

Voyage à bicyclette

De Paris à la Méditerranée par le Jura et les Alpes

Récit du Docteur James RUFFIER – Paris, 1926

I - Considérations générales sur le récit de voyage et le voyage à bicyclette

Le récit de voyage m'apparaît un genre littéraire assez difficile ; surtout s'il s'agit d'un voyage à travers la douce et belle France. On peut verser dans la narration épique ou l'anecdote savoureuse si l'on revient de loin, de régions sauvages et dangereuses, de pays encore fermés à ce que nous appelons la civilisation. Et puis, alors, on a le droit de broder et même de mentir, pourvu que ce soit ingénieusement.

Mais raconter ce qu'on a vu et senti sur des chemins déjà célèbres par toutes nos agences de voyage, nos compagnies de chemin de fer et nos entreprises d'autocar ; dire, qu'après tant d'autres, on a passé par la route des Alpes, vu Nîmes et Carcassonne, longé la mer céruleenne, voilà devant quoi un auteur a le droit d'hésiter.

Comment m'y prendre ? M'efforcer à des descriptions pittoresques ? Fouiller l'arsenal des mots dans le fol espoir d'y trouver ce qu'il faut pour représenter la nature, pour figurer les lignes et les couleurs, pour ressusciter dans leur calme, leur splendeur ou leur angoissante énormité, tous les admirables spectacles qui m'ont enchanté les yeux et l'âme ? Tâche vaine qui me rebute. Il n'est rien de plus froid, de plus ennuyeux, que "la description". Enfant, j'avais horreur de la trouver dans les livres que je lisais et relisais éperdument, et je "sautais" sans pitié toutes les pages que le narrateur, sacrifiant à l'usage, emplissait de phrases bien travaillées sur le décor où jouaient ses personnages. Je lis maintenant les descriptions, et même attentivement ; mais c'est par curiosité littéraire, pour me rendre compte de l'incapacité de l'écrivain à rendre par des mots un coin de l'Univers, s'appelât-il Chateaubriand ou Flaubert. Une description vraie doit être tellement minutieuse qu'elle perd tout caractère artistique. Balzac nous sert parfois de ces peintures, de ces inventaires, où presque rien ne manque, de façon qu'un dessinateur, en suivant scrupuleusement le texte, pourrait à peu près reproduire ce que le proluxe romancier s'efforce de faire voir. Mais il n'y a de littérature descriptive à peu près parfaite que l'anatomique, je dirais même l'ostéologique. Je crois que c'est le père Sappey qui a, sinon inventé, au moins complètement mis au point cette façon de représenter exactement par des mots un objet de forme définie. Il faut convenir que c'est admirable. Je voudrais qu'un sculpteur intelligent, attentif, sachant lire avec soin, mais n'ayant jamais vu un humérus, s'efforçât de reproduire cet os en glaise d'après la description

méthodique qu'il en trouverait dans un bon ouvrage d'anatomie ; je pense qu'il y réussirait à peu près.

Malgré l'ingéniosité du style anatomique, il est cependant préférable de ne pas l'introduire dans la littérature descriptive ; car cela donnerait un gros volume, non point pour un paysage, mais pour un seul arbre ou la chaumine bâtie à son ombre.

Renonçons donc à décrire, puisque ce que nous décrivons par les moyens ordinaires du style n'est compris de ceux qui nous lisent que par pure analogie avec ce qu'ils ont eux-mêmes vu et connu. Chaque lecteur se représente à son gré, d'après ses goûts et ses connaissances, le décor où l'auteur le conduit. Il suffit donc de quelques mots pour diriger dans la bonne voie l'imagination de ce lecteur, et, la scène ainsi posée par une brève indication, il n'y faut plus que faire entrer, parler et agir les personnages.

Oui, mais dans un récit de voyage, il n'y a point de personnages, ou guère. Ce ne sont que les gens rencontrés, qui n'ont donc qu'une valeur pittoresque, descriptive, des gens qu'on n'a point le temps de voir agir, ni surtout s'engager dans une action qui soutienne le récit. Nous voilà privés des drames de la route, des anecdotes amusantes.

Faut-il se rabattre sur les histoires et les légendes locales, sur l'architecture et l'archéologie ? En son "Voyage aux Pyrénées", H. Taine a merveilleusement utilisé du procédé ; et j'imagine qu'en consultant, quelques ouvrages bien choisis, on peut se tirer honorablement d'un récit nourri et soutenu de ce que les hommes ont vu et souffert dans les pays où l'on passe ; car la matière est abondante. Mais la compilation me rebute.

Reste la méthode la plus usuelle et la plus facile, qui est de se donner soi-même pour l'objet et le centre de l'œuvre, de ne faire état que de ses propres impressions de voyage, de ne relater que les incidents de route dont on fut le héros ou la victime. C'est la façon du pigeon de La Fontaine : « Je dirai j'étais là, telle chose m'advint : vous y croirez être vous-même ». L'écueil est qu'une telle narration risque de n'intéresser que son auteur et les deux ou trois personnes qui se préoccupent plus de lui-même que de ce qu'il écrit. Car on tombe aisément dans le détail oiseux : on se défend à grand-peine de dire ce qu'on a mangé et comment on a dormi. Et qu'il est difficile de ne pas avoir quelque mauvaise grâce à raconter ainsi dans ses minuties la vie que l'on a menée pendant quelques semaines, alors qu'elle n'a été remplie ni d'un grand drame, ni d'un amour malheureux !

Je garderais donc pour moi les souvenirs de mon voyage de vacances, s'il n'avait été accompli dans des conditions particulières, qui lui ôtent de sa banalité, et qui me

permettront peut-être de donner un tour original à sa relation. Car c'est à bicyclette que j'ai parcouru, en un peu moins de trois semaines, 2.500 kilomètres de routes françaises. Ma façon de voir les choses a dû se ressentir de l'état physique où je me suis mis pour les contempler, et je pourrai insister sur ce point.

Mais je crois surtout qu'il y a intérêt à signaler l'agrément et la facilité du voyage à bicyclette. Sur cette déclaration, bien des gens vont estimer que je veux enfoncer une porte ouverte. La bicyclette apparaît comme un engin de sport et de transport fort répandu. On sait qu'il y en a près de sept millions en usage en France. Il n'est guère d'ouvrier, de paysan, d'employé qui n'ait la sienne. Par les beaux dimanches, les chemins de banlieue, au grand dépit des automobilistes, se couvrent de cyclistes zigzagants. Et courbés sur leurs guidons étincelants, en maillots multicolores et caleçons noirs, des jeunes gens en troupes nombreuses disputent ardemment, pendant toute la "saison sportive", des championnats et des critères.

Sans doute ; mais ces façons utilitaire ou athlétique d'utiliser la bicyclette n'ont point de rapport avec le voyage, le grand voyage de plusieurs jours qu'elle permet de pratiquer aisément et sainement, et pour lequel elle n'est cependant à peu près jamais employée.

Si je prétendais être le dernier des cyclotouristes, je soulèverais des protestations, mais plus violentes que nombreuses. Un quarteron de fanatiques, je ne puis l'ignorer, pratiquent encore le voyage à bicyclette, et ils en éprouvent de telles joies que leur passion tourne aisément à une sorte de mysticisme. Persuadés de posséder une des formes du bonheur humain, et étonnés que leurs semblables le méconnaissent ou le dédaignent, ils versent volontiers dans le prosélytisme. Ils font donc un assez grand bruit autour du cyclotourisme, et donnent à penser que cette façon de voyager est assez régulièrement pratiquée. Mais on ne peut se faire de telles illusions qu'en fermant les yeux à l'évidence. S'il y avait des cyclotouristes, on les verrait, on les rencontrerait.

Jadis, je veux dire vers 1900, on ne pouvait voyager à bicyclette sans croiser d'assez nombreux camarades de route, non point seulement des cyclistes se rendant à leur travail ou faisant une excursion d'une journée autour de leur demeure, mais de vrais touristes, partis pour plusieurs jours, parfois plusieurs semaines, pour courir les chemins de quelque région de France. A l'auberge, on se retrouvait souvent cinq ou six cyclotouristes, parfois davantage, venus de points divers, et qui, après la connaissance faite et les propos techniques échangés autour de la table plantureusement servie, s'égaillaient, chacun dans la direction de son choix.

Aujourd'hui, le cyclotouriste voyage dans la solitude. Les routes de France sont trop nombreuses pour que le quarteron de fanatiques dont je parlais tout à l'heure aient la moindre chance de se rencontrer au hasard de leurs coups de pédale. Ils étonnent d'ailleurs les populations, effarent les aubergistes ; leur passion est devenue incomprise, parce qu'elle est maintenant trop rare.

La cause de cette décadence du cyclotourisme ? Elle est dans l'avènement de l'automobile, venu un peu trop tôt, alors

que la bicyclette, à peine inventée, ne s'était pas encore implantée dans les mœurs de deux ou trois générations. Avant qu'elle ait pu devenir pour tout le monde, sans considération de rang social, d'âge, ni de vigueur, un instrument aussi nécessaire que la chaussure, l'auto s'est brutalement imposé comme le seul engin de transport qu'il fût honorable d'employer sur route. Et la bicyclette fut ainsi victime du désir de paraître et de la paresse corporelle, deux vices qui ont, nul n'en ignore, une influence prépondérante sur la conduite humaine.

Tout cela est bel et bon, me dira-t-on. On conçoit que vous aimiez voyager. Voir du pays, contempler les monts et la mer, visiter les villes, voilà qui a toujours plu à certains hommes ; c'est un goût naturel. Mais quel avantage trouvez-vous à pédaler sur les routes, à ne voyager qu'au prix d'un effort constant ? L'auto ne vous conduirait-elle pas à travers les mornes paysages ? Pourquoi vous refuser les facilités de transport que le progrès assure à vos contemporains ?

Et bien, je m'ennuie en auto, et je me plais à vélo. Au cours de ce récit, j'aurai sans doute plusieurs occasions d'analyser ce plaisir, d'en dégager les raisons. Qu'il me suffise de dire pour le moment que j'entreprends tous les ans une semblable randonnée comme une cure physique et morale. C'est une véritable régénération corporelle que j'éprouve, à mesure que j'élimine par tous les pores de ma peau, à grands flots de sueur, les toxines et déchets que dix mois de Paris ont accumulés en moi, cependant que j'absorbe à grands traits l'oxygène dans le libre vent, et que je fixe sans peine toute la nourriture qu'un parfait appétit me permet de digérer. Je me remets à neuf, j'en suis sûr, je le sens. Et cela vaut bien qu'on pédale. D'autant que j'ai toutes les autres joies du voyage.

II – PARIS AUXERRE

Départ La question du bagage Paris la nuit Des rapports de l'exercice physique et de l'activité intellectuelle

Je partis donc le 17 juillet 1926, avant l'aube. Mon vélo, harnaché de la veille, m'attendait dans le jardin. Je n'eus qu'à le prendre, refermer les portes derrière moi, et m'enfuir, dans le silence de la nuit finissante, vers les petites aventures et les grands efforts par lesquels je voulais occuper mes vacances.

J'avais le regret de ne pas emporter tout ce qui m'aurait été nécessaire pour vivre au hasard de la route, sinon en sauvage, du moins en chemineau. Car l'hôtel, depuis qu'il s'est "industrialisé", me rebute et m'irrite. Je prends en horreur sa nourriture parcimonieuse et frelatée, le cynisme narquois de ses exploitants, l'obséquiosité méprisante de ses larbins. J'aurais eu le plaisir à faire ma cuisine à l'ombre des forêts, aux bords des ruisseaux clairs ou sur le tapis verdoyant des prés. Ce n'est point d'ailleurs une vaste entreprise. Un réchaud, une assiette, une casserole et quelques autres menus objets suffisent amplement pour cuire

des œufs, des œufs frais !, griller un bifteck, un bifteck choisi et acheté par soi-même !, réussir un café, un vrai café !, tel qu'on n'en sert pas dans le plus luxueux des palaces ; autour de ces aliments essentiels, une bouteille de bon vin, du fromage, des fruits. Il n'y a point de comparaison à faire entre ces repas savoureux et les fastidieuses pitances que les hôteliers distribuent aujourd'hui contre quinze, vingt et même trente francs. Avec l'automobile, rien de plus facile à réaliser que cette popote en plein vent, pourvu que s'y prêtent les dames transportées. Mais voilà, ce qui, dans l'auto, plaît essentiellement aux femmes, c'est l'apparat ; ce qu'elles goûtent dans le voyage, c'est l'arrivée à l'hôtel, l'empressement de la valetaille, les ordres qu'elles peuvent donner à tous ces gens qu'elles n'ont jamais tant vus et qui consentent à faire figure d'esclaves auprès d'elles pourvu qu'elles ne marchandent pas le prix de leur avilissement. C'est pourquoi les hommes qui promènent des femmes en auto sont tenus, le plus souvent contre leur gré, à payer très cher une nourriture infâme. Quelques sages, pourtant, font pique-nique. On rencontre, de ci, de là, la joyeuse troupe d'automobilistes faisant ripaille au bord de la route, grâce à la table pliante et à la cuisine portative qu'ils peuvent aisément loger dans les coffres de la voiture.

Hélas ! à bicyclette, on se défend moins bien contre l'hôtellerie. Il importe grandement de réduire son bagage à l'extrême. Toute surcharge de la machine gêne la progression, et se traduit par une plus grande dépense de force ou, plus souvent, par un ralentissement de l'allure. Certains cyclistes ne craignent point cependant d'emporter vêtements de rechange, batterie de cuisine et même une tente pour camper la nuit. Mais ce n'est point ma manière. Si la bicyclette quadruple, ce qu'on peut appeler "le rendement locomoteur des muscles humains", c'est, me semble-t-il, qu'après avoir mis en mouvement, *démarré*, cette machine, on peut entretenir sa *vitesse acquise* par une très douce poussée alternativement exercée sur chaque pédale, poussée si légère qu'elle peut être presque indéfiniment répétée par les muscles. De telle sorte qu'il ne s'agit pas, comme on le croit communément, d'appuyer énergiquement sur les manivelles, mais bien de tourner les pieds avec souplesse, sans efforts, sans heurts, d'un *mouvement uniforme et continu*. Mais ce coup de pédale, rapide et léger, ne peut être pratiqué que si la bicyclette progresse à une certaine allure, que si elle acquiert et conserve une vitesse d'assez grande valeur.

Quand cette vitesse tombe au-dessous de vingt kilomètres à l'heure, les conditions mécaniques de la progression sont fort modifiées. La machine tend vers l'arrêt ; les inégalités du terrain, les frottements, la résistance de l'air, brisent et réduisent à rien cette faible vitesse. Aussi chaque coup de pédale doit démarrer de nouveau tout le système, bicyclette et cavalier. Le pédalage cesse d'être rotatif, pour devenir alternatif, donc lourd et appuyé, et, pour la même force dépensée, son rendement diminue considérablement. Ainsi à bicyclette, ce n'est point en diminuant sa vitesse qu'on ménage sa fatigue. S'il est vrai que les grandes allures de course sont d'ordre athlétique, les allures ralenties, celles que l'on recommande volontiers comme les plus sages, les plus

hygiéniques, épuisent les ressources musculaires plus rapidement que les allures moyennes, qui permettent à la bicyclette de rouler à une vitesse soutenue et uniforme.

Le bagage gêne la progression par son poids et son encombrement. Aussitôt qu'il atteint huit à dix kilos, il condamne à l'allure ralentie, à ces douze ou quinze kilomètres à l'heure, incompatibles avec le pédalage en souplesse.

Je me suis donc trouvé en face d'un problème insoluble. Lorsque dans le sac de guidon, qui contient les trois kilos de bagages qui me suffisent à l'habitude, j'ai voulu faire entrer, par surcroît, un réchaud, deux assiettes, un verre et quelques autres objets de table et de cuisine, ce sac a pris une forme monstrueuse et biscornue. Il m'eut fallu arrimer un autre paquetage à l'arrière de ma machine, peut-être placer une grande sacoche dans le cadre. Je n'ai pas eu le courage de transformer ainsi mon vélo, dont j'aime la légèreté, et la finesse ; et pour ne point coltiner au long des routes un matériel aussi laid et pesant, je me suis résigné à passer encore sous les fourches caudines de l'hôtellerie.

Au demeurant, je suis assez fier de partir avec un bagage fort menu. Je pense pratiquer une règle essentielle de l'art de voyager. Les Romains donnaient aux bagages le nom *d'impedimenta*, et c'est bien ce qui gêne et ralentit la marche. Pour beaucoup de gens, voyager c'est, pourtant, faire des malles, beaucoup de malles, et ne circuler que valises en main et saches en bandoulière. C'est avouer qu'on ne sait pas partir, qu'on ne peut s'arracher complètement de sa maison et de ses habitudes, que l'on n'a point l'âme d'un véritable errant.

*Car les vrais voyageurs sont ceux qui partent
Pour partir ; cœurs légers, semblables aux ballons.
De leur fatalité jamais ils ne s'écartent,
Et, sans savoir pourquoi, disent toujours : Allons !*

Pour moi, vêtu d'une culotte de toile et d'une chemise, je n'emporte dans mon sac qu'un léger costume que je revêtirai aux étapes, une paire de bas, un maillot, un peu de linge, un nécessaire de toilette. J'ai la prétention que cela me suffise pour quinze jours, déterminé à faire ma lessive, quand ce sera nécessaire, dans les rivières et lacs rencontrés...

Cependant, dans l'aube grise, je traverse Paris. Rues désertes et silencieuses ; je peux aller vite. A Montmartre, pourtant, c'est l'heure où se ferment enfin les boîtes de nuit, déversant sur le trottoir le reliquat de leur clientèle, filles exténuées, gigolos blafards, larbins aux faces cyniques. Tout cela lambine dans la rue ; incapables de rentrer délibérément chez soi, ils échangent de molles conversations, n'arrivent point à se quitter, s'attablent par groupes chez les bistros qui s'ouvrent au moment où les cabarets et dancings se ferment... Quelle tristesse, quelle lassitude pèsent sur ces ouvriers de la joie montmartroise !

Mais ils sont déjà loin de moi. Me voici à la porte d'Italie, qui n'évoque que par son nom les Alpes blanches et le ciel méditerranéen vers lesquels je me dirige. Jusqu'à Juvisy, j'ai à traverser, sur d'affreux pavés, une miteuse banlieue, partie de cette large bande de mauvaises routes et de tristes bâtisses

qui ceinture presque tout Paris, comme pour enlever à ses habitants l'envie et la possibilité de s'en évader.

Ce calvaire franchi, sur la belle route goudronnée qui fuira sous mes roues, je vais goûter les pures joies du pédalage. Car, aujourd'hui, il ne s'agit que de faire du chemin, non d'admirer la nature sur ce trajet classique, que j'ai si souvent parcouru. A vrai dire, je l'admirerai quand même, ce paysage, mais, pour ainsi dire, d'une façon réflexe, inconsciente. Mes yeux se rempliront des belles couleurs et des lignes harmonieuses ; par tous mes sens, la nature me pénétrera d'un charme obscur. Et je sais que ce soir je m'endormirai plein d'un contentement mal défini, mais certain.

D'où vient cela ? Je n'aurais pas la même impression si ces spectacles m'étaient offerts de la portière d'un train ou du siège d'une auto. Bien sûr, si j'étais "véhiculé", je me devrais à moi-même de constater, en termes choisis ou en phrases clichées, qu'ici se trouve une belle vue, que là, cette vieille tour en ruines est pittoresque, que rien n'égale la magnificence de la forêt de Fontainebleau, et que l'Yonne, contemplée du haut des coteaux qui la bordent, est une des rivières dont on peut dire le plus justement qu'elle serpente mollement à travers de grasses prairies. Mais de ces admirations rituelles, il me restera peu de chose dans l'esprit, et rien du tout dans l'âme.

On trouve une grande récompense à conquérir l'espace, à parcourir la terre, par ses propres moyens. L'activité physique éveille et aiguise nos sens ; elle met en branle toute notre mécanique, et, parce qu'elle dépense nos forces, ouvre tout grands les réceptacles de nos impressions. Il faut donc être en mouvement pour communier avec la Nature. On ne peut la bien comprendre, la sentir vivement, qu'à la condition de l'aller voir à pied ou à bicyclette.

Les sédentaires n'ont aucune idée du plaisir que l'on peut avoir "à bouffer des kilomètres". Ils tiennent pour une brute l'homme qui pédale toute une journée au long des routes, et qui, d'une allure obstinée, va toujours droit devant lui, sous le soleil, contre le vent et dans la poussière. Il leur paraît que ce cycliste ne pense à rien qu'à propulser sa machine ; qu'il n'a pas même loisir de voir le paysage qu'il traverse. Et beaucoup de ceux qui goûtent l'agrément de voyager ainsi sont assez en peine d'expliquer d'où leur vient leur plaisir.

Ce plaisir est complexe, car il tient également au corps et à l'esprit ; et c'est sur ce dernier point qu'il faut insister. Si tout exercice physique met nécessairement en branle l'activité cérébrale, cette activité est tantôt employée tout entière à contrôler et diriger l'activité musculaire, et tantôt reste disponible pour la réflexion et la méditation. Ainsi les sports à technique compliquée et à gestes imprévus et variables, comme l'escrime, la boxe, le tennis, ne permettent point que l'on soit distrait ; leur effet est, au contraire, de concentrer l'attention sur ce qu'on fait et d'imposer des décisions motrices rapides et multiples. Les exercices à mouvements cadencés et toujours semblables à eux-mêmes, tels que la marche, l'aviron, la bicyclette, tout en entraînant de grandes dépenses d'énergie, sont automatiquement commandés et réglés par les centres nerveux inférieurs ; ces sortes de mouvements sont entretenus par des "réflexes

médullaires". L'activité du cerveau reste tout entière disponible, et se porte tout naturellement sur la méditation.

Eh ! oui, ce cycliste, qui roule, poussiéreux et suant, sous le mépris universel, fait, sans qu'il y paraisse, son petit Descartes ; dans la mesure de ses moyens, s'entend. Il songe, rêve, échafaude des théories, met au point ses projets, bâtit ses châteaux en Espagne. Il ne tient qu'à lui de diriger ses réflexions sur les sujets les plus nobles ou les plus profonds. Et, notez le bien, c'est au mouvement alterné de ses deux pieds qu'il doit le flot de ses pensées qui lui coule dans la tête !

C'est pourquoi, ce 17 juillet, sur une longue route nationale, assez monotone, et qui m'était déjà connue, je pus rouler toute la journée, deux cents kilomètres durant, pour arriver le soir à Tonnerre, sans m'être ennuyé un instant.

III - AUXERRE-DIJON-GENLIS

Il faut partir tôt Rencontre du Tour de France Le vélo et l'élégance vestimentaire

Le 18 juillet, j'avais à traverser toute l'illustre et riche Bourgogne, fort décidé à terminer mon étape aux confins du Jura. Il me tardait d'arriver à la montagne, et je n'avais point l'intention de baguenauder sur la route ; tant pis pour les curiosités et beautés rencontrées.

Malheureusement, je ne quitte Tonnerre qu'assez tard, à neuf heures. C'est une grande faute, dont je ne suis d'ailleurs pas responsable. J'ai usé de l'hospitalité d'amis que j'ai en cette ville. Cordialement accueilli, plantureusement nourri, confortablement couché, il ne m'a pas été possible de froisser tant de bienveillance par un départ précipité et furtif à quatre heures du matin ; et ces braves gens n'ont pu penser qu'ils m'auraient fait plaisir en me priant de les quitter si tôt. Ainsi, quoi qu'on en ait, on ne peut se soustraire complètement aux usages sociaux, et, pour n'avoir pas secoué le joug de la civilité puérile et honnête, j'aborde, sous un soleil déjà éclatant, les dures rampes qui s'échelonnent dès la sortie de Tonnerre.

