

DEUX ASPECTS IMPORTANTS

CONCERNANT LES MOTOCYCLES DE FAIBLE CYLINDRÉE LES PISTES CYCLABLES - LE PERMIS DE CONDUIRE

Pour trois millions de véhicules à quatre roues qui circulaient en France au début de 1954, on comptait 2.500.000 motocycles et environ 13 millions de bicyclettes.

Si le parc des bicyclettes est assez stationnaire, les motocycles, par contre, s'accroissent actuellement au rythme d'un million de véhicules par an. La production française des six premiers mois de 1954, comparée à celle des périodes correspondantes de 1952 et de 1953, s'établit en effet comme suit :

CATÉGORIES	1 ^{er} semestre 1952	1 ^{er} semestre 1953	1 ^{er} semestre 1954
Cyclomoteurs.....	218.657	242.603	346.075
Vélocycleurs.....	86.000	68.721	96.544
Motocyclettes.....	20.431	20.964	18.751
Scoters.....	19.540	46.638	54.172
Total.....	344.628	378.926	515.542

La production de motocycles pour l'année entière dépassera vraisemblablement un million d'unités. Dans ces conditions, on peut prévoir qu'au 31 décembre 1954, le parc français comptera environ 3.300.000 voitures et camions, 3.500.000 motocycles et quelque 13 millions de bicyclettes. Au cours de l'année, le parc de véhicules motorisés à deux roues aura donc rattrapé et sans doute dépassé le parc de véhicules motorisés à quatre roues.

Un tel développement pose tout naturellement des problèmes nouveaux à résoudre, d'une part en fonction du trafic, d'autre part au regard des utilisateurs.

a) Les pistes cyclables.

Sous l'angle de la circulation routière, la coexistence sur une même chaussée de toutes sortes de véhicules dont l'allure est très différente provoque de nombreux à-coups, gêne considérablement l'écoulement régulier du trafic et accroît les risques d'accidents.

Logiquement, il semblerait normal de séparer les véhicules à deux roues des véhicules à quatre roues, ou mieux encore ceux qui sont munis de moteurs de ceux qui en sont dépourvus.

Or, on constate que si le nombre de roues n'a que très peu de rapport avec la vitesse, l'existence ou l'absence de moteur ne saurait davantage servir de ligne de partage. Une telle pratique conduit en effet à faire circuler sur une même chaussée des engins dont le moteur de très faible cylindrée n'autorise guère des vitesses supérieures à 40 km/h., et des véhicules susceptibles de performances beaucoup plus élevées pour lesquels cette vitesse de 40 km/h. constituerait plutôt un minimum.

La solution la plus rationnelle consisterait donc à séparer, d'une part les bicyclettes et les cyclomoteurs, ces derniers étant des engins de plus en plus répandus mais dont la vitesse excède rarement 40 km/h., et d'autre part les automobiles et motocycles de cylindrée égale ou supérieure à 50 cm³. Un vélomoteur ou un scooter de 125 cm³, en effet, roule à une vitesse sensiblement équivalente à celle d'une voiture de petite cylindrée, souvent même supérieure à celle d'une voiture de moyenne cylindrée, construite bien avant la guerre et dont le moteur est fatigué.

Il ne saurait être question évidemment de doubler toutes nos routes de France, même seulement les plus importantes, de pistes cyclables dont les frais de construction seraient très élevés. De par leur nature même d'ailleurs, bicyclettes et cyclomoteurs sont beaucoup moins utilisés pour des itinéraires à longue distance que pour des trajets urbains et suburbains de caractère limité.

A l'intérieur des agglomérations, la séparation des courants de trafic de vitesse différente, pour souhaitable qu'elle soit, pose de même des problèmes souvent insolubles.

Par contre, les pistes cyclables sont extrêmement recommandées aux abords mêmes des grandes villes, sur une distance de 20 km au-delà de la limite des agglomérations, cette distance atteignant 50 km dans le cas de la région parisienne.

Sur ces routes, qui traversent en général des banlieues à forte densité de population avant d'atteindre la rase campagne, le trafic est très élevé et les embouteillages fréquents. C'est ici que peuvent intervenir très efficacement les pistes cyclables, dont la largeur doit être suffisante (3 m environ) pour que l'usage en soit rendu obligatoire, à la fois aux bicyclettes et aux cyclomoteurs. Le financement en sera naturellement assuré au moyen des crédits du Fonds Spécial d'Investissement Routier.

Comment concevoir cette piste cyclable aux abords des agglomérations ? Souvent, elle sera parallèle à la chaussée principale, séparée d'elle par une bande gazonnée ou établie légèrement en surélévation ou en contrebas avec utilisation d'un plan incliné. Chaque fois que cela est possible, elle sera construite de chaque côté de la route ou, sinon, il faudra limiter soigneusement le nombre de points de traverse de la chaussée principale et faire coïncider ceux-ci avec les principaux carrefours par exemple.

Mais, soulignons-le bien, il n'est pas indispensable que la piste cyclable soit parallèle à la route. Elle doit avant tout utiliser au maximum l'infrastructure existante. C'est ainsi qu'entre Toulon et Le Pradet, on a pu construire une piste cyclable sur le ballast de la voie ferrée des Chemins de Fer de Provence, à la suite de la désaffectation de cette ligne d'intérêt local. Grâce à son profil, cette piste rend les plus grands services ; elle est largement utilisée pour le plus grand bien de la circulation routière dans cette région.

La généralisation des pistes cyclables à l'usage des bicyclettes et des cyclomoteurs peut aider à faciliter utilement le problème de la circulation aux abords immédiats des grands centres urbains, en séparant les usagers suivant les caractéristiques de leurs véhicules et surtout en fonction de la vitesse normale de ces derniers.

L'exemple de l'Autoroute de l'Ouest, où les véhicules trop lents ne sont pas admis et où l'écoulement de la circulation s'effectue de façon beaucoup plus régulière qu'ailleurs, ne fait que confirmer cette théorie.

b) Le permis de conduire.

