

I

L'ÉQUIPEMENT DE LA BICYCLETTE OU DU TANDEM

LES PLAQUES ET LES CARTES. — Avant de nous mettre en selle, nous devons évidemment nous assurer que notre machine est bien en règle, qu'elle est notamment pourvue des plaques obligatoires et que nous avons bien en poche les cartes officielles qui la concernent.

1° LA PLAQUE FISCALE. — Elle varie chaque année. Son prix est de 25 francs (1) (pour le tandem, il en faut deux). Jusqu'en 1941, c'était bien une plaque, en effet, que l'on nous remettait à la recette-buraliste ou au bureau de tabac où nous allions l'acheter. Si nous hésitions par crainte des voleurs à la fixer sur le tube de direction, il nous fallait l'avoir toujours sur nous. Aujourd'hui elle est devenue une simple vignette au millésime de l'année. Nous la glissons (il n'y a donc pas grand'chose de changé !) dans une poche ou mieux dans notre portefeuille.

Vérifions que ce laissez-passer — car tel est maintenant son nom — y est bien, quand nous prenons la route. L'agent comme le gendarme sera, en effet, sans pitié, si nous ne pouvons pas le lui présenter. Il ne fera aucune différence, pour nous, entre le fraudeur et l'étourdi et il nous en coûtera 51 francs 50 !

(1) L'impôt sur la bicyclette est né de la loi de finance du 28 avril 1893. Il était au début de 10 francs. Le Touring-Club fit campagne contre cette fiscalité abusive, susceptible de porter un gros préjudice à la machine à deux roues. En 1907 le prix de la plaque était ramené à 3 francs. En 1924 il remontait à 6 francs, en 1926 à 12 francs et depuis l'ascension a continué !

2° LA PLAQUE D'IDENTITÉ. — Elle est réglementaire et trop de cyclistes ne s'en doutent pas. C'est le collier, car-

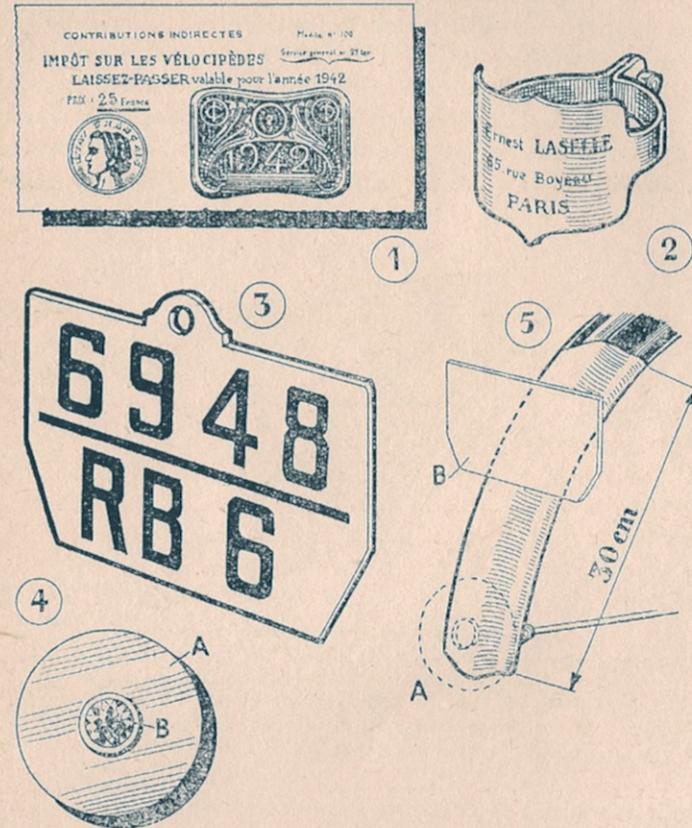


Fig. 1. — CE QU'IL FAUT POUR ÊTRE EN RÈGLE. — 1° Le laissez-passer (anciennement plaque fiscale). — 2° La plaque d'identité. — 3° La plaque d'immatriculation (pour les cyclistes de la région parisienne). — 4° et 5° La plaque de sécurité ou disque blanc quand le garde-boue arrière ne présente pas une surface blanche de 30 centimètres de longueur. La plaque d'immatriculation coupe généralement en B cette surface et nécessite donc la plaque de sécurité A, qu'il est bon de munir, par mesure de précaution supplémentaire, d'un cataphote B.

touche ou médaillon en métal mince qui porte nos nom et adresse. Cette plaque peut être modeste, mais une carte

de visite attachée par une simple ficelle ne saurait la remplacer (fig. 1).