Tout en pédalant, je rumine de stériles regrets. Car c'est aux premières heures du jour, dans la fraîcheur et la solitude matinales, que le cyclisme est le plus agréable. Il ne faut jamais manquer, lorsqu'on voyage à bicyclette, de partir à l'aube, quitte, si l'on n'a pas assez dormi, à faire une sieste aux heures chaudes de l'après-midi. Outre que l'on n'a point à souffrir du soleil et de la poussière, on possède la route, toute la route, à soi tout seul. Car c'est une légende que celle de l'actif et robuste laboureur, levé dès potron-minet et fécondant la terre au chant de l'alouette. De nos jours, les paysans dorment d'un sommeil aussi prolongé que les citadins ; ce n'est qu'à sept et même huit heures que les villages commencent à s'éveiller, que les boutiques s'ouvrent, que les commères balaiant le pas des portes, que charrettes sortent des remises et bestiaux des étables. Certes, à l'aurore, on voit parfois des vieillards insomniaques sortir de leur

chaumine, et quelques ouvriers agricoles se rendre à des travaux spéciaux et pressés. Mais cela ne fait pas nombre ; tout comme la ville, la campagne gâche à dormir les plus belles et les plus saines heures de la journée.

Mais plus encore que celui des paysans, le sommeil de l'automobile est favorable au cyclisme. Voilà un engin qui n'est pas matinal, et qui ne le sera jamais, car son succès vient beaucoup de ce qu'il s'adapte merveilleusement à l'universelle paresse. On dit qu'il encombre les routes et les fait périlleuses. Bien de faux ou tièdes amants de la bicyclette prétendent qu'ils ont dû renoncer à un sport qui leur était cher par crainte des autos qui, tout en les menaçant d'écrasement, les couvrent de poussière ou de boue. Vaines excuses à une lâche apostasie ! L'auto ne commence à sévir sur les routes que vers dix heures du matin : jusque là, on ne rencontre, de ci, de là, que le cabriolet du docteur, quelques voitures de commerce et des camions de gros transports. Ce n'est point gênant. Mais à dix heures, l'automobiliste est levé ; il a déjeuné ; les dames qui l'accompagnent sont enfin prêtes. Il va partir ; il part ; et pour rattraper le retard qu'il a tous les matins, il va pousser sa voiture jusqu'aux 80 à l'heure qu'elle peut faire. Cyclistes, gardez-vous ! Ou, s'il vous est pénible de rouler sur l'extrême bas-côté de la route, dans une purée de silex concassés et de boue, attendez que la crise soit passée. A midi, heure sacro-sainte du déjeuner dans l'Hôtel recommandé aux multiples panonceaux, il y aura une accalmie sérieuse, qui durera jusqu'à trois heures. Vous pouvez encore pédaler à l'aise pendant ce temps-là. Ensuite, la gêne et le danger reparaitront ; et surtout vers huit heures du soir, méfiez-vous des grands retardataires, affolés à l'idée de ne point trouver à dîner et coucher, et qui, à tous gaz, se précipitent vers la ville. En somme, on peut donc s'arranger, à condition de partir au lever du soleil ; cela donne six à huit heures de marche tranquille. Encore ces conseils ne sont-ils utiles que pour les routes nationales, les itinéraires à grand trafic. Sur les chemins secondaires, l'auto ne se rencontre pas à tous les tournants ; loin de là. Les sinuosités et l'étroitesse de la chaussée obligent d'ailleurs le monstre à une allure prudente, et le cycliste ne l'a guère plus à craindre que les autres véhicules.

Mais ces fruits de mon expérience, je n'en bénéficierai pas aujourd'hui. Je dois porter la peine de m'être levé tard.

Sous le soleil qui monte de plus en plus ardent dans le bleu lourd du ciel, je vais donc, la chemise grande ouverte sur ma poitrine, les manches retroussées, cherchant un peu de fraîcheur dans la caresse du vent que je traverse. Cela réussit assez tant que je roule à une allure suffisante, car le courant d'air fait s'évaporer la sueur à mesure qu'elle perle ; et, transformé en alcarazas, je tiens mon sang à une température agréable. Mais que je m'arrête, que seulement je ralentisse, et l'eau me ruisselle à flots de tout le corps ; il m'en tombe du front des cascades qui brouillent mes lunettes et m'aveuglent. Inutile de m'éponger, la source fournit de plus belle. Pas d'autre remède que de reprendre un train soutenu qui m'assure une évaporation proportionnelle à la production de sueur ! Je me trouve quelque chose de Sisyphe.

Je traverse ainsi les villages bourguignons, cossus et placides au pied des coteaux couverts de vignes. Ancy-le-Franc, Nuits-sous-Ravières, Aisy... Tiens, voici Montbard, célèbre par la naissance de M. de Buffon et l'assassinat de l'abbé Jérôme Coignard¹.

De Buffon, je me souviens seulement qu'il mettait ses manchettes pour écrire ; et, de tout ce qu'il écrivit, je ne connais plus que deux phrases : *Le style, c'est l'homme* ; et : *La plus belle conquête - que l'homme ait jamais faite - est celle du cheval - ce fougueux animal*. Encore dois-je dire que j'ai oublié le sens exact que l'auteur donnait à sa formule sur le style, bien que je sache que ce n'est pas celui qu'on lui accorde tout naturellement ; et, quant à la seconde de mes réminiscences, je crois qu'elle ne reproduit pas exactement le texte de M. de Buffon, mais bien la parodie qu'on en a faite pour transformer en vers de mirliton une phrase pompeusement cadencée. Ce qui prouve que des vers indignes restent mieux dans la mémoire que la prose la plus travaillée...

Mes souvenirs sur M. l'abbé Coignard sont autrement précis. Sa vie et ses opinions me sont familières. Pourtant, alors que Buffon occupa quelque temps une place réelle en notre univers, le bon maître de Jacques Tournebroche n'a pris naissance que dans l'imagination d'Anatole France et n'a vécu que par l'effet de son génie. Mais comme cette vie artificielle est plus forte, plus durable, plus vraie que celle de tant de gens, des millions et des millions, qui semblent n'être nés que pour faire des morts !

Le jour même des funérailles d'Anatole France, j'exprimai ma douleur et mon admiration à l'un de mes amis, homme de vigoureuse intelligence, mais qu'une activité professionnelle trop absorbante oblige parfois à porter des jugements un peu précipités sur les choses qui ne sont pas directement de son métier :

- Anatole France, me dit-il, je crois que la mode et la passion politique ont exagéré son mérite. Il écrit bien ; mais ce n'est qu'un puriste, un joueur de flûte, un jongleur de mots, et, sans doute, un sophiste. Je crois qu'il ne restera rien de lui, *parce qu'il n'a rien créé*.

Rien créé ! Oh, Jérôme Coignard et Catherine la dentellière ! Et vous, abbés Lantaigne et Guitrel, M. et Mme Bergeret, préfet Worms-Clavetin, charmante Mme de Gromance, Crainquebille, tant d'autres, jusqu'au petit chien Riquet, n'avez-vous pas été créés, et créés pour l'immortalité par votre père spirituel, Anatole France ? Ne vivez-vous pas tous d'une vie puissante, particulière, originale, types humains de tant de relief, d'une telle précision, de caractères et de sentiments que vous entrez invinciblement dans la connaissance familière de tous ceux qui vous ont rencontrés au cours d'heureuses lectures !

Pourquoi tombe-t-on si aisément d'accord sur la virtuosité littéraire et la profondeur philosophique d'Anatole France,

1. Il paraît que ce n'est point à Montbard que fut assassiné l'abbé Jérôme Coignard ; mais, comme je l'ai cru, à mon passage dans cette ville, je m'en tiens aux réflexions que mon erreur m'a suggérées

alors qu'on le loue si rarement de la prodigieuse "Comédie Humaine" qu'il a animée de cent personnages divers ? Que sont auprès de ce créateur le pénible Balzac et l'assommant Stendhal ?...

Au moment où la faim me prend, je trouve à déjeuner assez plantureusement aux Laumes-Alésia. C'est une grosse satisfaction que d'avoir, selon le précepte de l'Écriture, gagné son pain à la sueur de son front, et que de pouvoir satisfaire sans remords un appétit démesuré. En même temps qu'on engouffre sa nourriture, on la sent qui gagne et regarnit les muscles fatigués ; et le jeu des mâchoires, par lequel on se creuse d'habitude à soi-même sa tombe, n'est plus que l'agréable moyen de refaire ses forces.

N'empêche que, pour digérer ce repas, je m'arrête au bord du lac artificiel de Grosbois. Cette vaste nappe d'eau, contenue dans ses digues, entourée de hauts arbres, dégage une heureuse fraîcheur, et je ne résiste pas à la douceur d'une courte sieste.

J'aborde ensuite les collines de la Côte-d'Or qui, m'élevant jusqu'au village de Sombornon me conduisent hors de la vallée de la Seine. Il ne me reste qu'à descendre leur revers pour atteindre l'Ouche, dont les eaux vont à la Saône. Et me voici à Dijon.

Voyageant en touriste, il siérait assurément que je consacre quelques heures à la visite de cette illustre cité. Mais rien ne m'intéresse moins que les villes, monuments, curiosités archéologiques et œuvres d'art lorsque je suis à vélo. Cependant, je ne suis point indifférent à ces sortes de choses, loin de là. Mais l'activité physique que je déploie me rend sans doute insensible à toute autre beauté que celle de la nature ; peut-être aussi suis-je rassasié de spectacles et de contemplation.

Je traverserai donc Dijon sans m'y arrêter. Ce n'est point chose aussi facile que je pensais. J'arrive en même temps que les coureurs du "Tour de France" qui terminent ici leur avant-dernière étape. Les rues sont encombrées de "sportifs" enthousiastes et discutants, aussi fervents à voir couler "la sueur des autres" que peu disposés à répandre la leur. En traversant leurs rangs pressés, je recueille quelques applaudissements ironiques. De fait, je dois "marquer assez mal", et la noble poussière dont je suis couvert porte à rire ces badauds qui ne veulent faire tribut de leur admiration qu'à bon escient, à des cyclistes dont la valeur leur soit garantie par la renommée universelle et un gros numéro collé sur les reins.

Je fuis ces plaisantins. Mais, dans une rue un peu plus calme, j'avise sur le trottoir le directeur de la course, M. Desgrange lui-même avec lequel j'entretiens des relations cordiales. Lui, du moins, est un sportif militant ; il comprendra. Mais au moment de l'aborder, une fâcheuse pudeur m'arrête. M. Desgrange, qui tient aujourd'hui un rôle public considérable est élégamment vêtu ; il parle à deux personnages qui semblent d'importance, des conseillers

IV - AUXONNE-BESANÇON-LODS

Bonaparte, Victor Hugo et le vainqueur de la course cycliste

municipaux peut-être ; il est l'objet de l'attention générale. Vais-je, tout dépenaillé, aller lui tendre une main, certes amicale, mais qui sort de la manche retroussée d'une chemise que je trimballe depuis ce matin sous un soleil ardent et par des routes poussiéreuses ? Ma foi, je fais semblant de n'avoir pas vu M. Desgrange, et, au moment même où il paraît me reconnaître, forçant sur les pédales, je m'esquive vers la campagne avec laquelle ma vêtue sera plus en harmonie.

Il y a beau temps que j'ai renoncé, lorsque je voyage à bicyclette, à toute élégance vestimentaire. C'est une plaisante prétention des tailleurs et des magasins d'habillement que d'établir des "costumes de sport" savamment coupés en des étoffes spéciales ; car on ne peut les endosser qu'à condition de ne point faire de sport. Du moins, si quelques exercices appréciés "dans le monde", comme le golf ou le cheval, exigent ou supportent les tenues élégantes, les autres sports ne se peuvent pratiquer qu'à peine vêtu d'un peu de toile ou de laine ; ils comportent un équipement spécialisé que l'on prend sur le terrain même de l'exercice ; c'est le cas de la course à pied, de l'aviron, du football, de la boxe, de tous les vrais sports en somme. Mais à bicyclette, il faut, partir avec le vêtement que l'on gardera toute la journée ; à supposer qu'au départ il soit propre, il ne peut le rester longtemps, et il faut avoir dans son sac de quoi se changer de pied en cap à l'étape. La tenue de route doit être très simple, très légère, pour qu'on ait de la facilité à la laver fréquemment. Bref, tant qu'on roule, qu'on circule sur les chemins, à travers les villages et les villes, on ne peut mettre quelque élégance que dans sa souplesse d'allure et sa tenue en machine ; mais dans son vêtement, non point !

Et je veux voir dans ce fait une des raisons de la médiocre vogue du cyclotourisme. Nous sommes à une époque de grande élégance vestimentaire. On peut faire de grandes réserves - et je n'y manque pas - sur les rapports de l'accoutrement moderne avec la beauté pure ; mais il faut reconnaître que jusqu'aux plus humbles gens, tout le monde veut être habillé "à la mode". Ce souci est passé des femmes jusqu'aux hommes, et particulièrement nos jeunes gens donnent à leur toilette une importance fort au-dessus de celle que nous accordions à la nôtre, lorsque, pauvres, nous jouions à la bohème, riches, mettions notre argent ailleurs que chez les tailleurs et marchands de cravates.

Aujourd'hui, tout le plaisir de voyager à bicyclette serait gâté par la nécessité de n'être pas élégant ; voilà, entre autres causes, ce qui détourne la jeunesse de la longue randonnée cycliste.

Tout en songeant à cela, je suis arrivé à Genlis, à quelques trente kilomètres de Dijon. Je coucherai là, dans une auberge de fort médiocre apparence, mais où l'on me donnera bon souper et bon lit.

Je rachète ma lâcheté de la veille. Me voici sur la route, et l'aube pointe à peine. J'ai devant moi cinq heures de fraîcheur. Ce sera la récompense de mon courage, car enfin, malgré tous les beaux raisonnements qu'on se fait, il faut du

courage pour s'arracher au sommeil quand tout dort encore, et pour résister à l'envie de goûter, dans le demi-assoupissement du réveil, la volupté du repos si vaillamment mérité par les muscles.

Je suis donc fort satisfait de moi ; et sur la grande route déserte, je roule en me complimentant des joies spartiates dont j'ai su me contenter, repas rustique hier soir sur la table d'auberge, lit modeste aux draps rugueux, court sommeil... Et l'orgueil d'être seul à mettre tant d'héroïsme dans le voyage !...

Et, soudain, étendu sur l'herbe pelée du bord de la route, j'aperçois un autre cycliste. Il dort, la tête sur la selle de sa machine couchée près de lui. Ses bras noués embrassent le tube supérieur du cadre. Il a rabattu sa casquette jusqu'à ses yeux et relevé jusqu'à son nez le grand col de son maillot rouge sang. La poussière de ses souliers témoigne de la longue étape que, la veille, il a faite. Il n'a point eu besoin, lui, d'auberge ni de lit. Tout à l'heure, il s'ébrouera et, remonté immédiatement en selle, reprendra sa route... La vanité qu'avait Diogène du coquillage qui lui servait de coupe fut blessée par le spectacle d'un enfant buvant dans ses mains. J'éprouve quelque chose de semblable.

J'entre dans Auxonne. Une grande rue, des maisons banales, des boutiques. C'est ici que s'est formé le génie d'un maître du monde. Dans le calme, l'oisiveté, les indignes travaux de cette petite garnison, le lieutenant Bonaparte, nourri d'eau et de pain sec, a médité sur la paresse des gens en place, la sottise et l'oisiveté des gouvernants, le besoin qu'ont les hommes d'être commandés. Enragé de pauvreté, pion de son jeune frère Louis, il dressa dans sa prodigieuse mémoire tout un plan de ce qu'il y aurait à faire pour rétablir l'ordre, la justice et la prospérité en France. Et il ne s'accordait, certes, aucune chance de réaliser ses rêves. Mais quand un merveilleux hasard mit la Nation en son pouvoir, il n'eut qu'à la faire profiter de ses souffrances et de ses méditations d'Auxonne. Et cela alla fort bien pendant près de dix ans.

Mais déplorablement marié, assommé de ses frères, sœurs et parents de tout lignage, il perdit le goût, qu'il avait naturellement, de "rester à la maison". Il courut l'Europe, et mena campagne sur campagne, parce qu'il n'y avait qu'à la tête de son armée qu'il était à l'abri des scènes de famille. Il fit la guerre au monde parce que chez lui il ne pouvait avoir la paix. Même sa dromomanie, qui n'était qu'un grand besoin d'activité corporelle, aurait pu être satisfaite par des jeux innocents. Si cette stupide famille s'y était prêtée. On sait qu'il aimait jouer aux barres, et qu'à la Malmaison, il en organisa des parties auxquelles il prenait un plaisir extrême. Mais quoi ! ces péronnelles, ces aides de camp, tous ces courtisans de sa jeune gloire, nourrissaient d'autres ambitions que de bien courir à pied. Ils ne jouèrent aux barres que parce qu'il fallait obéir au Premier Consul ou, tout au moins, ne le contrarier en aucune de ses fantaisies. Mais comme il avait du tact, il sentit la condescendance, et n'en voulut pas. Il remonta à cheval : et son cheval le conduisit aux aventures.

Hélas ! sa puissance lui fournit du confort, même à la guerre. Il devint gras, et ce fut la fin de tout...

A la sortie d'Auxonne, je quitte la grande route nationale que je suis depuis Paris. La carte m'indique que je puis gagner Besançon sans passer par Dole, et par un itinéraire un peu plus court. Il ne faut pas manquer l'occasion d'aller voir ce qui se passe à l'intérieur des terres, dans ces mystérieuses contrées étendues à perte de vue à droite et à gauche de la ligne du chemin de fer et de la route nationale. Les grandes voies de communication sont des tentacules émanées des villes et elles gardent tout au long de leur trajet quelque chose de leur origine. Les bourgs et villages traversés sont des cités en réduction ; les habitants ont des idées, des mœurs, des vices de petits bourgeois ; toute l'activité de ces gens est tournée vers la ville pour laquelle ils drainent les produits de la campagne et dont ils reçoivent de l'argent et des journaux.

Mais qu'est-ce qui se passe au-delà de la grand'route ? Où mènent tous ces petits chemins tortueux qui s'enfoncent jusqu'à l'horizon ? A qui, à quoi servent-ils ? Peu de gens le savent encore, et bientôt personne ne le saura plus, grâce aux progrès des engins de transport, trains, autos, avions, qui auront bien autre chose à faire que de courir en zigzag de village en village.

Pour le moment, les méandres du chemin m'emmènent à travers des hauteurs boisées. Silence et fraîcheur sous les arbres d'où s'exhale en vapeurs légères la rosée du matin. Parfois un cri d'oiseau, la fuite d'un petit lapin éperdu. La rampe se fait plus rude : la sueur perle à mon front et je respire à pleins poumons. Qu'on est bien ! De ci, de là, un clocher émerge entre les croupes de collines. Traverserai-je ce village ? Ma route semble s'en écarter ; mais soudain, en un brusque crochet, elle fonce dessus et m'y amène par une brusque descente. Vingt maisons, d'où les villageois commencent à sortir ; des chevaux qu'on attelle ; le maréchal-ferrant qui allume sa forge ; une vieille, trotinant doucement, son panier au bras, et qui reste figée sur place, ahurie et sans voix, quand je lui demande mon chemin. Mon chemin, le voilà : il s'élançait hors du village pour monter à l'assaut d'autres bois, d'autres collines ; et, accroché à son échine, je m'enfuis loin de ces vingt "feux", de ces soixante "âmes" qu'un hasard m'a montrés et que je ne rencontrerai jamais plus. Ainsi, des millions d'hommes répandus sur la terre, la plupart me sont aussi inconnus que des habitants de Mars, s'il en est...

Un grand coup de sifflet, poussé par une locomotive, m'apprend que je reviens vers la civilisation. Je franchis la voie du chemin de fer, et me voici de nouveau sur la Nationale dans la vallée du Doubs, que j'ai atteinte en franchissant les hauteurs qui la séparent de la Saône.

Assis sur la borne kilométrique qui m'informe que Besançon est encore à 32 kilomètres, je me restaure d'un quignon de pain arrosé de vin blanc. Déjeuner agréable en somme, et facile à prendre. Je mords d'un grand coup de dents au quignon, j'humecte la bouchée d'une gorgée de vin sucré bu à la régalaide, et tout passe par le gosier avec une merveilleuse facilité. Mon pain d'une main, mon bidon de l'autre, je découvre des avantages inattendus, scientifiques, à la composition de ce repas. Le vin qui me chauffé déjà l'estomac, va donner immédiatement à mon système nerveux

un petit coup de fouet qui, me permettra de reprendre facilement ma route ; le temps que les fumées de l'alcool s'évaporent, le sucre, aliment du muscle - c'est dans tous les manuels de physiologie - le sucre dûment absorbé, fournira à mes jambes une énergie nouvelle ; et à peine aurai-je, en pédalant, brûlé tout ce sucre, que les hydrates de carbone et les albuminoïdes du pain, suffisamment élaborés par la digestion, pourront soutenir, à leur tour, mon activité musculaire. Heureux choix d'aliments ! J'arriverai aisément à Besançon.

Je n'y arrive qu'avec quelque peine. Faut-il douter de la biochimie ? Non, c'est plutôt que la route, abandonnant le Doubs à ses caprices tortueux, va tout droit devant elle, escaladant et dégingolant les coteaux qui bordent la vallée. C'est aussi que cette route nationale est déplorablement empierrée, pleine de trous et de cailloux roulants. C'est enfin que le soleil, monté dans le ciel, darde des rayons accablants ! Néanmoins, on voit toujours le bout de trente kilomètres, et à dix heures, je franchis les remparts bisontins.

C'est dimanche. La ville est calme, presque déserte. Le "monde" doit être à la messe ou se met en toilette pour la promenade de l'après-midi.

A la Poste, je trouve des nouvelles des miens, de ma femme et de ma fille qui m'attendent sur une plage de Provence. J'avais hâte d'avoir cette lettre, alors que depuis trois jours je n'ai point eu l'idée de lire un journal et que je reste indifférent aux bords de la livre et à la situation critique de M. Herriot. La nature ramène aux sentiments naturels, et lorsqu'on se met en étroite communion avec elle, on ne s'intéresse plus qu'à soi ou à ce prolongement de soi, la famille.

Le temps d'écrire une réponse à la terrasse d'un petit café, et la grand-messe est finie, les toilettes dominicales au point. Les rues de Besançon s'animent soudain... Les trottoirs ne suffisent plus à la cohue. Deux colonnes de badauds, l'une montante, l'autre descendante, s'enchevêtrent sur la chaussée, se saluant, paradant, se toisant des pieds à la tête. Arrêts et remous aux boutiques de pâtisseries. Bientôt, chaque famille porte son gâteau ; et, peu à peu, chacun regagne sa demeure, où attend le plantureux repas des bonnes traditions provinciales. Et c'est de nouveau, le désert dans les rues.

Après mon déjeuner, je tente une flânerie à travers la ville ; mais le soleil tombe d'aplomb entre les façades et chauffe terriblement les pavés d'où monte une buée de chaleur. Tassé dans l'étreinte du Doubs qui l'encercle complètement, Besançon cuit à l'étouffée sous cet ardent ciel de juillet. La crainte me vient d'être tombé, pour cette randonnée, sur un été sénégalien, comme il m'advint, il y a, quelques années, lorsque j'entrepris de visiter les lacs italiens par une température de 36 à 40 degrés.

Je me réfugie au jardin public, bien ombragé, encadré de cafés. Je m'y promène à pas lents, et, comme je m'y attendais, je rencontre la statue de Victor Hugo. Sur cette effigie aussi, on lui donne "l'air pensif", sans doute afin qu'au fond de l'Empyrée, il n'ait nulle peine, même légère ; car ce monstre verbal, ce gigantesque imagier tenait étrangement à être un penseur, et même un penseur orageux. Je lis sur le socle les vers épiques par lesquels il imposa la

date de sa naissance à la mémoire des hommes ; le pastiche s'impose :

*Alors dans Besançon, vieille ville espagnole,
Poussé du tracassin qui sur lui batifole,
Sale comme un mendiant, mais aussi fier qu'un roi,
Un cycliste passait... Ce cycliste, c'est moi !*

Hum !... Poussé du tracassin qui sur lui batifole, ce second vers ne vaut pas cher ; c'est le vers cheville dans toute son impudeur. Mais quoi, l'Autre a bien mis : "Jeté comme la graine au gré du vent qui vole..." Ça ne vaut guère mieux ; consolons-nous.

Seigneur ! qu'il fait chaud ! Je n'ose encore me remettre en route, et, en attendant que le soleil décline, au son de médiocres orchestres, je bois des limonades et je mange des glaces...