La question du permis de conduire obligatoire pour les motocycles de 50 à 125 cm³ a provoqué d'ardentes polémiques au cours des derniers mois. Deux thèses opposées étaient en présence :

1°) Absence de permis :

Le maintien du statu quo offrait l'avantage d'encourager

le magnifique développement de l'utilisation du motocycle en France. Mais il était très critiqué par une part grandissante de l'opinion publique estimant que l'absence de réglementation ou de sanctions, à l'encontre des conducteurs de motocycles, provoquait un accroissement des risques d'accidents.

2°) Institution d'un permis :

Cette solution, préconisée par le Conseil d'Etat, devait permettre de renforcer la sécurité. Il proposait l'institution d'un permis de conduire semblable à celui exigé pour les automobiles, mais qui aurait été délivré à la suite d'un examen portant sur la seule connaissance du Code de la Route, aucune épreuve de conduite n'étant envisagée.

Ce projet a été finalement abandonné, et le nouveau Code de la Route ne subordonne à aucune obtention de permis de la circulation des motocycles de cylindrée inférieure ou égale à 125 cm³. On a fait remarquer en effet qu'actuellement la dispense d'un permis pour les motocycles de cette catégorie attire un grand nombre d'usagers vers leur utilisation. L'institution d'un permis, en revanche, aurait eu pour effet de les orienter vers des cylindrées supérieures pour lesquelles un permis est actuellement exigé. Mais il s'agit d'engins dont la vitesse est plus élevée et qui, de ce fait, sont plus dangereux. Ainsi une telle mesure allait à l'encontre du but recherché ; sans diminuer les risques d'accidents, elle risquait de les accroître.

Du point de vue social, par ailleurs, la nécessité de passer un examen au chef-lieu du département aurait entraîné des dépenses pour l'usager et aurait constitué pour les populations des campagnes et pour les classes peu aisées de la population un frein à l'utilisation de « l'automobile à deux roues ».

Il semble toutefois que l'on s'oriente actuellement vers une solution de compromis, celle d'une licence de circulation assortie d'une possibilité de retrait, mesure qui a reçu un avis favorable de la part de la Commission des Moyens de Communication de l'Assemblée Nationale.

Ce que l'on recherche avant tout, c'est attirer l'attention de l'usager du motocycle sur sa responsabilité et bien lui

faire savoir qu'en cas de faute grave, l'autorisation de circuler pourra lui être retirée. On instituerait donc une « licence de circulation » qui serait délivrée automatiquement et rapidement avec un minimum de frais et de formalités à toute personne qui en ferait la demande. La détention de cette licence serait obligatoire pour utiliser les motocycles, et, en cas d'infraction grave, une Commission Préfectorale, semblable à celle qui existe pour les automobiles, pourrait prononcer son retrait.

Une telle mesure supposerait naturellement la constitution d'un fichier central afin d'éviter qu'un conducteur à qui la licence a été retirée n'en sollicite une nouvelle dans un autre département. Ce fichier central pourrait, comme le propose la Commission Centrale des Automobiles, être tenu par l'Union Nationale des Associations de Tourisme.

La question de la licence de circulation est actuellement à l'étude. M. CHABAN-DELMAS, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, a demandé au rapporteur de la Commission Centrale des Automobiles et de la circulation d'en prévoir les modalités.

Un Vêtement CHIC...

Un Tissu EXCLUSIF...

Des Prix TRÈS ÉTUDIÉS...

Une seule adresse :

J. BEUNAICHE

TAILLEUR-CHEMISIER HOMMES et DAMES

Faubourg de Pierre, MÉZIÈRES

Téléphone 39-21

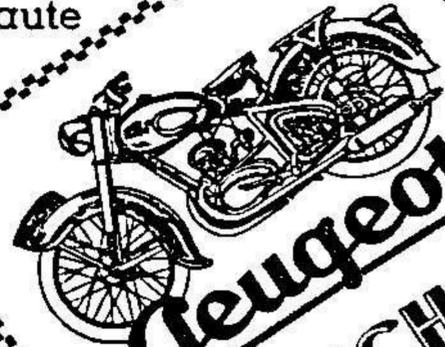
*Prochainement la Télévision
dans les Ardennes.*

Venez rendre visite à "ARDENN-SONOR",
le seul Spécialiste en 819 lignes haute
définition, visible actuellement.

*Allez choisir votre
machine chez*

TOURTE

le pistard bien connu
Avenue Charles-De-Gaulle
CHARLEVILLE
Facilités de paiement



Geugeot PUCH

APRÈS CHAQUE SORTIE, APRÈS CHAQUE COURSE
LES MOTARDS SE RETROUVENT...

Au Café du Commerce
CHEZ GASTON BOULANDET
50, Place Ducale
Siège social de l'Union Motocycliste des Ardennes

TABACS ET ARTICLES DE FUMEURS DE MARQUE
BRIQUETS A GAZ TOUTES MARQUES, ET RECHARGES

APPAREILS FRIGORIFIQUES

SATAM

MACHINES A LAVER

VELETTE

Concessionnaire exclusif :

Elie RICHARD

18, avenue Pasteur
CHARLEVILLE
(Face au Stade)

MOTOCYCLISME

Le Président et les Membres du Comité adressent pour 1955 à tous les Motards et leur famille, les meilleurs souhaits de bonne et heureuse année.

Cotisations

Celle-ci demeure fixée, pour les motocyclistes, à **350 francs**. Ajouter **350 francs** en supplément pour le service de la revue.

Nous engageons donc nos membres à ne pas remettre au lendemain l'accomplissement de cette petite formalité, car ils pourraient alors se laisser surprendre, plus tard, par le recouvrement postal toujours majoré de 100 francs.

La Vie du Club

Après une longue saison, l'Union Motocycliste des Ardennes a tenu son Assemblée Générale ordinaire afin de renouveler son Comité. Au cours de cette réunion, afin de régler définitivement un problème intérieur important, il fut décidé de convoquer une Assemblée Générale extraordinaire avec convocations individuelles.

