

**PAGES**

**MISSING**



# L'Automobile au Canada

\*\*\*

REVUE MENSUELLE DES AUTOMOBILISTES  
CANADIENS-FRANÇAIS

*Organe officiel de la Quebec Provincial Motor League*



BUREAUX: 27. RUE BUADE, QUEBEC, CANADA

TELEPHONE 7200

PRIX DE L'ABONNEMENT: \$2.00 par an. Le numéro 20c.  
Réclamez immédiatement si vous ne recevez pas votre numéro.  
Toutes erreurs signalées dans notre publication seront corrigées à la demande.

ANNONCEURS.—Notre tarif de publicité a été modifié à dater du 1er Janvier 1921, comme cela avait été annoncé.  
Demandez notre nouvelle carte de tarif.

Toutes copies ou ordres doivent nous parvenir avant le 1er de chaque mois ou nous ne garantissons pas l'insertion.

AGENTS.—Tous nos agents doivent nous adresser leur rapport au plus tard le jeudi pour que le bureau puisse établir leurs comptes en fin de semaine.

Vol. 3

QUEBEC, MARS 1923

No. 10

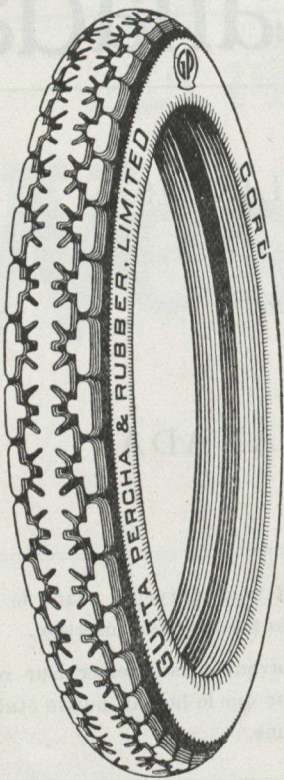
## SOMMAIRE

COMMENTAIRES DE LA REDACTION.....	5	LE NOMBRE DES AUTOMOBILES DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.....	18
LE GROUPEMENT DES FORCES.....	6	QUEBEC AUTOMOBILE CLUB.....	20
ON NOUS APPRECIÉ.....	8	LE DEUXIEME SALON D'AUTOMOBILE A QUEBEC.....	23
LA LIMITE DE VITESSE.....	9	L'HONORABLE M. CARREL ET LA TAXE SUR LA GAZOLINE.....	24
CAUSERIE JUDICIAIRE.....	10	LA VOIRIE DE QUEBEC, EN 1922.....	25
LE CHEVAL EST PLUS DANGEREUX QUE L'AUTO.....	11	PROPOS SUR NOS ROUTES.....	27
ON NOUS ECRIT.....	12	LA PROVINCIAL MOTOR LEAGUE.....	32
LE COIN DE L'INVENTEUR.....	14	Etc., Etc.	
LE RADIATEUR NE DOIT PAS ETRE COMPLETEMENT COUVERT.....	15		
PLUS D'UNE FOIS LE TOUR DU MONDE.....	17		

# L'AUTOMOBILE AU CANADA

PRIX : 20 CENTS





# Un Esclave des ennuis de Pneus ?

*Vous n'avez pas à l'être!*

Les—

## “GUTTA PERCHA” TIRES

CORD  
AND  
FABRIC

Cordés

Tissés

**Vous rendront libre.**

Bien des automobilistes continuent à souffrir avec des pneus de marque obscure que quelque orateur à la langue d'or d'un garage leur a collés. Pourquoi le tolèrent-ils ?

Et vous ? Vous avez une volonté à vous et un jugement aussi bon que celui de n'importe qui. Choisissez vous-même vos pneus. Vous n'avez jamais entendu dire autre chose que du bien des pneus “Gutta Percha”. Vous savez que vous avez eu quantité d'ennuis avec d'autres. N'est-il pas raisonnable pour vous de faire l'essai des pneus “Gutta Percha” ?

*“Qualité de part en part”*

## Gutta Percha & Rubber

LIMITED

BUREAU CHEF ET USINES: TORONTO

*Succursales dans toutes les principales ville du Canada*



## Commentaires de la Rédaction

### L'Industrie automobile dans notre province

**D**ANS un récent communiqué, le Ministère de la Voirie informait le public que notre province possède maintenant au-delà de 4,500 milles de chemins améliorés et propres à la circulation automobile. Vers le même temps, on nous apprenait que trois sociétés se sont organisées pour construire, pendant l'année 1923, à Montréal, l'une 5,000 automobiles, la seconde, 3,000, et la troisième, 2,000.

Ces deux faits ne sont pas sans relation entre eux. Nous croyons que le second est la conséquence directe du premier. Si l'industrie de la construction des automobiles, qui fait la fortune de plusieurs pays, a fini par s'implanter dans notre province, cela est dû au fait que nous avons maintenant une voirie de premier ordre. A présent nous pouvons circuler en automobile d'un bout à l'autre de la province et pénétrer dans les campagnes mêmes les plus reculées. Aussi y a-t-il 60,701 automobiles dans la province de Québec actuellement, alors qu'il n'y en avait que 396, par exemple, en 1908, au temps des horribles chemins de terre, qui n'avaient de chemins que le nom.

Les constructeurs d'automobiles ont vu dans la province de Québec, avec son excellent système de voirie, avec sa législation industrielle bienveillante, avec sa population ouvrière laborieuse et sage et son énergie hydraulique inépuisable, l'endroit idéal pour y élever leurs usines et pour y établir une industrie qui ne peut manquer de grandir très rapidement en importance.

Les bons chemins ont d'abord amené les automobiles dans la province de Québec et ils y amènent maintenant les constructeurs, désireux de se rapprocher d'un marché qui offre les plus belles promesses.

Voilà pourquoi, cette année, nos ouvriers de chez nous construiront, avec des capitaux de notre province et des matériaux en grande partie canadiens, des milliers d'automobiles dans la province de Québec.

C'est là un résultat de la politique des bons chemins qui ne devrait pas manquer d'impressionner nos ouvriers. Ils ont pu s'imaginer que cette politique ne favorisait que les bourgeois, en leur donnant des

routes pour leurs automobiles, ou la population rurale, en lui rendant l'accès des marchés plus facile. Mais ils doivent maintenant réaliser que l'existence de bonnes routes dans notre province y a fait surgir une nouvelle source d'emploi pour eux dans l'industrie de la construction des automobiles.

Ce qui se fera à Montréal, cette année, n'est qu'un commencement. Nous verrons bientôt des usines d'automobiles dans les principaux centres. La province de Québec n'offre-t-elle pas tous les avantages que l'industrie peut désirer et l'habileté de nos artisans n'est-elle pas égale à celle des artisans de n'importe quel autre pays ?

Plus de deux millions et demie d'ouvriers sont actuellement employés, aux Etats-Unis, dans la construction automobile, à des salaires qui sont les plus élevés de n'importe quelle autre industrie. Il n'y a pas de raison pour que l'industrie de la construction automobile ne prenne pas dans la province de Québec, la prépondérance qu'elle a prise aux Etats-Unis.

Et ceci démontre que toutes les classes bénéficient des bons chemins.

#### Le coût de la distribution et le transport automobile.

Une enquête, faite sur l'ordre du Congrès Américain, a révélé que sur chaque dollar que paie un consommateur pour un produit quelconque, il ne revient que 20 centins au producteur, c'est-à-dire le cultivateur, dans la plupart des cas.

Les chiffres des experts américains ont aussi démontré que dans le dollar que paie le consommateur, il y a 49 centins pour frais de distribution de l'article.

Le coût de la distribution semble hors de toute proportion avec la justice et le bon sens. En effet, il en coûte 49 centins pour mettre sur le marché un article que le consommateur paie une piastre et pour lequel le producteur ne reçoit que 20 sous.

Il y a trop d'intermédiaires entre le producteur et le consommateur. C'est ce qui rend le coût de la



distribution si élevé, car chaque intermédiaire prend son profit sur le prix de l'article qui lui passe entre les mains.

Nous croyons voir un remède au mal, surtout en ce qui concerne les produits de la ferme, dans le transport automobile. Les bons chemins et le camion automobile permettent de transporter rapidement, et sur de très longues distances souvent, les produits maraichers. Le transport automobile, qui permet au producteur de rendre ses produits directement sur le marché, élimine certainement une foule d'intermédiaires, sans compter qu'il permet d'agrandir considérablement le champ d'approvisionnement des grands centres. Les œufs frais du matin peuvent maintenant venir de 50 milles très facilement, alors qu'autrefois la charette maraichère ne pouvait vous les apporter que de deux ou trois milles.

Autrefois, les produits de la ferme ne parvenaient au consommateur qu'à petite vitesse et à petites étapes, après avoir passé par les mains de quatre à huit

intermédiaires. Avec les bons chemins et les camions tout cela change. Le consommateur a une chance de payer moins cher et le producteur retirera plus de la vente de son produit.

Nous croyons que le transport automobile est un facteur appréciable dans la réduction du coût de la vie. Aussi nous osons demander à nos gouvernants quelque adoucissement dans les dispositions de la loi sur les camions en faveur des camions maraichers.

### La route des Laurentides.

Nous sommes heureux de constater par les deux derniers bulletins du Quebec Auto Club que cette organisation s'est emparé de l'idée, lancée par "**L'Automobile au Canada**", relativement à la construction d'une route à travers le Parc National des Laurentides, sujet d'articles dans les numéros d'août et de décembre de notre revue.

C'est bien de l'honneur!!

## LE GROUPEMENT DES FORCES

M. Ludovic Couturier, de la Malbaie, nous a écrit pour avoir des renseignements sur la formation et l'organisation d'un club d'automobilistes dans la région où il habite. Comme il manifestait l'intention d'affilier le club projeté à la Provincial Motor League, nous avons référé sa lettre à cette association qui s'est empressée de lui indiquer la procédure à suivre pour réaliser son projet.

Nous félicitons les automobilistes de la Malbaie non-seulement de l'heureuse idée qu'ils ont eue de se grouper ensemble, mais encore de leur résolution louable d'enrôler leur club dans la grande fédération des clubs d'automobilistes de la province de Québec.

En hommes intelligents qu'ils sont, ils ont réalisé que la Provincial Motor League est dans la situation de faire pour leur localité beaucoup plus que ne pourrait faire l'effort individuel de leur club et que leur

affiliation à cette puissante organisation rendra leur action plus forte et plus profitable.

Le pays de la Malbaie est sans contredit le coin le plus pittoresque de la province de Québec, et il va devenir très facile d'accès aux automobilistes avec la construction de la route Québec-St-Siméon qui est sur le programme du ministère de la Voirie, pour l'été prochain. Nous espérons, en outre, que ce ministère va se rendre aux pressantes sollicitations des automobilistes de la région du Lac St. Jean et de Chicoutimi et aux arguments de "l'Automobile au Canada" et ouvrira bientôt à travers le Parc National des Laurentides une route qui débouchera à la Malbaie.

