



EST d'une originale institution que je veux vous entretenir aujourd'hui ; d'une question intéressant un nombre public, de l'automobilisme, enfin.

On sait que de très nombreuses expériences ont été effectuées, un peu partout, à Paris et à Londres notamment, villes où la question des transports publics joue un rôle considérable et où il était naturel qu'ils préoccupassent les directeurs de grandes administrations telles que celles des Omnibus et des Voitures.

À Paris, la Compagnie générale des Voitures poursuit activement la construction des nouveaux fiacres électriques dont elle a adopté le modèle, après plus

d'une année d'expériences coûteuses, et sa première préoccupation a été de créer, en vue de l'Exposition de 1900, une école d'apprentissage pour les nombreux conducteurs que nécessite le nouveau mode de traction. Elle a donc installé, sur un immense terrain vague lui appartenant, à Aubervilliers, tout le matériel nécessaire à ce très difficile apprentissage.

Une large piste de 700 mètres fait le tour de ce terrain.

À un endroit, elle est plate et macadamisée ; à un autre, en pente douce et pavé en grès ; ailleurs encore, elle est revêtue d'un pavé de bois et aussi abrupte que la rue des Martyrs, si bien dénommée pour les malheureux chevaux auxquels il est donné d'en franchir les pentes.

Dans un autre endroit, enfin, elle est bitumée et rendue glissante sur des pentes plus raides encore. Ajoutez à ces difficultés celles résultant d'embarras constitués par des tas de sable, de moellons, de briques, des pièces de bois, etc ; le sol semé d'éclats de verre menaçants pour les pneumatiques dont sont revêtus les roues, des ornières, enfin tout ce qu'il est permis d'accumuler dans un espace relativement restreint.

Ces écueils, les apprentis chauffeurs, la plupart ex-cochers ayant troqué leur légendaire chapeau de cuir bouilli contre la casquette russe et leur fouet contre le levier de direction, apprennent ainsi à les éviter, à leur échapper, à les vaincre, sous la direction de professeurs expérimentés à la tête duquel est M. Gordon.

On n'a pas oublié les piétons, ces malheureux piétons écrasables à merci, ni les petites charrettes à bras, les vélos montés, etc., circulant, en foule compacte sur la voie, dans toutes les directions, tel l'avenue des Champs Élysées à 4 heures du soir ou le carrefour Montmartre à toute heure du jour.

Hâtons-nous de dire que ces passants sont en fer battu, sous forme de silhouettes, maintenues debout par un étau.

Toutes les physionomies, si typiques, du pavé Parisien y sont représentées dans leurs attitudes familières : Gros bourgeois déambulant, le cigare aux lèvres ; camelots criant les journaux ; bonnes d'enfants et fantassins ; mères de famille poussant la petite voiture ou repose bébé ; apprentis en course ; le traditionnel patronnet avec sa manne en équilibre sur la tête ; un militaire et sa payse ; des chiens ; il n'y a pas jusqu'au "pédard" lui-même, — cet écraseur — qui ne soit représenté, mais cette fois comme le *vulgum pecus*, sous forme de "graine d'écrasé".

Et il faut voir circuler les "auto" de la Compagnie générale, à toutes les allures et parmi ce pandémonium et cela presque sans accidents, ce qui est d'un bon augure pour l'avenir.

Mais aussi, ces petites voitures constituent bien le plus maniable des ustensiles de locomotion et, sous la main des conducteurs, évoluent en tous sens, tournent, reculent, avancent comme par magie, sans bruit et sans effort.

La provision d'énergie électrique est, dans ce modèle, constituée par une série d'accumulateurs, contenus dans un coffret dissimulé sous le siège du conducteur.

Chargées le matin, au départ, les voitures de la Compagnie, quand elles auront dévoré un nombre respectable de kilomètres, — 40 ou 60 — se rechargeront dans un des nombreux dépôts disséminés sur tout leur parcours, tant urbain que suburbain, dépôts alimentés par les usines électriques de la Compagnie et grâce auxquels une très simple manœuvre permettra le remplacement des accumulateurs épuisés par d'autres chargés.

