

d'automobiles dans la province de Québec. Mais, elles ne tarderont pas à s'y établir. Le développement de nos chutes d'eau résultant dans une abondance d'énergie hydro-électrique à bon marché, les avantages de notre marché et de nos voies fluviales et ferroviaires et la stabilité et la solidité de notre situation économique ne manqueront pas de les attirer. Nous avons déjà signalé dans cette revue les démarches que font les constructeurs américains en vue d'établir des filiales de leurs usines en territoire québécois et nous sommes convaincus qu'avant longtemps la province de Québec prendra rang parmi les pays producteurs de véhicules à moteurs. Inutile de dire que ce sera une nouvelle source de richesse pour notre population qui doit déjà à l'automobile une quinzaine de millions de dollars qu'y apportent chaque année les touristes.

Verrons-nous bien des choses nouvelles au Salon de Montréal et à ceux qui le suivront? La grande innovation que présenteront les modèles de 1924, sera sans doute les freins sur les quatre roues dont seront munies plusieurs voitures. Quelques-unes auront aussi des pneus-ballons.

Sans vouloir dire que les voitures automobiles ont atteint le maximum de perfection, il faut, cependant, reconnaître que leur construction est arrivée à un point où, à moins d'une révolution complète dans leur conception et leurs principes de fonctionnement, on ne peut s'attendre qu'à des améliorations de détail d'année en année. C'est ainsi que, dans les modèles de 1924, on trouvera des lignes plus élégantes et une apparence plus chic, une suspension plus douce, un capitonnage de l'intérieur plus moelleux et plus confortable, une carburation et un graissage améliorés etc.

La voiture automobile sera-t-elle encore longtemps construites de la manière dont elle l'est aujourd'hui et avec les organes que nous lui connaissons? Voilà une question à laquelle il est difficile de répondre. Mais, en attendant le jour où nos marchands d'automobiles nous vendront le moteur Bretherton sans pistons, la voiture Constantinesco à transmission par ondes sonores ou magnétiques, ou même l'auto qui prendra son pouvoir moteur dans l'atmosphère par radio-télémechanique, nous nous permettons de leur souhaiter la plus grande prospérité pendant l'année 1924 et à ceux de Montréal, en particulier, le succès complet de leur Salon.

Eteindre ou ne pas éteindre ses phares?

Voilà une question qui s'agite beaucoup en ce moment dans le monde des automobilistes. A venir jusqu'à ces derniers temps la pratique générale et la loi,—

article 1417b de la loi des véhicules moteurs,—voulait que les phares fussent éteints, ou du moins diminués d'éclat, lors du croisement de deux voitures. Mais on semble en revenir et la majorité des gens compétents ne sont pas loin de penser qu'éteindre ses phares pour supprimer l'éblouissement est un remède pire que le mal.

En effet, si vous éteignez vos phares ou si vous les diminuez, vous ne voyez plus où vous diriger et il pourra vous arriver de vous jeter dans un trou, contre un obstacle imprévu qui se trouve dans la route, ou même sur un piéton ou une charrette de campagnard.

La solution désirée du problème paraît donc de rendre les phares les moins aveuglants possibles par l'usage de réflecteurs paraboliques, de glaces prismatiques ou d'abat-jour et de ne pas les éteindre dans les croisements.

C'est ce que conseillaient récemment le Royal Auto Club d'Angleterre et M. Charles Faroux, rédacteur de "La Vie Automobile", de Paris, et bon nombre d'experts américains sont aussi de leur avis.

Lors de la réunion d'un comité de l'Association Canadienne des Bonnes Routes qui a eu lieu, à Winnipeg, dans la première semaine de décembre dernier, le problème des phares a été longuement discuté et nous croyons savoir qu'il a été décidé de recommander aux législatures provinciales d'adopter des mesures pour contrôler l'intensité des phares, mais de ne pas forcer les automobilistes à éteindre leurs phares dans les croisements.

Le tourisme:

Pendant la belle saison qui vient de se terminer les touristes ont afflué dans la province de Québec et y ont laissé des sommes considérables dont ont bénéficié une foule de gens, tels que garagistes, hôteliers, marchands, etc.

Dans la seule ville de Québec il serait venu près de 20,000 touristes qui y auraient dépensé dans les environs d'un couple de cent mille dollars, d'après les gens bien informés.

Le tourisme est donc en train de devenir une industrie très lucrative pour les citoyens de notre province et de notre cité. Aussi, nous comprenons qu'on s'organise pour faire connaître à l'étranger les beautés et les attractions de notre pays, pour recevoir les visiteurs avec tout le confort et l'hospitalité qu'ils peuvent désirer et pour rendre leur séjour parmi nous agréable et intéressant à tous les points de vue.

Mais il y a une chose qui nous frappe à Québec, c'est qu'on ne semble pas faire le moindre effort pour y attirer ou y retenir les touristes pendant l'hiver. Aux premières brises froides d'octobre ou aux pre-