L'Auto Club de la Malbaie pourra alors rendre un infinité de bons services à leurs camarades en automobilisme qui ne manqueront pas de se rendre en foule dans cette région aux points de vue et aux horizons incomparables.



Les brodequins d'acier Broughton pour éclatements sont ce qu'il y a de mieux pour bander les ruptures et les meurtrissures. Sont aussi anti-dérapants.

Vendus par Canadian Fairbanks-Morse Co. Ltd, John Millen & Son Montréal et Ant. Bernier Limited, rue St-Paul, Québec.  
Demandez-les à votre fournisseur ou écrivez pour renseignements à

**THE GEO. H. BROUGHTON CO.**

122-126 rue Wellington Ouest

Toronto, Canada

Fabricants de lits de camp, adaptables pour automobiles; de chauffettes pour toutes voitures; de signaux d'arrêt; de poeles de camp etc.

Juge:—"Votre femme est-elle morte?"

Prévenu:—Oui, Votre Honneur; elle est morte de causes naturelles.

Juge:—De quelles causes?

Prévenu:—Je l'ai jetée du 20ième étage.

Juge:—Ciel! Vous appelez cela mourir de causes naturelles?

Prévenu:—Est-ce qu'il n'était pas naturel qu'elle meure de cela?"



## PROTECTION CONTRE LES VOLEURS

Le dernier salon de New York a démontré que les constructeurs se sont préoccupés de faire autant que possible des automobiles à l'épreuve des voleurs.

On a placé partout des serrures pour rendre plus difficiles les opérations des Messieurs de la pègre; le volant de direction, la circulation de refroidissement, l'allumage, la transmission sont munis de verrous immobilisateurs. Les portes des sédans, coupés et limousines ferment à clef, ainsi que les coffres à outils et le dispositif qui porte les pneus de rechange.

Plusieurs modèles ont une horloge électrique, actionnée par le courant des accumulateurs. Les instruments sont mieux fixés au tablier.

Les modèles découverts ont des volets de côté et les voitures de sport ont des marchepieds détachés au lieu du "runningboard" continu d'autrefois. Il y a profusion de garniture de nickel.

## UN TRUST DE VOLEURS D'AUTOMOBILES

Dans le monde de la finance et de l'industrie la mode est aux vastes et puissantes organisations, aux trusts, au mergers, aux cartels, aux combines. Messieurs les voleurs ne veulent pas rester en arrière et ils emploient les méthodes modernes dans leur "industrie".

On vient de découvrir, aux Etats-Unis, une organisation de voleurs d'automobiles dont les opérations s'étendent dans toute la Nouvelle-Angleterre, le New Jersey et le New York, où elle exerce un "monopole exclusif".

Le trust fait pour un million "d'affaires" bon an mal an!

Les investigations de la police sont à peine commencées et déjà on a la preuve que 1,000 automobiles ont été volées par les membres de la bande, pendant l'année dernière. Les automobiles volées sont généralement altérées dans leur mécanisme, repeintes, refaites et rendues aussi méconnaissables que possible; elles sont ensuite transportées dans un autre état et vendues. Souvent elles sont à peine vendues qu'elles sont re-volées à leurs nouveaux propriétaires.

Dans l'organisation, il y a des agents, des sous-agents, des "pourvoyeurs", des mécaniciens, des garagistes, des vendeurs qui ont chacun leur rôle à remplir, comme dans toute entreprise bien organisée. La seule division de New York de l'organisation possède, d'après la police, trente-cinq vendeurs à Manhattan et Brooklyn.

Quatre membres de l'organisation ont été arrêtés dernièrement et le département de la justice des Etats-Unis et le Automobile Underwriters' Detective Bureau promettent des développements sensationnels.

## LES PROBLEMES DES CONSTRUCTEURS

Les pimpantes automobiles, qui passent en coup de vent dans nos routes et nos rues, vous paraissent peut-être le dernier cri de la perfection. Mais ce n'est pas l'opinion des constructeurs qui sont sans cesse à la recherche de nouveaux perfectionnements et rêvent de changements radicaux dans l'industrie automobile.

Voici les principaux problèmes, dont ils cherchent la solution:

Développement de métaux légers et forts et d'aciers ou d'alliages ayant une plus grande force de tension.

Invention de carburateurs plus économiques et pouvant utiliser des carburants de qualité inférieure.

Amélioration du freinage et de la suspension.

Construction d'une transmission plus souple et plus maniable.

Perfectionnement des phares pour éliminer le rayonnement aveuglant.

Simplification de la construction du châssis.

Création de substituts pour les matériaux actuellement en usage.

## L'EXPLOSION DANS LE CARBURATEUR

Bien des automobiles ont brûlé à la suite d'une explosion dans le carburateur. Ceci est fréquemment causé par la pauvreté du mélange; le carburateur aspire plus d'air qu'il ne faut. Un mélange pauvre brûle pendant le coup de piston; il brûle pendant le coup d'évacuation et il brûle encore quand s'ouvrent les soupapes pour une nouvelle cylindrée, qui prend feu. La flamme se communique au carburateur qui fait explosion.

Si la gazoline suinte du carburateur, il se forme une lourde vapeur accumulée sous le moteur. Cette vapeur s'enflamme à l'explosion du carburateur, la flamme se propage sous le moteur et bientôt atteint le réservoir dont les soudures fondent, laissant échapper un flot de gazoline dans le feu. -

Un mélange pauvre peut être dû à un dérangement du carburateur, ou à une fuite dans la tuyauterie d'admission.

Ainsi donc, si vous entendez une explosion dans le carburateur, recherchez-en immédiatement la cause et ajustez votre carburateur ou bouchez les fuites du tuyau d'alimentation, car c'est un signal de danger.



## ON NOUS APPRECIE

Nous sommes heureux de publier la lettre ci-dessous. Nous ne pouvons que nous réjouir en constatant que nos lecteurs apprécient les efforts que nous faisons pour rendre la revue de plus en plus utile et intéressante. Nous remercions le signataire de la lettre pour les choses aimables qu'il veut bien nous dire et nous tenons à l'assurer qu'elles nous sont un précieux encouragement.

L'AUTOMOBILE AU CANADA, Inc.,

27 rue Buade, Québec.

Messieurs:—

Veillez trouver ci-inclus ma souscription (\$2.00) en abonnement à la revue dont vous voudrez bien me continuer l'envoi comme par le passé.

Cette publication devrait intéresser tous les automobilistes y trouvant des statistiques intéressantes, des conseils et renseignements de loi à la connaissance desquels les propriétaires d'automobiles s'exempteraient de beaucoup de dépenses, de frais et de d'autres déboursés inutiles s'ils avaient votre revue dans les mains.

Pour ma part j'en fais mon profit, et vous souhaite succès et encouragement de plus en plus croissants, dans l'intérêt commun de tous.

Votre dévoué,

**J.-Chs. Lacroix, J. P.,**

24 Ste-Claire, Québec.

## SPORT UTILE

Je regardais le mouvement dans un carrefour démuné d'agent à bâton ou à cheval. Au milieu des autos qui arrivaient de toutes les directions et cornaient à vous crever le tympan, des femmes et des enfants essayaient de traverser. L'une allait droit devant elle comme une somnambule, sans paraître s'apercevoir que des bolides menaçaient de la broyer. D'autres couraient, s'arrêtaient, revenaient en arrière, repartaient, se bouscuaient que c'était miracle qu'il n'y eût aucun accident. Et, songeant que dans les écoles on donne aujourd'hui l'éducation physique, je me disais:

—Est-ce qu'on ne pourrait pas enseigner également aux enfants l'art de traverser les rues? Ça aussi, c'est du sport!

## LES PIETONS EN FAUTE

D'après les statistiques de la police, Amsterdam, dont la population s'élève au chiffre de 700,000 habitants, compte: 3,700 autos et motos; 3,200 voitures à chevaux; 15,000 voitures à bras et 160,000 bicyclettes. Le trafic est très intense. C'est ainsi qu'il passe 3,000 bicyclettes devant le Musée national, en une période de vingt à trente minutes. Les accidents sont assez fréquents. Du 1er janvier au 1er juillet 1922, on a relevé: 15 accidents mortels, 300 accidents graves et 1,200 accidents légers.

Depuis quelques jours, l'Administration de la police vient de créer une brigade d'agents chargés de régler la circulation; ces agents spéciaux sont assistés par des agents motocyclistes.

Les premiers rapports de ces agents indiquent que la plupart des accidents sont dus aux voitures à bras, aux bicyclettes et aux piétons.

Une photo officielle, prise d'un avion, a fourni la preuve que 80 pour 100 des piétons circulent sur les chaussées au lieu d'employer les trottoirs.

## QUI EST A BLAMER ?

Après une enquête sur les causes de 7,327 accidents d'automobile, la police de New York a constaté que dans 450 cas le chauffeur était à blâmer et que dans 3,168 cas c'était la personne blessée elle-même qui était en faute; pour les autres 3,709 accidents la cause n'a pu être déterminée exactement, mais, si l'on juge d'après la proportion établie pour les accidents dont la cause a pu être découverte, on peut dire sans crainte que les victimes peuvent être tenus responsables pour au moins la moitié de ces 3,700 accidents.

La police a aussi enquêté sur 1,209 accidents de taxis et en est arrivé à la conclusion que dans 51 cas le chauffeur était à blâmer et la victime dans 437 cas; la cause des autres accidents n'a pu être déterminée.

Voilà des chiffres qui sont une réponse victorieuse à ceux qui sont toujours prêt à blâmer l'automobiliste en cas d'accident. Plus souvent c'est le piéton distrait et imprudent qui est en faute. C'est pour cela que New York et plusieurs autres grandes villes emploient des agents pour régulariser la circulation des piétons dans les rues.

Le magistrat MacAdoo, de New-York, voudrait que les chauffeurs de taxis de sa ville portent un uniforme distinctif. Il paraît qu'ils ressemblent trop à des "gunmen". La confusion est une source d'embarras pour la police.



# LA LIMITE DE VITESSE

**L**A VITESSE est la déesse de notre âge. D'année en année, la liste des records s'allonge, leur qualité s'accroît. On va un peu plus vite. On va un peu plus fort. On va un peu plus loin.

Mais M. Maurice Larrouy, écrivant dans "Je Sais Tout", est bien près de croire que nous avons atteint la limite de la vitesse, non pas parce que la science est incapable de nous donner des engins de locomotion encore plus rapides, mais parce que l'organisme humain et les facultés humaines ont des limites. D'après lui l'homme serait bien près d'être dépassé par son outil. Il devra bientôt s'avouer vaincu et incapable de diriger ces bolides à la vitesse vertigineuse que son imagination invente, à moins que, pour y parvenir, il ne réussisse à dérober à la nature quelques-uns des secrets dont elle se sert en se jouant.

