmener sa smala en balade sur les routes !

— Cela paraît abusif, en effet. Si les cyclistes réclamaient avec vigueur...

— Ils ne réclameront pas ; cela ne leur servirait à rien, d'ailleurs. Ils n'intéressent personne de ceux qui tiennent la queue de la poêle. A l'avènement de la bicyclette, on obtint, au contraire, des Pouvoirs Publics, des choses énormes. C'est que la Vélocipédie était un sport chic. Un vélo coûtait 800 francs, « somme considérable pour l'époque », correspondant à 4.000 francs de notre monnaie-papier. Les riches, les illustres et les puissants « courtoisaient la Petite Reine ». Ces quelques milliers de pratiquants obtinrent des dépavages de routes, l'établissement de trottoirs cyclables, dont un en plein Paris, des chemins réservés au Bois de Boulogne et de Vincennes, des conditions de transport sur les chemins de fer... Que sais-je encore ? Nous étions partis pour conquérir toutes sortes d'avantages et de privilèges. L'auto surgit : riches, illustres et puissants se détournèrent de nous. Les vingt mille cyclistes devinrent un million, deux, trois, sept millions. La bicyclette se vulgarisa, se popularisa, se démocratisa : aussitôt la République ne nous connut plus.

— Papa, je te répète que tu devrais te présenter à la députation. Ne croyez-vous pas, Robert, qu'il serait élu ? Quel défenseur les cyclistes auraient alors à la Chambre !

— Assurément, répliqua M. Majoret, cela m'amuserait, mais je n'aurais aucun succès. J'ai confiance, toutefois, dans l'avenir, dans ce que vous me permettrez d'appeler, tout comme un député, la marche inéluctable du Progrès. C'est l'auto, qu'on dit notre ennemi, qui nous vaudra des bonnes routes. Nos gouvernants se servent de cet instrument ; beaucoup de nos députés en sont passionnés. Ils se rendent donc à cette évidence qu'une route est faite pour rouler dessus. En même temps, l'auto pénètre au fond des campagnes, médecins, bouchers, boulangers, tous les notables, tous les influents, qui furent autrefois acharnés contre l'auto sportive, viennent en foule à l'auto utilitaire. Tous ces gens voudront de bonnes routes, même jusqu'au fond des villages perdus. Ils les auront. Du coup, le cyclisme se développera de nouveau, son essor, qui n'a été un peu brisé que par la dégradation des routés, reprendra plus vigoureux que jamais. Voilà pourquoi je ne hais pas l'auto, que j'y vois même une alliée, bien que j'aie au cœur un amour forcené du vélo.

Mlle Gilberte se mit à rire :

— Quand on en a grand besoin, on prend des alliés où l'on peut, mais le cœur n'y est pas toujours.

— J'imagine, en effet, dit Robert, que votre sympathie pour l'auto est toute diplomatique. Mais vos arguments renversent les idées que je m'étais faites, ou plutôt qui s'étaient établies en moi presque à mon insu. J'avoue donc que la bicyclette ne m'intéressait plus parce qu'elle m'apparaissait démodée et destinée à disparaître bientôt devant l'auto. Je croyais qu'il était presque de mon devoir de jeune homme moderne de la dédaigner. Et d'ailleurs, je ne concevais pas quel plaisir on pouvait avoir à pédaler péniblement, quand il est si facile de dévorer l'espace en automobile ou en motocyclette. Je ne sais d'ailleurs si ce plaisir peut être apprécié par tout le monde. Il faut sans doute des goûts particuliers, un tempérament spécial. Je ne vois pas...

— Il ne s'agit que d'essayer, affirma M. Majoret, pour être convaincu.

— Mais oui, s'écria Gilberte, il faut que vous essayiez. Venez avec nous, dimanche prochain... Nous allons nous promener vers Gisors et Mantes ; vous trouverez bien un vélo, si vous n'en avez pas.

— J'en ai bien un, qui rouille dans la cave, depuis six ou sept ans, mais je crois qu'il fut bon et qu'on me le remettra facilement en état. Ce que je crains plutôt, c'est que moi-même, je ne me trouve pas capable de vous accompagner. Mantes, Gisors, ça me paraît loin pour quelqu'un qui n'a pas monté à bicyclette depuis des années.

— Mais non, répliqua Gilberte, cent dix à cent vingt kilomètres, tout le monde peut faire cela dans sa journée. Vous vous portez bien, vous êtes entraîné à toutes sortes de sports ; ce qu'une faible jeune fille comme moi peut faire ne sera qu'un jeu pour vous.

— C'est donc entendu. Rendez-vous dimanche matin. Mais je ne m'attendais pas, M. Majoret, à ce que l'importante conversation que j'étais venu tenir avec vous prit ce tour assez particulier. Maintenant que ma conversion au cyclisme est chose faite, nous pouvons revenir sur la question qui m'intéresse, et...

— Oh ! nous avons le temps d'en parler. Rien ne presse. Tenez, dimanche, au cours de notre promenade cycliste, nous pourrions en toucher quelques mots.