Cinq heures, il faut se décider. Je reprends mon vélo. Dès la sortie de Besançon, la route quitte la vallée du Doubs par une longue rampe assez rude, de quatre kilomètres. Je domine bientôt la ville, le fleuve, une longue étendue de paysage tourmenté ; cela grésille et fume sous le soleil implacable. Et moi, je monte, je monte d'une allure lente, mais sûre et régulière. Je me trouve, en somme, beaucoup mieux que tout à l'heure dans la tiédeur fermentée du Jardin public.

Tout à coup, un appel bref : Hop là ! Un coureur cycliste dévale la pente, couché sur son guidon, les jambes immobiles... J'ai vu tout à l'heure la banderole d'arrivée au bas de la côte, et la foule pressée qui attendait... Dans une minute, il sera arrivé. Son masque, bruni et empâté par la poussière qui s'y est collé, creusé de ravines par la sueur, éclairé des deux yeux qui fixent la route à vingt pas en avant, son masque est étrangement embelli par "le sourire du Vainqueur". Il a vaillamment lutté ; il a répondu à des attaques ; il a surmonté des défaillances ; dans la dernière grande montée, rassemblant toutes ses forces, jouant son va-tout, il a démarré, décollé les camarades ; alors, ardemment, rageusement, il a poussé, malgré l'essoufflement, la douleur des muscles. Il a vu son avance grandir. Et l'inquiétude l'a pris. Tiendrait-il jusqu'au bout ? Oui, le voici sur le plateau. Il a gagné. Pas encore. Un pneu crevé, et tout son effort est vain. Il pédale tant qu'il peut, avec cette obsession. Enfin, voici la plongée sur Besançon. Maintenant, c'est fait ; rien ne peut lui ravir sa victoire. Il arrive triomphant. "Piaudite cives !"

Je rencontre successivement les autres ; d'abord ceux qui luttent encore ; puis ceux qui, défaillants, peinent héroïquement pour conserver leur place ; enfin la troupe des vaincus, paresseux et bavards, qui montent lentement le revers de la côte, en discutant entre eux des incidents de la course...

Je traverse Ornans, je suis la Loue ; j'entre à plein dans la région des montagnes. Il faut me ménager pour l'étape de demain. Je m'arrête à Lods, chez un merveilleux aubergiste, qui, pris de sympathie pour moi, j'ignore pour quelle cause, me fait manger à sa table, soutient une amusante conversation, partage une bonne bouteille, me fournit un bon

lit dans une vaste et claire chambre, le tout pour quatorze francs, le jour même où ce pauvre franc ne valait plus que deux sous !

V - PONTARLIER-ST-CLAUDE- LAJOUX

Gédéon, et le pédalage d'amour-propre Le repos à l'ombre des forêts Mon aïeul, le Sauvage

Tristan Bernard a conté jadis - non, ce n'est point un stratagème littéraire auquel j'ai recours, à l'imitation de tant d'autres, pour vous obliger à trouver drôle mon anecdote - Tristan Bernard a véritablement conté qu'un certain Gédéon, posté au tournant d'une route en forte pente, obligeait les cyclistes, par sa seule présence, à des exploits qu'ils n'auraient pas achevés dans la solitude. Cette montée commençait dans un village, et, entre les deux rangées de maisons, sous les yeux des habitants, nos cyclistes tenaient à honneur de ne point mettre pied à terre, d'autant que cette satisfaction donnée à leur amour-propre ne semblait pas les engager à de longs efforts. Car après une centaine de mètres, tout à fait dégagée du hameau, la route se déroba par un brusque virage aux regards des villageois. Mais c'était à ce virage qu'intervenait Gédéon. A peine engagé dans le tournant, on l'apercevait assis sur le talus, suivant d'un œil connaisseur la pénible pédalée, et affichant dans toutes les rides de son sourire narquois, l'insolente persuasion que ce "vélocipédiste" étranger ne viendrait pas à bout de la côte de son patelin. Alors, il fallait bien continuer à pousser d'ahan sur les manivelles, et se hisser sur la rampe jusqu'à ce qu'on fût hors de la vue du bonhomme ; encore avait-il soin le vieux matois, aussitôt qu'on était passé, de se déplacer vers l'autre bord de la route, afin de suivre et de soutenir plus longtemps les efforts qu'il arrachait ainsi à un stupide amour-propre.

Ce matin, j'ai mon Gédéon derrière moi. Je l'ai rencontré dès mon départ de Lods, au moment où la route, qui me conduira à Pontarlier, commence à s'élever par une longue rampe de sept kilomètres vers la source de la Loue. C'est un cycliste régional, un jeune homme en cote bleue de mécanicien. Vélo convenable. Il montait devant moi à une allure médiocre ; je l'ai "sauté", en lui faisant tout juste l'honneur d'un petit bonjour amical. Et tandis que je poursuivais ma grimpe, j'ai soudain entendu de nouveau le grincement de sa chaîne, le ferraillement de ses garde-boue. Piqué de la tarentule sportive, il m'a rejoint, et collé à ma roue, prétend que nous voyagions désormais de conserve. On va rire ! Pour ne pas le démoraliser, je n'augmente qu'insensiblement l'allure. Il suit. Je pousse plus fort. Le tintement du garde-boue s'affaiblit, s'éteint. Un tournant me permet de regarder en arrière ; il est lâché. Un autre tournant... tiens, il se rapproche. Et voilà de nouveau sa chaîne que j'entends geindre rythmiquement, à chaque pesée,

sur les pédales... Oh ! mais, la plaisanterie a assez duré ; je rassemble mes énergies, et je monte à un train, soutenu, puissamment cadencé. Je suis bientôt seul. Mais je suis condamné à poursuivre mon effort bien au-delà de mon goût. Si peu que je ralentisse, je vois ou j'entends mon Gédéon qui revient. Que j'aurais mieux fait de ne pas le passer dédaigneusement ! Nous aurions fait route ensemble, à bonne allure. Mais nous avons engagé tacitement la lutte sportive, avec tous ses risques ; quelle humiliation ce serait que la décliner maintenant !

Et voici qu'au bord de la route, un poteau m'indique le sentier qui, dévalant le ravin, conduit aux sources de la Loue. Je sais que c'est un curieux et beau spectacle. Cette rivière serait une perte du Doubs, qui, après s'être engouffré dans les profondeurs de la terre, surgirait à nouveau pour regagner vers Besançon son fleuve d'origine. Il ne s'agit donc point de la naissance d'une petite source sous quelques pierres, mais de l'émergence magnifique d'un énorme courant d'eau. Je me suis promis d'aller voir cela au passage, car j'ai failli à le faire, faute de temps, lors de mon passage en ce même endroit il y a quelques années. Aujourd'hui, rien ne me presse. Je vais pouvoir garer ma bicyclette dans la cabane de cantonnier qui se trouve là, et descendre sous les frondaisons jusqu'à la source mystérieuse...

Mais que va penser Gédéon ? Il va croire qu'il a lassé mes forces, et que ma visite à cette beauté naturelle n'est qu'un misérable prétexte pour abandonner la lutte. J'aurais à peine le temps de mettre pied à terre qu'il sera déjà là, et j'imagine son sourire triomphant ! Que voulez-vous ? Je continue à pousser. Je verrai les sources de la Loue une autre fois.

M. de Vivie, vieil apôtre du voyage à bicyclette, cycliste sincère et toujours pratiquant, septuagénaire magnifique que des promenades de 200 kilomètres n'effraient pas, inscrit en tête des conseils qu'il donne libéralement à ses catéchumènes, cette objurgation péremptoire : *Ne pédalez jamais par amour-propre.*

C'est facile à dire. Mais ne met-on pas toujours un peu d'amour-propre dans son pédalage ? Si l'on n'a pas quelque vanité de son allure, comment la soutiendra-t-on contre la paresse qui incite constamment à ralentir et s'arrêter ? Que répondre à la mauvaise voix qui ricane sans cesse en nous : A quoi cela te sert-il d'aller si vite, de t'esquinter le tempérament, de travailler de ton corps alors que tu n'es point payé pour le faire ?... Oh ! je sais, le plaisir du voyage doit suffire ; il faut marcher seulement pour jouir des grands spectacles naturels, pour s'emplier les yeux de couleurs et la poitrine d'air pur. Mais quand on n'est plus soutenu que par ces nobles idées, on tend à ne trouver que gêne et fatigue dans la bicyclette. On se renferme dans des horizons de plus en plus étroits. On trouve à admirer des merveilles dans le bois voisin, dans le pré étalé devant la maison, dans le petit jardin qui l'entoure. Amant contemplatif de la Nature, on n'est plus un voyageur.

M. de Vivie, vous nous racontez vos randonnées ; vos récits sont tout vibrants de la fierté que vous éprouvez à "kilométrer" malgré les ans, à vaincre les côtes, le vent, à affronter la pluie, à vous distinguer, en noble et merveilleux exemple, de la tourbe des lâches et des paresseux qui

composent, vous le savez comme moi, le grand fonds de l'espèce humaine. Allons, comme les camarades, vous pédalez par amour-propre. Et c'est très bien.

N'empêche que je me sens ridicule de n'avoir pas vu l'émergence de la Loue. D'autant que mon adversaire était à bout. Il s'est relevé sur son guidon ; la distance s'accroît entre nous ; me retournant une dernière fois, je l'aperçois qui met pied à terre. Pauvre et déplorable victoire !

La route, à plat maintenant, me conduit à Pontarlier.

Pontarlier, capitale de la Distillerie, temple de l'Absinthe, Mecque de l'Alcoolisme ! Quels flots de poison ont roulé de tes usines jusqu'aux confins de la France, à travers toutes ses campagnes, par toutes ses villes, et jusqu'en ses extrêmes colonies ! Qui pourra jamais mesurer ce que ton effroyable industrie a pu faire de mal nouveau dans le monde ! De mal nouveau, car si l'homme a toujours été un méchant et sot animal, se forgeant par les sept péchés capitaux son éternelle et monotone misère, l'alcool industriel est un élément de dégradation qu'on ne lui a fourni que depuis peu ; et quand on considère la prodigalité avec laquelle on le répand, l'usage forcené qu'en fait le peuple, on ne peut méconnaître qu'il s'est introduit là, dans l'histoire de l'humanité, un fait capable de tourner vers le pire l'évolution même de l'espèce.

Pleurons de honte ! Contre cette calamité, on ne fait rien que changer l'absinthe en anis ! On accuse le parfum violent, qui rend buvable l'alcool industriel, des méfaits de cet alcool. Les parfums, variant à l'infini, permettent de multiplier le nombre et la couleur des apéritifs, qui tous ont le même support meurtrier, l'alcool d'usine, origine d'énormes fortunes particulières et l'un des plus fermes soutiens du budget de l'Etat !

Je traverse donc Pontarlier qui ne prend aucun souci de mes réflexions indignées. J'ai l'agrément d'avoir à revêtir mon imperméable, car du ciel fort brumeux la pluie se met à tomber en gouttes assez pressées. Ce changement de temps me ravit, après les deux jours torrides que j'ai dû supporter. Il n'y a pas à redouter, à cette époque de l'année, des pluies tenaces et violentes, capables d'entraver mon voyage ; je vais probablement bénéficier d'un rafraîchissement de la température qui me rendra le pédalage encore plus agréable. En fait, jusqu'à la fin, de mon voyage, je n'aurai plus à souffrir de l'excessive chaleur.

A peine hors de Pontarlier, la pluie s'arrête ; le ciel s'éclaircit ; les brumes disloquées montent au long des montagnes boisées ; et le soleil vient éclairer splendidement, un paysage rafraîchi. Une admirable route côtoie une forêt de sapins, encore toute emperlée d'eau et qui fume d'une buée légère. Et voici que s'étale sous mes yeux enchantés, le beau lac de Saint-Point, d'un vert végétal ce matin-là. Je suis longtemps sa rive, montant et descendant de courts raidillons, qui, parfois, le dérobent à ma vue, pour soudain me le découvrir de nouveau, toujours calme et clair sous le doux soleil, dans sa ceinture de sapinières touffues. Je suis tout au charme inexprimable qui me vient de l'heure exquise, du paysage radieux et de mon allègre effort.

Je vais d'ailleurs avoir à déployer mon énergie. Je suis maintenant en pleine montagne, à l'origine du Doubs, dont la vallée remonte entre deux massifs abrupts. La route devient

étroite, caillouteuse. Il me faut empoigner mon guidon, courber l'échine. N'importe, je respire un air dont on n'a aucune idée à Paris, ni même à Asnières. Les petits villages que je traverse, Bray, Sarrageois, sont construits pour les longs hivers neigeux ; toits à forte pente, terminés en larges auvents. Je dois être bien haut. Voici Mouthe, le bourg important de cette vallée, et son point culminant. Les "Crêts" qui s'élèvent à droite et à gauche, sommets les plus élevés du Jura, dominant de quelques cents mètres à peine. Je suis donc monté, par mes propres moyens, à plus de mille mètres, et venu en trois jours de Paris, qui se trouve là-bas, à plus de six cents kilomètres. Et tout naïvement, je suis content de moi.

J'arrive pour déjeuner à Saint-Laurent. Petite ville bien calme, hôtel accueillant. J'écris mes lettres, je déjeune avec appétit, et je repars vers Saint-Claude. Je ne vais pas vite ; il s'agit de digérer ; et le soleil, moins violent que la veille, ne laisse pas à cette heure de tomber assez lourdement sur mon crâne. J'espère qu'au bord d'un lac qu'indique là carte, je pourrai, sous quelque arbre, faire une sieste nécessaire. Mais la route passe assez loin du bord, qui est d'ailleurs trop dénudé. Allons plus loin ; le chemin, taillé en encorbellement à mi-coteau, devient plus ombragé. Une petite clairière me tente ; j'y pénètre, poussant mon vélo à travers les herbes et les ronces, jusqu'aux arbres épais qui en bordent le fond. Je vais pouvoir m'étendre à cette ombre, et dormir un peu.

C'est, du moins, ce que je m'efforce d'espérer, bien que de nombreuses expériences m'aient déjà instruit de la vanité de toutes les rêveries poétiques, de toutes les tirades littéraires qu'on a faites et qu'on peut faire sur le plaisir de dormir à l'ombre des forêts. Oui, le calme des champs, le frais ombrage, la source murmurante, le chant des oiseaux, le vol capricieux des papillons multicolores, le lit d'herbe odorante ou le tapis de mousse tendre, il fait bon d'y songer ; et l'on en peut agréablement écrire dans la paix, la solitude, le silence qu'assurent les quatre murs et la fenêtre fermée d'un cabinet de travail. Mais laissez-vous prendre à cette rhétorique ; étendez-vous à l'ombre attirante des grands arbres. Le calme silencieux de la nature vous apparaîtra aussitôt plein de bruits divers et inquiétants, bourdonnements d'insectes, cris d'oiseaux dans l'air, craquements, frôlements, rampements sur le sol. Un peuple ailé couvre la nappe du frais ruisseau ; dans sa profondeur grouillent des larves, de menus reptiles. Le lit d'herbe frémit sous votre corps de la vie d'une multitude d'être rampants, sautants, grimpants. Et surtout la douce brise, le vent parfumé, agitent dans leurs remous des nuées de mouches, moustiques, taons, tous les insectes piqueurs et suceurs ; et l'on n'est pas plutôt étendu que tous ces dévorants fondent sur vous, tenaces, féroces, courageux, arrivant toujours, par l'interstice des vêtements, les mailles des tissus, jusqu'au coin de chair où ils s'attableront, malgré qu'on s'agite, qu'on s'évente, qu'on en tue à foison par grandes claques sur les points attaqués !

Quelles illusions entretenues par les plus vibrants poètes, les plus adroits romanciers, pourraient résister à d'aussi cruelles réalités ?

Ce jour-là, je ne pus prolonger cinq minutes ma tentative, et, abandonnant une lutte stérile, bondissant sur mes pieds,

reprenant ma bicyclette, je courus vers la route, sûr de n'échapper que par la fuite à l'épaisse troupe de taons et de moustiques que j'avais attirée sur moi.

Je trouve une compensation dans la longue et belle descente qui me conduit à Saint-Claude. En me laissant aller sur la pente, rafraîchi par l'air que je traverse à toute vitesse, je contemple la petite ville, étalée au long de sa rivière, encastrée dans l'angle étroit des montagnes qui la pressent. Elle m'intéresse particulièrement. C'est la première fois que je la vois, et, pourtant, ma famille en est originaire. C'est là que naquit et vécut mon aïeul, qu'on appelait, paraît-il, le Sauvage. Exerçant l'art vétérinaire, il était connu partout à la ronde pour sa violence, ses colères, son esprit d'autorité ; et le souvenir, m'a-t-on dit, n'a pu encore s'en perdre complètement, tant il avait répandu de respectueuse terreur autour de lui.

Comme il imposait sa volonté même à coups de bâton, la terre de France lui parut de mœurs et de lois trop gênantes. Il émigra au Brésil, et, avec sa femme et ses fils, s'installa, pour vivre indépendant et exercer son despotisme, dans une île déserte de la baie de Rio de Janeiro, qu'il acquit en toute propriété. Travailler féroce, il épuisa au labeur tous ceux qui dépendaient de lui. Heureusement, à l'époque, il y avait encore des nègres esclaves ou libérés depuis si peu de temps qu'ils avaient encore l'habitude de besogner jusqu'à la mort. Naturellement, mon grand-père agissant dans une sphère trop étroite n'obtint que des résultats misérables de qualité et d'un caractère qui, sur un territoire digne de lui, en auraient pu faire un magnifique potentat. Dès qu'ils furent en âge, ses deux plus jeunes fils s'évadèrent de l'île et retournèrent en Europe. L'aîné, mon père, profita d'une "mission" à Marseille ; il s'agissait d'étudier la fabrication du savon dont le tyran voulait s'occuper ; il envoya des rapports "à toutes fins utiles" et trouva d'excellentes raisons pour rester en France. Et l'aïeul mourut là-bas, après de longs et d'exténuants efforts pour garder sa place au soleil et gagner sa subsistance sans l'aide ni la gêne des conventions sociales.

Saint-Claude me rappelle que j'ai du sang de ce Sauvage dans les veines ; mais il ne m'est parvenu rien de sa violence, encore moins de sa passion d'être le maître et de commander. Seulement, je tiens sans doute de lui mon goût de l'indépendance, un certain mépris des "idées courantes", la crainte d'être engrené dans une "organisation", et enfin cet amour de la solitude et de l'effort physique qui me promène en ce moment à travers monts et vaux...

A la sortie de Saint-Claude, je trouve à grimper le premier vrai col de montagne que j'aie rencontré depuis mon départ. Il me fait atteindre Lajoux, petit village situé sur l'une des hautes crêtes du Jura, à 1.200 mètres. C'est quinze bons kilomètres de rampe à 6 et 8 pour cent. Mais j'aborde la tâche avec allégresse ; la soirée est douce, la route ombragée ; je me sens fort dispos. Et montant régulièrement dans l'air de plus en plus vif et pur, j'atteins l'excellent hôtel de Lajoux, où je passerai la nuit.

VI - LAJOUX-BELLEGARDE-ST-JULIEN

De l'ennui et des compagnons de route Arrivée aux Alpes

J'ai dormi superbement, dans une claire chambre, la fenêtre grande ouverte sur l'air pur de la montagne.

Il y a une grande différence entre le repos que l'on goûte après un long effort physique et le sommeil où l'on tombe, comme en un refuge, à la fin d'une journée qu'ont remplie des occupations routinières, des soucis mesquins, des distractions médiocres et rituelles.

Dans mon lit, j'ai senti fondre ma lassitude musculaire. Mes membres étendus et immobiles ont joui délicieusement d'être soutenus sur toute leur longueur par le sommier élastique. Et mon dos si largement posé à plat ! Et le creux de mes reins étroitement épousé par un renflement du matelas ! J'ai savouré en pleine conscience ce repos qui m'envahissait tout entier, avant de sombrer dans le sommeil puissant impassible et sans rêves. Et au petit matin, je me suis réveillé d'un seul coup, plein d'allégresse, la chair refaite, les muscles souples et prêts à de nouveaux efforts...

Je descends à travers les sapinières qui couvrent la montagne. La pente est rapide, la route est déserte ; je laisse aller mon vélo, et j'aspire à longs traits le vent frais qui me fouette le visage. L'autre versant de la vallée où je m'enfonce porte à son sommet le col de la Faucille que j'ai plusieurs fois franchi. Je n'y monterai pas aujourd'hui, malgré le temps clair qui m'assure que j'aurais bien dégagée devant moi l'étonnante vue sur Genève, le Lemman, les Alpes et le Mont-Blanc. J'ai à descendre jusqu'à Bellegarde, tout au long de la Valserine, torrent clair qui court entre deux murailles montagneuses, comme en un couloir. La forêt se troue de larges et verdoyants pâturages ; de ci, de là, sur des mamelons, des maisons, des hameaux, et du bétail plantureux pour animer ce vaste paysage.

J'admire ; je m'efforce d'admirer. Et tout à coup...

Les coureurs cyclistes ont fait une sinistre réputation à l'Homme au Marteau, personnage mythique et invisible, mais qui leur prouve de temps à autre son existence, par des preuves aussi bonnes que celles qu'on donne à l'existence de Dieu. Voici ce qui arrive : le peloton des coureurs, dix ou quinze hommes de valeur, roule bon train sur la route. Tout va bien ; les jambes "tourment rond" ; chacun pense à part soi qu'il est en bonnes dispositions pour gagner. Alors survient l'Homme mystérieux. Brusquement, sans raison, il surprend l'un des "coursiers" et lui assène traîtreusement sur le crâne un coup de maillet. Instantanément, les jambes se font lourdes sur les manivelles, rien ne tourne plus qu'à grands efforts pénibles et maladroits. Bon gré, mal gré, il faut laisser s'envoler le peloton et "ramer" désespérément, en perdant le moins de terrain possible, jusqu'à ce que la défaillance soit passée. Car elle passe, elle passe nécessairement ; il serait déplorable de l'ignorer et d'abandonner. Et pour soutenir son énergie, il n'est que de penser que l'Homme au Marteau

jouera, au bon moment, la même facétie à quelques camarades.

Le voyageur à bicyclette n'a point, comme le coureur, à redouter cette Homme au Marteau. Car il est maître de ses efforts et de sa fatigue. Dès qu'il sent venir la faim, la soif ou la lassitude, il s'arrête, et reprend tranquillement ses forces, étendu sur le talus herbeux de la route ou attablé devant le casse-croûte de l'auberge. Ce n'est donc pas le Démon goguenard de la Défaillance qui m'a asséné brusquement son coup de maillet. C'est,

Le vieux Seigneur des Spleens, le Sire des Ennuis

qui, lentement, plonge en mon cœur la lame de sa sournoise et longue épée.

Car, le voyageur solitaire a, de temps à autre, affaire à ce redoutable ennemi. On marche à l'aventure, heureux de tout ce que l'on voit, des horizons mouvants que l'on conquiert l'un après l'autre, heureux surtout d'être hors des habitudes, des routines, des attaches sociales, d'être enfin seul pour goûter à son gré le spectacle de la nature et vivre dans l'imprévu toutes les heures de la journée. Et soudain, ce plaisir égoïste, si solide et si plein, s'affaiblit et, dissous dans une ombre vaine, disparaît comme une brise légère, sous un grand coup de vent. L'âme du voyageur est vide, horriblement vide : que fait-il sur la route, n'arrivant de quelque part que pour courir immédiatement ailleurs ? Pourquoi va-t-il ainsi à travers des pays où rien ne l'appelle, où rien ne peut le retenir ? Qu'espère-t-il, seul et si petit, de ce grand ciel impassible, de ces forêts noires, de ces montagnes écrasantes, de ces torrents précipités ? Qu'attend-il surtout de ces hommes inconnus qu'il rencontre, ces hommes qui l'ignorent, qui ne lui parlent point et ne lui accordent pas plus d'attention et d'amitié qu'à une pierre du chemin ?

Et c'est toi, voyageur, qui t'es condamné à cette triste condition !... Là-bas, il y a ta ville, ta maison, ta femme, tes enfants, tes amis. Là-bas, c'est l'endroit de la terre où tu as conquis ta place, où tu comptes pour quelque chose dans l'esprit et le cœur des hommes. Il n'y a que là-bas que tu puisses t'appuyer fraternellement sur cinq ou six de tes semblables pour courir sans trop d'ennui ta misérable carrière d'être terrestre...