Le son couvre 1,000 pieds à la seconde et la lumière 187,500 milles. En un instant, l'impulsion électrique fait le tour du globe terrestre. A l'intérieur des molécules, chaque électron se meut à d'inconcevables vitesses. L'homme doit s'incliner, renoncer. Il ne réalisera jamais les vitesses du très petit ni du très grand. Il lui faudra se contenter de dépasser ce que lui tout seul peut faire. Il appellera à son secours les mystères que son intelligence commence à élucider. Il y est déjà parvenu.

Nous ne voulons point prophétiser, ni présager ce que son génie réalisera dans les siècles futurs. Mais déjà, sous nos yeux, ses emprunts aux grandes forces naturelles, lui font dépasser les frontières du surmenage que ses facultés les plus perfectionnées lui permettraient d'atteindre. C'est le feu, le feu multiple, le feu ravi par Prométhée, qui nous fait franchir le premier bond au delà du possible humain. C'est le moteur à explosion, dont la chaleur, la détente, la rapidité accélérée, nous entraînent au delà de ce que nos nerfs peuvent supporter. Ce sont les véhicules inventés par l'ingénieur et conduits par l'athlète. C'est l'automobile et l'avion. En ce moment, l'automobile bondit sur terre à des vitesses comprises entre 125 et 190 milles à l'heure; dans l'atmosphère, l'avion se visse entre 190 et 250 milles à l'heure. Savons-nous ce que sera demain? Examinons ce qu'est aujourd'hui.

Une vitesse de 130 pieds à la seconde représente 120 milles à l'heure. Par conséquent, 250 milles à l'heure font 366 2-3 pieds à la seconde. L'avion en approche, l'automobile le serre de près. Et de quoi dispose l'homme, de quoi est capable son organisme, que lui permettent ses nerfs, ses muscles et son cerveau conjugués? Son influx nerveux ne dépasse

pas 200 à 270 pieds à la seconde. Quelle est la signification de ce nombre? La voici:

Un obstacle, un danger, n'importe quoi, surgit à 270 pieds de l'aviateur le plus lucide, le mieux équilibré. Il faut qu'il le perçoive avec ses yeux; qu'il transmette au cerveau cette perception; que le cerveau conçoive la manœuvre de salut et le geste nécessaire; qu'il mette en branle tout le réseau des nerfs; qu'il meuve les muscles nécessaires, à l'extrémité des doigts ou à la pointe des pieds; que les membres efficaces agissent, sans erreur, sur le volant ou sur les commandes; que ce volant et ces commandes, mécanismes fidèles, mais non instantanés, concourent aux mouvements indispensables.

Comptez les retards, imperceptibles peut-être, mais réels, entre tous ces accrochages de sécurités successives, qui doivent être révolus en moins d'une seconde. Songez que pendant cette seconde l'avion, qui marche à plus de 270 pieds à la seconde, a déjà dépassé l'obstacle ou le danger; et dites si dès aujourd'hui l'homme n'est point vaincu par le larcin qu'il a fait à la nature et par l'outil que son génie a construit.

Cet obstacle, à l'atterrissage, peut être un fil télégraphique, presque invisible. Dans l'atmosphère, cette catastrophe deviendra de plus en plus possible lorsque l'air se peuplera. Deux avions peuvent se précipiter l'un sur l'autre, chacun avec des vitesses individuelles déjà supérieures à l'influx nerveux de son pilote. La célérité relative ne sera plus de 300 pieds mais de 600 pieds à la seconde. Pour accomplir tout ce que nous venons de dire, l'un et l'autre hommes, s'ils ne veulent point s'assommer l'un sur l'autre devront tout faire en un tiers de seconde.

Et nous ne sommes qu'à l'aurore de cette nouvelle frénésie. Dans cinquante ans ou dans dix ans, l'homme devra faire en un centième de seconde ce que la nature ne l'avait créé que pour accomplir à loisir. Y parviendra-t-il? Déjà, il est dépassé. Sera-t-il vaincu? Lui faudra-t-il à nouveau s'incliner devant l'irréalisable, revenir aux mythes plus modestes de sa préhistoire, imaginer de nouveaux dieux qu'il enviera sans les atteindre? Ou bien, les enfants à venir acquerront-ils, depuis les bras de leur nourrice jusqu'à la plénitude de leurs facultés, les vitesses et les précisions que leurs ancêtres n'auront pas connues. C'est un profond mystère. Nul n'y peut répondre. Mais une chose est certaine. L'intelligence de l'homme n'arrêtera point sa course parce que son corps demeurera traînard. Et son génie découvrira autre chose, lorsque ses nerfs et ses muscles diront: "Nous ne pouvons aller plus vite."



## CAUSERIE JUDICIAIRE

### Précautions à prendre, quand il y a des enfants sur le bord de la route. Dommages auxquels a droit le père d'un enfant de trois ans, tué par une automobile.

UN automobiliste, s'approchant d'une maison devant laquelle jouent des enfants en bas âge doit prévoir que ces derniers ne sont pas étroitement surveillés et peuvent commettre l'imprudence grossière de venir subitement se jeter devant sa voiture; il doit réduire sa vitesse au point de pouvoir stopper instantanément, si cette éventualité se produit.

Voilà le résumé d'un arrêt que vient de prononcer la Cour Supérieure, à Québec, dans une affaire où les faits étaient les suivants: T. revenait de Québec, un soir du mois d'août, vers six heures, avec sa femme et ses trois jeunes enfants qui dormaient sur le siège arrière de sa voiture. Pour éviter l'encombrement de la route nationale, il avait pris par le deuxième rang de Deschambault, où il y a un bon chemin de macadam et peu de circulation. T. est un chauffeur modèle; il ne fait pas usage de stimulants d'aucune sorte et ne fume même pas; depuis trois ans qu'il conduit, il n'a pas eu la plus petite contravention et le plus léger accident; sa machine était neuve et les freins et tout le mécanisme étaient en parfait ordre. Il allait à une allure de père de famille, à peine 20 milles à l'heure, et le chemin était droit et libre. A 87 pieds de la maison de V. il a vu les trois enfants de ce dernier: une fillette de 7 ans, une autre de 5 ans et un petit garçon de 3 ans, qui jouaient près de la maison, située sur le bord du chemin. En voyant les enfants, T. a donné par trois fois le signal d'avertissement et, afin de se mettre mieux en évidence, il a dirigé sa machine vers la gauche du chemin. Il n'a pas diminué sa vitesse. Comme il allait passer devant la maison, la plus jeune des fillettes et le petit garçon sont partis en courant pour se rendre au bord de la route. La petite fille s'est arrêtée au bord du macadam, mais le petit garçon a continué. T. n'était alors qu'à une quinzaine de pieds de lui; sa voiture faisait entre 25 et 30 pieds à la seconde. Il a brusquement appliqué les freins et s'est violemment jeté sur le côté gauche du chemin dans la direction où allait le garçonnet, la voiture s'arrêtant à une couple de pieds d'un puits découvert qui

se trouvait dans le fossé gauche du chemin. Malheureusement le petit garçon avait été frappé obliquement par le coin droit de la machine et avait roulé sous les roues. Il fut prouvé que l'éducation des enfants de V. avait été négligée par suite de la maladie de leur mère et qu'ils avaient contracté la mauvaise habitude de lancer des bâtons ou des pierres sur le passage des automobiles. Des gens s'étaient plaints; en particulier, la veille même de l'accident, un voisin avait dit à la mère que ses enfants finiraient par se faire tuer, si elle ne prenait les moyens de les empêcher de courir dans le chemin.

Le tribunal a trouvé T. en faute pour n'avoir pas, en voyant les enfants près de la maison, ralenti à une allure telle qu'il aurait pu arrêter sa voiture dans les quinze pieds qui le séparaient du petit garçon, lorsqu'il a réalisé l'imminence de l'accident. Il aurait dû, d'après la Cour, prévoir précisément le mouvement qu'a fait la petite victime et se mettre en état de pouvoir éviter de la frapper.

Se basant sur la jurisprudence établie par la Cour d'Appel dans la cause de Hunter vs Gingras, le tribunal a arbitré à \$350.00 les avantages que le père de l'enfant était raisonnablement en droit d'espérer, si son fils eût vécu, et lui a accordé cette somme à titre de dommages.

En tout respect, il nous semble que ce jugement force la note à sa limite extrême. Il nous paraît exagéré de faire une faute à l'automobiliste de ne pas prévoir les mouvements gauches, les maladresses et les bêtises que peuvent faire les piétons qu'il rencontre; il ne devrait pas être tenu responsable parce qu'il a supposé que des enfants en bas âge ne jouent pas au bord du chemin sans être surveillés par leurs parents et que ces derniers ont suffisamment bien élevé leurs enfants pour qu'ils ne se précipitent pas au milieu de la route au passage d'une automobile.

Faudra-t-il maintenant se mettre toujours en troisième vitesse, car même à 5 milles à l'heure nous faisons encore 7.40 pieds à la seconde et l'on ne peut guère stopper que dans ce temps et cette distance, chaque fois que nous approcherons d'une ferme en rase campagne, parce que les fermes sont généralement entourées d'enfants? (Vallée vs Tardif.—Cour Supérieure, Québec, 13 février, 1923).



# Le cheval est plus dangereux que l'Auto

Un club d'automobilistes français, l'Automobile Club de l'Ouest, a publié la statistique des accidents connus, causés par les différents modes de locomotion, pendant les mois de juillet, août et septembre dernier, dans le département de la Sarthe.

Les chiffres recueillis sont des plus édifiants, en voici le détail:

## 1.—Cheval.

Accidents.....	54
Morts.....	4
Blessés.....	45

## 2.—Automobile.

Accidents.....	28
Morts.....	1
Blessés.....	16

## 3.—Bicyclette.

Accidents.....	36
Morts.....	0
Blessés.....	36

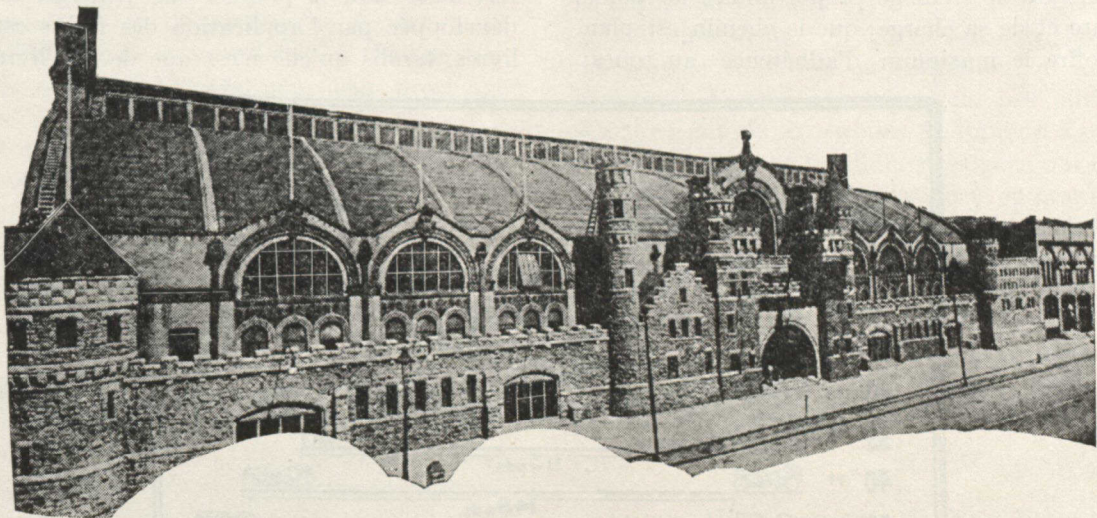
Ces chiffres nous permettent donc de constater que dans l'échelle du nombre des accidents, le cheval ar-

rive bon premier; la bicyclette prend la deuxième place (mais sans accident mortel). Quant à l'automobile, elle n'arrive qu'en dernier lieu, avec un chiffre inférieur de près de moitié à celui des accidents causés par les nobles bêtes.