A l'issue de celle-ci, le Comité se trouve ainsi composé :

Président : M^e Piot.

Vice-Présidents : MM. Mazuel et Meyrial.

Secrétaire : M. Mazuel.

Trésorier : M. Meyrial.

Secrétaire-adjoint : M. Lacroix.

Trésorier-adjoint : M. Balle.

Membres : MM. Doudoux, Gautherot, Godard, Marchal, Malicet, Nonnon, Pierquet, Pihet, Tourte, Tykoczinski.

Les délégués à la Ligue de Champagne seront MM. Pihet et Mazuel.

Le projet de calendrier sportif

Sans tenir compte du calendrier propre aux diverses sections (Fumay, Mouzon, Nouzonville, Sedan, Cyclomoteurs), voici les dates retenues jusqu'alors par l'U.M.A. pour la saison 1955.

- 20 février Trial de Signy-l'Abbaye.
- 6 mars Trial de Fumay.
- 20 mars Trial de Nouzonville.
- 3 avril Trial de Sedan.
- 24 avril Moto-cross de Charleville.
- 8 mai 3^e Circuit des Ardennes de régularité.
- 22 mai Coupe Moto-Hall.
- 30 mai 7^e Coupe de vitesse sur piste, à Charleville.
- 10 juillet 4^e Prix Jean Roland.
- 31 juillet Course sur piste, à Sedan.
- 28 août 2^e Moto-cross de Rocroi.

Courses autorisées en 125 cc cyclomoteurs et machines de série

Une impulsion nouvelle va être donnée avec la possibilité, cette année, d'organiser des épreuves ouvertes aux 125 cc, aux cyclomoteurs et aux machines de série non transformées.

Cela permettra sans grande dépense, aux jeunes sportifs, de goûter aux joies... et désillusions de la compétition.

Si, pour les cyclomoteurs le permis de conduire n'est pas exigible, il le sera toutefois pour les 125 cc. Prévoyez dès à présent cette saison et pensez à l'avance à demander votre licence auprès du Secrétaire de l'U.M.A.

Des rentrées à l'U.M.A.

Parmi les rentrées marquantes (chez les coureurs), à l'U.M.A., signalons celle de Agache, vainqueur du Prix Jean Roland 1954, Godin, vainqueur du Bol d'Or 1954, Liers, vainqueur du Prix Jean Roland 1953, ainsi que celles de plusieurs coureurs habitant dans le Nord. Tous ces coureurs ont adhéré à l'U.M.A., car ils y ont trouvé une ambiance sympathique et un dynamisme que l'on ne trouvait pas partout.

C'est un complément... et des adhésions que nous avons accepté avec plaisir.

Avec eux, les Tourte, Leroy, Schulz, Pierquet, Malicet, Maitrehut, Soibinet, Rousseau, Nonnon, Davesne, Cervelera, Lefebvre et C^e devraient faire briller les casques à flèche verte et blanche sur plusieurs circuits nationaux.

La campagne du silence et la moto

Une Semaine du Silence concernant uniquement les motocyclistes a eu lieu. S'imposait-elle réellement.

Dans la mesure où elle démasquait les « égarés » supprimant leur dispositif anti-bruits, oui..., mais pour le reste, il s'agit d'une nouvelle forme de motophobie qui se serait bien passée de toute la campagne publicitaire faite autour d'elle par le canal de la presse.

Une fois de plus, on a attiré l'attention sur le motocycliste. Est-il cause de ce bruit qu'on lui reproche ? A notre connaissance, il existe un Service administratif, le Service des Mines qui réceptionne les appareils silencieux montés par les constructeurs. Le meilleur moyen ne serait-il pas, au départ, de vérifier toutes les machines sortant d'usine et de délivrer avec celles-ci un certificat attestant la conformité du silencieux aux règles en vigueur (on ne verrait plus, comme cela vient de se passer, des motocyclistes frappés d'une amende, alors qu'ils n'ont pas transformé leur pot d'échappement). Un contrôle ultérieur pourrait être accompli, sur les routes, cette fois, afin de détecter ceux qui auraient transformé leur silencieux en « pomme d'arrosoir ». Là, il pourrait être verbalisé contre le fautif.

Le meilleur moyen de lutter contre ces transformations néfastes consisterait dans l'éducation des pilotes de motocycles. Il faut leur faire comprendre que le bruit n'est pas synonyme de puissance. Le rendement d'un moteur est étudié en fonction du pot d'échappement qui sera monté. Nous connaissons bon nombre de machines (étrangères) qui ont des accélérations brillantes et qui sont bien plus silencieuses que bon nombre de cyclomoteurs roulant sur nos routes.

Ce n'est pas si fréquent

Trop souvent les quotidiens publient des articles où l'esprit motophobe du rédacteur transparait. C'est le contraire cette fois que nous avons trouvé ces derniers temps dans le journal L'UNION. Nous nous faisons un plaisir de le reproduire :

« Et encore, et toujours s'il le faut, nous parlerons ici de la circulation, et pas seulement parce que le gel vient de mettre à nouveau et d'une nouvelle manière cette question en vedette. Ainsi, à l'Assemblée générale de la Prévention routière, qui se tint récemment à la Préfecture des Ardennes, nous avons entendu une phrase appelant, semble-t-il, quelques commentaires : quelqu'un parla en effet, des « motos et autres engins dangereux »... Eh bien, non ! Nous sommes certains, d'ailleurs, que ces quelques mots ne traduisaient pas littéralement la pensée de celui qui les formula, mais ils concrétisent un état d'esprit, un préjugé trop répandus pour que nous ne nous y arrêtions pas un instant.

Disons-le donc tout de suite : ce n'est pas l'engin à deux roues en lui-même qui est dangereux, mais celui qui monte dessus, et, ne sait pas s'en servir.

Nos cyclomoteurs et nos motocyclettes modernes sont, en effet, des engins parfaitement construits et parfaitement au point : jamais on ne voit un accident grave de moto se produire par défaillance mécanique...

