

GRAND CAFÉ DE LA POSTE

1, Quai Lamennais, 1

TENU PAR

BOULAIRE

Près le Palais des Postes et des Télégraphes

BIÈRE

De la grande Brasserie de la Meuse

DÉCORATION ARTISTIQUE

Quand le T. C. F. aura obtenu cela; on pourra dire qu'il a bien mérité des cyclistes, j'oserai même dire de la Patrie, car alors personne n'hésitera plus à voyager, étant certain d'être à l'hôtel aussi bien que chez soi.

L'hôtel mal tenu, l'hôtel ne connaissant pas l'hygiène, c'est le point noir des voyageurs, c'est la plaie du touriste. Et lorsque les chambres hygiéniques seront la règle, on arrivera à faire mieux encore, il n'y a que le premier pas qui coûte. La chambre et les cabinets c'est le principal, mais il reste encore à demander qui ne sera certes pas le superflu, et la question de l'établissement de bains douches dans chaque chef-lieu d'arrondissement s'est déjà posé.

Les bains-douches, les bains à la portée de tous comme prix, comme économie de temps, voilà certes une des plus importantes questions de l'hygiène populaire. Le bain en baignoire est trop cher et il ne peut en être autrement puisqu'il dépense 200 litres d'eau chaude, que la baignoire est d'un prix élevé, d'un nettoyage compliqué, tandis que le bain-douche exige quinze litres d'eau environ que le baigneur fait tomber sur lui quand il le veut et comme il le veut, qu'il peut s'y savonner aussi bien, je pourrais même dire plus facilement qu'en baignoire où il se trempe dans une eau toujours la même et déjà souillée par ses premiers lavages. L'eau en bain-douche enlève les impuretés rapidement et les entraîne immédiatement hors du contact du baigneur qui, après s'être ainsi bien rincé de la tête aux pieds, s'essuie et se rhabille dans une autre partie de la cabine moins grande en tout qu'une cabine de bain en baignoire.

Le bain-douche que le T. C. F. demandera pour les cyclistes, toutes les municipalités avaient songé à son établissement pour la classe ouvrière: le bain à 15 centimes pour tous. L'été aux cyclistes et aux routiers, le reste du temps pour les ouvriers, pour les enfants des écoles qui, en été, usent de la pleine eau, car l'on ne peut pas dire partout de l'eau courante! Lille, Armentières et beaucoup d'autres villes industrielles ont déjà suivi l'exemple donné en Allemagne, en Angleterre.

D'autres villes les imitent où les imiteront bientôt, si j'en crois un projet récent déposé au Conseil municipal de Rennes par un de ses membres les plus dévoués à l'hygiène et à l'instruction populaires, M. Legros, que me me permets de féliciter très sincèrement.

D^r PATAY.

JOLIES PROMENADES

DINAN -- LA HISSE

Vous est-il arrivé, cyclistes, durant la belle saison, d'accomplir, en suivant les bords fleuris de la Rance, la jolie promenade de La Hesse à Dinan? Chaque année beaucoup de touristes arrivant par le vapeur de Saint-Malo, débarquent à l'écluse du Chatelier, ou inversement quittent le port de Dinan pour aller s'embarquer au Châtelier, afin de faire à bicyclette cette promenade, une des plus agréables de la région.

Le bord de la Rance, par le chemin de halage jusqu'à La Hesse, c'est le Bois de Boulogne des Dinannais, en plus pittoresque. La voie est plus étroite, mais le panorama laisse loin derrière lui celui que nous offre le trajet de la Porte Maillot à Suresnes, de cinq à sept pendant l'été.

Cette promenade est très fréquentée et tend à l'être davantage. Le *Touring Club* a voté, l'an dernier, une somme de 200 fr. pour faire une piste cyclable de Dinan à La Hesse, par le chemin de halage. Cette année, il a voté la même somme pour établir une piste semblable jusqu'à Evran, dans la direction de Rennes.