On remarquera, en outre, qu'au point de vue des conséquences, les accidents causés par les chevaux sont toujours beaucoup plus graves, puisque nous relevons le chiffre de quatre morts, pour un seul du fait de l'automobile.

Il y a lieu de noter, pour souligner davantage encore l'importance de ces chiffres, qu'ils ont été relevés à une époque où le département de la Sarthe voit la circulation par automobiles s'intensifier singulièrement, tous les ans, du fait que la région est constamment sillonnée de nombreux véhicules qui se rendent sur les plages de Bretagne ou en reviennent.

En outre, c'est en septembre qu'ont eu lieu les grandes épreuves de l'Automobile Club de l'Ouest, qui ont attiré dans les environs du Mans une quantité tout à fait anormale d'automobiles. De ce chef, les accidents que nous relevons sur la statistique ont forcément été beaucoup plus nombreux que s'il s'était agi d'une période normale.



LE COLISEUM DE CHICAGO, où s'est tenu récemment le vingt-troisième Salon de l'Auto.

(Courtoisie de "Canadian Motorist").



# ON NOUS ECRIT

## *Dans quelle distance peut-on arrêter une automobile ?*

L'AUTOMOBILE AU CANADA,  
27 rue Buade, Québec.

Chers Messieurs:—

Voudriez-vous s. v. p. publier dans le prochain numéro de l'«Automobile au Canada, » les distances dans lesquelles on peut arrêter une auto, eu égard à la vitesse et à la pesanteur. De plus, voudriez-vous me donner, comme abonné à votre journal, les noms des experts en ce genre et ce connaissant, qui pourraient témoigner comme tels dans une cause où une semblable question se présente.

Bien à vous,  
S. C. R.

Rivière-du-Loup, P. Q., 25 janvier 1923.

Le problème que nous pose notre correspondant n'est pas facile à résoudre avec une certitude mathématique. Il y a trop de facteurs variables, et il dépend de trop de conditions dont on ne peut se rendre compte avec précision. Il faut donc prendre pour acquises plusieurs choses qui n'existent pas toujours dans la pratique. Par exemple, il faut assumer que les freins sont dans le meilleur état possible et fonctionnent à leur maximum d'efficacité; que les freins sont bien construits et que leur application produit l'énergie de freinage proportionnée au poids de la voiture et de sa charge; que le chemin est plan et sec et offre le maximum d'adhérence au roues;

que les freins sont appliqués brusquement et à fonds de façon à bloquer les roues arrière qui doivent glisser sur le sol.

Voilà pourquoi les experts et les ingénieurs n'aiment pas à répondre catégoriquement à la question que nous pose notre correspondant et ne donnent leur opinion qu'avec circonspection et réserve.

Mais, il y a moyen d'arriver à une solution, en faisant les réserves nécessaires et en assumant que le problème se présente dans les conditions idéales que nous supposons ci-dessus.

Monsieur John J. Marnell, le gérant à Québec de la Canadian Fairbanks-Morse Co. Ltd., a eu l'obligeance de nous communiquer un article de M. F. C. Stanley, ingénieur de la Raybestos Company, de Bridgeport, Conn., qui construit des bandes de freins, et nous y trouvons la réponse à la question de notre correspondant.

M. Stanley fait remarquer qu'il n'est pas nécessaire de prendre en considération la pesanteur du véhicule quand on cherche la solution du problème, car dans toutes les automobiles bien construites, la force des freins est proportionnée à la pesanteur de la masse qu'il s'agit de stopper, de sorte que une automobile de 10,000 livres s'arrêtera dans la même distance et avec la même pression sur le levier ou sur la pédale que pour une automobile de 1,500 livres, mais dans le premier cas l'énergie de freinage développée par l'application des freins est de 3,600 livres, tandis qu'elle n'est que de 540 livres, dans le

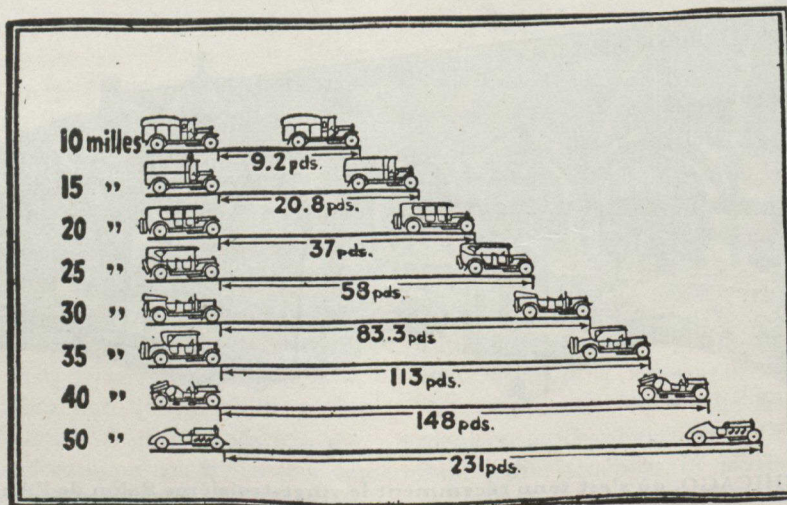


Diagramme indiquant dans quelle distance on peut arrêter une voiture à différentes vitesses.



second. Ainsi donc la distance ne varie pas quel que soit le poids de l'automobile.

Voici le résultat des calculs de M. Stanley :

A 10 milles p.h. une auto s'arrête en.....	9.3	pieds
" 15 " " " .....	20.8	"
" 20 " " " .....	37.	"
" 25 " " " .....	58.	"
" 30 " " " .....	83.3	"
" 35 " " " .....	113.	"
" 40 " " " .....	148.	"
" 45 " " " .....	188.	"
" 50 " " " .....	232.	"

Notre correspondant nous demande aussi de lui indiquer des experts qui pourraient exposer dans un procès la théorie que nous venons d'expliquer. Nous ne pouvons mieux faire que de lui conseiller de s'adresser à l'une ou l'autre des principales compagnies qui fabriquent des bandes de freins ou qui construisent des automobiles; elles doivent avoir à leur emploi des ingénieurs capables de traiter la question de main de maître.

### LE CONGRES DE LA ROUTE A SEVILLE

Le quatrième Congrès International de la Route, qui sera tenu, en mai prochain, à Séville, Espagne, marque la reprise des réunions tri-annuelles de l'Association Internationale de la Route, qui avaient été interrompues pendant la guerre. Ces réunions avaient eu lieu, à Paris, en 1908; à Londres, en 1910; et à Bruxelles, en 1913.

Il est fortement question de tenir le congrès de 1926 au Canada et on demandera au gouvernement fédéral d'envoyer aux congressistes de Séville une invitation à venir au Canada pour leur prochaine réunion.

Ce projet a été approuvé par la convention inter-provinciale des bonnes routes, qui a eu lieu à Montréal récemment.

### LES VOITURES "HONEYMOON" ET "CADDY"

Les constructeurs européens sont bien déterminés à ne pas se laisser dépasser en fait d'originalité par leurs camarades d'Amérique. Ils viennent de nous donner une voiture, construite spécialement pour les nouveaux mariés et très à propos nommée la "honeymoon car", et une voiture à l'usage de ceux qui raffolent du golf et à laquelle on a aussi donné un nom fort approprié, puisqu'elle s'appelle la "caddy".

La voiture "honeymoon" est généralement un modèle de sport, aux lignes élancées et aux couleurs gaies, ou parfois un gentil coupé, capitonné de velours aux nuances tendres. Mais ce n'est pas là précisément en quoi consiste l'innovation. Celle-ci est représentée par la remorque, de construction et d'aménagement particuliers, que les constructeurs ont attachée à cette voiture. Cette remorque est sous forme d'un grand porte-bagage, supporté sur une roue unique à pneumatique. Les constructeurs, qui sont de la dernière galanterie, n'ont pas voulu que la jeune mariée qui part en voyage de noce en automobile, n'ait que des chapeaux défraîchis et des robes froissées pendant tout le cours du voyage. Aussi ils ont pourvu la remorque de nombre de boîtes à chapeaux et de dispositifs pour supporter les plus longues toilette de bal sans qu'elles puissent se fripper. Il y a même des presses et des supports pour les habits de Monsieur.

La voiture "caddy" est construite par Citroën. C'est une 10 HP à trois places. Le troisième siège, qui est une espèce de carlingue, est muni de chaque côté d'armoires pour y mettre des sacs de golf clubs. En outre de cela, la carrosserie est aménagée pour loger une petite malle et il y a un endroit réservé pour tout ce qui est nécessaire au dix-neuvième trou.

### L'AUTO NOUS FAIT CONNAITRE LES UNS LES AUTRES

Il y a sur les fermes, aux Etats-Unis, 3,000,000 de véhicules-moteurs: 2,850,000 automobiles et 150,000 camions. L'automobile est également populaire sur la ferme, au Canada.

L'automobilisme a, sans contredit, grandement amélioré la condition du cultivateur et a élargi ses horizons. Il voit maintenant un peu plus loin que son township ou sa paroisse et apprend à mieux connaître son pays et les différentes gens qui l'habitent. Quand le fermier d'Ontario, tory et orangiste, rencontre Baptiste, qui décore sa cuisine des portraits du Pape et de Laurier, tous deux ne prennent pas de temps à découvrir qu'ils sont aussi bon Canadien l'un que l'autre.

Nous croyons que l'automobilisme peut aider à faire disparaître un certain genre de chauvinisme provincial qui n'a pas sa raison d'être.