D'ailleurs, si la moto était si dangereuse, est-ce que les Clubs motocyclistes continueraient à organiser des motocross et autres compétitions en terrains plus que... variés (et qui ne font jamais de victimes !) ; est-ce que la gendarmerie et l'armée l'utiliseraient comme elles le font (il faut avoir vu les militaires faire de l'équilibre sur moto pour se convaincre de la réelle bonne volonté de ce genre d'engin !) : est-ce qu'enfin les policiers américains continueraient à courser (et à rattraper) à moto les automobilistes délinquants... ?

C'est aller bien loin, me direz-vous... peut-être, mais ces gens que nous venons de citer emploient tous des machines parfaitement entretenues, ont appris à en connaître les réactions au cours d'un entraînement régulier et sont physiquement aptes à s'en servir.. Jamais ils n'ont à déplorer d'accidents, et aucun d'entre eux ne s'aviserait de dire que la moto est un engin dangereux !

Si, de la même façon, les particuliers soignaient leurs machines comme il faut, apprendraient progressivement à en connaître les réactions, et s'abstenaient carrément de conduire se sachant dépourvu des réflexes nécessaires, le nombre d'accidents diminuerait dans d'appréciables proportions...

Malheureusement, ces conditions sont loin d'être réalisées : on monte pour la première fois sur son « deux roues » à moteur, et on fonce, sans plus s'occuper de rien ; résultat : à la première circonstance un peu imprévue, on ne sait plus quoi faire et c'est la catastrophe ; alors on accuse l'engin... comme s'il y pouvait quelque chose ! Car, enfin, ce n'est pas à un véhicule de s'adapter à son propriétaire... le contraire semblerait même plus logique, n'est-il pas vrai ?

A ceux, donc, qui ne pourront cependant faire autrement que circuler sur deux roues, nous recommandons la plus extrême prudence : il y va quotidiennement de leur vie et de celle des autres... ».

MARBRES ET GRANITS

J. CACITTI

RETHEL (Ardennes)

Tél. 191

UNIQUE installation dans le Département

Achetez directement, vous économiserez 20 %

Cartes grises

Selon l'article 972, § 2 du code général des impôts, les taxes proportionnelles sont réduites de moitié en ce qui concerne notamment les motocyclettes. D'autre part, ce texte fixe à 500 frs la taxe pour les vélomoteurs et les bicyclettes à moteur auxiliaire de 50 à 125 cm³ de cylindrée, sauf application le cas échéant, de la réduction des trois quarts en raison de l'âge du véhicule.

Par « motocyclettes » on entend tout véhicule à deux roues pourvu d'un moteur thermique d'une cylindrée supérieure à 125 cm³.

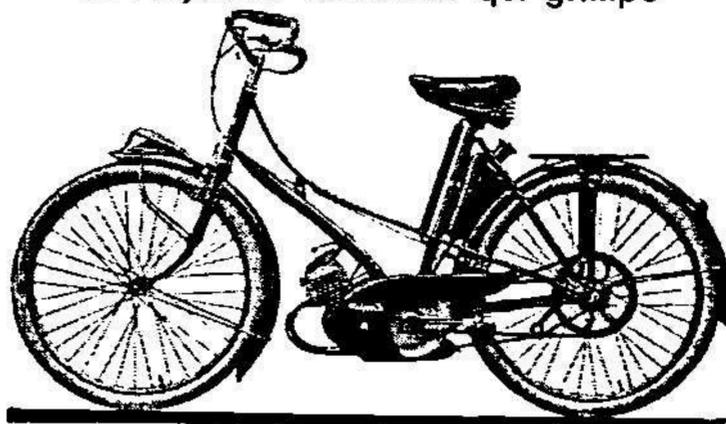
Par « vélomoteur » on entend tout véhicule à deux roues pourvu d'un moteur thermique dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et ne répondant pas à la définition du cyclomoteur.

Par « cyclomoteur » il faut entendre tout véhicule pourvu d'un moteur thermique auxiliaire dont la cylindrée n'excède pas 50 cm³ et qui possède les caractéristiques normales des cycles quant à ses possibilités d'emploi.

Enfin, l'adjonction d'un side-car amovible ou d'une remorque à un vélomoteur ou à une motocyclette ne modifie pas la classification de ceux-ci.

Il résulte de ces définitions que le bénéfice des réductions de tarif n'est susceptible de profiter qu'à des véhicules dont la structure comporte essentiellement deux roues au maximum et ne peut être accordé aux récépissés (cartes grises) délivrés pour l'immatriculation des véhicules à trois ou quatre roues, quelle que puisse être leur dénomination (tricycles et quadricycles à moteur, triporteurs, cycle-cars, vélo-cars, voiturettes) ou l'importance de leur cylindrée.

Pour l'usage de Tous : *La Mobylette*
La bicyclette motorisée qui grimpe



La SEULE ayant fait ses preuves dans les côtes ardennaises

C'EST UNE PRODUCTION

MOTOBÉCANE

PROPRE

SILENCIEUSE

Prix : 36.422 Fr.

Renseignements et essais chez le concessionnaire exclusif

R. TYKOCZINSKI, 24, Rue du Moulin, CHARLEVILLE

TÉLÉPHONE : 25.33

STATION SERVICE ET STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES

MOTOCYCLISME

Du nouveau Code... Retenez bien ceci !

Motocyclettes, vélomoteurs, scooters, tricycles et quadricycles à moteur.

- un (ou 2 pour les tricycles et quadricycles) feux de position blancs ou jaunes ;
- un feu de route jaune ;
- un projecteur de croisement jaune.

A l'arrière :

- un (ou 2 pour les tricycles et quadricycles) feux rouges ;
- un dispositif réfléchissant rouge.

Side-Cars :

- A L'AVANT : un feu de position blanc ou jaune.
- A L'ARRIERE : un feu rouge, un dispositif réfléchissant rouge.