C'est ainsi que le Vieux Seigneur des Spleens me torture, cependant que je roule jusqu'à Bellegarde. Mauvais moment pour arriver à Bellegarde ! La gare y est importante ; les trains de grande ligne nombreux. La tentation est forte de m'enfuir par le chemin de fer jusqu'à la plage méditerranéenne où m'attendent ma femme et ma fille. Heureusement j'ai faim ; et avant de prendre cette fâcheuse décision, je vais déjeuner.

Merveilleuse influence des plus basses œuvres physiques sur nos cogitations les plus sentimentales ! A mesure que je mange, la sérénité me revient ; puis la honte et l'étonnement me saisissent d'avoir pu m'ennuyer à vélo. Je songe que pour éviter cette disgrâce, il me faudrait n'entreprendre de tels voyages qu'avec un ou deux compagnons. Mais Montaigne, sagace voyageur, n'a-t-il pas dit "qu'il vaut mieux encore être

seul qu'en compagnie ennuyeuse et inepte". Cela, après avoir reconnu que "c'est une rare fortune, mais de soulagement inestimable, d'avoir un honnête homme d'entendement ferme et de mœurs conforme aux vôtres, qui aime vous suivre : j'en ai eu faute extrême en tous mes voyages. Mais une telle compagnie, il faut l'avoir choisie et acquise au logis".

Eh, je n'ai rien à me reprocher ! Ma compagnie, je l'ai jadis choisie et acquise au logis. Ma femme, mon fils, quelques amis, étaient mes naturels compagnons de voyage. Je les ai emmenés à travers ces montagnes que je parcours aujourd'hui en solitaire. Ils me suivaient allégrement. Mais quoi ! l'auto est venu. Cet engin de transport s'est imposé à eux, à leurs désirs, à leurs imaginations, comme l'indispensable véhicule de tourisme, l'instrument du seul sport routier qui se puisse décentement pratiquer. Ils ont découvert dans le cyclisme une inélégance intolérable. A pédaler, même sur les plus beaux chemins du monde, leur amour-propre saignerait à vif chaque fois que les croiserait une auto chargée de mufles et de péronnelles. Il faut renoncer à leur imposer cette souffrance.

Comment peut-on s'imaginer que l'on goûte en automobile tous les plaisirs du voyage, alors que le corps s'engourdit dans l'inaction, que les sensations s'émoussent dans la rapidité et la faiblesse des impressions successives et que la seule préoccupation qui prenne l'âme soit "d'arriver" ? Quel chauffeur pourrait parler du voyage comme en parle Montaigne :

« Le voyager me semble un exercice profitable : l'âme y a une continuelle exercitation à remarquer des choses inconnues et nouvelles ; et je ne sache point meilleure école, comme j'ai dit souvent, à façonner la vie, que de lui proposer incessamment la diversité de tant d'autres vies, fantaisies et usances, et lui faire goûter une si perpétuelle variété de formes de notre nature. Le corps n'y est ni oisif, ni travaillé ; et cette modérée agitation le met en haleine. Je me tiens à cheval sans démonter, tout coliqueux que je suis, et sans m'y ennuyer, huit et dix heures - *Vires ultra soeremque senectae* - Nulle saison m'est ennemie, que le chaud âpre d'un soleil poignant... »

Quel cyclotouriste ne se sentirait ragaillardir et haussé dans sa propre estime par ce passage des "Essais" ? Il a le droit de penser que Montaigne, de nos jours, voyagerait à bicyclette plutôt qu'en auto. Que dis-je, il peut en être certain, car le philosophe fait un peu plus loin cette magnifique profession de foi :

« *Me si fata meis paterentur ducere vitam Auspiciis* (si le sort m'accordait de régler ma vie à ma guise), je choisirais à la passer le cul sur la selle... »

Sur ce, ai-je autre chose à faire que bondir sur mon vélo, franchir le pont de Bellegarde sur la Valserine, et attaquer vaillamment la longue et dure côte qui mène aux bords du Rhône ?

Le fleuve torrentiel, à peine échappé du Léman, coule au fond du couloir abrupt qu'il s'est taillé entre les roches. Au point le plus étroit de cette coupure, le Fort de l'Ecluse se pose au travers de la route. Un pont-levis donne accès à la poterne. On traverse deux cours successives, entourées de bâtiments militaires ; et par un deuxième pont-levis, on

rejoint la route... On rêve d'armées en marche, de hordes envahissantes brusquement arrêtées par cet obstacle que défendent quelques braves soldats du roi. On songe aussi que la plupart des monuments que les hommes ont dressés dans les sites grandioses ne sont que des preuves de leur esprit cruel, haineux et batailleur. Châteaux forts, donjons, remparts, on a entassé des montagnes de pierre pour se mettre à l'abri, ou pour jouir en sécurité de son butin après avoir tué et pillé. On a dressé les plus hautes et les plus épaisses murailles pour se protéger du plus grand danger qui menace l'homme sur la terre, l'attaque de son semblable, de son frère de sottise et de malheur !

Aujourd'hui, ces amas de rocs taillés ne résisteraient pas au génie meurtrier des peuples civilisés. Ils ne sont plus que les témoins de la maladroite méchanceté d'autrefois. Dans les cours du Fort de l'Ecluse, la femme de l'adjudant de garde sert aux touristes et aux routiers des canettes, du vin, des casse-croûte ; et des poules pacifiques picorent avec avidité les peaux de saucisson tombées des tables.

Par le pont Carnot, je passe le Rhône, frontière entre le Jura et les Alpes. Les Alpes, ce n'est ici qu'un nom différent donné aux masses montagneuses, à peu près semblables, entre lesquelles se rue le fleuve. Mais c'est le nom des montagnes les plus illustres de l'univers, des montagnes les plus chargées d'histoire, de poésie, et de sport. Mesurées géométriquement, les Cordillères et l'Himalaya peuvent dépasser les Alpes en hauteur, et en étendue. Mais qu'est cela auprès de la place qu'occupe la grande chaîne européenne dans les souvenirs glorieux et sanguinaires de l'humanité ? Après tant de peuples qui se sont heurtés sur ses flancs, tant d'armées qui l'ont franchie pour dévaler, pillardes et farouches, dans les plaines fertiles que d'autres hommes avaient labourées, tant de vaincus qui fuyant le massacre, ont demandé asile à ses gorges les plus sombre, on ne peut aborder l'échine de l'Europe sans être pénétré de sentiments profonds et divers. Pour moi, c'est avec un respect un peu craintif que je m'élance sur ces routes, aujourd'hui tranquilles et sûres, dont, au cours des siècles, les Alpes furent sillonnées en tous sens par l'ambition et la hardiesse des conquérants.

A peine a-t-on franchi le pont Carnot que les Alpes font au cycliste une plaisanterie assez curieuse ; je la connais, pour y avoir été déjà pris, et je ne me laisse pas tromper cette fois-ci. Après une montée assez forte qui dégage la route des bords du fleuve, le chemin s'aplanit et file à peu près tout droit vers un fond de montagne, entre d'assez lointaines ondulations latérales. Or, malgré que la route soit plate,

VII - DE ST-JULIEN AU COL D'ANTERNE

Le Fer à Cheval - La montée aux Fonds Le taureau sentimental et le primaire végétarien

De Saint-Julien à Annemasse, au long d'une vingtaine de kilomètres, je passe entre deux rangs de douaniers ; à gauche les Suisses ; à droite, les Français. Il me faut prendre garde à ne pas m'aventurer par distraction dans un des chemins qui

semble même descendre un peu, la pédale résiste de plus en plus au pied, le vélo n'avance qu'à grand'peine. Deux fois déjà, au même endroit, je descendis de selle pour vérifier le roulement de mes roues, persuadé qu'un grippage les bloquait. Leur bon état constaté, il me fallut bien reprendre ma difficile pédalée sur deux kilomètres environ. C'est qu'on est victime d'une assez curieuse illusion d'optique qui fait apparaître comme plate ou descendante une route qui, en réalité, monte en assez forte pente. Le phénomène se rencontre en montagne, mais nulle part, à mon expérience, de façon aussi marquée ; il s'agit là d'une montée à 4 pour cent environ, ce qui n'est pas une grande affaire pour un cycliste prévenu, mais qui ne laisse pas de surprendre quand on s'attend à rouler sans efforts ou même en roue libre.

L'optique m'offre aussitôt une compensation. Le ciel s'est couvert de gros nuages ; le tonnerre a roulé derrière moi ; quelques gouttes de pluie, en queue d'orage, sont tombées. Puis le temps s'éclaircit ; le soleil, déjà sur son déclin, perce la nue de ses rayons horizontaux, et il dresse devant moi le plus magnifique arc-en-ciel que j'aie jamais vu. D'une largeur prodigieuse, il enjambe tout un décor de montagnes, et ses couleurs violentes font un cadre splendide au paysage verdoyant qu'elles englobent dans leur arc. Ce n'est point l'écharpe d'Iris, c'est son éventail, un éventail monstrueux, colorié par des géants, artistes puissants et riches, qui n'avaient point à ménager la peinture.

Le temps que cet arc-en-ciel divin s'effiloche et se dissipe, j'arrive à St-Julien, petite ville demi-morte à laquelle la mystification internationale des changes donne, pour la présente, une vie anormale et, sans doute, dangereuse. Les petits employés de Genève y viennent par le tramway faire ripaille pour 1 fr. 50 de leur monnaie. Les deux hôtels regorgent de ces Sardanapale impromptus. J'ai bien de la peine à ce qu'on prenne en considération les quinze francs dont je consens à payer ma pitance. Par bonheur, ces gens-là regagnent leur patrie pour dormir et je puis avoir une chambre assez convenable. Je dormirai pourtant fort mal, tenu en éveil par le roulement incessant de lourds camions, en marche vers Genève. Est-il sacrilège que cela me rappelle certaines nuits de guerre ? Sous la lune blafarde, les autos surchargés montaient ainsi vers les lignes tout le jeune et généreux sang de France. Maintenant, c'est son blé, ses pommes de terre, son fromage, ses fruits, toute sa substance qui s'en va, dans l'immense train des camions, vers la Suisse... vers la Suisse et les "au-delà".

conduisent en Helvétie ; ce serait passer à l'étranger, et je n'ai ni passeport en poche, ni plomb à ma bicyclette. Pour me venger, je ricane de ce déploiement de forces internationales, dressées face à face, et qui n'ont pour but que d'empêcher les hommes d'échanger à leur gré leurs ressources et leurs biens. Je sais, c'est de l'économie politique ; il faut protéger et favoriser la production du pays dont on est citoyen. Mais le voisin ne prend cela qu'à charge de revanche. Aussi la Douane soustrait, dans chaque nation, des milliers d'hommes à tout travail productif pour les employer à entraver et limiter le travail des autres. Sur les frontières qui découpent le

monde en cent morceaux hostiles, combien y en a-t-il de ces douaniers jeunes, robustes, relativement instruits et généralement honnêtes, qui n'ont pour fonction sociale que de vérifier des bagages et percevoir des taxes ?

D'Annemasse, la route, sans grand intérêt et fort défoncée, me conduit à Saint-Jeoire. Là, j'atteins le Giffre, tumultueux et large torrent, que je côtoie, en le dominant d'assez haut. Je suis enfin en pleine montagne. Je me repais les yeux de l'écrasant spectacle. Voici Taninges, encastré dans les pâturages qui, du fond de la vallée, s'élèvent tout alentour en massifs boursoufflements. Voici Samoëns, "station touristique"; des hôtels, des services d'autocars, une petite place avec un magnifique tilleul. La route se rétrécit, et, courant toujours au long du Giffre, me conduit au-delà de Sixt, au sentier qui mène au Fer-à-Cheval.

Ici, il me faut abandonner ma bicyclette. Je la laisse en garde au buvetier qui, à cet endroit, sert des thés complets et des déjeuners sommaires aux gens que lui amènent les autocars.

A pied, j'entre sous bois. Le feuillage me cache les sommets neigeux que j'apercevais tout à l'heure. Mais le taillis s'éclaircit ; je me trouve soudain dégagé des arbres. Et d'un seul coup, le Fer-à-Cheval se découvre à moi.

Je le vis enfin. Deux fois, je suis venu là, pour ne trouver que la brume et la pluie, pour me heurter à un rideau opaque tiré malicieusement par la nature sur le merveilleux spectacle. Cette fois-ci, j'ai toutes les chances. Le ciel est clair et doux ; le soleil illumine sans aveugler. Et c'est une année de grandes neiges, qui nourrit abondamment les cascades et torrents.

Je n'ai donc qu'à contempler dans une admiration stupéfaite. La muraille est vertigineusement dressée en demi-cercle, flanquée et dominée de quelques grands pics, le Grenairon, le Cheval Blanc, le Tanneverg. C'est une muraille de roc, mais c'est aussi une muraille d'eau. De son faite tombent, pressés, côte à côte, cascades massives, étroits filets d'eau, ruissellement en nappe. Cela roule, coule, ondule sur l'immense paroi, striant d'argent sa masse grise, animant d'une vibration continue sa puissante immobilité. Le sol encerclé par ce vaste cirque n'est qu'eau et verdure. Des arbres, des arbustes, des herbes, au travers desquels toute l'eau venue de là-haut, en torrents et ruisselets, pousse en innombrables mailles son réseau liquide et chantant.

Les lignes, la structure d'un beau paysage, sont pour beaucoup dans l'émotion dont il nous pénètre. Mais la lumière et la couleur répandues sur ces formes ont peut-être une action plus grande et surtout plus diverse. C'est pourquoi un même paysage, suivant l'heure et la saison, peut nous émouvoir plus ou moins et de façon différente. Je pense avoir vu le Fer-à-Cheval sous un de ses plus beaux aspects, parce que ce jour-là, sous le ciel d'un bleu doux, le soleil éclairait superbement la blanche neige des pics, l'argenté des eaux, le brun gris des rocs, et le vert aux cent nuances de la végétation.

Je revins chez le buvetier ; et, tout en mangeant ses œufs sur le plat et son saucisson, je songeais à ce que je devais faire. Il me fallait, en tous cas retourner sur mes pas, puisque j'étais parvenu, au fond de ce cirque, au pied de montagnes infranchissables. Deux moyens s'offraient de gagner

Chamonix : la route carrossable par Taninges et Sallanches ; le sentier muletier par le col d'Anterne. J'avais bien envie de choisir ce dernier. J'aurais à franchir le massif montagneux, en montant à près de 3.000 mètres, jusqu'aux neiges, puis en descendant par le Brévent, face à toute la chaîne du Mont-Blanc. Magnifique excursion ; mais mon vélo m'embarrasse. J'ai déjà passé quelques cols muletiers, en y menant à pied ma bicyclette par l'étroit et rude sentier, notamment le Joly, le Bonhomme et l'Iseran. C'est une longue besogne athlétique, dont on est, certes, bien récompensé par la beauté terrible des sites traversés, mais qu'il ne faut point entreprendre à la légère. Il s'agit de marcher pendant des heures, le corps penché, les bras arc-boutés sur le guidon, en poussant d'un effort continu les roues à travers les grosses pierres qui, traçant la piste, la font ressembler plus au lit d'un torrent desséché qu'à un sentier de piéton. A la descente, la tâche est aussi rude ; il faut retenir la machine et la guider. Il faut même la charger sur son épaule pour franchir certains passages difficiles. Voilà ce que mon expérience ne me permet pas d'ignorer. Par surcroît, la carte m'indique que le col d'Anterne comporte 38 kilomètres de sentier. C'est sensiblement plus long que l'Iseran lui-même, qui me prit une journée. Que faire ? J'expose mes perplexités au buvetier qui me donne un conseil judicieux. Je laisserai ma bicyclette en garde à Salvagny, village situé au pied même du col ; en deux ou trois heures, j'atteindrai, au tiers de la montée, le Chalet des Fonds où je pourrai dîner et coucher. Le lendemain, j'aurai tout le temps d'atteindre le col, de descendre un peu sur l'autre versant pour admirer le Mont-Blanc puis de retrouver le soir ma bicyclette à Salvagny. Voilà qui me plaît.

Une heure plus tard, l'épicière de Salvagny, une brave femme, a pris en garde mon vélo, m'a prêté une canne ferrée, m'a fourni de vin et de quelques victuailles que j'ai fourrées dans mon sac. Ce sac, que j'ai détaché du guidon, est d'ailleurs un vrai sac de montagne, qu'avec quelques courroies j'ai transformé de façon qu'il s'arrime solidement à ma bicyclette. Je l'accroche sans difficulté à mes épaules ; et je me sens l'âme d'un alpiniste, comme j'en ai la canne et la charge. Malheureusement, je n'en ai pas les souliers ; je n'ai aux pieds que mes chaussures cyclistes, légères et découvertes. Bah ! cela doit suffire pour franchir un col muletier.

Le sentier s'engage aussitôt dans une forêt profonde. Les arbres cachent toute vue. Il faut se contenter du plaisir de respirer à fond l'air léger et de conquérir d'un pas méthodique et puissant chaque mètre de la grimpe... Cependant, voici, sur la droite, que la futaie s'éclaircit. On est bientôt sur le bord même du ravin au fond duquel coule toujours le Giffre que je n'ai guère quitté depuis ce matin. Le revers opposé de ce ravin se dresse à pic, montant vers les hauts sommets d'une masse montagneuse. Une cascade énorme dégringole dans un mugissement continu du haut en bas de cette muraille titanique ; sa coulée massive, en bondissant sur les rocs, dégage une buée épaisse qui lui donne l'aspect d'un fleuve d'eau bouillante, soudain précipité du haut du ciel jusqu'au fond des enfers. Je reste immobile à contempler. Seul, en face de ces splendeurs, je cherche à définir les sentiments qui m'agitent. De l'admiration ? peut-être. Mais on est "transporté

d'admiration" ; je ne suis pas en "transports". J'ai du plaisir mais aussi un peu de crainte, d'angoisse. Je suis étroit, c'est cela. Je suis "étroit d'émotion". Définition médiocre, qu'on ne peut presser un peu sans en sentir le vide.

Allons ! Ce n'est point l'heure de matagrabiliser. En route ! chaque pas sur le sentier est un acte ; et il faut m'attacher à agir pour atteindre un but, utile ou vain, mais que je me suis fixé. Je dois atteindre le Chalet des Fonds.

Je m'enfonce de nouveau sous les arbres dont les branches serrées me cachent même le ciel... Le bruit de la cascade m'accompagne, d'abord en fracas roulant, puis en sourde rumeur. Enfin, je n'entends plus rien et je marche en silence, dans l'ombre, la solitude, tout entier à mes songes.

Au moment où le sentier monte en courts et rudes lacets, les arbres s'espacent et j'aperçois au-dessus de moi, bâtie comme en surplomb, une vaste maison, bois clair, briques roses, tuiles rouges, fort coquette et confortable d'aspect. Je ne pensais pas que le Chalet des Fonds fût une hôtellerie de cette classe et je suis assez content de trouver si beau gîte. Mais qu'est ceci ? Le sentier tourne autour de ce chalet que je trouve clôturé de grilles et de murs. Ce n'est point l'hôtel, mais une villa qu'un amant de la montagne s'est faite construire là. Je ne découvre qu'un peu plus loin les vrais chalets des Fonds. Sur une sorte de plateau qui coupe la montée au long de quelques cents mètres, c'est un amas d'une dizaine de masures de bois sans étage, pourvues d'une large porte et de deux ou trois très petites fenêtres ; moins des habitations que des étables. Et, de fait, sur le plateau pâturent deux ou trois cents vaches et quelques chèvres dont les sonnettes tintinnabulent en notes diverses et en accords imprévus. Les chalets sont à l'usage de ce bétail. Mais le dernier, que signale un drapeau, a été aménagé pour les "touristes". Dès que j'apparais, la propriétaire, flanquée de sa grande fille, vient sur sa porte et m'accueille. C'est entendu ; on peut dîner et coucher. Elle me conduit dans les chambres. Il y en a deux, chacune de deux lits. Planches et murs de bois blanc mais forts propres. Les lits : des caisses de bois, une paillasse, une paire de draps, une couverture ; un hublot par lequel on ne passerait pas la tête, sert de fenêtre. S'il vient plus de deux touristes, il faut faire chambre commune, même avec un inconnu. Mais l'hôtesse m'avertit que j'ai de grandes chances de rester seul. Tout cela ne manque pas d'un certain intérêt.

En attendant le dîner, je me promène dans le pré, à travers le troupeau. J'ai encore ici de quoi contempler. Un grand cirque de montagnes ferme l'horizon : c'est, je crois, la masse du mont Buet et du Grenairon. La soirée s'avance et le soleil a disparu. Mais il fera jour encore longtemps, et la douce lumière de ce crépuscule prolongé fait se détacher nettement toutes les crêtes et toutes les ondulations de la montagne.

Je m'intéresse aussi aux faits et gestes des bestiaux. Trois ou quatre bergers les rassemblent à grands gestes et grands cris pour les ramener dans les chalets. Ces grands garçons se donnent un mouvement considérable pour avoir raison de la sournoise résistance de leurs bêtes. C'est du sport. Quelques-unes de ces vaches, dans leurs galopades désordonnées, passent près de moi ; il en est qui me frôlent. Je fais bonne contenance ; car je me raisonne, et je sais qu'un citoyen n'a

pas à avoir peur d'une vache, animal qu'un petit paysan de huit ans mène et affronte sans le moindre souci.

Mais voici qu'une bête d'allure plus puissante, d'aspect plus inquiétant, s'approche à pas lents de l'endroit où je suis. Hé là ! ce n'est plus de jeu. Je le reconnais, et non pas au poil frisé qu'il a entre les cornes. C'est un taureau. Bien sûr, il ne doit pas être méchant. Les vachers ne le laisseraient pas se promener ainsi parmi son troupeau de génisses, au moment même où des "touristes" peuvent museler sur le pâturage des Fonds. Néanmoins, j'aimerais qu'il n'approchât pas trop de moi, car n'ayant aucune habitude des taureaux, j'ignore absolument ce qu'il faut faire et dire pour s'assurer leur considération ou leur indifférence.

Eros me tire d'affaire ! Le taureau, en venant nonchalamment vers moi, avait son idée. Il se détourne soudain, et, toujours à pas lents, s'arrêtant pour brouter de-ci de-là une touffe d'herbe, il s'approche peu à peu d'une génisse blanche et rousse qui paît en solitaire et affecte de ne pas s'apercevoir des manœuvres ingénues du galant. Mais, assurément, elle ne le perd pas de vue, du coin de son gros œil. Comme par hasard, voilà le taureau qui la rencontre. Il se met à son côté, broute en même temps qu'elle, avance quand elle avance, tourne quand elle tourne. Je pense qu'il lui indique et choisit les meilleures herbes, et qu'elle les mange, sans lui marquer plus de gratitude que si elles les avaient trouvées elle-même. Cependant le taureau suit toujours l'idée qui le tracasse ; de son vaste flanc, il frôle, il presse celle qu'il désire ; haussant son terrible mufle, il passe son cou sur la nuque convoitée ; parfois même, enhardi, pensant le moment venu, il se dresse un peu sur ses deux pieds de derrière, battant l'air avec ceux de devant. La génisse s'écarte, esquive, continue à paître, comme à cent lieues de ce dont il s'agit. Le pauvre taureau, qui ne veut rien brusquer, se refait gentil, marche sagement près de la belle, se contente de l'accoster et, sans doute, de lui tenir des propos agréables. Pauvre taureau ! Mais aussi que tu es bête ! Vraiment cette génisse est-elle la plus belle, la plus désirable du troupeau ? Tu dois le savoir mieux que moi, sans doute. Mais enfin, parmi ces trois cent autres qui paissent dans ce pré, il y a bien quelques beautés selon tes goûts, dix bonnes et braves vaches, vingt peut-être, qui rêvent de toi, qui t'aiment dans le fond de leur cœur, et qui te donneraient tant de satisfaction ! Et c'est à cette coquette, maligne et froide, que tu fais l'hommage inutile de tes forces !... C'est justement celle-là que tu veux ? Je ne discute plus. Mais alors, ne fais pas l'imbécile auprès d'elle ; cours après les autres ; elle te suivra pour te ravir à ses rivales.