Il viendra un jour où, le chemin de halage de Dinan à Rennes rendu cyclable, grâce aux générosités du *Touring Club*, grâce aussi au bienveillant concours des Ponts et Chaussées, permettra aux Rennais et Dinannais de resserrer plus étroitement encore les liens de solide amitié qui les unissent déjà.

Mais, direz-vous, cette route bordant la route liquide ne va pas sans danger. C'est évident. A cette objection parfaitement juste, du reste, on pourrait simplement répondre: Ne sortez jamais de chez vous, de crainte d'attraper une entorse. Le danger est partout, à ce compte-là.

Jusqu'ici, personne, que je sache du moins, ne s'est encore noyé en suivant à bicyclette les bords de la Rance. J'en sais quelques-uns — moi tout le premier — qui il est arrivé de prendre des bains forcés. Mais en général ces chutes sont dues à l'imprudence de ceux qui en sont les victimes. Et puis, entre nous, elles ont un avantage sur les autres: elles sont exemptes de plaies et bosses.

A la Hesse, on rencontre de confortables restaurants rappelant un peu ceux des environs de Paris. On peut s'y faire servir de succulents dîners à bien meilleur compte que du côté de Suresnes. Au retour, le soir, on s'assied sous la tente co-

quettement aménagée de l'un des jolis cafés du « quai » en attendant l'heure de la montée vers la ville. Mais voici le revers de la promenade. Deux voies s'offrent au cycliste qu'un repos trop prolongé dans un fauteuil d'osier du *Café du Port*, par exemple, a rendu paresseux: celle du Jerzual, beaucoup trop raide, celle du « Grand Chemin », longue et raide à la fois.

Soyons sans inquiétude, nous voilà tiré de ce cruel souci. — M'sieu, vous criez une bande d'enfants aux frimousses mal débarbouillées et les vêtements en loques, voulez-vous que j'monte vot' bécano? — Volontiers, lui répondez-vous, et pour deux sous le gamin grimpe le Jerzual en poussant la machine.

C'est ainsi qu'a pris naissance, à Dinan, un nouveau métier, les « monteurs de bicyclettes », que l'on sera bientôt obligé de réglementer comme celui des commissionnaires. A l'arrivée des bateaux venant de Saint-Malo, ils se précipitent sur les étrangers, les importunent, arrachent leurs bicyclettes; le spectacle ne manque pas d'être très curieux. L'un deux, surnommé « La Fleur », me faisait la confidence que durant la saison il avait gagné une douzaine de francs à monter des bicyclettes. Ils sont une dizaine comme lui. Si l'on fait le calcul, le Jerzual devient, par une amère dérision, la voie par où passe le plus de bicyclettes.

Le métier de « monteur de bicyclettes » — et c'est la morale que nous tirons de ce que nous venons de dire — n'est-il pas un nouvel impôt perçu par l'enfant pauvre sur le riche?

F. SIMON.

1899 et la Vélocipédie

Il n'est pas sans intérêt d'envisager ce que devint la vélocipédie pendant l'année écoulée au point de vue mécanique. Nous ne pouvons mieux faire que de relater ici les résultats de l'enquête faite à ce sujet par Maurice Martin, du *Vélo*.

Il est certain que dans ses lignes principales, la bicyclette n'a pas changé, et s'il y a quelques modifications, ce n'est guère que dans les détails dont certains ont leur importance, tels le développement, les manivelles, le garde-boue, les guidons et le frein:

« Eh bien! il résulte des renseignements pris que le développement des bi-

cyclettes en 1899 n'a guère diminué, bien que depuis quelque temps on constate un léger commencement d'évolution vers de plus modestes pignons.

C'est donc avec un certain regret que j'enregistre une fois de plus cette fâcheuse tendance au « toujours plus grand » chère à nos modernes pédaleurs. Sans vouloir entrer ici dans la discussion technique du fameux problème de la multiplication, je crois plus que jamais, par cette simple constatation, que nous devons voir là une des causes principales de la faillite du tourisme ou, si vous préférez, de la vélocipédie pratique.