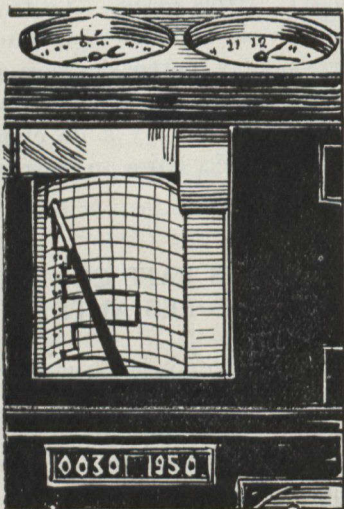
Arthur M. Rensselaer, de New-York, a inventé une chaise d'invalidé automobile pour les personnes qui n'ont pas l'usage de leurs jambes. Tous les contrôles sont manœuvrés à la main.



## LE COIN DE L'INVENTEUR

### Enregistreur mécanique de vitesse.

Les bonnes âmes qui se sont donné pour mission en ce monde d'embêter les automobilistes, ont imaginé un appareil donnant un graphique de la vitesse tenue par une automobile pendant un trajet quelconque. Cet appareil est semblable aux baromètres-enregistreurs que tout le monde connaît. Il consiste dans un rouleau de papier divisé en jours et en heures et que fait mouvoir un mouvement d'horlogerie



synchronisé. Une plume, reliée au vélocimètre, trace sur le papier une ligne indiquant les différents degrés de vitesse de la voiture pendant une course. L'instrument ferme à clef, de façon à ce qu'il ne puisse être dérangé. Ses inventeurs voudraient le faire installer sur toutes les voitures, afin que le premier

Un citadin conduisait, un jour, son automobile dans un chemin de campagne peu fréquenté. Il crut soudain entendre un bruit métallique sous sa voiture, appliqua les freins et descendit. A quelques pas derrière lui une pièce d'acier en pointe luisait au soleil, au milieu du chemin. Il la ramassa et l'examina tout perplexe. Longtemps après, une autre automobile arriva sur la scène et son chauffeur demanda à notre citadin étendu sur le dos, dans la

agent curieux que vous rencontrez puisse se rendre compte d'un coup d'œil si vous avez fait du 50 à l'heure depuis que vous êtes en route.

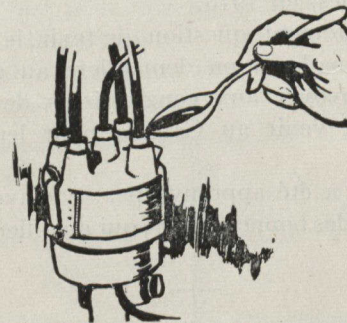
### Pour arrêter les grincements du capot.



Une méthode facile de faire disparaître les grincements du capot, c'est de placer un morceau de caoutchouc élastique entre les crochets et le capot, de façon à tenir ce dernier fermement assujéti. Un article en caoutchouc, destiné à cette fin, se vend sur le marché, mais tout automobiliste est capable de le fabriquer lui-même.

### Pour protéger le distributeur.

La pluie, s'introduisant à travers le capot et pénétrant dans le distributeur, peut causer des courts circuits et des ratés. On peut empêcher cela en scellant les ouvertures par où passent les fils avec de la cire à cacheter. La cire est fondue et versée avec une cuillère et, en se refroidissant, forme un obturateur parfait.



poussière, sous son automobile, s'il ne pourrait pas lui être utile en quelque chose. Le citadin lui tendit le morceau d'acier qu'il avait ramassé, en disant: "Cette satanée affaire s'est détachée de ma voiture et je ne puis trouver la place où elle va!"

L'autre examina l'article que le citadin tenait à la main.

C'était un soc de charrue!



## Le radiateur ne doit pas être complètement couvert

Comme tout automobiliste le sait, un moteur fonctionne beaucoup mieux par temps chaud ou après qu'il s'est réchauffé. Après qu'un moteur a été arrêté pendant un certain temps, lorsque la température est au-dessous du point de congélation, il lui est impossible au début de fonctionner à plein rendement, car l'huile est figée dans les engrenages et les conduites et l'essence est trop froide pour se vaporiser efficacement.

Le moyen qu'on emploie le plus généralement pour empêcher le moteur de trop se refroidir pendant l'arrêt, consiste à couvrir le capot et à obstruer l'avant du radiateur.

Les voitures dernier modèle, comme celles qui étaient exposées aux récents salons de Montréal et de Québec, ont leur radiateur muni de persiennes qui s'ouvrent ou se ferment automatiquement sous l'action d'un thermostat, selon que la température du moteur monte ou baisse. Mais toutes les voitures ne sont pas pourvues de cet appareil assez dispendieux et la plupart des automobilistes en hiver se servent de housses pour recouvrir leur moteur et pour fermer l'avant du radiateur. Ces housses donnent généralement satisfaction, pourvu qu'on ait soin d'en faire un emploi judicieux.

Quelques automobilistes sont sous l'impression que lorsque la température est en bas de zéro, ils doivent laisser leur radiateur complètement fermé et que le moteur restera suffisamment froid. C'est une erreur. Quelque froide que soit la température un moteur ne peut fonctionner plus de dix minutes avec le radiateur complètement fermé, sans que l'eau ne bouille. Il faut alors découvrir la moitié du radiateur, car, si l'eau se répand dans le mécanisme de l'allumage, elle peut y causer des courts circuits et des dégâts, surtout si elle est additionnée d'une solution chlorinée, dont certains automobilistes font usage en hiver.

Le degré d'ouverture de la housse du radiateur dépendra, évidemment, des conditions. Ainsi si vous faites face à un fort vent glacé, votre moteur se tiendra à la bonne température avec seulement une petite partie du radiateur exposé à l'air, mais avec le vent derrière le radiateur devra être entièrement découvert, surtout, s'il y a de la neige sur la voie et que le moteur travaille avec plus d'effort que d'habitude.

Il est très facile de commander du siège du chauffeur, au moyen de cordelettes, le couvercle qui recouvre l'avant du radiateur et en perçant une ouverture dans le bas de l'auvent le chauffeur pourra facilement juger la température de son moteur.

Lorsqu'on s'arrête, il convient de couvrir immédiatement le moteur afin de lui conserver sa chaleur.

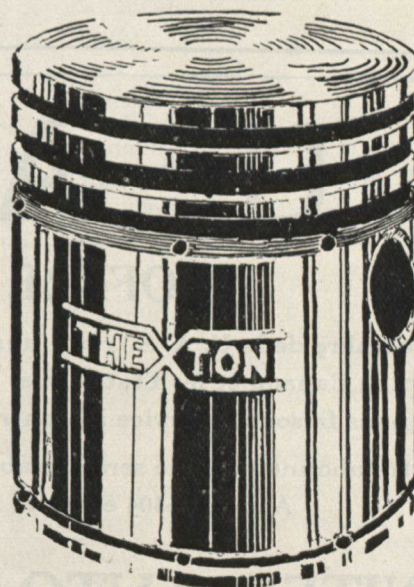
Si quelque partie du système de circulation gèle, l'eau du moteur se met à bouillir quelques minutes après la mise en marche du moteur. Il faut alors dégeler en se servant d'eau chaude, versée sur le radiateur, les conduites et la pompe. S'il n'y a pas d'eau chaude à votre disposition, vous pouvez même employer de l'eau froide qui est à une température encore plus élevée que votre moteur congelé.

Si, lorsque vous mettez votre moteur en marche, il n'y a que la partie supérieure du radiateur qui se réchauffe, c'est signe que la circulation est gelée. Lorsque la circulation se fait librement, tout l'avant du radiateur se réchauffe. Il est très facile de constater la température de l'avant du radiateur en y approchant le dos de la main.

Un peu d'attention à votre radiateur, pendant l'hiver, vous permettra de circuler sans plus d'ennuis qu'en été.

### LE SERVICE DE PISTONS

Est d'importance primordiale pour l'homme qui répare ou rectifie les cylindres.



Nous sommes à votre Disposition

Ecrivez pour notre

Guide de Pistons

(Piston Directory)

Si votre distributeur n'a pas en main ce dont vous avez besoin, écrivez-nous directement.

**Thexton Machine Works Ltd.**

736 rue Dundas Est TORONTO Tel. Main 4233w



## LES SERVICES QUE REND L'AUTOMOBILISME

On a calculé que pendant l'année dernière les véhicules-moteurs ont transporté 6,990,862, 000 personnes sur une distance de 70,820,000 milles, tandis que les chemins de fer n'ont transporté, pendant la même période, que 1,034,315 personnes sur une distance de 37,329,114,000 milles. Les automobiles ont donc transporté six fois plus de personnes que les chemins de fer et sur une distance presque double.

Pour les marchandises, les camions automobiles ont transporté 1,430,000,000 tonnes sur une distance de 6,479,200,000 milles, tandis que les chemins de fer ont transporté 1,642,251,000 tonnes sur une distance de 306,755,332,000 milles. Les camions ont transporté presque autant de fret que les chemins de fer, mais la distance faite en chemin de fer a été 50 fois plus longue.

Ces chiffres n'illustrent qu'une partie des services que l'automobilisme rend à l'humanité. Il faut songer encore qu'il est un moyen de récréation pour des milliers de gens, qu'il a fait disparaître l'isolation des campagnes, qu'il facilite l'assistance aux écoles éloignées, qu'il permet au médecin de voir plus facilement et rapidement ses malades, qu'il diminue la distance entre la maison et l'atelier, qu'il permet de mieux connaître son pays et aux citoyens d'un même pays de mieux se connaître etc. L'automobilisme est un puissant facteur de progrès et de civilisation. Il faudrait des pages pour le démontrer.

## N'OUBLIEZ PAS

De mettre dans votre radiateur une solution anti-congelante, de préférence un mélange moitié eau et moitié alcool avec un peu de glycerine pour empêcher l'évaporation de l'alcool.

De maintenir la constance de ce mélange en ajoutant un peu d'alcool de temps en temps.

De nettoyer votre carburateur et de l'ajuster à la température.

De décrasser fréquemment les chambres de combustion et les conduites.

De faire rôder les soupapes et de les débarrasser de carbone.

De chasser à l'air comprimé l'eau et les dépôts de saleté du carburateur.

De drainer et de laver la transmission et le différentiel et d'y mettre de l'huile plus fluide pendant le temps froid.

De toujours tenir vos batteries en pleine charge.

D'ajouter de l'eau distillée à vos batteries deux fois par mois.

De changer l'huile à peu près tous les 500 milles.

Sambo:—“Il me faut une autre paires de souliers  
Bombo:—Ceux que tu as sont-ils donc si usés?”

Sambo:—Usés! Mon vieux, les semelles sont si minces qu'en marchant sur une pièce de trente sous je puis dire si elle est pile ou face.”



# U. NITÉ A. TTENTION S. ERVICE



## OFFRE SPECIALE

En devenant membre de la U. A. S. vous aurez GRATIS un guide de route bilingue de 800 pages, couvrant le Canada et les Etats-Unis. Nous sommes affiliés à 32 des plus grands clubs américains et nous faisons le service à Montréal pour la M. M. L. Montreal Motorists League.