Allons ! voilà les vachers, criant, gesticulant, jetant des bâtons et des pierres, qui viennent interrompre ce flirt. Ils séparent les deux bêtes et poussent chacune vers son étable. Taureau sentimental, tu as perdu ta journée !

La faim me prend. Je retourne au chalet. En plein air, devant la porte, sur la table rustique, deux couverts sont mis. Un autre "touriste" est arrivé. Assis sur un banc, il attend l'heure de manger. Il est maigre, chevelu, de visage tourmenté, avec un grand front surplombant des yeux creux ; l'aspect d'un instituteur communiste et végétarien. Nous nous saluons et considérons sans grande sympathie. Sans doute

sommes-nous aussi sauvages et taciturnes l'un que l'autre, puisque nous avons trouvé tous deux notre plaisir à venir sans compagnon dans cette solitude.

L'hôtesse nous fait mettre à table. Il ne veut que de la soupe aux légumes, des confitures et du lait. Je m'en doutais bien. Pour moi, qu'on agrmente la soupe d'œufs au jambon, de fromage et surtout une bouteille de vin blanc ! Le végétarien dissimule à peine son mépris. Pourtant le plus frugal repas dégage une chaleur communicative. Nous arrivons à causer. Il formule sur l'alpinisme des principes rigoureux ; il me fait comprendre qu'il a gravi la plupart des grands sommets. L'excursion du col d'Anterne n'est qu'une simple promenade pour lui. Je l'écoute avec la déférence que lui doit mon incompetence. Quand je lui apprends que je suis cycliste et qu'une longue randonnée quotidienne est mon lot depuis une semaine, il ne s'étonne pas autant que je le voudrais. Bien plus, il me raconte qu'il a pratiqué longtemps ce genre de sport et que le trente kilomètres à l'heure, les deux cents kilomètres dans la journée étaient ses promesses coutumières !... J'aime mieux aller me coucher que de continuer à entendre cela. menteur ! menteur ! si tu avais jamais fait du vélo avec ce brio et cette constance, tu n'aurais jamais renoncé à de telles joies. Et tu n'aurais pas une tête pareille ! E ce que tu m'as dit de tes courses en montagne, ça doit être des blagues aussi. Bonsoir !

VIII - SALLANCHES-CHAMONIX MEGÈVE

L'hôtellerie contre le vrai tourisme Du peu de goût de la jeunesse pour le voyage

Couché de bonne heure et sur la maigre paillasse du Chalet des Fonds, je pensais bien ne prendre qu'un court et léger sommeil qui me permettrait de partir dès les premières lueurs de l'aube à la conquête du col d'Anterne. Et, en effet, quand je m'éveille, une lueur grise découpe à peine dans l'obscurité de ma chambre de planches le petit hublot carré qui fait office de fenêtre. Mais, à ma montre, je constate qu'il est près de huit heures. Ainsi, sur ce grabat inconfortable, j'ai dormi comme une souche onze heures durant. C'est le plus long sommeil que j'aie pris depuis Paris. Ceci m'entraîne à quelques réflexions sur l'inutilité d'un bon lit au cours d'un voyage qui comporte une grande activité physique. Nos habitudes de civilisés nous imposent fortement le préjugé du toit et de la chambre à coucher. Il nous semble que passer la nuit à la belle étoile est aussi pénible que dangereux, et l'on tient pour certain que l'on ne peut dormir qu'en un lit. D'où l'importance tyrannique qu'a prise l'Hôtellerie dans la vie des voyageurs et touristes. En saison de vacances, c'est un problème que de trouver une "chambre" quand on arrive dans une station de villégiature. Imperturbables, et même ironiques, les hôteliers repoussent les demandes anxieuses : leur établissement est "au complet". Cependant, en cherchant bien, et pour rendre service, ils disposent encore d'un galetas sous les combles ou d'un matelas posé à terre. Il va de soi que ces logements de fortune sont tarifés au prix des chambres confortables, et parfois au-dessus. Et souvent, après avoir, sous l'empire de la nécessité, accepté ces transactions humiliantes, on s'aperçoit que l'hôtel n'est pas "au complet" autant que le prétendait son tenancier. Pour se confirmer sa supériorité sur le voyageur, par une sorte de sadisme spécial à sa profession, celui-ci s'amuse volontiers à brimer et duper ses clients de passage. Il triomphe cyniquement dans le secret de son cœur quand, ayant encore libre un étage entier de son hôtel, il réussit à faire coucher sur le billard toute une famille d'automobilistes affolés à l'idée de ne pas dormir sous un toit.

- *Prenez mon billard ou couchez dehors !* Tel est l'argument devant lequel chacun s'incline. Mais précisément, ne serait-il pas souvent préférable de coucher dehors ? Dormir dans un bon lit, propre et souple, c'est un plaisir, et on conçoit que cela se paie. Mais coucher sur un sommier effondré, dans une chambre nauséabonde, donnant sur la courette où la vaisselle se lave à grand bruit, n'est-ce point une des plus pénibles aventures du voyage, et ne serait-il pas raisonnable de s'y soustraire en allant tout bonnement dormir dans les champs ? On aurait au moins du bon air et du silence.

Mon lit de cette nuit n'est assurément pas plus doux que le sol de la prairie ; roulé dans un manteau, j'aurais tout aussi bien somméillé, hors de ces murs de bois, qui n'ont eu d'autre effet que de me soustraire un peu à l'action bienfaisante de l'air libre. Une âme de campeur naît en moi. A mon prochain

voyage, je tâcherai d'emmener ma tente et ma couverture ; et nargue aux hôteliers !

Mais puisqu'il se fait déjà tard, il faut me hâter de partir. Hélas ! d'un coup d'œil à travers le hublot, je constate que le cirque des Fonds est noyé dans une brume épaisse ; les sommets sont invisibles. En passant par sa chambre, je trouve l'instituteur communiste encore couché ; et ce farouche alpiniste me déclare qu'il s'est résigné à garder ainsi le lit en raison du mauvais temps qui rend impraticable le col d'Anterne. Il exagère sans doute ; peut-être ne s'agit-il que d'un brouillard qui va se lever.

En prenant mon déjeuner, je demande du réconfort et de l'espoir à l'hôtesse ; mais son avis est que le ciel est pris pour toute la journée. D'ailleurs, m'assure-t-elle, même par beau temps, je ne pourrais franchir le col, équipé comme je suis. Le sentier, cette année, est encore couvert de neige au long de deux kilomètres et il sera impossible de passer là avec mes souliers cyclistes. La perspective est triste. Je me souviens pourtant d'avoir passé jadis le col des Aravis, par un jour du mois d'avril, et d'avoir ingénieusement vaincu cette même difficulté, en retirant tout simplement mes souliers et mes bas, pour marcher pieds nus dans la neige, le vélo porté sur l'épaule ; la première impression de froid passé, je n'eus jamais les pieds aussi chauds ; ils brûlaient quant, au revers du col, je pus me rechauffer. Toutefois, c'est une grave décision à prendre que de passer outre aux avis des montagnards. Tandis que j'y songe, la brume se résout en pluie, d'abord menue, puis ruisselante. Allons, mon expédition est manquée. Même si je parviens au col d'Anterne, je ne verrai rien du paysage et ce serait une fatigue bien inutilement affrontée. Je me décide à redescendre à Salvagny.

Sac au dos, et couvert de mon imperméable, je marche d'abord sous la pluie qui fait rage. Mais à mi-chemin, elle se calme, puis cesse complètement. Je ne suis pas au bas du sentier que le ciel s'est éclairci ; les nuages s'élèvent, blanchissent et, disloqués par le vent, ouvrent de grands trous d'azur ; bientôt les crêtes se dégagent et m'apparaissent inondées de clair soleil. La journée sera superbe ; on ne pouvait avoir meilleur temps pour franchir le col d'Anterne !

Mais les regrets seraient stériles ; je me consolerais par une forte et belle randonnée à vélo. Je retrouve ma machine chez l'accueillante épicière qui d'un air entendu, me dit : « Vous avez couché au Chalet ? Ça vous a coûté gros, n'est ce pas ? ». Ma foi oui, mais je n'en suis pas étonné ; je sais bien que ces anciens "refuges", destinés à fournir au voyageur las ou surpris par le temps un asile momentané, se sont transformés en "pièges à touristes". L'hospitalité y est à peu près aussi sommaire qu'autrefois, mais elle se paie au tarif des hôtels de luxe. Les tenanciers prétendent qu'il leur en coûte très cher de monter des provisions en ces endroits élevés et déserts ; mais, à la vérité, ils nourrissent leurs clients avec parcimonie ; un seul mulet doit porter aisément la pitance de cinquante touristes. Au Chalet des Fonds, les produits locaux, lait des vaches, œufs des poules, forment l'essentiel des repas, et le voyageur qui vient les consommer sur place compense les frais de transport dont peuvent être grevés le pain et le vin.

Ce sont là de misérables questions, que l'on a quelque pudeur à traiter. Elles ont cependant leur grande importance, car de leur solution dépend la faveur que le vrai voyage pourrait acquérir parmi les gens de médiocre aisance, parmi le peuple des petits bourgeois et des travailleurs. Le voyage d'agrément est considéré comme un luxe, aussi bien par ceux qui prennent ce plaisir que par ceux qui le vendent. Cette conception l'interdit à quiconque ne peut dépenser guère plus d'argent sur la route qu'en restant chez soi. Pour beaucoup, les vacances ne sont possibles que prises en un endroit déterminé, en un hôtel où le prix de pension débattu d'avance, reste fixé pendant toute la durée du séjour. Un solitaire peut s'aventurer à changer d'hôtel de jour en jour, au hasard de ses étapes. Une famille de quatre personnes se trouvera sans défense contre les exigences les plus éhontées. Car l'une des pratiques les mieux établies de l'hôtellerie moderne est de faire payer beaucoup plus cher "au passant" qu'au pensionnaire et au client local. Et cette coutume est évidemment la plus préjudiciable qui soit au tourisme, au tourisme entendu dans son vrai sens, qui est le voyage d'agrément, fait par étapes, à travers toute une région, de ville en ville, de site en site.

De vrais touristes parmi les riches, il n'en est guère ; car la fortune donne tant d'occasions de se faire voir qu'on n'a ni le goût, ni le temps de voir. Ceux qui peuvent s'intéresser à voyager, ce sont les gens des classes moyennes, non point nos innombrables marchands et boutiquiers qui, s'ils ne sont pas encore riches, n'ont d'autre but dans la vie, que de le devenir, mais tous ces fonctionnaires et "libéraux" pourvus encore d'une certaine culture et qui cherchent volontiers une compensation à leur existence médiocre dans les plaisirs de l'esprit et la finesse des sentiments. Qu'il en est de ceux-là qui rêvent de beaux voyages ! Mais il n'en peuvent que rêver ; car il leur faut reculer devant la grande réalité du voyage, la note de l'hôtelier !

J'ai redescendu la vallée du Giffre sur la rive opposée à celle que j'ai suivie la veille. Je m'en suis dégagé en grim pant le col de Châtillon, une petite affaire pas très dure, de cinq kilomètres à peine, mais qui m'a fourni l'occasion d'un effort que j'étais heureux de donner en compensation de ceux que j'avais économisés en renonçant au col d'Anterne. Dans la descente sur Cluses, un cycliste régional, dévalant en roue libre, les deux pans de son veston claquant au vent, me dépasse et, tout fier de sa prouesse, se retourne à demi sur sa selle pour mesurer la distance dont il me bat. Malheureusement, il arrive plus vite qu'il ne pensait sur le prochain virage, et lorsqu'il l'aperçoit, il ne peut le prendre convenablement, dérape, s'étale de tout son long et déboule sur la pente. Je l'aide à se relever ; à travers son pantalon déchiré, je vois saigner ses genoux couronnés ; des silex ont strié de rouge l'une de ses paumes. Pas grand mal, en somme. Je le réconforte, le rassure et lui donne le bon conseil d'aller un peu moins vite dans les descentes, quitte à pousser plus fort dans les montées ; c'est, à tous points de vue, meilleur pour la santé.

Cluses, une large rue bordée de maisons solides, a un air de prospérité qui lui vient sans doute de sa vieille industrie, l'horlogerie. Je passe, et je m'enfoncé entre les deux parois

montagneuses qui, fort rapprochées à la sortie de cette ville, donnent l'impression que l'on pénètre en quelque redoutable et ténébreux chaos. Mais la vallée de l'Arve s'élargit ; sur la gauche, des massifs rocheux se dressent, arides et menaçants ; à droite des coteaux s'étagent verdoyants. Dans le fond, devant moi, j'attends la merveille qui, je le sais, va bientôt apparaître. Et, en effet, après un léger coude de la route, voici, dressé par-dessus toutes les hauteurs qui se dressent devant lui, que surgit le Mont-Blanc, longue crête de neige éblouissante. C'est de cet endroit, à cause sans doute des avant-plans qu'il domine, que le géant des Alpes donne l'impression la plus forte de sa masse et de sa hauteur.

J'arrive à Sallanches, et des émotions d'un autre ordre me saisissent. Souvenirs de jeunesse. Il y a plus de trente ans, en récompense d'un "bachot" accordé par les Sorbonagres de l'époque, mon père m'envoya en vacances dans ce gros bourg de montagne ; et j'étais pourvu d'une bicyclette, alors instrument de luxe, sur lequel je me proposais déjà de faire du tourisme, bien que le mot ne fut guère à la mode. Les hôtels n'abondaient pas. J'avais pris pension dans l'unique auberge du pays, et je me souviens que j'y étais logé dans une vaste chambre, nourri copieusement et même abreuvé à discrétion de vins et d'apéritifs, pour la somme ronde de cent francs par mois. Et la brave femme qu'était l'aubergiste ! Elle me soignait comme son enfant, bourrait mon sac de provisions quand j'allais en excursion, m'allumait un grand feu quand je rentrais un peu mouillé par la pluie, lavait et repassait tout mon linge ; et qu'elle fut contente et fière de me rendre à mes parents tout rond, tout gras, tout rose !

Il n'y a guère que le souvenir de ces attentions et de cette bonne vie qui me restent de mon premier séjour à Sallanches. J'y étais bien venu pour voir la montagne, pour visiter les sites d'alentour, prendre enfin, petit Parigot que j'étais, un large et frais contact avec la nature. Mais ce fut bien le cadet de mes soucis. Et c'est en me rappelant le peu d'intérêt que je pris alors à ce beau pays que j'excuse aisément les jeunes gens de n'avoir aucun goût réel pour le voyage et la contemplation des paysages. A cet âge, on a sans doute trop de forces en soi pour s'occuper à autre chose qu'à les dépenser. On est trop sensible pour chercher d'autres impressions que celle qu'on reçoit tout naturellement. Au cours de la journée la plus banale, l'imagination n'a point besoin d'être stimulée, elle travaille constamment à plein, sur les moindres choses ; et la vie intérieure est si intense que le dehors ne peut que fixer les yeux, encore moins les charmer.

C'est ainsi que j'explique le peu d'intérêt que je trouvais à dix-sept ans à contempler les aiguilles de Varens. Je m'occupais surtout à "crâner" auprès des gars du pays, en les battant à "l'emballage" sur ma belle bicyclette, et en leur offrant, à mon tour, la tournée d'apéritifs. Et il y avait aussi l'amour, l'amour à la fois fringale et curiosité, *quoerens quam decoret*, et que je m'efforçais de faire prendre en considération à quelques filles du pays. Que pouvait là-contre le Mont Blanc ?

Je n'en parcours pas moins aujourd'hui avec une émotion attendrie les rues et ruelles de la petite ville. Je m'y retrouve baguenaudent dans ma superbe insouciance d'adolescent et gâchant sans remords des heures qui auraient pu être si

pleines, si fécondes. Mais, comme a dit Courteline, il vaut mieux gâcher sa jeunesse que de n'en rien faire du tout.

Je déjeune à Sallanches, puis je reprends la route de Chamonix. Au Fayet, je retrouve la rude montée du Chatelard mais je suis, à ce moment, plein de vigueur. Je monte en conservant assez d'aisance pour contempler la vallée de l'Arve au-dessus de laquelle je m'élève. Je m'enfonce ensuite entre les monts boisés par cette route, si fraîche et calme aux heures où les autos de tous poids et de tous calibres ne l'encombrent pas, mais qui devient infernale quand tous ces monstres sont lâchés, trépidant, cornant, se poursuivant à la queue leu leu. J'ai dû choisir le bon moment ; les autocars sont au repos dans les cours d'hôtel, cependant que les touristes achèvent de déjeuner. J'arrive assez tranquillement jusqu'aux Houches ; le Mont Blanc se dresse maintenant de toute sa hauteur ; je le contemple de sa base au sommet, des arbres touffus dans lesquels il semble prendre ses assises jusqu'à ses dômes glacés. Mais comment décrire la magnifique vallée que j'ai admirée déjà tant de fois, et qu'aujourd'hui je ne suis venu voir qu'en passant ? Car le temps me presse ; les jours se succèdent et il me faut compter avec un long itinéraire. Je ne fais donc qu'entrer à Chamonix ; et, après l'avoir parcouru de bout en bout, constaté que le touriste y foisonne comme à l'habitude, et compris que j'aurais bien de la peine à y loger pour la nuit, je fais demi-tour et reprends la route du Fayet, route que l'on peut sans regrets, faire deux fois dans la même journée.

Au Fayet, je m'engage sur la montée de Saint-Gervais et Megève. C'est encore un effort sérieux, douze kilomètres de pente continue, dont les cinq premiers à 6%. Mais aujourd'hui, je suis invincible. J'atteins sans peine Megève. Hélas ! le petit hôtel régional, où j'ai coutume de m'arrêter est comble. Je suis obligé de me rabattre sur une vaste "pension de famille". Les patrons sont des types qui, pour exercer leur métier, se sont mis au courant de la "comptabilité hôtelière", et qui, pour le reste, engage un chef et des larbins. On est toujours fort mal dans ces boîtes-là. Mais, n'ayant pas le choix, je me résigne à manger la tambouille chimico-industrielle du chef mercenaire et diplômé.

IX - MEGEVE-FLUMET- ALBERTVILLE-LA CHAMBRE

La joie de retrouver un paysage aimé Les cartes routières D'une façon de signaler l'état des routes

Il y a deux façons de goûter un paysage. D'abord le coup de foudre. On marche allégrement par la campagne, sous un ciel doux et limpide, caressé d'une brise légère que l'on respire à pleins poumons, ragaillardé par l'exercice, enchanté des couleurs, des sons, des odeurs ; on sent se développer en soi une sensibilité large et fine ; et l'on est comme saisi, envahi par l'impérieux désir d'une forte impression. Au détour du chemin, au sommet du coteau, l'attente se satisfait. La nature s'étale brusquement sous les yeux en un aspect plus grandiose et charmant. On s'arrête, on contemple, on se repaît du spectacle. On s'accorde d'avoir découvert un paysage splendide, bien qu'en scrutant sa conscience on puisse reconnaître que l'on est pour quelque chose dans la beauté que l'on admire. N'importe, l'âme a profondément vibré ; à l'improviste on a connu la grande joie du voyage.

Mais on peut aussi courir après les bonheurs passés, et les goûter à nouveau. On se souvient qu'à tel endroit où l'on va passer, on a ressenti jadis une de ces fortes émotions. Ce jour-là, l'heure, le temps et notre propre disposition étaient favorables, et nous avons flambé d'admiration pour le paysage rencontré, comme un jouvenceau flambe d'amour pour la femme qui survient à propos. Aujourd'hui, le ciel peut être gris, notre corps lassé, notre esprit obscur ; devant le spectacle qui nous émut autrefois, des souvenirs précis s'éveilleront et les mêmes objets qui, vus pour la première fois, n'auraient guère affecté notre sensibilité, rappelleront aisément les mouvements qu'en de plus heureuses circonstances ils provoquèrent dans notre âme.

C'est pourquoi, ce matin-là, à quelques kilomètres de Megève, je m'arrête à Flumet. Je voyage depuis trois jours par des paysages grandioses, et Flumet n'a rien de particulier pour moi que la douceur d'une impression passée. Il y a quelques années, à la fin d'une rude journée de cyclisme, je me suis arrêté là. Bien accueilli, bien servi à l'hôtel - comme cela arrivait encore en ce temps-là - je passai la soirée sur la terrasse, étendu confortablement dans une chaise longue d'osier. Et pendant que mes membres lassés s'engourdisaient en un délicieux repos, et que l'heureuse digestion d'un bon repas me donnait l'obscur conscience de la réparation de mes forces, je contemplais le vallon verdoyant qui, dominé par la masse des Aravis, s'emplissait d'ombre à mesure que le soleil tombait sous l'horizon. La paix du soir était d'une douceur inexprimable, et cependant il y avait comme une angoisse à voir ces crêtes qui se dressaient si hautes, si puissantes, un instant auparavant. Je m'endormis à demi au souffle de l'air pur montagnard et au tintement des sonnailles de quelque troupeau attardé. Quand je rouvris les yeux, la lune s'était levée derrière moi, toute ronde, toute claire, et détachait sur le ciel empli d'une clarté nouvelle les sommets des Aravis, semblables à de gigantesques ombres chinoises.

Cette soirée que je rappelle en moi, assis à peu près à la même place et, bien que l'heure soit différente et qu'un soleil violent éclaire ce vallon et ces montagnes que j'ai vu s'évanouir dans l'ombre, puis en resurgir, je retrouve assez facilement la belle émotion que j'ai ressentie là.

La route, sinueuse et étroite, me conduit ensuite tout au long des gorges de l'Arly. J'ai connu cette merveille au temps où le torrent bondissait librement dans son lit de rochers monstrueux, croulant en cascades, ruisselant en nappes fougueuses, s'étalant, un peu calmé, dans quelques larges vasques. Du fond où il coulait ainsi, montait, tout au long des parois de la gorge, une végétation fraîche et touffue, qui formait comme un dôme de verdure au-dessus de l'eau bouillonnante. Je ne me retenais pas de franchir le parapet et de descendre jusqu'au torrent pour me plonger dans ses flots limpides et glacés. Puis, le sang venu à fleur de peau, assis sur une roche blanche, je me laissais sécher béatement au soleil ; et je me trouvais quelque chose d'un dieu fluvial, étalé dans sa nudité musculeuse, et contemplant avec sérénité l'eau qui ruisselle de l'urne dont il alimente sa rivière.

Les gorges de l'Arly sont encore belles. Mais l'industrie les a attaquées, et, sous la ténacité de ses assauts, elles se gâtent d'année en année. Le torrent a été barré, dévié, emmagasiné, pour fournir la force dont elle a besoin. Transformé en mine de houille blanche, l'Arly ne peut plus bondir à son gré sur les rocs. Et les arbres aussi, qui se pressaient si nombreux sur ses bords, tombent en masse sous la hache. Lois du Progrès, nécessités du Commerce et de l'Industrie, mise en valeur de régions autrefois désertes et pauvres ! Bien, il faut s'incliner devant ces arguments et ne point se donner le ridicule de crier aux vandales. Il faut admirer qu'au débouché des gorges, se soit édifiée une grande cité ouvrière, alignant ses maisons tout alentour de l'énorme usine. Néanmoins, s'il faut détruire de la beauté pour faire de l'argent et du confort, un peu de cette fortune, ramassée au détriment du bien commun devrait s'employer à réparer les dégâts qu'elle a causés. Une usine doit des compensations à la région qu'elle enlaidit.

A Albertville, je trouve enfin l'hôtel qui me consolera des mauvais repas que je fais depuis trois jours, depuis que je suis entré dans la grande zone du tourisme organisé et des syndicats d'initiative. On me connaît à la "Balance" ; on m'y accueille, non comme "le passant" taillable à merci, mais comme le client fidèle qui se fera toujours un plaisir, presque un devoir, de revenir, à chaque occasion, vers des hôtes qui le traitent bien.