Après avoir incontestablement lancé le cyclisme par la réclame et par l'obligation qui en est résultée pour les fabricants d'atteindre plus vite le perfectionnement dans leur fabrication, la course, le sport de pure vitesse, a fini par détourner le cycle de son vrai but. Elle a médusé trop de cervelles novices. La « célérité », selon le joli mot de Baudry de Saunier, a fait son œuvre plutôt néfaste comme elle tend à le faire aussi dans l'automobile. Si bien qu'en l'an de grâce 1899, le 9^e de l'ère vélocipédique populaire, qui commença en 1891 avec les fameuses épreuves de Bordeaux Paris, et plus particulièrement de Paris Brest, on trouve que la grande majorité des bicyclettes développent de 5 m. 80 à 6 m. 50 « pour la route ». Il n'est même pas très rare d'en voir atteindre 7 mètres.

Par contre, et c'est ici que se dévoile une fois de plus l'inaptitude absolue du cycliste au cyclisme mécanique, sur cent clients qui viennent acheter leur bécano chez le fabricant ou le marchand, il n'en est peut-être pas dix qui s'inquiètent de la longueur des manivelles!

— Je veux une bonne machine.
— Bien, monsieur, voici votre affaire, ce me semble. Vous connaissez la marque X... Elle a fait ses preuves. Avec une bicyclette comme celle-ci, vous n'aurez jamais d'entous.
— Et combien développe-t-elle?
— 5 m. 50, monsieur.
(Quelquefois même le marchand présente une machine de 5 m., car il faut reconnaître qu'en homme plus pratique que son client, il se rend parfaitement compte de ses besoins et de ses erreurs surtout, ce qui arrive assez souvent de nos jours, s'il est lui-même un routier de vieille date.)

— Oh! mais ça ne suffit pas. Je ne veux pas « tricoquer » des jambes comme ça. Il me faut au moins 6 m.
— Bien, monsieur, dit le marchand sous peine de mécontenter l'acheteur qui, sans cela, ne tiendrait pas la maison pour sérieuse. Et comme manivelles?
— Beuh! Beuh! Celles-là iront bien. Et voilà le marché conclu.

Mais il est une conséquence fatale à cette exagération des développements en 1889. C'est l'absence presque toujours aussi grande des garde-boue. Tout s'enchaîne dans ces errements.

Certes, cette question de garde-boue est moins sérieuse que la précédente. Elle a pourtant sa valeur. Elle indique en tout

cas l'étrange conception que l'acheteur cycliste se fait de la bicyclette.

Jusqu'au jour où l'on m'aura démontré que la boue, l'horrible boue, ne gicle jamais sur la petite reine comme elle le fait sur le plus vulgaire chariot; que, par un miracle dû à une force centrifuge très spéciale à la roue d'arrière, elle respecte religieusement le dos des pédaleurs selectes ou non selectes; jusqu'au jour où l'on m'aura prouvé, en tant qu'esthétisme — car c'est au point de vue de l'esthétique que se placent précisément les adversaires des garde-crotte — qu'une pauvre bicyclette est moins laide, toute jaspée de boue dans les œuvres vives de son mignon petit mécanisme que pourvue de l'accessoire en question, jusqu'à ce jour-là, je tiendrai pour anormal le cyclisme ainsi conçu.

Bref, en l'an de grâce vélocipédique 1899, on n'a guère compté que 10 0/0 des bicyclettes munies de l'accessoire protecteur.

Heureusement, si la raison a déraillé quelque peu du côté des développements et des pare-crotte, elle semble s'être ressaisie pour les guidons et surtout les freins.

Sans doute on a pu remarquer, en 1899, comme pendant les saisons précédentes, quelques jeunes excentriques, les mains sur des guidons plus bas que leurs genoux, le dos en arche de pont et... l'arrière boutique aux étoiles; mais c'est là l'inévitable tribut d'admiration payé par le pédaleur vulgaire à la gloire des grands cracks de la piste; et, fort heureusement, la grande masse des cyclistes s'est beaucoup assagi de ce côté-là, depuis deux ans surtout.