Votre abonnement ne sera payable qu'au printemps si vous le désirez.

Appelez 5404 et notre représentant ira vous voir.

## UNITED AUTO SUPPLY CO. Ltd.

18-20 RUE DE LA COURONNE



# Plus d'une fois le tour du monde

**S**I toutes les automobiles qui sont actuellement en usage, aux Etats-Unis, étaient mises bout à bout dans la ligne de l'équateur, elles formeraient une chaîne faisant une fois et un sixième le tour du globe. Cette procession imaginaire ne comprend que les automobiles et les camions qui sont déjà en circulation et n'inclut pas les véhicules qui ont été construits l'année dernière et qui n'ont pas encore été vendus. D'après un calcul fait par Alfred A. Reeves, le gérant général de la National Automobile Chamber of Commerce, il y a en usage,

aux Etats-Unis, 10,250,000 automobiles pour personnes et 1,250,000 camions.

La longueur moyenne des automobiles est estimée à 13 pieds et celle des camions à 15 pieds. Ces chiffres peuvent paraître bas, mais il faut se rappeler que la moitié des automobiles en circulation sont des petites voitures dont la longueur est de 11 1/2 pieds. Il y a aussi bon nombre de petits camions. La longueur des autos de prix moyen est d'à peu près 14 pieds et celle des voitures de luxe est un peu plus longue; mais en prenant la moyenne de la longueur de toutes les voitures on arrive à 13 pieds pour les autos et à 15 pieds pour les camions.

En procédant sur cette base, on trouve que la chaîne que formeraient les automobiles et camions américains serait de 28,788 milles de longueur et ferait une fois et un-sixième le tour de la terre à l'équateur.

Chose curieuse, plus de la moitié des véhicules-moteurs enregistrés aux Etats-Unis se trouvent dans neuf états, suivant les chiffres des enregistrements de 1921, ceux de 1922 n'étant pas encore complets. Voici ces neuf états:



New-York.....	779,344
Ohio.....	723,434
Pennsylvanie.....	689,589
Illinois.....	663,348
Californie.....	663,251
Michigan.....	476,452
Texas.....	467,616
Iowa.....	461,084
Indiana.....	400,342

**Bout à bout les autos et camions qu'il y avait aux Etats-Unis, en 1921, feraient une fois et un-sixième le tour du globe à l'équateur.**

Ceci donne un total de 5,324,460, soit plus de la moitié des autos et camions qu'il y avait aux Etats-Unis, en 1921.

## LES AUTOMOBILES ETRANGERES DANS QUEBEC

Des statistiques, compilées par le Bureau des Statistiques de la province de Quebec, démontrent que le nombre des automobilistes étrangers qui nous ont visités, durant ces huit dernières années, est le suivant:

En 1915.....	3,430
" 1916.....	7,581
" 1917.....	9,429
" 1918.....	9,177
" 1919.....	18,105
" 1920.....	31,918

" 1921.....	41,957
" 1922 plus de.....	50,000

On compte que, dans la seule cité de Québec, les automobilistes étrangers ont dépensé au-delà de \$12,000.00, en 1922. Avec l'amélioration de notre voirie et une plus intense campagne de publicité pour faire connaître les beautés de la province de Québec, il est certain que les touristes vont venir plus nombreux que jamais, en 1923.

L'autruche ne voit pas très bien, mais d'un autre côté, elle digère tout. Le type du mari idéal, quoi!



## Le nombre des Automobiles dans la Province de Québec

D'après des statistiques, publiées par M. Emile Joncas, chef du Bureau des Automobiles de la province de Québec, il y a actuellement 60,701 automobiles enregistrées dans notre province. C'est une augmentation de 6,031 depuis l'année dernière, alors que leur nombre était de 54,670.

Dans la cité de Québec, il y avait 2,427 autos, en 1921; il y en a maintenant 2,866.

Nous donnons ci-dessous les statistiques de 1921 et 1922 pour les principaux centres de la province.

	1922	1921
Québec.....	2,866	2,427
Québec.....	2,866	2,427
Montréal.....	21,936	19,032
Montreal-Est.....	48	48
Montréal-Nord.....	104	41
Montréal-Ouest.....	137	111
Montréal-Sud.....	20	15
Actonvale.....	49	39
Arthabaska.....	32	26
Aylmer.....	74	48
Bagotville.....	27	21
Baie d'Urfe.....	1	2
Baie St-Paul.....	10	5
Beaconsfield.....	23	11
Beauceville.....	81	93
Beauharnois.....	96	83
Bedford.....	83	89
Belœil.....	73	74
Berthier.....	83	64
Black Lake.....	74	85
Bromptonville.....	63	82
Buckingham.....	127	119
Cap de la Madeleine.....	110	99
Chateauguay.....	62	75
Chicoutimi.....	193	203
Coaticook.....	275	247
Cookshire.....	125	137
Courville.....	15	15
Deléry.....	13	13
Donnacoona.....	47	39
Dorval.....	76	53
Drummondville.....	122	106
East Angus.....	234	225
Farnham.....	228	203
Greenfield Park.....	15	5
Hampstead.....	1	0
Huntingdon.....	178	0
Iberville.....	98	85
Kénogami.....	41	42
Jonquière.....	80	77

Lachute.....	191	203
Lac Sergent.....	0	0
Laprairie.....	113	101
Lasalle.....	20	18
L'Assomption.....	68	66
La Tuque.....	62	58
Laurentides.....	42	5
Lauzanne.....	33	3
Laval de Montréal.....	10	8
Laval des Rapides.....	39	34
Laval sur le Lac.....	1	0
Lennoxville.....	172	137
Magog.....	227	211
Maple Grove.....	7	6
Marieville.....	82	83
Mégantic.....	43	45
Montmagny.....	120	141
Mont-Royal.....	21	7
Nicolet.....	78	83
Pointe-aux-Trembles.....	62	43
Pointe Claire.....	84	58
Port Alfred.....	15	8
Québec-Ouest.....	2	10
Richmond.....	198	185
Rigaud.....	60	6
Rimouski.....	95	80
Roberval.....	94	79
St-Jérôme.....	147	120
St-Laurent.....	210	172
St-Léon-Port-Maurice.....	52	43
St-Michel.....	23	43
St-Ours.....	23	25
St-Pierre.....	71	56
St-Rose.....	111	88
Ste-Thérèse.....	145	116
St-Tite.....	41	26
Scotstown.....	72	58
Témiscamingue.....	32	26
Terrebonne.....	127	127
Trois-Pistoles.....	36	39
Victoriaville.....	169	153
Waterloo.....	143	135
Windsor.....	68	100
Granby.....	357	300
Grand'Mère.....	204	187
Hull.....	572	519
Joliette.....	296	262
Lachine.....	456	330
Lévis.....	251	244
Longueuil.....	161	129
Outremont.....	685	680
Rivière-du-Loup.....	268	230



St-Hyacinthe.....	350	373
St-Jean.....	268	223
St-Lambert.....	230	175
Sherbrooke.....	1,353	431
Shawinigan.....	289	268
Sorel.....	123	142
Thetford Mines.....	316	306
Trois-Rivières.....	666	578
Valleyfield.....	255	219
Verdun.....	614	60
Westmount.....	1,316	1,232

Dans les villages et municipalités rurales, le nombre des autos est de 20,317, ce qui porte le grand total à 60,701.

Voici comment se classifient les véhicules-moteurs de 1921 et 1922.

	1921	1922
Voitures de tourisme.....	43,240	45,516
Runabouts et roadsters.....	4,125	4,445
Camions.....	5,586	6,731
Motocyclettes.....	1,700	1,892
Tracteurs.....	10	31

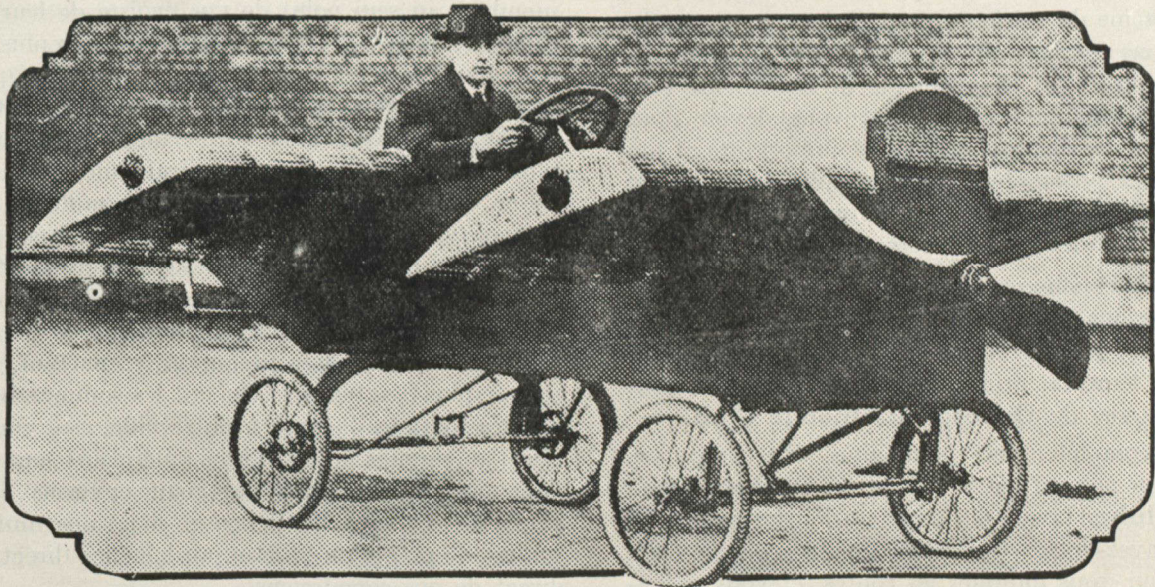
Il faut ajouter à cela 80 auto-taxis enregistrés en 1922.

Le tableau ci-dessous donne une idée du progrès de l'automobilisme dans la province de Québec, depuis 1908.

Année	Véhicules-moteurs
1908.....	396
1909.....	485
1910.....	786
1911.....	1,878
1912.....	3,535
1913.....	5,452
1914.....	7,413
1915.....	10,112
1916.....	15,348
1917.....	21,313
1918.....	26,981
1919.....	33,541
1920.....	41,562
1921.....	54,670
1922.....	60,701

La plus grande augmentation s'est produite en 1911, alors que le nombre des enregistrements antérieurs doubla, et en 1921, où il s'enregistra 13,108 automobiles de plus que pour l'année précédente.

*Le seul moyen d'éviter une certaine classe de piétons.*



L'AERO-AUTO DE WILLIAM W. BRADFORD, DE BALTIMORE, saute par-dessus les obstacles de la route. Elle fait 25 milles sur terre et 75 milles dans l'air. (Courtoisie du "Courrier", Ottawa).