Je refais donc mon "plein d'essence", et de bonne essence. Après quoi, je me promène à pied par la petite ville qui n'offre d'ailleurs rien à admirer. Mais aujourd'hui, je lambine, je me repose. Je tiens à posséder tous mes moyens pour la rude étape de demain, qui comporte le passage du col du Galibier, illustre depuis que les coureurs du Tour de France l'escaladent. Je pourrais aisément me rendre dès ce soir au pied du col, à Saint-Michel-de-Maurienne. Mais je préfère n'aller qu'à La Chambre, à 25 kilomètres en avant de Saint-Michel. Ces 25 kilomètres-là, montant légèrement la vallée de l'Arc, me serviront de "mise en train" pour la grimpe.

A cinq heures, je quitte Albertville. Je veux me renseigner sur l'itinéraire à suivre. Je sais bien que la route nationale file directement sur la rive droite de l'Isère. Mais je sais aussi que cette route, qui se prête merveilleusement aux crises de vitesse des autos est, suivant les années, d'un sol excellent ou détestable. Sur la rive gauche, une route secondaire, moins fréquentée, est toujours médiocre, et c'est elle qu'il faut prendre quand la nationale est dans sa mauvaise année. Mais quel est son état à la nationale ? J'ai du mal à le savoir. Des habitants que j'interroge, les uns ne savent même pas de quelle route il peut être question ; les autres me disent qu'on l'a goudronnée au sortir de la ville, mais ne savent point si ce goudronnage s'étend à quelques kilomètres ; un bourgeois d'apparence sérieuse m'affirme que la route de la rive gauche est la meilleure "pour les vélos", au moment même où le garagiste m'apprend que la nationale est "épatante". Enfin, je fais confiance à un jeune cycliste, qui me confirme l'opinion du garagiste. Et je prends par la rive droite. J'ai eu assez bon nez. La route est, en effet, refaite à neuf, goudronnée avec art. Elle vaut celle de Rambouillet. Cela m'est agréable, car, depuis plusieurs jours, je roule surtout à travers des bosses et des trous. Mais il s'en est fallu de peu que je manque ce plaisir ; et je fais mes réflexions habituelles sur l'extraordinaire ignorance dont fait montre "l'habitant" sur l'état des routes de sa région. Se renseigner à lui, c'est presque toujours être induit en erreur. Il en a d'ailleurs toujours été ainsi. Dès l'origine de la bicyclette, j'ai reconnu qu'il ne fallait point "demander son chemin", encore moins croire à ce que les autochtones disent des difficultés de la route. Il ne faut se référer qu'aux cartes et aux guides.

Jadis, les cartes cyclistes donnaient des renseignements précis et exacts sur la nature et les déclivités du sol. Des teintes diverses, des hachures distinguaient les bonnes routes des mauvaises, le pavé du macadam ; même les trottoirs cyclables étaient signalés. Quant aux montées et descentes, des traits latéraux en barbes de flèches rendaient compte assez exactement de leur pente et de leur longueur. Certes, les cartes routières actuelles emploient des signes semblables, mais avec moins d'exactitude. Etablies surtout pour les automobilistes, elles n'accordent pas une grande importance aux ondulations moyennes qui influent pourtant beaucoup sur la marche du cycliste. Quant à l'état de la chaussée, il ne sert à rien de le figurer sur un document topographique, car, pour une même route, il change d'année en année. A en croire une carte, on a les plus grandes chances d'éviter comme impraticable une route qui vient précisément d'être refaite, pour s'embarquer sur telle autre, excellente deux ans auparavant, mais qui n'est plus que fondrières.

Il me semble que les renseignements sur l'état réel des routes locales pourraient être aisément donnés aux touristes de passage, dans chaque ville de quelque importance. J'ai vu dans le vestibule d'un hôtel de Clamecy un grand tableau portant la liste des itinéraires de la région : Clamecy-Auxerre ; Clamecy-Autun ; Clamecy-Nevers ; etc. A droite de chacune de ces indications un espace était réservé, dans lequel les voyageurs de passage inscrivaient leur appréciation sur l'état de la chaussée : *bon goudronnage jusqu'à... puis en réfection*, etc. Ceux qui donnaient ces "notes" à la route

venaient de la parcourir et l'on pouvait se fier à leur appréciation.

C'est ce système qu'il faudrait généraliser. Mais ce n'est point dans les hôtels que le tableau serait le mieux placé. Nos grands industriels de l'auto et du pneu font de fructueux efforts pour faciliter le voyage à leurs clients ; nous leur devons déjà la "signalisation" moderne des routes. Je crois qu'il leur serait facile d'obtenir de leurs "stockistes" de tenir à jour, à la porte de leur établissement, un grand garage, situé à l'endroit "le plus passant" de l'agglomération. Les clients de ce garage, circulant par la région, fourniraient aisément les renseignements nécessaires au tableau affiché à la porte, et le touriste de passage saurait qu'il n'a qu'à passer chez l'agent de Citroën ou de Michelin pour avoir des données sûres et récentes sur l'état des routes qu'il va parcourir.

Je roule donc au long de l'Isère, sur la belle chaussée goudronnée à neuf que j'ai failli manquer, faute d'être renseigné. Après une vingtaine de kilomètres, je franchis le pont de Grésy, si vieux, si délabré, que la circulation n'y est plus permise qu'aux piétons, et, je pense, aux cyclistes. J'arrive donc bientôt à l'autre large et rapide torrent, l'Arc, et après l'avoir traversé sur le pont d'Aulon, virant directement vers l'Est, je m'engage dans la vallée de la Maurienne. Je suis maintenant sur la grande route d'Italie par Modane et le Mont-Cenis. Elle est aussi en excellent état, rechargée et goudronnée depuis peu. La pente est insensible et je pourrais abattre aisément les kilomètres, si le soleil, qui passe exactement dans l'axe de la vallée, ne la transformait, par cette fin de journée de juillet, en une fournaise étouffante. Encore supporterais-je moi-même avec résignation cette température. Mais mes pneumatiques, auxquels il faut bien penser, se décollent des jantes ; leur chatterton se résout en un magma sirupeux. Ça va mal. Je m'arrête à Aiguebelle, et ne trouvant rien autre, j'achète de la colle forte d'ébéniste que j'applique chaude au fond de mes jantes. Là-dessus, les "boyaux" ne tiendront que trop bien.

J'arrive pour dîner à la Chambre, dans un petit hôtel, dont j'ai pris l'habitude, parce que l'hôtesse est une brave femme qui reçoit bien et qui fait de la cuisine honnête. Après le repas, elle me prépare des victuailles que j'emporterai demain dans mon sac. Il me faudra partir au petit jour. Dormons bien en attendant. Et, à nous deux, le Galibier !

X - LA CHAMBRE-BRIANÇON

La montée du Galibier Considérations sur le changement de vitesse et la cadence de pédalage

A huit heures du matin, je suis à pied d'œuvre. L'œuvre, c'est le Galibier à franchir, l'un des cols routiers les plus élevés d'Europe. A Saint-Michel, je suis à 700 mètres ; il me faudra grimper à 2.560 mètres. Cette ascension se répartit sur 33 kilomètres. Les douze premiers escaladent régulièrement à 8 pour cent, en larges lacets, le flanc montagneux qui borde au Sud la vallée de la Maurienne. On passe alors sous le tunnel du Télégraphe, au sortir duquel la vue s'étend sur un paysage tout différent de la verdoyante vallée que l'on vient de quitter ; roches sévères, cimes tourmentées, pics neigeux, s'élèvent en amas confus à l'horizon.

Au fond de ce chaos, à 1.400 mètres, se blottit un village montagnard, Valloire. La route descend en pente moyenne pendant cinq kilomètres pour l'atteindre ; puis elle se relève brutalement pour mener au sommet du col, à 17 kilomètres de là. Cette longue rampe oscille d'abord entre 4, 8 et 9 pour cent ; sur les derniers six kilomètres, elle atteint et se maintient constamment à 10 pour cent. Pour précis qu'ils soient, ces chiffres ne donnent peut-être pas, même à des cyclistes avertis, une idée bien nette de la longue montée du Galibier. Il faut se représenter que certaines côtes, estimées assez dures, n'ont qu'une déclivité moitié moindre, ou peut s'en faut. Ainsi la fameuse Butte de Picardie atteint tout juste le 5 % ; la côte de Saint-Cloud le 6 % ; et cela ne dure que quelques cents mètres. Les derniers trois cents mètres de la rampe de Chanteloup peuvent seuls donner aux cyclistes parisiens une idée de la grimpe du Galibier ; mais il s'agit de 28 kilomètres de rampe continue, ou du moins qui n'est interrompue que par la petite descente sur Valloire.

Je vais donc me lancer à l'assaut de ce col difficile. Il me faut tenter l'aventure. Car d'abord, ce col est illustre dans les fastes cyclistes. Il fut longtemps le plus abrupt qui s'opposât à l'effort des coureurs du Tour de France, au temps où ce circuit sportif passait de Saint-Michel à Briançon et non, comme aujourd'hui, dans le sens inverse, par lequel le col, sauf en ses cinq derniers kilomètres, est sensiblement plus facile. Si je m'en souviens bien, à cette époque, le coureur E. Georget établit le record de la montée, lorsque, sans mettre une seule fois pied à terre, il franchit en deux heures et demie exactement les 33 kilomètres qui séparent Saint-Michel du sommet du col. Il y a toujours quelque amour-propre qui pousse un cycliste convaincu à essayer ses forces sur un terrain où de si belles prouesses athlétiques furent accomplies.

Puis, c'est la cinquième fois que je passe le Galibier, et j'ai donc le souvenir de quatre rudes tâches physiques, dont je vins à peu près à bout. J'avance en âge, et je veux me prouver que mes forces ne déclinent pas. Il ne faut pas croire à la vieillesse ; mais il ne suffit pas de fermer les yeux devant elle pour ne plus la voir, pour ne plus la sentir. Il faut étayer sa

conviction de quelques arguments solides. Si je grimpe aujourd'hui le Galibier, qui prétendra que je suis plus vieux que lorsque je le grimpais la dernière fois ?

Telles sont mes pensées, cependant qu'au débouché du pont d'Arc, assis au bord du chemin, je me prépare à l'ascension en déjeunant des victuailles que j'ai emportées de la Chambre. A vrai dire, je ne suis pas très rassuré sur le succès de ma tentative. Au cours des 25 kilomètres qui m'ont conduit à Saint-Michel, je n'ai pas senti mes jambes "tourner bien rond". Le muscles gourds, les reins enraidis, la tête pesante, je ne suis pas, évidemment, dans un bon jour. La cause ? Facile à trouver. Aux hôtels d'Albertville et de la Chambre, j'ai pris trop brillamment ma revanche des mauvaises et mesquines pitances dont j'avais été nourri pendant trois jours. Je me suis laissé aller sans retenue sur les viandes et le vin. Il me faudrait cent kilomètres d'allure vive et soutenue sur terrain plat pour dissocier, oxyder, volatiliser ces abondantes nourritures. Hélas ! le Galibier se dresse devant moi, alors que ma chair est encore encombrée et alourdie. Tant pis ! On verra bien.

Je vois tout de suite que ce sera très difficile. Ma roue arrière se cramponne au sol ; je ne l'arrache qu'à fortes et douloureuses pesées sur les pédales. Je veux espérer que le début de la montée est particulièrement brutal, et qu'elle va s'adoucir après les premiers lacets. Mais non ; je suis bien documenté ; les "profils" de Dolin, si précis, si exacts, ne me laissent aucun doute. Ce sera régulièrement du 8 pour cent pendant 12 kilomètres. Douze kilomètres ! Une heure et demie de ce "hard labour". Surtout, que je ne renonce pas ! Si je mets pied à terre, je ne remonterai pas, et j'en aurai pour toute la journée à gravir le col à la marche. Je conquiers donc un à un les tournants, découvrant après chaque virage la même pente abrupte de route jaune dressée entre les sapins verts. Et je guette la borne kilométrique qui m'assurera que j'avance un peu sur ce terrible calvaire. J'ai déjà passé la première depuis très longtemps, me semble-t-il ; et je ne vois pas venir la seconde. Une courbe, mal prise et particulièrement dure, me cloue presque sur place. Il s'en faut d'un rien que mon pied quitte la pédale. Heureusement, voilà la borne 2. Soudain, ma persévérance se trouve récompensée. Le souffle me vient ; le cœur se calme ; la sueur coule régulièrement de mes pores. La pesée sur les pédales se fait régulière, prolongée, soutenue. J'ai enfin "la cadence", terme imagé par lequel les coureurs expriment la facilité et la puissance d'allure qui résultent de la bonne coordination, au cours de l'effort physique, de toutes les fonctions organiques, contraction musculaire, commande nerveuse, pulsations cardiaques, rythme respiratoire. Cette coordination ne s'établit pas immédiatement lorsqu'on aborde une longue côte de montagne, et c'est pourquoi on se rebute aisément dès le premier kilomètre ; ce n'est qu'en persévérant dans cet effort ingrat que l'on parvient à l'allure bien cadencée.

Je termine donc aisément les dix derniers kilomètres de la montée du Télégraphe. Même trop aisément ; j'accélère imprudemment pour finir et, au tunnel, je constate qu'il n'y a qu'une heure et quart que j'ai quitté Saint-Michel. Je suis assez fier de cet exploit, car je ne songe pas assez au reste de ma tâche.

Je me repose dans la descente sur Valloire. Là, je fais achat de pain, de chocolat, de sucre, car mon appétit s'est aiguisé, et il ne me faut pas être pris par la famine.

Remonté à vélo, je peine jusqu'au Plan-Lachat. Un pont sur le torrent ; de l'autre côté s'amorce le premier des terribles lacets. Je ne résiste pas à l'envie de m'arrêter au bord de l'eau claire, pour boire et manger, avant d'aborder ces six derniers kilomètres, les plus rudes, les fameux 10 et 11 % !

Mais je ne trouve pas dans la nourriture les forces espérées. A vrai dire, le premier lacet est décourageant. C'est du 13 %. Je lui fais les honneurs du pied. J'aperçois alors un cycliste qui, venant de Valloire, franchit le pont et s'engage derrière moi, dans la montée. Va-t-il grimper ? Aurai-je la honte qu'il me dépasse ? Quel cycliste prestigieux, quel "as" est-ce-la ?... Mais, debout sur ses pédales, il ne fait pas vingt mètres. Le voilà à pied ; je l'attends, il me rejoint. C'est un jeune homme, qui "villégiature" à Valloire. Il ne veut que monter au col, et retourner ensuite à son hôtel. Nous ferons route ensemble.

Marchant d'un bon pas, nous nous élevons rapidement au-dessus du torrent et du Plan-Lachat. Le sentier du col des Rochilles, par lequel on peut gagner Briançon, serpente sur les flancs montagneux qui s'étagent sur notre gauche. Bientôt des plaques de neige s'étalent de part et d'autre de la route ; elles fondent lentement sous la caresse du clair soleil, et des ruisselets d'eau s'échappent de dessous elles, dessinant dans la terre rocheuse un système orographique en miniature.

De temps à autre, l'un de nous, trompé par la perspective, s' imagine que la rampe s'adoucit et essaie de remonter à vélo. Mais l'effort de remise en train est pénible ; tous les muscles se tendent en contractions désordonnées, et l'on avance si lentement que le compagnon resté à pied perd à peine de terrain. Le jeu n'en vaut pas la chandelle, et nous renonçons à ces tentatives athlétiques. Je sens bien que mon erreur fut de m'arrêter au bas des lacets, pour me restaurer. Je n'avais chance de réussir qu'à condition d'aborder en pleine action musculaire cette dure fin du Galibier. Mais je n'ai pas à me désoler de l'échec. La montée se termine ; voici le tunnel. Nous avons mis une heure et quelques minutes pour faire à pied ces six kilomètres ; à vélo, toutes circonstances étant favorables, j'aurais pu gagner quinze à vingt minutes sur ce temps-là, c'est à dire rouler à huit kilomètres à l'heure environ ; le gain eut été mince pour une dépense physique considérable. Mais ma vanité sportive se serait agréablement satisfaite. Je trouve une compensation dans le temps total de la montée. Il est midi moins le quart ; j'ai donc franchi en 3 heures 45 les 33 kilomètres du col, soit du 9 à l'heure de moyenne.

Avec un changement de vitesse plus compliqué et plus riche que celui que j'emploie, j'aurais pu, sans aucun doute, monter à vélo la rampe terminale. Un développement de deux à trois mètres eut vaincu le 11 %, mais, bien entendu, à une vitesse de sept à huit kilomètres ; gain de dix minutes seulement sur la marche à pied. Et ce petit développement ne m'aurait point permis de monter le Télégraphe en une heure un quart.

Pour voyager en montagne, je ne dispose que de deux développements : l'un, de 5 m 25 ; l'autre, de 4 mètres.

Encore ne puis-je les changer automatiquement par un jeu de manettes. Il me faut mettre pied à terre pour transférer la chaîne de dessus les deux pignons extérieurs, 44 et 18 dents, sur les deux pignons intérieurs, 40 et 22 dents ; manœuvre rapide et facile, qui ne prend pas trente secondes ; j'ajoute que mes pignons arrière ne sont point "en roue libre", mais fixes sur le moyeu.

Je n'ignore point qu'un tel système paraît outrageusement primitif et même rétrograde à la plupart de mes collègues en cyclo-tourisme. Pour beaucoup, on ne peut voyager qu'avec 4, 6 et même 8 vitesses interchangeables en marche. Et si l'on s'en tient à deux ou trois, il reste du plus grand intérêt de n'avoir pas à descendre de machine et à manier sa chaîne pour passer de l'une à l'autre.

Les arguments mécaniques et physiologiques en faveur de cette théorie de la "polymultiplication" sont nombreux, variés, mais parfois contradictoires et assez souvent discutables.

Le simpliste dit : "L'auto se trouve bine d'un changement de vitesses ; donc le vélo..." Mais c'est le grand défaut du moteur d'auto d'avoir besoin d'un changement de vitesses, de ne pouvoir donner sa pleine puissance qu'à un régime fixe. Le moteur humain, beaucoup plus souple, donne sa puissance dans des conditions infiniment plus variées et s'adapte merveilleusement à des rythmes divers.

L'autre affirme : c'est à 60 tours de pédale à la minute que le travail musculaire du cycliste est le plus facile, le plus économique. Quel que soit le chemin à parcourir, l'allure à soutenir, il importe de maintenir la cadence du pédalage aussi près que possible de ces 60 tours-minute. Cela ne se peut qu'avec un changement de vitesses fort riche, puisque l'allure d'un cycliste peut varier, suivant la nature du terrain, de huit à trente-cinq kilomètres à l'heure.

Or, tout au contraire, il y a grand intérêt à varier la cadence du pédalage, à l'adapter instinctivement, par réflexe, à l'effort à fournir. Car le moteur musculaire a des façons bien particulières de travailler. On ne peut lui appliquer exactement des formules mécaniques, des lois du levier, des "ce qu'on gagne en force, on le perd en vitesse". On ne peut même point calculer sa fatigue par la dépense d'énergie. De l'énergie, il en trouve généralement plus qu'il ne lui en faut dans les aliments ; et ce n'est point faute de combustible, de carburant, que ce moteur-là peine et s'arrête.

Pour le pédalage, une chose est certaine ; quand la vitesse est grande, l'allure facile, sur une route bien roulante, avec un petit vent favorable, les pieds tournent aisément à cent tours et davantage ; chacun se sent des muscles de "sprinter" dans ces occasions-là. C'est qu'il ne s'agit que d'entretenir une vitesse acquise que fort peu de "résistances" tendent à ralentir.

Qu'au contraire la vitesse de progression soit médiocre, sur terrain montant, ou par vent debout, c'est à dire qu'il faille vaincre constamment des résistances assez importantes, la cadence du pédalage se ralentit considérablement ; elle tombe à 50, 40 et même 20 tours-minute. Et ce ralentissement est assez indépendant du développement ; j'entends qu'il ne suffit pas de diminuer le développement pour remonter à la cadence de 100 tours, car celle-ci est épuisante à soutenir lorsqu'elle

n'aboutit qu'à une vitesse de progression médiocre, par exemple à 12 kilomètres-heure avec un développement de deux mètres. Il est beaucoup plus facile de tenir cette allure sur rampe moyenne (4 à 6 %) à 50 tours sur 4 mètres de développement. Que si la résistance à la progression augmente encore et la vitesse tombe à 10, 8 ou 6 kilomètres-heure, il y a intérêt à baisser encore la cadence jusqu'à 40, 30 et même 25 tours. Réciproquement la cadence rapide 80 à 120 tours n'est compatible qu'avec une grande vitesse, 30 à 35 kilomètres-heure et s'impose même à cette allure, car il serait impossible de la soutenir avec la combinaison "12 mètres de développement par 50 tours", alors qu'un coureur entraîné la conserve pendant des heures avec la combinaison "6 mètres par 100 tours".

Ainsi, la cadence optima, loin d'être à peu près fixe comme le régime d'un moteur à explosion, *varie avec la vitesse de progression*. C'est un point important, dont il faut tenir grand compte dans le problème de la polymultiplication, d'autant qu'il a pour effet d'en simplifier beaucoup la solution ; car, cela admis, on reconnaît aisément que le cycliste n'a pas besoin de plusieurs "vitesses en marche" pour parcourir les routes ordinaires, et qu'en haute montagne, il suffit qu'il dispose de deux développements, ou trois à la rigueur.

Mais je ne me suis que trop abandonné à ces considérations techniques. Tout en y rêvant, j'ai contemplé la vallée sauvage de la Guisanne, qui s'étend maintenant sous mes yeux. Pics rocaillieux, coulée de glaciers bleuâtres, crêtes neigeuses, tout cet imposant spectacle a surgi dès la sortie de l'obscur et humide tunnel.

Il est midi ; la faim me presse de nouveau. Je me laisse descendre au long des lacets étagés en énormes marches. Mes freins gémissent et fument. En consolation de mon échec sur le revers du col, je rencontre de ce côté deux autos qui râlent, pétaradent et s'arrêtent enfin, vaincues par le travail ascensionnel qui a volatilisé toute leur eau.

Je déjeune à Monétier-les-Bains ; puis je vais sommeiller et digérer au bord de la Guisanne, à l'ombre de quelques arbustes poussés sur sa rive pierreuse. Au réveil, pour dégourdir mes muscles, je prends un bain dans cette eau glacée. Sensation forte, mêlée de quelque angoisse, mais qu'on est fier d'avoir éprouvée alors que l'on sèche béatement sur la roche blanche éclatante de soleil.

Bientôt après, je suis à Briançon. Plus de place dans les hôtels. Je coucherai chez l'habitant et m'y trouverai, ma foi, fort bien.

XI - BRIANÇON - BARCELONNETTE - ALLOS

Souvenirs militaires

La montée du col d'Allos

Briançon. Une de ces amusantes petites cités guerrières d'autrefois, étouffée par sa ceinture de murailles ; des maisons hautes et sombres bordant des ruelles étroites, sans trottoirs, au centre desquelles coule un ruisseau d'eau torrentielle. Oui, c'est curieux à visiter, mais qu'on trouverait peu de charme à vivre dans ce repaire ! La ville neuve, dévalant au long d'une côte abrupte, s'est établie à côté de la gare, et croît d'année en année, comme nourrie de tout ce que lui rapporte le vivifiant chemin de fer.

Je roule maintenant dans la vallée de la Durance. La route, suivant la rive gauche, rocheuse et dénudée, surplombe le torrent. De l'autre côté, la montagne se dresse en coteaux verdoyants, couronnés de massifs boisés et dominés dans le lointain par les hauteurs glacées du Pelvoux.