Ces 3 dispositifs sont obligatoires à partir du 1^{er} janvier 1956 pour les véhicules mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1955 et applicables depuis le 1^{er} janvier 1955 pour les véhicules neufs.

Cycles et cyclomoteurs.

A l'avant :

- lanterne UNIQUE émettant une lumière jaune.
- L'ampoule JAUNE sera obligatoire à partir du 1^{er} juillet 1956.

A l'arrière :

- un feu rouge ;
- un ou plusieurs dispositifs réfléchissants rouges (de jour aussi bien que de nuit).

Remorques :

- feu rouge si la remorque masque celui du cycle ;
- un dispositif réfléchissant rouge.

Extrait du rapport établi par la Gendarmerie des Ardennes

Renseignements concernant les accidents causés par les vélomoteurs de 125 cm³ et moins et par des scooters.

I. — Nombre d'accidents :

178 accidents de vélomoteurs ou scooters, soit 80 de plus qu'en 1953. Pourcentage par rapport au nombre total de tous les accidents constatés au cours de l'année : 32 %.

II. — Victimes :

Tués : 16, soit 40 % par rapport au nombre total de victimes.

Blessés graves : 66, soit 30 % par rapport au nombre total de victimes.

Blessés légers : 128, soit 30 % par rapport au nombre total de victimes.

Dégâts matériels : 3, soit 5 % par rapport au nombre total d'accidents n'ayant occasionnés que des dégâts matériels.

III. — Genre des accidents :

A l'arrêt	5
En marche	173
Pendant le jour	127
Pendant la nuit	51

IV. — Nature des accidents :

Vélomoteurs ou scooters contre :	
Véhicules autos	74
Cyclistes	18
Vélomoteurs et scooters	4
Piétons	25
Animaux	14
Obstacles	3
Chutes, dérapages	39

V. — Causes des accidents :

VELOMOTEURS :

Fautes de conduite	45
Inobservation code de la route	31

AUTOMOBILISTES :

Fautes de conduite	2
Inobservation code de la route	22

AUTRES USAGERS :

Imprudence cyclistes et piétons	23
---------------------------------------	----

DIVERS :

Dérapages, chutes	42
Divagation animaux	14

VI. — Principales fautes constatées :

	Automobilistes	Vélomoteurs
Ivresse	1 %	6 %
Dépassement irrégulier	1 %	1 %
Circulation à gauche	4 %	6 %
Excès de vitesse	1 %	2 %
Priorité non respectée	3 %	3 %
Phares éblouissants	2 %	—
Défaut indication changement de direction	1 %	3 %
Défaut d'éclairage	—	1 %
Approche non annoncée	1 %	—

VII. — Heures des accidents :

Les accidents se produisent plus souvent aux heures ci-après : 16 à 20 heures : 77, soit 40 %.

VIII. — Divers :

Le dimanche est le jour où il y a le plus d'accidents de vélomoteurs, 54 en 1954, soit 30 %.

UNE PUCH

s'achète chez

TOURTE

Av. Charles-de-Gaulle

CHARLEVILLE

LE CIRCUIT DES ARDENNES se disputera les 7 et 8 Mai.

Après le magnifique succès sportif et populaire remporté l'an dernier par le 1^{er} Circuit National de Régularité des Ardennes, le Comité de l'U.M.A. a pensé qu'il lui fallait cette année rendre les difficultés sportives plus grandes encore.

C'est pourquoi il comportera un parcours de régularité de 670 kilomètres environ et deux épreuves de départage.

L'une aura lieu à Sedan, le dimanche entre 10 heures et midi. Ce sera une épreuve d'accélération en côte sur une distance de 200 mètres environ. L'autre, une épreuve d'accélération, manœuvrabilité, freinage, se passera quai Charcot à Charleville, le dimanche après-midi de 14 à 16 heures environ. Les concurrents seront lâchés un par un le samedi 7 mai à partir de 21 heures.

Voici les classes retenues :

125 cc : Velomoteurs et scooters de plus de 50 cc allant jusqu'à 125 cc.

175 cc : Velomoteurs et scooters de plus de 125 cc et allant jusqu'à 175 cc.

250 cc : Motocyclettes et scooters de plus de 175 cc et allant jusqu'à 250 cc.

350 cc : Motocyclettes de plus de 250 cc et allant jusqu'à 350 cc

500 cc : Motocyclettes de plus de 350 cc et allant jusqu'à 500 cc

Plus de 500 cc : Tous les autres véhicules à 2 roues avec une cylindrée maximum de 1.000 cc.

Side-cars toutes catégories :

Cylindrée maximum : 1.000 cc.

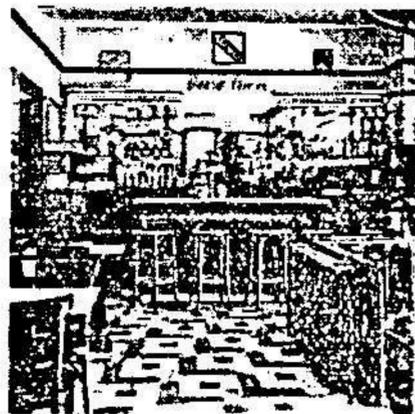
HOTEL DE FRANCE

CHARLEVILLE-MÉZIÈRES

Près du Pont des Deux-Villes

Bar - Restaurant - Hôtel

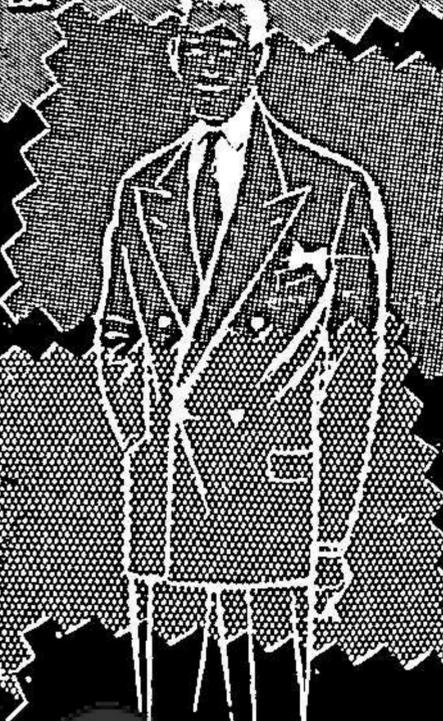
SPECIALITES ARDENNAISES



Voici l'itinéraire qui a été retenu pour cette épreuve. Les contrôles horaires sont indiqués en capitales, les contrôles de passage en caractères italique.