# QUEBEC AUTOMOBILE CLUB



## Ce qu'il prétend avoir fait pour les automobilistes.

LORS d'une réunion des automobilistes de la cité de Québec, le 20 février dernier, à laquelle assistaient le maire Samson et plusieurs autres Québécois en vue, Monsieur Auguste Pion, président du Quebec Automobile Club a fait la revue de ce que cette organisation a fait et se propose de faire pour les automobilistes. A ce sujet, nous extrayons de son discours les passages suivants:

“Je crois devoir dire, et ce sans vaine gloire, que le **Quebec Automobile Club** a beaucoup travaillé depuis sa fondation dans l'intérêt de ses concitoyens; nous croyons avoir droit à une part du mérite des nombreuses améliorations qui ont été apportées à notre système de voirie et à nos règlements de trafic. Nous avons toujours été là pour surveiller la passation des lois et les changements de règlements concernant l'automobile; et nous croyons devoir nous féliciter d'avoir épargné à la classe importante et imposante des automobilistes, une foule de tracas et d'ennuis qui, sans l'intervention opportune de notre Club, leur auraient été imposés.

“N'eussions-nous que ce mérite à notre crédit que nous croirions notre existence par ce fait justifiée. Que de rues, que de routes, que de ponts seraient encore dans leur état primitif, sans l'intervention toujours bien vue du **Quebec Automobile Club**.

“Pour compléter, et, pour ainsi dire couronner, d'une façon perceptible le travail du **Quebec Automobile Club** en faveur de l'amélioration des rues et des routes, n'avez-vous pas, messieurs, notre système d'affichage pour vous indiquer les routes, et vous prévenir des fréquents dangers des mauvais tournants, système que nous avons, depuis les premiers temps

de notre existence, poursuivi à grand frais et sans allocations municipales, provinciales, ou fédérales.

“A nos services du passé, nous joindrons, l'été prochain, un service d'information des travaux de construction et de réfection en cours sur les différents chemins de la province. Cette information sera donnée gratuitement à nos membres par le moyen de notre Bulletin mensuel.

“Nous continuerons à exercer comme par le passé, en faveur de nos membres, notre système pour le recouvrement des automobiles volées, nous croyons pouvoir qualifier d'efficace ce système, puisque nous n'avons pas encore failli de retrouver les automobiles que nos membres s'étaient fait voler.

“Nous croyons que ceci parle assez éloquemment en faveur de l'organisation de notre Club.

“Notre Club ne s'occupe pas seulement que de ses membres au seul point de vue égoïste de leurs intérêts personnels; il travaille dans un sens plus large, dans l'intérêt général des citoyens de Québec, par ses campagnes annuelles et sa propagande constante pour attirer les touristes dans notre ville; à cet effet, nous publions mensuellement à nos frais une feuille de réclame que nous faisons parvenir par milliers, à tous les mois aux principaux hôtels et aux différents Clubs d'autos du Canada et des Etats-Unis. Cet été, nous ferons plus encore, après avoir attiré à Québec, les touristes, nous nous mettrons en état de les mieux recevoir, de les amuser davantage et partant, de les retenir plus longtemps. On sait les sommes énormes que les touristes laissent à notre ville, si on considère que l'an dernier 40,000 autos américains sont passés dans notre ville, qu'elles portaient environ 120,000 personnes qui ont dû dépenser dans nos murs une somme de près d'un million, au bénéfice direct et indirect de nos concitoyens.

“Les perspectives pour l'an prochain nous promet une autre augmentation du nombre de touristes.



La direction de notre Club a cru devoir louer sur la rue Buade des bureaux plus spacieux et surtout mieux situés, pour pouvoir donner à ces étrangers un service d'information similaire à celui que l'on trouve dans toutes les grandes villes du monde. Québec ne pouvait rester en arrière; et le **Quebec Automobile Club** a cru devoir prendre le devant en mettant son service d'information à la disposition de la ville pour son bénéfice général.

"On me permettra bien d'ajouter un mot de plus.

"Si le **Quebec Automobile Club**, avec son nombre approximatif de 7 à 800 membres, a tant fait pour l'intérêt général de ses concitoyens que ne pourrait-il pas faire avec un nombre de membres d'autant plus grand.

"Il me semble que s'est le temps et l'endroit de jaser ici de cette question.

"Pourquoi tant d'automobilistes, qui pourraient si facilement le faire, n'appartiennent-ils pas au Club? Laissez-moi vous prouver en deux mots que ça ne leur coûtera pas un sou, s'ils veulent se joindre à nous.

"Nous leur demandons une contribution annuelle de \$10.00, c'est vrai; mais que donnons-nous en retour, en fait de bénéfice direct, voici:

"L'hivernement d'une batterie électrique de la valeur de \$5.00.

"Rechargement de batteries à 25 centins de réduction. Mettons au moins deux rechargements par saison, c'est 50 centins d'épargne.

"Usage gratuit d'une batterie électrique durant le rechargement, 48 heures, épargne de \$1.00.

"Réduction de 2 centins par gallon sur la gazoline. Mettons une dépense minimum de 200 gallons par saison, c'est une épargne de \$4.00. Ce qui additionné ensemble représente une épargne réelle, directe, d'au moins \$10.50 par année.

"Donc, votre \$10.00 vous est remboursé avec un intérêt de 50 centins; mais ce n'est pas tout ce que nos membres recevront cette année pour leur \$10.00.

"En plus de tout ce que je viens d'énumérer et par conséquent absolument gratis, ils auront droit à notre service de remorquage; et remarquez bien, en passant, qu'il n'y a pas lieu à aucune exploitation possible en rapport avec ce service du Club, parce que, (contrairement à ailleurs), on vous laisse absolument libre de faire réparer votre machine où vous voulez. Ce service peut vous valoir jusqu'à \$50.00 et même plus par saison, L'an dernier, certains de nos membres, ont dû avoir recours à notre remorquage jusqu'à six fois, c'est là économiser bien au-delà de \$50.00.

"Ensuite, vous aurez toujours droit à la réduction d'environ 20% sur les assurances d'auto; cet item à lui seul, paie généralement plus que la souscription au

club, pour s'en convaincre, il n'y a qu'à demander nos taux et de les comparer.

"Le garage officiel du Club, Quebec Motor Sales & Supply Co., Ltd., rue St-Joseph, vous donnera aussi un escompte de 10% sur les huiles, les graisses, et sur certains accessoires, un prix spécial pour les lavages d'auto et sur certains ouvrages.

"Nous aurons cette année trois stations de gazoline, une à St-Roch, 279 rue St-Joseph, de la Quebec Motor Sales & Supply Co. Ltd.; une au No. 29 Côte du Palais et une à Lévis, au Garage de Lévis Ltée, sur le rue Commerciale.

"Nos membres pourront avoir l'avantage de prendre part à cette œuvre charitable si appréciée de la population de Québec, et que le Club a poursuivi depuis sa fondation, je veux dire, la promenade des orphelins.

"Nous espérons pouvoir vous favoriser encore cette année de l'endroit de parking privé que nous vous avons procuré depuis quelques années sur le terrain de l'Exposition, durant les grandes semaines d'affluence sur ces terrains, quoique ces services coûtent annuellement au Club au-delà de \$200. nous croyons qu'il est suffisamment apprécié de nos membres pour le leur continuer.

"Je pourrais bien vous énumérer une foule d'autres avantages, si je ne craignais pas d'abuser de votre bonne attention. Je me limiterai à ceux-ci, qui sont amplement suffisants pour justifier l'existence du **Quebec Automobile Club**, et pour prouver à tous ceux qui, sans préjugés, veulent nous juger à notre mérite, que nous sommes en mesure de leur donner un service à nul autre pareil"

L'assemblée a adopté des résolutions sur les sujets suivants:

Uniformiser la loi concernant la circulation dans les rues de Québec, en faisant disparaître le conflit qui existe entre les règlements municipaux et la loi générale de la province au sujet du droit de passage aux intersections de rues.

Faire observer le trafic d'une seule direction dans les rues St-François et Desfossés.

Placer les cochers du C. P. R. dans la direction du trafic.

Déplacer les cochers sur la rue de la Couronne du côté est.

Faire observer la loi qui veut que les voitures ne stationnent que dans la direction du trafic et le côté droit longeant le trottoir, et que tout homme de police en devoir, soit pour le trafic ou autre chose, fasse observer ce règlement.



Empêcher les tombereaux de se retourner en travers de la Côte d'Abraham.

Réglementer le parquemet dans les rues St-Joseph, St-Paul, St-Pierre et St-Jean.

Prohiber le parquemet en face de l'Auditorium.

Faire un endroit de parquemet sur la Place Jacques-Cartier, en face du Quebec Ry., partie pour les cochers, et partie pour le public.

Elargir la rue St-Louis.

Elargir la rue St-Jean entre les rues Vauban et Sutherland.

Eriger des "Dummy Policemen" dans les rues St-Valier et Dorchester, St-Joseph et St-Valier, Pont Victoria, Détour Côte Lamontagne.

Faire de la rue Buade une rue à circulation dans un seul sens.

Que les cochers au Rond-de-Chaines, soient reculés sur le Rond pour élargir la rue St-Louis.

Uniformiser les signaux des hommes de trafic.

Faire un règlement décrétant que si les piétons traversent la rue ailleurs qu'aux intersections ou contre l'avis des hommes de police, ils le font à leur risque.

Obliger les voitures lourdes à suivre le long du trottoir, laissant le milieu de la rue aux voitures allant plus vite.

Demander aux curés et aux intitutrices de faire une campagne d'éducation auprès des enfants sur les dangers de la route.

Le Quebec Automobile Club doit rencontrer les autorités municipales pour leur soumettre les résolutions, adoptées à l'assemblée et les discuter avec elles.