Ce mode de traction, qui comportera, lors de l'Exposition de 1900, plusieurs milliers de voitures, est également étudié par la Compagnie des Omnibus et Tramways.

On peut même dire que, dans la série des poids lourds, le progrès a été plus rapide que dans celle des poids légers, ce qui nous permet d'espérer, également pour l'ouverture de l'Exposition, quelques centaines de tramways électriques à accumulateurs qui ne seront certes pas une des moindres curiosités qu'il sera donné aux visiteurs de contempler.

Le mode de traction électrique, tant à Paris qu'en province est, évidemment, celui de l'avenir.

Déjà deux compagnies, l'une Belge et l'autre Française, se sont constituées afin d'établir, sur les principales routes de France, d'abord, sur la totalité des routes départementales ensuite, des

usines de production d'énergie électrique, soit par moteurs à vapeur, soit par moteurs hydrauliques.

Ces usines, réparties sur des points éloignés, alimenteront des dépôts de villages, où des accumulateurs d'un modèle uniforme, contenus dans des coffrets facilement maniables, seront livrés aux propriétaires d'automobiles en échange de leurs accumulateurs épuisés.

Le rechargement effectué constituera une réserve d'énergie électrique vendue à chacun et permettant le parcours de tout cet admirable réseau, unique au monde, des routes françaises que l'établissement des chemins de fer avait jadis fait abandonner.

Tout se recommence ici bas ; ces routes, autrefois sillonnées de diligences, bordées d'auberges confortables, avaient vu leur splendeur d'antan réduit à néant par l'établissement des voies ferrées. Le cyclisme a commencé d'en opérer la résurrection qu'achevera, à très bref délai, le nouveau mode de traction en automobile.

Et qu'on ne suppose pas que ce renouveau s'effectuera aux dépens des chemins de fer à rails ? L'automobilisme utilitaire, c'est-à-dire le transport en commun des voyageurs et des marchandises, complètera, au contraire, dans bien des contrées où l'établissement d'une voie ferrée n'aurait pas été suffisamment rémunérateur, le réseau, si serré pourtant, des chemins de fer.

Une société Parisienne, établie depuis un an déjà et à capital considérable, reçoit les demandes de chaque municipalité ou syndicat intéressés à la création d'un service régulier de transport sur routes.

Il étudie les demandes, les ressources du pays, le coût premier de l'établissement, le rapport probable, etc., et, après avoir tracé les plans et établi les devis des dépenses et recettes d'exploitation, prend à sa charge la construction de l'usine, du matériel roulant, etc., du feu à desservir jusqu'à la plus prochaine station de chemin de fer. Par des annuités minimales, en trente ans y compris amortissement et intérêts du capital engagé, les syndicats ou les municipalités deviennent propriétaires du matériel dont elles ont la jouissance dès la première année, à des conditions très douces, permettant aux moins fortunés ce si pratique moyen de transport.

L'avenir est évidemment à l'automobilisme, qu'il soit à vapeur, à pétrole ou électrique. Les canaux eux-mêmes vont être prochainement dotés d'un système de halage sans chevaux, par trolley, extrêmement pratique, et nul doute qu'avant que la première décade du XXe siècle soit accomplie, les conditions actuelles des transports, sur routes et sur canaux, seront complètement renouvelées, pour la plus grande facilité et le plus grand bien du commerce et de l'industrie.

LOUIS PERROT.

L'antithèse est la figure de rhétorique dont le bon Dieu use le plus.

VICTOR HUGO.

TOUJOURS MOYEN DE S'ARRANGER

Briquet. — Ma fiancée est la plus jolie fille de Montréal.

Friquet. — Ça se peut. La mienne habite à Lachine.

SON ORGUEIL



Alkali Bill. — Mon cher Dynamite, je suis orgueilleux de ma vieille mère. Penses-tu donc, 99 ans hier !

Dynamite. — En effet.

Alkali Bill. — Et c'est elle qui buche tout le bois nécessaire à la cuisine.