3° LA PLAQUE D'IMMATICULATION. — C'est la fameuse plaque jonquille qui fut créée en janvier 1941 pour les Parisiens. Son numéro est celui même de la carte grise spéciale délivrée par le commissaire de police. Cette carte indique le genre de la bicyclette (pour homme, femme, enfant), la marque, le numéro de série du type (ce numéro est marqué en creux sur le tube de la selle ou bien sous le pédalier

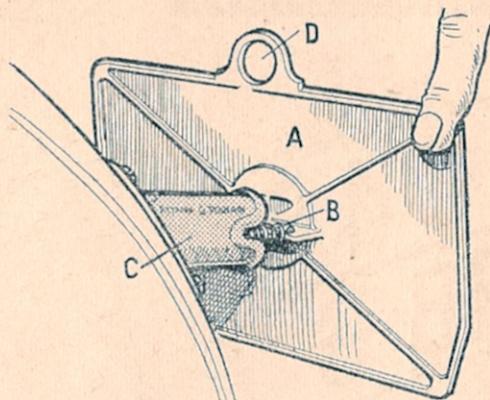


Fig. 2. — SUPPORT ARTICULÉ POUR PLAQUE D'IMMATICULATION. — A, la plaque. — B, ressort. — C, tube de fixation. — D, orifice pour feu arrière. La plaque peut prendre toutes les positions. Dans le cas de heurts ou d'accrochages, elle ne risque donc pas d'être endommagée.

de la machine) et enfin, les nom et adresse du propriétaire. Elle est tout à fait semblable à la carte grise pour automobile. Ne nous avisons pas de la laisser dans un tiroir quand nous sortons à bicyclette. Pour cet oubli encore, il pourrait nous en cuire !

Celui qui aime « bricoler » peut faire lui-même sa plaque d'immatriculation avec un fragment de tôle, à condition, bien entendu, d'en respecter les dimensions réglementaires (18 cm. × 12 cm.) la couleur (jaune), la hauteur des lettres et chiffres (5 cm.). Il la fixera soit sous la selle, soit der-

rière le porte-bagages, (au moins à 30 centimètres au-dessus du sol) mais devra songer que la plaque d'immatriculation peut racler le mur quand on pose sa monture, s'enchevêtrer, au garage, dans les rayons, le garde-boue, les sacoques des autres machines et devenir bientôt une ferraille cabossée, cornée, pitoyable.

On trouve aujourd'hui dans le commerce, de nombreux modèles de supports élastiques, ou orientables, des dispositifs articulés, les uns et les autres très pratiques, qui mettent la plaque d'immatriculation à l'abri de cette déchéance (fig. 2).

4° LA PLAQUE DE SÉCURITÉ. — Depuis le 6 octobre 1939, la machine de tout cycliste qui circule la nuit doit non seulement être équipée des feux réglementaires (feu blanc à l'avant, feu rouge à l'arrière), mais encore signalée au moyen d'un disque blanc d'un diamètre de 8 centimètres au moins, placé à l'arrière et maintenu constamment en état de propreté. Beaucoup de randonneurs nocturnes ajoutent à ce disque un cataphote rouge. La précaution est bonne.

Le texte du *Journal Officiel* du 6 octobre 1939, dit bien que lorsque la bicyclette est munie d'un garde-boue arrière, sa face postérieure doit être enduite de peinture blanche indélébile sur une longueur de 30 centimètres et cette disposition nous dispense de l'obligation du disque blanc. Mais ne profitons pas de cette tolérance. Adoptons le disque blanc avec cataphote. Notre feu rouge peut être intermittent (mauvais contact) ou même se trouver masqué par notre manteau ou un paquet.

Nous ne devons pas jouer la nuit à l'homme invisible ! Trop de cyclistes ont payé de leur vie l'imprudencé de ne pas être assez bien signalés aux automobilistes qui venaient, derrière eux, dans les ténèbres.

L'ÉCLAIRAGE. — Oui, elle est capitale cette question de l'éclairage. Le Code de la Route dans son article 49 dit simplement : « Dès la chute du jour, tout cycliste doit être muni à l'avant d'un feu blanc non éblouissant, et, à