Parade des TISSUS de Printemps

Profitez du CHOIX
de la QUALITÉ et des PRIX
d'entrée de saison
qui vous présente la SPÉCIALITÉ
du bien VÊTEMENT.



BADER

42, RUE DE LA RÉPUBLIQUE CHARLEVILLE

CHARLEVILLE, Mézières, St Laurent, La Grandville, Gespunsart, Neufmanil, Nouzonville, Hautes Rivières, Thilay, Monthermé, Hauts Buttés, Hargnies, Haybes, Fumay, Haybes, Fépin, Montigny, Vireux-Molhain, GIVET.

Vireux-Molhain, Montigny, Fépin, Haybes, Fumay, Rocroi, Revin, Les Mazures, Sécheval, CHARLEVILLE, Tournes, Cliron, Lonny, Rimogne, Le Tremblois, Maubert, Mon Idée, Auvillers-les-Forges, Champlin, Rumigny, Liart, Le Fréty, Mainbressy, Rocquigny, Chaumont-Porcien, Givron, Draize, Lalobbe, SIGNY-L'ABBAYE.

Novion-Porcien, Rethel, Sault, Perthes, Juniville, La Neuville en Tourne à Fuy, Cauroy, Machault, Leffincourt, Mazargan, VOUZIERS.

Condé, Vrizey, Attigny, La Bascule, Poix-Terron, Boulzicourt, La Francheville, CHARLEVILLE, Nouzonville, Braux, Château Regnault, Monthermé, Hauts-Buttés, Hargnies, Vireux-Wallerand VIREUX-MOLHAIN, Fépin, Haybes, Fumay, Rocroi, Le Tremblois, Rouvroy, Signy-l'Abbaye, Novion-Porcien, RETHEL, Menil, Pauvres, Mazargan, Vouziers, Quatre-Champ, Le Chesne, Petites Armoises, Briulles, BUZANCY Fossé, Beaumont Mouzon, Carignan, Douzy, SEDAN, Donchery, Flize, CHARLEVILLE.

Les pilotes intéressés par cette épreuve peuvent dès à présent adresser les renseignements au secrétariat de l'U.M.A., café du Commerce, boîte postale n° 6, Charleville.

LA MACHINE A LAVER



RÉUNIT TOUTES LES QUALITÉS
QUE VOUS DEVEZ EXIGER

AUCUNE MANIPULATION

SIMPLICITÉ DU LAVAGE

SIMPLICITÉ DE L'ESSORAGE

ÉBULLITION RAPIDE

CONDENSATEUR DE BUÈES

CARROSSERIE EN EMAIL VITRIFIÉ

SILENCE TOTAL

SUPPRIME LE SCÈLLEMENT AU SOL.

Ets DUFRASNE

Rue du Palais, CHARLEVILLE

MOTO-HALL MOTO-HALL MOTO-HALL MOTO-HALL MOTO-HALL

La maison la plus ancienne et la plus populaire vous présente

42 Modèles Sélectionnés

du Cyclomoteur à la Motocyclette

Rents à MAURICE NONNON

6, Boulevard des Deux-Villes, 6
11, Avenue du Général-Leclerc
60, Rue Voltaire, 60
— CHARLEVILLE —

VENTE A CRÉDIT

ASSURANCES

AUTOMOBILE

Combien de fois n'avons nous écrit, à l'occasion de cette rubrique, nos craintes de voir chaque année le nombre des accidents de circulation en progression grave et n'avons nous aussi dénoncé les responsabilités qui ne sont le fait que des automobilistes mais de tous les autres usagers à commencer par les « deux roues » motorisées ou non.

Les chiffres que l'on va lire ci-après qui sont dus d'une part au rapport du Commissariat Central de Police de Mézières pour la circonscription de Mézières-Charleville et d'autre part au Rapport de la Compagnie des Ardennes de la Gendarmerie Nationale pour l'ensemble du département, confirment ce que nous n'avons cessé de prévoir.

Avant de laisser à chacun le soin d'apprécier ces « tableaux de chasse » et souhaitons-le, d'en tirer les leçons de prudence qui s'imposent, nous voudrions mettre en lumière certains chiffres particulièrement éloquents.

Tout d'abord, signalons que si le rapport du Commissariat Central de Police fait état de tous les accidents corporels ou matériels qui lui ont été signalés, par contre, la Compagnie de Gendarmerie Nationale ne fait état que d'un nombre relativement faible d'accidents matériels car l'autorité de la Gendarmerie n'a en principe à se manifester qu'en cas d'accidents corporels.

1°) Remarque : sur l'ensemble du département :

Nombre total d'accidents augment.	32 %	par rapp. à 1953
Nombre de personnes tuées	> 11 %	>
Nombre de blessés graves	> 60 %	>
Nombre de blessés légers	> 40 %	>

1°) Conclusion : le parc automobile n'ayant pas augmenté de 36 %, la balance penche dangereusement dans le sens d'une aggravation sérieuse qui trouvera inéluctablement sa répercussion dans les primes d'assurances automobiles !

2°) Remarque : les dimanches permettent d'enregistrer 24 % des accidents, les samedis et lundis restant également des « jours graves ».

2°) Conclusion : les promeneurs du dimanche ne sont pas quoiqu'ils en croient les moins dangereux parce que faisant un petit kilométrage annuel !