A la Roche de Rame, où la Durance est asservie à une vaste usine électrique, on descend assez brusquement jusqu'au bord de l'eau, et la route file, plate et droite, jusqu'à Mont-Dauphin. Ce fort, qu'édifia sans doute Vauban, se dresse carré et impérieux sur l'éperon rocheux qui sépare le Guil de la Durance. Evidemment, malgré son aspect puissant, il ne peut plus servir à rien du tout : mais c'est encore un témoignage de la folie belliqueuse des hommes. Toujours des forts, des remparts, des citadelles ! Au reste, en cette contrée, mes souvenirs militaires m'assaillent. C'est ici - il y a plus de trente ans - que je terminais les dix mois de service que devaient alors à la patrie "les dispensés de l'article 23". Du Havre, où j'avais "fait mes classes", on m'avait envoyé *faire fonction de médecin auxiliaire* dans une compagnie de chasseurs alpins. Admirable fonction qui faisait de moi un militaire hybride, soldat de 2ème classe quand il s'agissait de m'engueuler et de me coller quatre jours, sous-officier pour manger et dormir, car il fallait garder mes distances avec "les hommes" auxquels j'avais à faire passer la visite, et même "Docteur" quand j'étais consulté par quelque officier tourmenté de blennorragie. Mes connaissances médicales ne me permettaient guère que de distribuer du sulfate de soude et d'appliquer de la teinture d'iode. Je le fis d'ailleurs avec une grande autorité, car, à Grenoble, avant le départ en montagne, j'avais constaté que la thérapeutique du médecin-major à quatre galons n'allait pas au-delà. Un certain sens des responsabilités me conduisit même à perfectionner sa méthode en prenant la température de mes malades et en évacuant d'urgence, sous le diagnostic "fièvre suspecte" tous ceux qui atteignaient 39 degrés. Et je n'eus d'autre histoire durant mes quatre mois de pratique médicale que l'empoisonnement d'un lieutenant auquel j'avais donné une cuillerée à café de laudanum, dans l'idée, sans doute, qu'un officier avait droit, pour sa diarrhée, à des rations multiples de médicaments, puisque aussi bien il en était ainsi pour le vin et la viande qu'il touchait "à l'ordinaire". C'était un homme robuste qui sortit du coma au bout de 24 heures et ne resta qu'un peu somnolent les jours suivants.

Notre compagnie de chasseurs alpins construisait alors la route du col de Vars, qui s'amorce précisément à Guillestre, au débouché de la vallée du Guil. Pendant tout le jour, les deux cents hommes dont la santé m'était confiée creusaient

des trous dans la roche à coups de barre à mine ; le soir, un sergent du génie, flanqué de ses quatre sapeurs, bourrait ces trous de dynamite. Evacuation du terrain... coups de clairon... explosions. Les quartiers de roc sautaient dans un nuage de fumée et de pierres, puis croulaient en bonds énormes, à travers les sapins qu'ils massacraient, jusqu'au fond du ravin. On s'occupait aussi d'édifier les murs de soutènement de la route ainsi tracée ; mais cela allait beaucoup moins vite que l'éventrement de la montagne ; un soldat détruit plus aisément qu'il ne construit.

Je ne repasserai pas aujourd'hui par le col de Vars ; je le connais, et le temps me manque. Je ne reverrai donc ni ses courbes bizarres et inattendues, ni les variations saugrenues de sa rampe. La plupart de ceux qui le gravissent en auto ou à vélo ne s'expliquent guère ce tracé fantaisiste. Mais moi, je sais ; et je vais révéler la chose.

L'exécution de cette route stratégique fut confiée aux trois bataillons alpins casernés à Grenoble, et qui, tous les étés, faisaient cinq ou six mois de cantonnement dans la montagne. Chaque année, une compagnie de chacun de ces trois bataillons était, à tour de rôle, désignée pour travailler au col de Vars. Et voici ce qui se passait tout naturellement. Le commandant du 14^e arrivait avec ses hommes sur les lieux qu'il avait quittés trois ans auparavant. Il trouvait avancée, modifiée, corrigée la partie de route qu'il avait construite. Il entrait aussitôt dans une rage noire, décrétait qu'on ne pourrait passer par où s'étaient engagés le 28^e et le 30^e, et reprenait à pied d'œuvre son ancien tracé qu'il poussait d'un ou deux kilomètres. Mais vous pensez bien que, l'année suivante, le commandant du 28^e s'esclaffait à contempler le beau travail de son prédécesseur, et reprenait sans barguigner l'exécution de son plan personnel. Puis le commandant du 30^e haussait les épaules de pitié devant tout ce qu'on avait fait pendant son absence, et creusait son chemin à grands coups de dynamite, à travers l'œuvre de ses collègues. Tous ces tracés, abandonnés, repris, bousculés et éventrés, s'enchevêtraient comme un nœud de serpents ; et au bout de quelques années, une dizaine peut-être, on ne s'y reconnaissait plus. Il fallait en terminer. On raccorda hâtivement tous ces bouts de route épars. Et l'on put enfin franchir le col de Vars, mais par une voie plutôt tortueuse.

Je passe le Guil, le beau torrent aux claires eaux vertes, dans lequel le sergent du génie, avec la dynamite de rabiote, pêchait, pour la popote des sous-officiers, des hécatombes de truites. Voici le pré où pâturait le troupeau de vaches qui, tout l'été, suivait les troupes en cantonnement pour les fournir en viande fraîche. L'abattage et la distribution ne se faisait point sans donner lieu à des prélèvements ingénieux pour les tables d'officiers et de sous-officiers. Quelles bêtises nous faisions de filets, faux-filets, cervelles et tripes !

Je traverse Embrun, d'aspect pauvre et sale, qui m'apparut pourtant une ville d'importance, quand, après trois mois de cantonnement, nous redescendîmes du col de Vars, de Château-Queyras, Vieille-Ville et autres villages de la vallée du Guil, qui n'étaient alors que de misérables hameaux, habités par des paysans si pauvres qu'ils tenaient pour une bonne affaire de loger un soldat pour un sou par jour. Je me souviens de leurs disputes lors de l'attribution des billets de

logement. A Arvieux, au pied du col d'Izoard, on ignorait à peu près l'argent et son usage. Tous se traitait par échange direct de denrées ; la culture des champs et tous les travaux se faisaient en communauté, le pasteur distribuant la besogne et répartissant les produits entre tous les habitants ? D'affreux goitreux se rencontraient en abondance au bord des chemins.

Que de changements le tourisme, et surtout l'auto, ont apportés dans ce pays ! Pour monter vers Barcelonnette, j'ai passé la Durance, et je m'engage dans la vallée de l'Ubaye. Cette route, que j'ai parcourue à pied, "à la gauche de la colonne", et qui s'enfonçait déserte et poussiéreuse entre les montagnes arides, s'est transformée en chaussée lisse et goudronnée que camions et autocars parcourent tumultueusement. L'importance vitale de la route saisit l'esprit. Il semble bien qu'il suffit aujourd'hui d'ouvrir des voies d'accès convenables à l'automobile pour qu'aussitôt revivent et prospèrent les régions les plus pauvres et les plus désolées. Mais il n'est rien dont soient moins convaincues nos administrations routinières, rien qui puisse moins intéresser nos gouvernements de politiciens.

A l'entrée de Barcelonnette, une plaque de marbre commémorative célèbre les deux enfants de la ville qui, les premiers, émigrèrent au Mexique et y firent fortune, donnant ainsi à leurs concitoyens un heureux exemple qui fut suivi par un assez grand nombre d'entre eux. Les "Mexicains" de Barcelonnette sont bien connus. Ce sont des gens industriels qui allèrent tenter leur chance au-delà des mers, qui ont réussi, et qui, fiers de leur succès, viennent en faire parade dans leur ville natale où ils se construisent une belle villa et vivent de leurs rentes. Barcelonnette leur doit d'être une ville coquette, d'aspect agréable et inattendu quand on la compare aux sombres Briançon et Embrun. L'hommage qu'elle rend aux deux pionniers, inventeurs de cette façon de s'enrichir, se conçoit donc fort bien ; ce sont des grands hommes, à aussi bon titre assurément que nos industriels et commerçants qu'il est d'usage de décorer de la Légion d'Honneur dès qu'ils ont réussi dans leurs affaires.

Depuis ce matin, à travers ces paysages familiers, je pédale aisément. Mon repos à Briançon m'a remis en bonne forme. Je n'en ai pas profité pour activer l'allure ; je me ménage, car je sais que, pour terminer ma journée, j'aurai une rude tâche à accomplir, le passage du col d'Allos. Mon échec du Galibier me pèse. Je tiens à me réhabiliter. Allos est moins dur que le Galibier mais il est plus long, comportant une rampe continue de 8 % sur 17 kilomètres. Ce col met en communication la vallée de l'Ubaye, avec celle du Verdon. De l'autre côté, je vais me trouver en région méridionale, aux confins de la Provence.

Je pourrais passer aussi le col de la Cayolle, parallèle à celui d'Allos, et qui conduit dans la vallée du Var. Les deux routes se doublent et ne sont séparées, à vol d'oiseau, que par quelques kilomètres. Leurs points culminants sont, à cent mètres près, à la même altitude, 2.250 pour Allos, 2.370 pour la Cayolle. Mais, cette année, le col de la Cayolle est fermé à la circulation ; des éboulements couvrent la route ; un pont a été emporté. A vrai dire, un cycliste doit pouvoir passer avec sa machine. Mais il est impossible d'avoir un renseignement auquel on puisse se fier. Dans le doute, il faut passer par

Allos. Cependant, à bicyclette, la Cayolle est plus aisée à franchir qu'Allos dans le sens Barcelonnette - vallée du Var ; dans le sens opposé, Allos est, au contraire, plus facile. En effet, Barcelonnette étant à 1.200 mètres, on monte en 30 kilomètres aux 2.370 mètres de la Cayolle et en 20 kilomètres aux 2.250 mètres d'Allos ; ainsi la pente du premier col est nécessairement beaucoup moins forte. En réalité, les sept derniers kilomètres sont assez durs, 8 % ; mais les 20 premiers, sauf quelques ressauts, sont en pente douce et même à plat. Lorsqu'on vient du Midi, la situation est inverse. Il n'y a guère que les huit derniers kilomètres d'Allos qui soient pénibles, tandis que d'Entraunes au sommet de la Cayolle, il y a 14 kilomètres à 8 et 9 %.

Je n'indique cela qu'à titre documentaire, car aujourd'hui, je n'ai pas le choix. Je graisse donc ma chaîne, je mange du sucre, je bois de l'eau, et, trois kilomètres au-delà de Barcelonnette, au pied de la rampe, je fais passer ma chaîne sur le développement de 4 mètres. Et il ne reste plus qu'à pousser.

Je m'en tire assez bien. Le souffle se régularise vite. L'effort des jambes s'assouplit. Je vois venir régulièrement les bornes kilométriques. Même, à mi-parcours, la cadence se fait aisée ; il me semble que je monterai ainsi pendant des heures. D'ailleurs, à la hauteur d'un hameau, les Agneliers, un jeune paysan qui me voit passer, me désigne à son compagnon et dit simplement : Bottecchia !... Ça encourage... Soudain, à trois kilomètres du sommet, ça va moins bien. je perds la cadence. Le coup de pédale n'a plus de souplesse. Je dois pousser en force, et j'ai le sentiment que j'avance sensiblement moins vite. N'importe ; je suis trop près du but pour renoncer... Encore une borne ; le refuge apparaît. Un dernier effort, et un vent glacial m'accueille au sommet du col... Eh ! ma montre me dit que j'ai monté ces dix-sept kilomètres en une heure et quarante-trois minutes ; du 10 de moyenne ; je suis consolé d'avoir monté à pied les lacets du Galibier.

Mais je dois reconnaître que c'est le seul avantage que je retire de cet exploit athlétique. Car j'ai grimpé le col d'Allos sans le voir ; sans l'admirer. De fervents cyclotouristes, partisans des machines polymultipliées, prétendent qu'il faut, en voyage, franchir à bicyclette toutes les côtes, si dures et longues qu'elles soient, et que des développements appropriés permettent de le faire aisément. Je n'en crois pas un mot. De longues rampes à 4 ou 5 % s'escaladent en effet sans difficulté avec des développements de 3 ou 4 mètres, mais quand on atteint le 8 %, surtout lorsqu'on le dépasse, il n'y a pas de trois mètres ni de deux mètres qui tiennent ; il s'agit d'un effort constant et prolongé. Et, de quelque façon qu'on s'y prenne, on ne hisse pas en deux heures son corps et sa machine à mille mètres d'élévation sans débiter un nombre assez considérable de kilogrammètres. Notez aussi que ces longues côtes à fort pourcentage ne se rencontrent guère que sur les routes des cols de haute montagne, routes étroites et toujours en fort mauvais état du fait de leur enneigement dix mois de l'année. Sur le sol raviné et qui n'est souvent qu'un lit de pierrailles, la facilité de progression d'une bicyclette se trouve fort diminuée. Enfin, vers le sommet de ces cols, on pédale fréquemment entre 1.800 et 2.500 mètres. La

raréfaction sensible de l'air et la dépression atmosphérique gênent nettement le travail musculaire. Il n'est point encore question de vrai mal des montagnes, mais assurément à cette hauteur, les mouvements rapides et puissants provoquent une lassitude d'ordre spécial. La première règle sportive de l'alpiniste est de ne point se hâter s'il ne veut pas être arrêté par une fatigue anormale et, ce qui est grave, *invincible*.

Il faut donc bien savoir ce que l'on risque à passer à bicyclette un long et haut col, même lorsqu'on en est physiquement capable. Assurément, on gagnera un certain temps sur le passage à pied. Si l'on est de bonne foi, on reconnaîtra que ce temps n'est pas considérable. Les préparatifs au bas de la rampe, le repos au sommet, les arrêts qu'on s'octroie volontiers au cours de la grimpe, doivent entrer en ligne de compte, et les moyennes horaires de deux procédés s'en trouvent singulièrement rapprochées. Il y a ensuite la fatigue consécutive qui, le reste de la journée et le lendemain, raccourcira sensiblement votre étape, et la rendra pénible, même sur le plat. Voilà qui a son importance dans un voyage de plusieurs jours.

Enfin, s'il est entendu que le plaisir essentiel du voyage est de contempler des sites grandioses ou pittoresques, on ne peut aucunement le goûter alors qu'on pousse ses pédales de toute son énergie, les reins tendus, les bras crispés, les yeux fixés sur la route aux multiples obstacles. Il faut renoncer à admirer le paysage et se donner tout entier à la conquête du chemin montant, caillouteux, malaisé... De fait, je n'ai à peu près rien vu du col d'Allos, si ce n'est ce que j'ai contemplé à mon arrivée au sommet, et la grandeur du spectacle m'a donné quelques remords de m'être complu à mes seuls efforts musculaires. Hier, au contraire, ma montée à pied au Galibier m'a permis, pendant plus d'une heure, d'ouvrir mes yeux émerveillés sur le tragique chaos des monts. Non, il n'est point d'un sage de gravir à bicyclette ces hauts passages, car ce n'est qu'en marchant du pas lent et soutenu des alpinistes que l'on peut accorder son attention au magnifique spectacle que la nature nous offre.

C'est ce que je me dis en dévalant le revers du col d'Allos, par une route plus étroite, plus sinueuse, plus mauvaise que celle de la montée. Malgré l'attention que je dois prêter aux virages, aux ornières, aux pierres roulantes, je puis regarder le paysage de sauvage grandeur que je traverse. Et cela me confirme la sottise que je viens de commettre. Et je me promets de monter désormais à pied les grands cols, dès que leur rampe dépassera le 8 % sur plusieurs kilomètres. Je me le promets... mais je sais bien qu'au premier que je rencontrerai, mon démon sportif me tentera de nouveau et que, m'arcboutant sur mon guidon et les dents serrées, je m'élancerai une fois de plus à l'assaut de la difficulté.

En attendant, voici Allos. J'ai gagné mon repas et mon sommeil. Je m'arrête à l'auberge de ce village montagnard.

XII - CASTELLANE - SALERNES

Les gorges du Verdon - La Provence L'animal méditerranéen

Quittant Allos de bonne heure, je descends la vallée du Verdon par une route facile, encore embrumée des vapeurs du matin. Pour la première fois depuis mon départ de Paris, j'ai froid. Mes mains se glacent sur le guidon. Mais j'éprouve quelque plaisir à frissonner ; c'est comme une compensation aux chaleurs caniculaires que je viens d'affronter. Je sais d'ailleurs qu'à mesure que je descendrai dans la vallée ; le soleil déjà méridional montera, de plus en plus embrasé, dans le ciel éclatant. J'aime autant faire provision de froid pour résister à ses ardeurs et je n'endosse ni chandail, ni veston.

De fait, dès que j'arrive à Thorame, la brume s'est dissipée et, dans l'air soudainement attiédi, je me réchauffe bien vite.

J'aperçois à ma gauche la montée de la Colle Saint-Michel qui grimpe sur le flanc de la montagne. Je n'ai pas à passer par-là ; je continue sur la rive droite, toujours en descente douce, et je file bon train sur la route déserte à cette heure.

J'arrive à Saint-André, premier bourg de quelque importance rencontré depuis Barcelonnette. Le soleil darde maintenant. La place centrale, ombragée de platanes poussiéreux, est bornée par les boutiques dont les portes ouvertes sont tendues de rideaux bruissants, faits de roseaux et de perles de bois. Les ménagères chargées de seaux et de brocs viennent à la fontaine, profitant de cette première besogne matinale pour échanger intarissablement leurs bavardages joyeux ou geignards. C'est le Midi qui commence, c'est la Provence qui s'annonce.

Une montée facile me met sur la route de Castellane. Le nom de cette sous-préfecture sonne clair. On s'attend à la trouver gaie, active. Ce n'est qu'une de ces petites villes, qui résignée à la perte de leur importance d'autrefois, s'abandonnent nonchalamment à leur décadence. Saint-André, développé et vivifié par le chemin de fer, doit porter le coup mortel à Castellane. Il semble pourtant qu'avec un peu de méthode et de travail, on pourrait rendre le mouvement et la vie à cette ville expirante. Si le train n'y vient point, elle forme un "centre routier", qui lui valut sans doute sa prospérité passée ; l'automobile lui offre donc les meilleures chances de régénération. Mais il est sans doute difficile de s'adapter à une activité moderne après qu'on s'est laissé aller à une oisiveté que semble excuser la fatalité. Et l'auto n'apparaît avantageuse qu'autant qu'elle amène des touristes auxquels on peut vendre nourriture et coucher.

Je fais ces réflexions, parce qu'allant chercher mes lettres, je suis tombé sur un bureau de poste sombre et dégoûtant, tel qu'on en rencontre tant en France, pour la plus grande honte de notre pays. On a coutume de dire en ces occasions que les étrangers, lorsqu'ils ont passé dans nos taudis officiels et gouvernementaux, doivent prendre fort mauvaise opinion de nous ; ce sentiment s'apparente à celui des citoyens et citoyennes qui ne changent de linge et ne se lavent les pieds qu'au cas où leur propreté intéresse d'autres yeux que les leurs. A mon sens, ce n'est point par pudeur vis à vis des Anglais, des Suisses, ni même des Italiens, que nous devons souffrir de nos postes, de nos gares, de nos perceptions, c'est surtout par dégoût personnel d'avoir obligatoirement à faire dans ces endroits-là.

Mes idées prennent bientôt un autre tour plus gai. Par une pente qui n'est point excessive, je monte au long du Verdon qui, vert clair et écumeux, court à travers les roches de son lit. La montagne s'élève sur chaque bord, en murailles verticales de plus en plus hautes. La route étroite, sinueuse, s'établit bientôt en corniche. Je passe sous un tunnel. Je perds de vue le torrent. Mais un sentier, qu'indique un poteau et que je dois suivre à pied, conduit jusqu'à la gorge. On ne voit rien, jusqu'à ce qu'on soit arrivé au bord même de l'abîme et l'à-pic de la muraille rocheuses est si net qu'il est préférable de se mettre à plat ventre pour contempler le fond du gouffre. On revoit alors le Verdon qui coule et rugit dans cet étroit couloir ; la couleur claire de ses eaux fait contraste avec la sombre horreur des parois rocheuses ; c'est un de ces spectacles naturels que l'on ne contemple qu'avec une admiration où se mêle quelque angoisse oppressante.

Voilà ce que le voyageur à bicyclette peut voir des gorges du Verdon. A pied, on peut descendre dans le "canyon", et l'explorer dans toute sa longueur ; et ce doit être assurément une excursion pleine d'intérêt. Le marcheur peut prendre en pitié le cycliste que sa machine retient en lisière de ces horribles splendeurs. Mais aussi la vue inattendue et stupéfiante que l'on a brusquement sur le bord même du gouffre laisse une impression ineffaçable, une impression de choc ; et peut-être la visite méticuleuse du fond atténue-t-elle, dans la diversité, la force des sentiments éprouvés.

Je rejoins la route, et, remonté sur mon vélo, je dois batailler contre une rampe assez rude. Il est midi ; la faim et la soif me prennent. Voici La Palud, pauvre hameau de montagne, où je dois trouver, m'a-t-on dit, un hôtel. Ce n'est qu'une médiocre auberge, mais qui s'efforce de se transformer à l'usage des touristes. Dans la salle à manger qu'une obscurité complète défend des mouches, j'ai la compagnie d'un autochtone qui, étalé sur un banc, dort à grands ronflements, près des reliefs de son repas. Une fillette dépenaillée me sert avec autant de bonne volonté que de maladresse. Un certain civet de lapin qu'on a réchauffé à mon intention m'inspire des inquiétudes ; je le renifle avec circonspection, et, malgré ma faim que quelques olives et deux ronds de saucisson n'ont guère calmée, je crois prudent de déclarer à ma jeune servante que je n'aime pas ça. J'obtiens en remplacement une côtelette tellement coriace que sa fraîcheur ne me laisse aucun doute.

Aujourd'hui, hélas ! il faut se méfier des cuisines d'hôtel et d'auberge. Quant on voyage à vélo, à cause de l'appétit dévorant que l'on acquiert, on se laisse aller parfois à absorber des nourritures frelatées, dont, en d'autres circonstances, on aurait reconnu la mauvaise qualité ou dont on aurait guère mangé. Il y a quelques années, nous fûmes ainsi, ma femme et moi, bel et bien empoisonnés par un ragoût qui avait eu certainement bien des aventures avant de nous être servi, mais qu'une centaine de kilomètres vaillamment couverts à tandem nous firent accepter comme éminemment comestible. Nous en fumes bien malades pendant trois jours, incapables de continuer notre voyage.

Un fromage poussiéreux, quelques fruits secs et de vieux biscuits complétèrent ce repas ingrat. Comme d'usage, on me le fit payer aussi cher que s'il avait été excellent, et même un

peu plus. Car il n'est pas rare que de médiocres auberges, qui pourraient compenser leur manque de confort par la modicité de leurs prix, prétendent au même tarif que les hôtels e réputation justifiée.

Je me remets en route, assez mécontent. Mais bientôt ma mauvaise humeur se dissipe ; la grande Nature me distrait à nouveau de la bassesse des hommes. Parvenu au sommet du massif montagneux que le Verdon coupe en deux, je redescends dans sa vallée, soudain élargie. Le torrent, libéré de son étroit couloir rocheux, s'étale en larges méandres dans une plaine imprévue ; des monts pelés ferment l'horizon sur l'autre rive. Les arbres sont rares, pas un village, pas une maison, pas un homme. Depuis que j'ai quitté Castellane, je n'ai rencontré personne, si ce n'est au pauvre hameau de la Palud. Ma carte m'indique qu'au bas de la descente, je trouverai, en remontant de deux kilomètres au nord, le bourg de Sainte-Marie, qui serait assez curieux. Mais le temps me presse ; je veux être dès demain matin à la plage des Lecques, terme de mon voyage. Je continue donc vers le sud ; je passe aux Salles, village assez misérable, et je m'engage, à travers des bois, sur une longue montée, qui semble toujours sur la fin, mais reprend de plus belle à chaque tournant. L'espoir sans cesse déçu et renaissant d'en avoir fini avec mon effort m'amène à le soutenir ; et sur mon "mon grand braquet", je veux dire mon développement de 5 m 30, j'arrive à enlever cette longue rampe, qui, contrôlée ensuite sur les profils de Dolin, monte à 6 % sur cinq kilomètres. Me voici au haut. La descente en larges lacets s'amorce aussitôt, et devant moi, sur une vaste étendue, se découvre la vraie campagne provençale : soleil éclatant, air vibrant, verdure poussiéreuse ; de ci, de là, des maisons à murs jaunes et toits rouges ; et Aups, un gros village, qui se masse au pied même de la montagne d'où je dévale à toute allure.

A Aups, j'ai besoin de renseignements, car je n'ai point de carte routière qui m'indique ma route au-delà. Je sais seulement qu'il me faut atteindre Brignoles, d'où l'itinéraire jusqu'à la mer m'est familier.