En 1899, on a vu le nombre des guidons relevés s'accroître encore.

Je dois même ajouter, pour être juste, qu'il me paraît y avoir exagération dans ces relevements. Un excès amène l'autre. Point n'est besoin, pour pédaler hygiéniquement, et de façon normalement mécanique, d'être droit comme un i — certains même s'incurvent en dehors! — A force de vouloir trop prouver, on ne prouve rien, sinon qu'il est infiniment plus malaisé de pédaler sans fatigue, le buste rigide et très droit, que légèrement assoupli en avant.

Le sport cycliste est un sport de souplesse plus qu'un sport musculaire proprement dit. Il faudrait ne pas trop l'oublier.

Reste la question du frein. J'ai gardé le meilleur morceau pour la bonne bouche.

Ici, le progrès est réel. Et c'est avec un vrai soulagement que je constate l'heureux effet enfin produit par la campagne que quelques amis tels que Victor Breyer et moi avons menée depuis plusieurs années dans les colonnes du *Vélo*.

Peut-être d'innombrables et stupides accidents mortels survenus depuis la grande extension de la bicyclette ne sont-ils pas restés étrangers à ce progrès. La peur de Dame Camarde est un peu comme celle de Messire Pandore. Elle même parfois au bien. Mieux vaut tard que jamais.

On a enfin compris qu'une machine

quelconque, faite pour rouler très vite sur route au milieu de mille et mille dangers inhérents à ce terrain d'évolution ne peut se soustraire aux règles les plus élémentaires de la mécanique et de la prudence.

Sans doute l'automobile, et plus spécialement le motocycle, pour lesquels la folie eût été plus grande encore d'oublier ces sages préceptes, ont-ils, par leur récent contact, contribué à ce progrès cycliste.

O prodige! on a vu dans Bordeaux-Paris 1899, la plupart des coureurs munir leurs machines de frein! On en a même vu « sur piste », tel que Huret, dans ses trois jours du Parc des Princes. Mon Dieu, qui nous eût dit cela il y a seulement trois ans.

Le fait en qu'en 1899, sur 100 machines, on a pu en compter environ 60 munies de frein, tandis que l'année précédente, cette proportion atteignait tout juste 20 0/0 à peu près.

Un autre trait distinctif de la saison 1899 est l'absence de plus en plus notoire des tandems.

L'explication en est très facile. La faute en est surtout à l'automobile, ou, pour mieux préciser, au quadricycle, si tentateurs pour les couples routiers.

Bref, le tandem cycliste paraît avoir vécu aussi bien sur route que sur piste. Ce ne fut jamais une machine bien remarquable, surtout dans le domaine du tourisme.

En dehors de la question mécanique, la transformation la plus notable s'est produite en 1899 dans le costume féminin.

De la longue lutte entre la jupe et la culotte, la jupe semble être sortie de plus en plus victorieuse. C'est à la fois le triomphe de la pudique Albion et il faut l'avouer — à part de très croustillieuses et très gracieuses exceptions — c'est aussi de l'élégance qui sied à la femme.

Sur ce, souhaitons pour la grande saison de 1900, plus de sagesse et plus de logique encore dans les applications rationnelles du cyclisme. Sans cela, le vrai but de la pédale serait manqué et peut-être, en raison de l'accroissement maintenant énorme du nombre des cycles, serait-il temps qu'il fût atteint.

Maurice MARTIN.

PLUS VITE QUE LE VENT

A propos des cent kilomètres dans une heure que l'on se propose de faire en automobile, un groupe de sportsmen parlait de la vitesse du vent, et l'un d'eux croyait formuler une hyperbole en disant: Bientôt on ira plus vite que le vent.

Eh bien! il ne formulait pas le moins du monde une hyperbole, et l'on commet en général à ce sujet des erreurs grossières.

A l'heure actuelle, déjà, on va plus vite que le vent — le vent pris dans sa vitesse moyenne.

Voici, en effet, le tableau de cette vitesse par seconde et par heure, formulée en mètres, kilomètres, milles, avec, en