3°) Remarque : c'est sur les voies secondaires du département que se produisent 40 % des accidents ; si l'on tient compte de la moindre densité de circulation sur ces routes, elles se révèlent, toutes proportions gardées, comme plus dangereuses. Faut-il y voir l'insuffisante largeur de ces voies ? Leur entretien laissant plus à désirer, ou y voir une négligence plus grande des « usagers » de toutes catégories qui s'y croient seuls ?

3°) Conclusion : ceux qui se disent des risques automobiles « en or » parce que ne prenant que des routes secondaires à plus faibles circulations se trompent sans doute et les assureurs qui leur font des primes exceptionnelles aussi !

Si nous passons maintenant à l'examen du rapport du Commissariat de Police pour la circonscription de Mézières-Charleville, à part le nombre des tués qui reste constant depuis 1952, nous retrouvons assez sensiblement les chiffres de l'ensemble du département :

Nombre des accidents augment.	35 %	par rapp. à 1953
Nombre de blessés	> 22 %	>
Nombre d'accidents matériels	> 50 %	>

Sous le rapport des responsabilités :

48 % pour les automobilistes,

contre 45 % pour les deux roues, motorisés ou cyclistes, ces usagers payant d'ailleurs de loin le plus lourd tribut des victimes avec 97 sur 119.

Conclusion : si on tient compte des efforts importants de signalisation faits par ces villes d'une part et du nombre de policiers, C.R.S. ou gendarmes mis en place pour diriger la circulation aux heures de pointes, on est en droit de se demander avec inquiétude à quels chiffres on aurait pu atteindre au cours de l'année écoulée.

Et maintenant, malgré l'austérité des chiffres, lisez les tableaux qui suivent et tâchez d'en tirer toutes les conclusions de sagesse et de prudence qui s'imposent d'une façon absolument impérative si nous ne voulons pas l'an prochain constater que la folie des hommes est plus grande que leur goût de la vie ou leur souci de la vie des autres !

Au cours de l'année 1954, la Gendarmerie des Ardennes a constaté 562 accidents de la circulation, soit 136 de plus qu'en 1953.

GENDARMERIE NATIONALE

	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Dégâts matériels
Automobilistes	11	54	193	57
Motocyclistes	2	25	11	—
Cond. Vélocipédistes	16	66	115	3
Cyclistes	6	39	70	—
Piétons	5	30	47	—
	40	214	436	60

Soit en définitive : 4 tués, 79 blessés graves et 120 blessés légers de plus qu'au cours de l'année précédente.

1°) Mois les plus favorables aux accidents :

Avril	52 accidents	(24 en 1953).
Mai	51 accidents	(24 en 1953).
Juin	53 accidents	(30 en 1953).
Juillet	64 accidents	(50 en 1953).
Août	56 accidents	(60 en 1953).
Octobre	51 accidents	(27 en 1953).

2°) Heures les plus favorables aux accidents :

Entre 0 h. et 9 h. =	60 accidents soit 10 %.
Entre 10 h. et 16 h. =	183 accidents soit 34 %.
Entre 17 h. et 21 h. =	274 accidents soit 48 %.
Entre 22 h. et 24 h. =	45 accidents soit 8 %.

3°) Causes les plus fréquentes :

Circulation à gauche	12 %	Ivresse	5 %
Faute de conduite . .	10 %	Dérapiage	5 %
Excès de vitesse . . .	10 %	Divagation animaux	5 %
Imprudence des pié-		Phares éblouissants	4 %
lons	8 %	Imprudence cyclistes	4 %
Priorité non obser-		Défaut éclairage . .	3 %
vée	8 %		

4°) Jours de la semaine les plus favorables aux accidents :

Les dimanches = 135 accidents soit 24 %.
 Les lundis = 88 accidents soit 16 %.
 Les samedis = 80 accidents soit 14 %.

Les autres jours, (mardi, mercredi, jeudi et vendredi), 65 accidents en moyenne, soit 11 %.

5°) Nature des accidents :

Sur 562 accidents :

52 ont été causés par des belges soit 9 %.
 44 ont été causés par des militaires, soit 8 %.
 35 ont été causés par imprudence d'enfants, soit 6 %.
 17 ont été causés par des Nord-Africains, soit 3 %.
 14 ont été causés par des Polonais, soit 2,5 %.
 7 ont été causés par des Italiens, soit 1,5 %.
 5 ont été causés par des Allemands, soit 1 %.
 3 ont été causés par des Américains.
 4 ont été causés par des Hollandais.
 2 ont été causés par des Espagnols.
 1 a été causé par un Anglais.

6°) Nature des collisions :

Dans 294 cas, l'une des parties en cause était une voiture légère .. (53 %)
 Dans 178 cas, l'une des parties en cause était un vélomoteur .. (31 %)
 Dans 110 cas, l'une des parties en cause était un cycliste .. (20 %)
 Dans 99 cas, l'une des parties en cause était un poids-lourd .. (18 %)
 Dans 90 cas, l'une des parties en cause était un motocycliste .. (16 %)
 Dans 80 cas, l'une des parties en cause était un piéton .. (14 %)
 Dans 15 cas, l'une des parties en cause était un animal .. (3 %)

7°) Accidents dus à des circonstances particulières :

— Accidents dus aux mauvaises conditions atmosphériques, (pluie, boue, brouillard, verglas, neige), = 37, soit, 7 %.
 — Accidents dus au mauvais état de la chaussée, (amas de pierres, gravier, mauvaise visibilité, obstacles sur la route), = 14, soit, 3 %.
 — Accidents dus à un fait rural, (divagation animaux) = 32, soit, 6 %.

8°) Routes et points dangereux :

RN 51 = 102 accidents soit 18 % du nomb. total accidents
 RN 64 = 58 accidents soit 10 % du nomb. total accidents
 RN 381 = 26 accidents soit 5 % du nomb. total accidents
 Routes secondaires du département = 245 accidents soit 40 % du nombre total des accidents.