Je m'informe auprès de quatre habitants qui, manches de chemise retroussées sur leurs bras brunis, bavardent au milieu de la chaussée. Ma question les surprend, et, bien que Brignoles ne soit guère qu'à trente kilomètres de leur village, ils ne s'entendent guère sur le chemin qu'il me faut prendre. D'une parole abondante, avec un merveilleux accent local et à grands gestes, les voilà partis à "discuter le coup". J'essaie vainement de me faire une opinion. Mais survient un cycliste local ; je fais appel à ses lumières, pensant qu'il doit être mieux documenté que ses concitoyens sur l'état des routes. L'avis qu'il me donne est fort critiqué par les quatre "bras neufs" ; on me prédit des côtes terribles, que je ne monterai certainement pas en vélo. Je n'en crois rien ; et, comme il faut prendre une décision, je suis l'avis du cycliste et m'engage sur la route de Salernes.

Je m'aperçois immédiatement que je suis dans le Var. La route est en affreux état, ce qui caractérise toutes celles de ce département. C'est une chose remarquable et dont il semble que des gouvernants avisés pourraient tirer d'utiles conclusions, que l'entretien des routes dans les divers départements présente des différences considérables.

On a coutume de dire que nos chaussées sont mauvaises du fait de l'intense circulation automobile d'abord, puis de l'insuffisance des crédits affectés à leur réparation. Mais, d'une part aucun véhicule n'use moins une route bien faite que l'auto, surtout depuis l'invention des pneus ballons. Des routes où la circulation automobile est intense, comme Paris-Rambouillet, Paris-Fontainebleau, sont depuis des années aussi "roulantes" qu'au premier jour de leur réfection moderne. Il n'est point difficile, par contre, de trouver des chaussées "chaotiques" sur lesquelles ne passent pas dix autos par jour.

Quant aux crédits, nous les "sentons passer" sur nos feuilles de contributions. On sait que l'automobilisme rapporte à l'Etat, en impôts tant directs qu'indirects, beaucoup plus qu'il n'est dépensé pour l'entretien des chaussées ; et la démocratique bicyclette elle-même, qui jamais, de ses pneus légers, ne déchaussât un caillou du chemin, paie annuellement plus de 150 millions pour avoir droit à circuler.

La vérité, c'est que ces sommes énormes sont déplorablement utilisées. La négligence et le gaspillage président à leur emploi ou, pour mieux dire, à leur épuisement. Il en est peut-être de même pour tous les crédits alloués par l'Etat à ses administrations. Mais cela se voit moins, ne s'étale pas aussi cyniquement aux yeux des passants que la gabegie des Ponts et Chaussées. Il ne faut que circuler un peu sur les routes pour s'apercevoir que des tas de pierres restent à l'abandon sur leurs bords pendant des mois, que des rechargements onéreux ne sont terminés par le goudronnage que lorsque la chaussée a été de nouveau défoncée par le charroi, qu'un grand nombre de cantonniers ne sont occupés qu'à de menues besognes solitaires qu'ils ne mènent nécessairement qu'avec la nonchalance qu'impose leur évidente inutilité. Ce que l'on observe surtout, ce sont des différences considérables entre l'état des routes suivant les départements, même voisins, ce qui prouve que leur entretien dépend moins des crédits que de la façon dont le travail est réglé, commandé et surveillé. Car il est à présumer que ces crédits sont répartis entre les départements à peu près en proportion des routes qu'il leur faut entretenir, comme il est certain qu'il y a à la tête du service des Ponts et Chaussées de chaque département un ingénieur spécial, dont un préfet, plus ou moins conscient de la valeur économique des routes, stimule ou entrave le zèle.

Les routes du Var sont parmi les plus abominables de France. Ce département se laisserait-il frustrer de sa part sur les quatre ou cinq cents millions que l'on demande tous les ans aux contribuables pour l'entretien des chaussées de France ? Si les routes des Bouches-du-Rhône sont assez bonnes et celles des Alpes-Maritimes excellentes, cette supériorité ne vient-elle pas simplement de plus de diligence, de plus d'honnêteté dans l'emploi des crédits ?

C'est ainsi qu'en roulant vers Salernes, aveuglé par la poussière, cahoté par les trous, bondissant sur les pierres, je rêve d'un dictateur aux routes qui condamnerait les responsables de mon supplice, M. l'Ingénieur en chef et M. le Préfet, à circuler "en vélocipède" à travers ces fondrières jusqu'à ce qu'ils les eussent fait réparer.

A Salernes, je trouve un bon petit hôtel, qui, puisque nous sommes dans le Midi, s'intitule *Grand Hôtel*. Accueil aimable. Je passe un long temps dans ma chambre à reprendre figure humaine tant je fais corps avec la poussière qui a couvert mon visage d'un masque craquelé, pénétré mon nez, mes oreilles, mes yeux, transformé ma chevelure en une sorte de feutre terreux. Ah ! la poussière, quelle plaie de la Provence ! Aujourd'hui qu'il est si facile de la supprimer, comment peut-on la laisser sévir dans un pays dont elle ternit si cruellement la beauté ?

Dans la salle à manger du *Grand Hôtel*, je trouve le décor moins banal que d'usage. Exposition de belles chinoiseries ; tableaux, statues, vases, armes. Je n'y connais pas grand chose ; mais je puis admirer de confiance ; le patron doit être quelque colonial, revenu de là-bas, avec une belle collection.

La soirée est très douce. Un reste de jour traîne dans le ciel. Je vais "faire un tour" en ville. Sur la place, le Tout-Salernes prend le frais. Eclats de rires, grands gestes, discussions animées. Quelle saveur a cette vie extérieure, où l'on pense retrouver quelque chose de celle que menaient les Anciens sur leurs Agora et Forum. Comme l'ennui, le souci, la rancune, la jalousie, semblent ici des sentiments qui ne peuvent germer, encore moins se cultiver.

Cette douceur de la vie en cette région vient assurément de ce que l'homme y est dans son climat naturel, y trouve les conditions physiques les plus convenables à son espèce. *L'homo sapiens* est un animal méditerranéen. C'est au bord du grand lac marin qu'il s'est dégagé de la brutalité, qu'il a conquis la forme harmonieuse et noble de son corps, qu'il a acquis la finesse et la profondeur de son intelligence. Partout ailleurs, l'âpreté des climats le réduisait à la défense opiniâtre d'une vie constamment assaillie. Ce qui lui est venu de raison sous le beau ciel bleu de la Méditerranée lui a permis d'inventer le vêtement, la maison, la cuisine des aliments, grâce auxquels il peut s'adapter à des conditions d'existence qui ne lui sont pas spécifiquement favorables. Et ainsi, tout en restant intelligent, il a conquis pour son habitat des régions où la vie naturelle le maintenait, à l'origine des temps, au rang des animaux.

Cette victoire artificielle sur les glaces du nord et les ardeurs du sud ne se maintient que par un effort constant, et entretient une bataille ininterrompue entre tous les hommes qui veulent avoir une place au soleil aux endroits même où il ne brille guère. De là, l'âpreté de cette lutte pour la vie, qui consiste surtout à arracher aux autres ce dont on a besoin.

Ce n'est qu'au bord de la grande bleue que l'homme retrouve la sagesse. Malheureusement, parmi les conseils que lui donne ce climat trop favorable, l'un des mieux suivis est qu'il n'est guère utile de travailler.

XIII - SALERNES - LES LECQUES

La forêt brûlée - Le mistral Les bénéfiques du voyage

Ma dernière journée. Le soleil s'est levé éclatant, comme chaque matin depuis que j'ai quitté Paris. Je suis presque las du beau temps. Sous ce ciel indigo de Provence, je rêve à la douceur grise de la nue bretonne. Les lignes nettes selon lesquelles la lumière découpe les champs, la route, les maisons, les arbres, la montagne, me fatiguent et m'ennuient. Des oliviers gris, des vignes alignées dans la terre rouge... Où sont les chênes, les pommiers, les haies vives, les prés d'immense et tendre verdure ?

A vrai dire, je continue à souffrir surtout de la mauvaise route, de la négligence et de la paresse qui s'étalent ici sur toutes choses. Bientôt je traverse les forêts saccagées par l'incendie ; sur le sol couvert de cendres et de branches calcinées, quelques sapins dressent leurs fûts noircis d'où émergent quelques branches dépouillées, tendues vers les cieux comme des bras de suppliciés. Ce ravage étreint le cœur. Il s'étend sur d'immenses étendues. Chaque année, je retrouve ainsi un morceau de la forêt provençale dont le feu a fait un désert noir. Peu à peu, hors de la zone côtière, tout le pays se transforme en un aride chaos de pierrailles. Sur les monts pelés ne pousse plus qu'une maigre broussaille. Les derniers habitants fuient cette désolation. Pas un homme n'a le courage de lutter contre cet appauvrissement de la terre. Même s'il en avait le goût, il ne veut pas être dupe : sur la côte, à faire le chasseur ou le garçon d'hôtel, à prendre sa part des 10 pour 100 du service, il gagnera bien plus d'argent, et plus facilement, qu'à entretenir un peu de vie dans son village. Nos mœurs, nos lois assurent un sort facile aux larbins de tout ordre, aux mercantis de toute audace ! On ne fait fortune qu'avec des factures ou des pourboires. Le Provençal est trop fin pour ne pas l'avoir compris. Et c'est pourquoi son pays se meurt. Il mourra comme est morte la Sicile, et comme est en train de mourir la Corse. Tous ces pays, favorisés du ciel, ont contre eux l'insouciance de leurs habitants. Ils ne peuvent prospérer que sous des administrations énergiques et prévoyantes. En Provence, la politiciaille et la camaraderie de "parti" sévissent plus qu'en aucun lieu de France. Et c'est bien ce qui aide les forêts à brûler, les routes à se dégrader, les villages à tomber en ruines.

Pourtant que ce pays pourrait être prospère et d'une inégalable beauté ! Replanter la montagne, sauvegarder les forêts, répartir l'eau, goudronner les routes, il n'en faudrait pas davantage pour reconstituer le paradis terrestre. Ce pourrait être fait en trente ans. Mais, ici, qui voudrait travailler en prévision de ce qui sera dans trente ans ?

J'ai passé Carcès, Brignoles et je me dirige sur Roquebrusanne. Ne voyagerait-on pas en Provence pour le seul plaisir de rencontrer des villages aux noms si magnifiquement sonores ? Je grimpe aux flancs d'une barrière rocheuse, bien garnie de beaux arbres. Je sais que c'est la dernière côte d'importance que j'aurai à vaincre. Elle est relativement courte, deux ou trois kilomètres. J'ai plaisir toutefois à constater l'aisance avec laquelle je l'enlève. Evidemment, je tiens "la forme", au moment même où mon voyage se termine. Douze étapes, dont la moindre atteignit cent kilomètres, et dont beaucoup dépassèrent les cent cinquante, ont mis merveilleusement "au point" mes muscles,

mon cœur, mes poumons. Je me sens sur la route d'une force irrésistible. Ce n'est point une des moindres joies du voyage à bicyclette que de constater cette régénération organique que l'on conquiert, à mettre, des jours durant, son corps en action énergique et soutenue. Quelle cure thermale, quel séjour en station climatique amèneraient une pareille élimination de déchets et de toxines, une aussi forte récupération de tissus neufs et vigoureux ?

Assurément, un semblable traitement ne paraît pas à la portée de tout le monde. Pourtant, il n'y a que de vrais malades, des tarés, qui n'en pourraient bénéficier. Bien des affaiblis, des déprimés, des neurasthéniques, des dyspeptiques, des arthritiques - je m'arrête, vous me prendriez pour M. Purgon - y trouverait et la guérison de maux et d'infirmités qu'ils ne doivent qu'à leur inaction physique, à leur vie au ralenti et en air confiné. Mais cette médication pour agréable et efficace qu'elle soit, n'a malheureusement aucune chance de venir à la mode. La bicyclette ne peut être pratiquée "à dose utile" que par ceux qui l'emploient fréquemment et régulièrement. Une promenade faite de temps en temps n'est qu'une occasion de fatigue et de souffrance, tant les muscles se refusent à exécuter convenablement un travail dont ils n'ont point l'habitude. C'est sur de tels essais que le plupart des gens décident que la bicyclette ne leur convient pas. Ils y renoncent, comme à tout autre exercice. Les voilà bientôt affaiblis, déprimés, neurasthéniques, dyspeptiques, arthritiques !... A eux, les eaux minérales, les drogues, les vaccins... Grand bien leur fasse !

Je suis en haut du plateau. Il se couronne de roches bizarrement découpées et dressées, qui donnent l'impression de ruines d'un énorme château fort. J'espère rouler maintenant avec aisance sur la bonne route en légère descente qui conduit vers Toulon. Mais un vent terrible, d'une rafale tourbillonnante, me cloue sur place, sitôt que j'émerge de la côte et hors des arbres. Le mistral ! Salut, vieux camarade de quelques randonnées ! Et à moi, la grande partie de sport ! Car, sauf quand il se déchaîne en sa toute puissance entre Avignon et Valence, on peut lutter contre le mistral. Mais il faut savoir s'y prendre. Ce vent procède par souffles brutaux coupés d'accalmies. Il convient de rester presque sur place au moment où passent les rafales, puis de profiter des instants où il semble reprendre haleine pour gagner le plus possible de terrain. Je me mets donc "en torpille" sur mon vélo, le dos arqué, le front baissé, les coudes fléchis et ramenés contre le corps. Offrant ainsi la moindre prise au mistral, je pousse méthodiquement sur mes pédales. De temps à autre, une trombe de poussières arrive sur moi. C'est la rafale ; me courbant davantage, fermant les yeux, je m'apprête à la recevoir. Soudain, elle m'assaille, m'enveloppe, me secoue. Je m'immobilise un instant au sein de ce tourbillon furieux. Et brusquement le vent m'abandonne ; la nuée de poussière est emportée derrière moi ; la route s'offre à nouveau toute droite à mes roues ; mes jambes reprennent leur mouvement cadencé ; sur quelques centaines de mètres, je vais pouvoir pénétrer dans la muraille mouvante et élastique de l'air. Et ainsi, par bonds successifs, j'avance. Mais la tâche est dure. Cette lutte contre le vent est plus pénible et, surtout, plus fastidieuse que la montée d'un col.

J'atteins enfin Méounes, dont les maisons me protègent un instant. Je donne un regard reconnaissant et joyeux à l'auberge Trottobas de si bon accueil, où les écrevisses, les civets, les bouillabaisse sont si prestigieusement cuisinés par M. Trottobas, éternellement ceinturé de son tablier blanc et coiffé de son chapeau melon, et que sa surdité écarte de toutes les contingences qui n'ont point de rapport direct avec ses casseroles, cependant que l'accorte et loquace Mme Trottobas, par ses propos gaillards et ironiques, maintient la concorde et la gaîté parmi les convives. Il est trop tôt pour que je m'arrête à déjeuner chez les Trottobas ; je le regrette ; mais j'ai le désir et la prétention d'arriver aux Lecques, auprès des miens, à midi. Je mangerai des écrevisses une autre fois.

Après Méounes, je m'engage dans le délicieux vallon où s'abrite la Chartreuse de Montreux. Ce vieux couvent n'a d'intérêt que par le site. C'est une oasis de verdure et d'eau murmurante au milieu des champs brûlés et des rocaillies dénudées. C'est une forêt de vrais arbres, non des pins et des oliviers, mais des chênes, des ormes, des bouleaux ; la diversité des formes et des couleurs procure, d'une façon bien inattendue, les émotions qu'on a sous les frondaisons de Chantilly ou de Fontainebleau. Profitons du moment. Pendant combien d'années encore retrouvera-t-on ici ce bois touffu et frais, nourri de sa rivière poissonneuse ? Ce sera peut-être l'été prochain qu'"ils" le laisseront brûler.

En plus de sa douce beauté, la forêt m'offre un rempart contre le mistral ; ce n'est plus qu'une douce brise, toute chargée de senteurs végétales. Je vais donc allégrement pendant quelques kilomètres. Mais ce bonheur, comme tant d'autres, ne peut durer longtemps. Je débouche bientôt sur la route de Signes et du Camp, qui s'en va à découvert sur un haut plateau, jadis couvert d'arbres, mais pelé maintenant comme un vieux crâne. Par bonheur, le mistral s'est un peu calmé, et ayant obliqué vers l'Ouest, je l'ai un peu moins de face. Obligé encore de lutter contre la poussière, je puis néanmoins atteindre une allure convenable. Il est à peine dix heures ; j'arriverai aisément aux Lecques pour déjeuner.

Ouf ! mon voyage se termine. Ouf ! assurément, je suis content d'être au bout. Comment se peut-il qu'on soit las d'un plaisir ? Car, enfin, j'ai vécu ces douze jours dans un bien-être constant, et des spectacles de magnificence variée ont, en abondance, ravi mon âme. Pourtant, j'éprouve un besoin pressant de n'être plus nomade, de n'être plus le solitaire marchant à l'aventure et s'adaptant à l'aventure. Je veux retrouver des habitudes. Tout à l'heure, je constatais les bénéfices physiques que je rapporte de mon voyage. Quels en seront les bénéfices spirituels et moraux ?

Il est facile de prétendre que les voyages ne forment point seulement la jeunesse, et qu'à voir du pays on peut, à tout âge, apprendre bien des choses. La connaissance des diverses villes et campagnes, l'étude des mœurs régionales, la contemplation des grands spectacles naturels, enrichissent l'esprit et affinent la sensibilité. Bien. Mais Candide peut trouver dans le jardin qu'il consent à cultiver tout autant d'enseignements et de merveilles qu'il en a pu rencontrer dans sa course rapide et mouvementée autour du monde : il est même probable que, s'il s'en accorde le loisir et s'il y attache son attention, l'étude du détail des choses lui ouvrira

davantage l'esprit et le comblera de plus de joies esthétiques que la contemplation fugitive des "grands ensembles". La vallée de Chamonix est une belle chose ; une feuille de lierre aussi ; et que dire de l'aile d'un moucheron ? Le plus beau voyage est peut-être celui que chacun peut faire autour de sa chambre.

Mais il est au-dessus de nos forces de faire un vrai voyage autour de notre chambre ou dans notre jardin. Nous ne pouvons forcer notre attention à s'attacher sur ces objets trop familiers. Toutes les impressions qu'ils nous font ne peuvent être qu'émoussées, vagues, et la plupart même franchissent tout juste le seuil de notre conscience. L'habitude met un bandeau sur nos yeux, un tampon dans nos oreilles. Et ainsi dans le lieu où nous vivons, nous nous sommes tellement adaptés, que nous vivons d'une façon passive, entraînés que nous sommes par le mouvement des choses et des êtres qui nous entourent. Nous faisons partie d'un petit système du monde qui, par son fonctionnement même, règle le fonctionnement de notre esprit et de notre corps. Est-ce vraiment moi qui décide de me lever à sept heures du matin, de déjeuner d'un café au lait, d'aller à mon travail à telle heure, de voir mes clients à telle autre, de souper en famille, enfin de me coucher régulièrement, et recommencer le lendemain à vivre sur le même rythme. Ces habitudes, je les ai prises ; mais elles se sont ensuite imposées ; je ne puis m'y soustraire ; elles sont l'armature de mon travail et de ma vie. Or quand je les suis, ou plutôt que je me laisse conduire par elles, je sens confusément et je réfléchis à peine. Il y a, sans doute, à cela des avantages et des inconvénients. Il faut profiter des uns, mais savoir aussi s'arracher parfois aux autres. Il n'est que le voyage pour nous soustraire à l'emprise des habitudes quotidiennes.

Partir, c'est mourir un peu. Oui, c'est perdre beaucoup de la vie automatique, "réflexe" que nous impose notre stabilisation dans un état social déterminé. Mais c'est aussi se donner à une vie active, dans laquelle l'attention et la volonté doivent intervenir constamment, cependant que les sens perçoivent sciemment toutes les impressions neuves et inattendues, qui leur parviennent sans arrêt. Ce n'est plus l'habitude qui nous réveillera, mais la nécessité de prendre la route à une certaine heure ; ce n'est plus la "table mise" qui nous fera manger ; c'est la faim qui nous fera chercher et trouver l'endroit convenable à notre repas ; les actes les plus ordinaires, les gestes les plus usuels nous deviendront l'objet d'une décision réfléchie et précise. Et cependant que nous agirons ainsi sous la direction d'une volonté constamment sollicitée, les sensations que nous éprouverons des objets rencontrés, des sons entendus, des spectacles naturels brusquement découverts, s'imprimeront puissamment dans notre conscience ; ainsi rechargé d'images et de souvenirs, notre "potentiel nerveux" sera pour longtemps enrichi.

Mais tandis que, marchant à l'aventure, on conquiert ainsi, par le travail constant de la volonté et de la sensibilité, des trésors de vie nouvelle, une fatigue survient de ce beau labeur ; on soupire après l'arrêt, le repos, le retour au foyer, dans le cadre de la facile existence automatique, et...

Thalassa !... Thalassa !... Du dernier rebord des Alpilles, je l'aperçois enfin, la mer céruleenne ! Etalée entre les pointes

du Bec de l'Aigle et de la Madrague, elle s'offre à mes yeux éblouis, en une baie magnifique. Ses flots bleus palpitent sous le soleil. Vers elle dégringolent les pentes couvertes de vignes et d'oliviers. C'est là, au chant berceur de ces vagues illustres, que je vais le trouver, le repos dont mon voyage à travers les Alpes me rend avide aujourd'hui. Il y a douze jours, je quittai Paris au petit jour. J'ai traversé la Bourgogne, la Franche-Comté, le Jura, la Savoie, les Alpes, la Provence ; ce ruban de route atteint 1.500 kilomètres. Sans me défendre d'une certaine vanité, je me félicite de l'avoir parcouru tout entier par mes seuls moyens. Aucun train, pas une voiture, ni même le soutien d'un compagnon, n'ont facilité ma tâche. J'arrive au jour dit... Que m'importe le sourire railleur des jeunes gens qui, au moment même où j'entre à l'hôtel, reviennent du tennis, les cheveux enrubannés, le pantalon blanc marqué d'un pli qu'on dit élégant, le pull-over de nuance attendrie ouvert sur leurs gorges brunies ! Que m'importent les mines choquées des oiselles que ces coquebins traînent à leur suite ! Que m'importe surtout l'opinion des gens rassis qui, au courant de mon expédition, me complimentent d'un ton goguenard qui sous-entend qu'ils me tiennent pour un peu fou ! Je sais ce que j'ai fait, pourquoi je l'ai fait, je sais tout ce que j'en ai tiré d'avantages.

Ma femme, ma fille !... Joie de vous retrouver ! Mais je ne vous embrasserai qu'après m'être débarbouillé. Ou plutôt, je vais tirer immédiatement mon "over-arm" dans la Méditerranée dont le grand murmure cadencé m'appelle impérieusement.

FIN

Table des matières

| | | |
|---------------|--|----|
| Chapitre I | Considérations générales sur le récit de voyage et le voyage à bicyclette..... | 1 |
| Chapitre II | Paris – Auxerre | 2 |
| Chapitre III | Auxerre – Dijon - Genlis | 4 |
| Chapitre IV | Auxonne – Besançon - Lods..... | 7 |
| Chapitre V | Pontarlier – St-Claude - Lajoux..... | 9 |
| Chapitre VI | Lajoux – Bellegarde – St-Julien | 11 |
| Chapitre VII | De St-Julien au col d'Anterne..... | 14 |
| Chapitre VIII | Sallanches – Chamonix - Mégève | 16 |
| Chapitre IX | Flumet – Albertville – La Chambre | 19 |
| Chapitre X | La Chambre - Briançon | 21 |
| Chapitre XI | Briançon – Barcelonnette - Allos | 23 |
| Chapitre XII | Castellanne - Salernes..... | 26 |
| Chapitre XIII | Salernes – Les Lecques | 28 |



Le Docteur Ruffier à Thoirette en 1929 - en compagnie de Ch. Goujon à droite - et à Cannes au début des années 1960
(source : Le Cycliste –Janv.fév. 1965)

" C'était un garçon magnifique, de carrure puissante, avec un large front élevé, surmonté d'une abondante chevelure, au regard pétillant d'intelligence, derrière de fortes lunettes de myope qu'il devait porter toute sa vie."

Docteur G. RONNEAUX