LES PRINCIPAUX POINTS DANGEREUX dans le département sont les suivants :

Mézières-Charleville, ses abords = 17 accidents soit 3 %
 Givet et ses abords .. = 16 accidents soit 3 %
 Fumay et ses abords .. = 13 accidents soit 2,3 %

Revin, et ses abords .. = 17 accidents soit 3 %
 Carignan et ses abords .. = 13 accidents soit 2,3 %
 Monthermé et ses abords .. = 13 accidents soit 2,3 %

9°) Brigades où il y a une nette augmentation du nombre des accidents par rapport à 1953 et dans lesquelles il y aura lieu de redoubler d'activité en matière de police de la route :

	1953	1954	Différence
Flize	21	43	+ 22
Monthermé	12	26	+ 14
Renwez	22	32	+ 10
Rocroi	5	18	+ 13
Givet	13	22	+ 9
Vireux-Molhain	10	19	+ 9
Carignan	12	28	+ 16
Rethel	15	27	+ 12

BRIGADES OU IL A ETE CONSTATE UNE REGRESSION DES ACCIDENTS :

	1953	1954	Différence
Poix-Terron	10	2	- 8
Sedan	20	13	- 7
Douzy	18	10	- 8
Novion-Porcien	10	6	- 4
Le Chesne	11	5	- 6

10°) Vérification des phares au régleoscope :

Nombre de vérifications effectuées = 522
 Phares bien réglés .. = 178 soit 34 %
 Phares déréglés .. = 344 soit 66 %

COMMISSARIAT CENTRAL DE MEZIERES-CHARLEVILLE

A. — Les accidents : en 1951 1952 1953 1954
 Accidents constatés .. 161 221 306 411

Se décomposant en :
 Accidents mortels .. 7 6 6 6
 Autres accidents de personnes .. 79 95 142 172
 Accidents uniquement matériels 75 120 158 233

B. — Les époques : en 1951 1952 1953 1954

Janvier	7	21	23	27
Février	9	16	7	22
Mars	12	21	15	37
Avril	10	14	20	42
Mai	15	13	26	32
Juin	18	16	27	40
Juillet	11	17	30	40
Août	16	21	20	29
Septembre	10	20	38	39
Octobre	20	30	37	34
Novembre	15	17	35	29
Décembre	18	15	28	40

LES ARDENNAIS

R. STEF

PIHET



TOURTE



BOILLET - U M A



LEROY - U M A

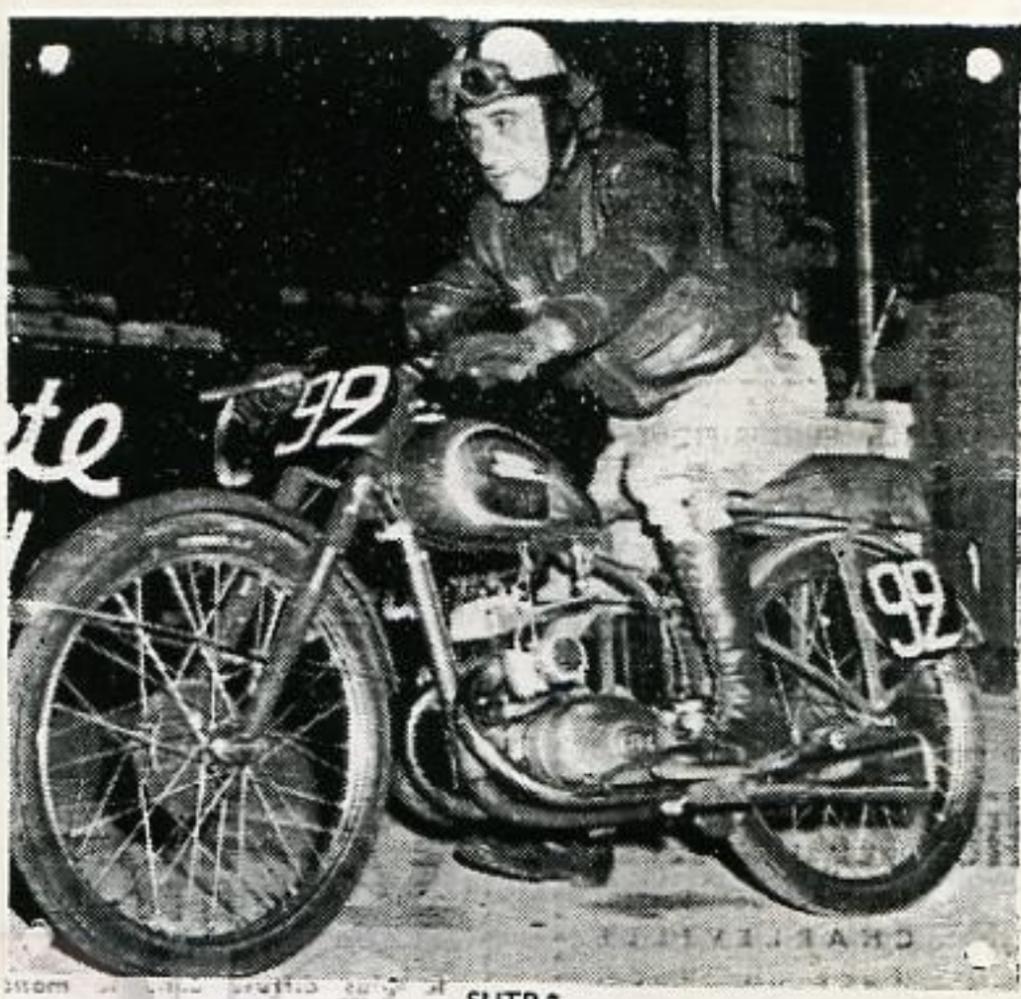


NONNON - U M A



P. FOSSIER

...ET LEURS ADVERSAIRES



SUTRA



CALLEDE



TOTO MARNAY

Recordman d'Europe sur piste

Toulouse	134 kmh.
Bordeaux	125 kmh.
Parc des Princes	121 kmh.
Buffalo	116 kmh.
Zurich	115 kmh.
Vichy	110 kmh.



PERARD

GAMBA

FOSSIER