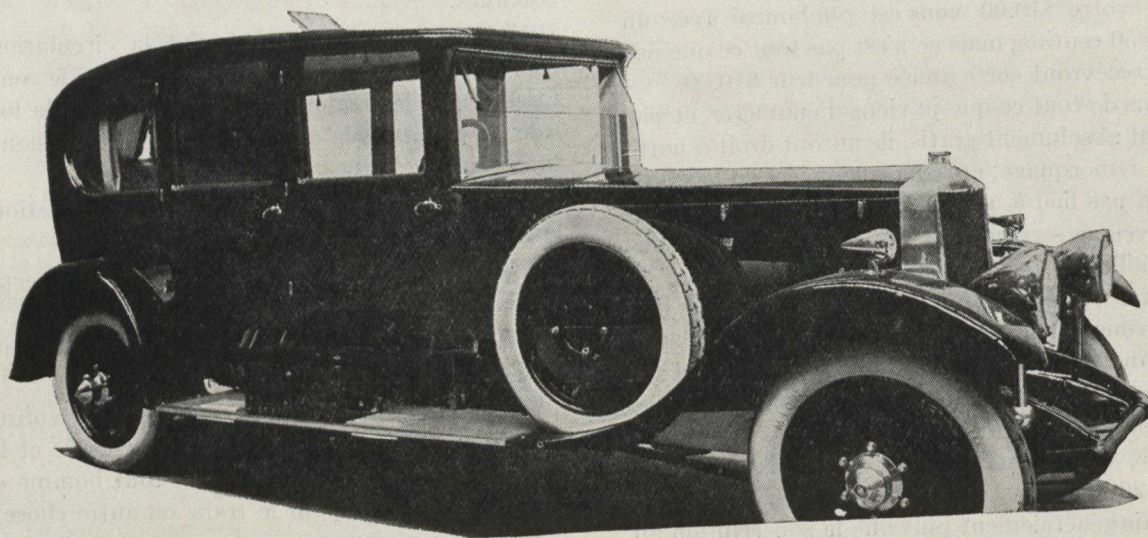
### CE QUE LES GOUVERNEMENTS RETIRENT DE L'AUTOMOBILISME

M. A.-W. Campbell, commissaire de la voirie, annonce que plus de neuf millions de dollars perçus par les différentes provinces sur les automobiles seront consacrés à l'entretien et à la construction des chemins durant l'année fiscale 1923. Ces revenus permettent d'améliorer d'une façon merveilleuse le réseau de routes de la puissance. Les automobiles ont rapporté au gouvernement fédéral, durant l'année 1922, près de \$11,722,500. La somme de \$10,272,589 a été perçue en douanes et en taxes d'ac-

cise sur les automobiles de tous genres et les pièces de rechange. La taxe de vente perçue sur 65,000 automobiles environ s'élèvera à \$1,500,000. D'après la loi de la voirie, le gouvernement est obligé de dépenser \$20,000,000 durant les cinq années qui se termineront le 31 mars 1924. On affirme que cette somme de \$4,000,000 ne constitue que le tiers des revenus que rapporte l'automobile au gouvernement fédéral.

De son côté, le gouvernement provincial a perçu des automobilistes les sommes suivantes:

En 1920,.....	\$ 1,180,725.77
En 1921,.....	1,494,022.95
En 1922,.....	1,982,906.79



LA LEYLAND "8", l'une des plus élégantes voitures anglaises.

(Courtoisie de "Canadian Motorist").



## Le deuxième Salon d'Automobile à Québec

**L**ES marchands d'automobiles, camions et accessoires de Québec se sont donné la main pour faire du deuxième salon de l'automobile de Québec, tenu à la salle du manège militaire du 23 février au 3 mars, un succès à tous les points de vue.

On en a fait un véritable événement mondain. Le gouverneur de la province a bien voulu présider la cérémonie de l'inauguration. On y a dansé, entre les Fords un peu gênées de voir tant de belles dames et les somptueuses Packard un peu snob, pendant que l'excellente musique du 22ième régiment versait des flots d'harmonie.

Nos marchands se sont fait une énorme réclame dont ils profiteront sûrement. Déjà au salon leurs vendeurs étaient très empressés, trop peut-être, et on nous rapporte qu'ils ont bâclé plusieurs bons marchés.

Tout ce que l'industrie automobile peut offrir de mieux et de plus dernier cri en fait de moteur, de mécanisme, de carrosserie, de luxe et de confort était représenté. Il y en avait pour tous les goûts. Les uns discutaient les avantages pratiques de ces bonnes voitures populaires, comme les Fords, les Gray-Dorts, les Maxwells, les Overlands, les Dodges, les Hudsons. D'autres admiraient le fini des carrosseries fermées Cadillac, Stephens, Haynes, Marmon. Les amoureux se pâmaient devant la Paige de sport ou la petite Earle moutarde, d'un chic étourdissant. Oh! se voir au volant de ce petit bijou mécanique, avec la dame de ses pensées à ses côtés, et faire... disons du 30 à l'heure, au cas où ces lignes tomberaient sous les yeux du ministre de la Voirie. Quelle lune de miel, mes enfants! La McLaughlin montrait ses dessous (shocking!) et on pouvait voir l'attachement des bielles au vilebrequin. Quel dommage qu'on n'ait pas aussi enlevé les carters de l'embrayage, de la boîte de vitesse, de l'arbre de transmission et du différentiel! C'aurait été une excellente leçon de choses. La Franklin, gagnée par le dévergondage de sa voisine, avait relevé son capot et faisait voir son système de refroidissement à l'air. La Willys-Knight faisait admirer son moteur sans soupapes, pour qui le carbone n'est plus un ennemi, le moteur le mieux construit au dire de certains experts. La Studebaker ventriloque faisait de l'esprit. Le radio de M. Vandry nous donnait des chansons quelquefois et souvent des "fritures."

Et n'allons pas oublier les camions, ces bons chevaux de trait à l'air placide et tranquille, qui font le travail utile pendant que les purs sangs piaffent et courent la prétentaine. Ils étaient là les Gotfredsons, les Reos, les Federals, les Maple Leafs, les Packards, tous les puissants véhicules qui sont destinés à révolutionner le transport et à améliorer la situation économique du pays.

Tous les marchands d'accessoires étaient là: ceux qui vendent des pneus et ceux qui vendent des huiles, ceux qui vous remettent vos cylindres à neuf et ceux qui vous fournissent vos pièces de rechange. Il y avait jusqu'au parfumeur de Madame la "chauffeuse."

Nous avons vu des Salons où les voitures exposées étaient plus nombreuses, mais nous ne craignons pas de dire que jamais nous n'avons vu un salon installé avec autant de goût que celui de Québec. Nous en félicitons les organisateurs et les exposants.

Il y avait un peu plus d'une centaine de voitures et camions exposés par les maisons suivantes:

Légaré Automobile & Supply Company Ltd.; Automobiles Hudson, Essex, Oakland, Chevrolet et trucks.

Quebec Motor Sales Ltd.; McLaughlin, Packard et trucks.

Motors Limited; Marmon, Stephens, Franklin et trucks.

Canadian Motors; Cadillac, Paige, Jewett.

P.-L. Lortie Limitée; Studebaker, Maxwell, Trucks, Maple Leaf, Federal, Gotfredson, Maxwell et Studebaker.

Morisset & Frère; Dodge et trucks.

A.-E. Faucher; Gray-Dort, Mitchell.

M.-L. Dohan; Cleveland, Chandler.

Jarry & Frère; Ford, Lincoln, trucks.

Maurice Lavigueur; Moon, Earle, Haynes.

S. Fleury; Oldsmobile, Overland, Willy's Knight.

G.-A. Vandry; Wayne Pump Company (accessoires).

Compagnies d'accessoires: Tire & Tube Hospital, Arlington Bicycle Co., F. Dunning, Canadian Wireless, Ant. Bernier, Snap Coy., K. & S. Tire, Mechanic Supply Co., Ltd., British American Oil Co., Canadian Fairbanks Morse, Imperial Oil, Factory Supply, Montreal Equipment Co., Sorel Lock Co., Motor Spring Lubricating Co., L.-H. Lavoie, Canadian Oil, J.-D. Bertrand.

La Quebec Motor Sales a gagné la coupe du maire de Québec pour la meilleure installation et M. Ant.



Bernier celle des organisateurs du Salon pour le meilleur exhibit d'accessoires. Les juges du concours ont présenté une coupe au propriétaire de la Earl de Sport, comme étant l'exhibit le plus attrayant.

Le Salon a permis à nos marchands d'automobiles de se rencontrer et de jeter les bases d'une association sous le nom de "L'Association des Marchands d'Auto-

tomobiles de Québec Inc.", comme en fait foi le dernier numéro de la "Gazette Officielle." Voilà une manière pratique de couronner le Salon. Nous en félicitons nos commerçants et nous espérons que le succès de leur dernier Salon est le présage d'une année profitable.

## L'hon. M. Carrel et la taxe sur la gazoline

Québec, 27 février, 1923.

Messieurs,

Le compte-rendu dans les journaux du discours que j'ai prononcé à l'assemblée de la ligue provinciale des Automobilistes le 23 février dernier, semble laisser entendre que je suis en faveur de la taxe sur la gazoline. J'ai dit qu'il y avait deux côtés à cette question et que je croyais que les membres de la ligue devraient étudier cette taxe très sérieusement afin de se rendre compte du pour et du contre et en faire part aux membres des différents clubs dans leur intérêt.

Le sentiment favorable à cette taxe, aux Etats-Unis, augmente rapidement, et me porte à croire que nous aurons bientôt à faire face à la même situation.

Je suis informé que cet impôt est maintenant en vigueur dans plus de vingt-cinq des Etats de l'Union et qu'il est aussi en force dans le Manitoba et dans la Colombie Anglaise; je sais également qu'il en est fortement question dans la province d'Ontario et qu'il est fort possible que cette taxe soit imposée aux automobilistes de cette province dans un avenir très rapproché.

L'appui en faveur de cette taxe semble venir surtout des automobilistes qui se servent très peu de leur machine, probablement une ou deux fois par semaine. Ils prétendent que le montant de leur licence devrait être moindre que celui de la licence du propriétaire d'auto qui en fait un usage quotidien. Parmi ces derniers, il y a un bon nombre de cultivateurs qui ne font usage de leur auto que les samedis et les dimanches, ou encore quand ils ont quelques visites à faire à leurs amis.

Si le gouvernement provincial imposait une taxe sur la gazoline, et laissait les licences aux prix quelles sont aujourd'hui, il encourrait le mécontentement de tous les intéressés, parce qu'il augmenterait d'une manière considérable leur contribution annuelle à l'entretien des bonnes routes.

S'il faut un changement on devrait faire un compromis entre le gouvernement et les automobilistes, en réduisant le chiffre de la licence actuelle et en imposant une taxe sur la gazoline. Voilà la question telle que je désire la poser aux membres de la Provincial Motor League, en les priant de l'étudier et de faire rapport. Cette suggestion a été adoptée et un comité a été nommé composé de M. J.-A. Duchastel, président et M. Geo. A. McNamee, secrétaire du Club Automobile du Canada, avec prière d'étudier le pour et le contre de cette question et de faire rapport aux membres de la ligue, qui seront alors plus en mesure d'exprimer une opinion sur ce sujet, si, toutefois il en était question à la prochaine session de la Législature.

Veillez agréer mes remerciements pour la publication de ces remarques nécessaires sur ce sujet d'une importance vitale pour tous les automobilistes de la province, et me croire,

Voter tout dévoué,

FRANK CARREL.

**Automobiliste:**—"Vous m'aviez pourtant bien dit que cette automobile me durerait toute la vie!"

**Marchand:**—"Alors, vous avez été plus chanceux que je ne pensais."

"Comment va ta nouvelle auto, Jean?"

—Oh! à merveille. Mais c'est l'entretien qui coûte cher.

—Et ta femme et ta fille?"

—C'est la même chose.

**Banlieusard:**—"Je me rends maintenant en ville dans mon auto. Je me suis fatigué de toujours manquer le train.

**Citadin:**—"J'espère maintenant que c'est le train qui vous manquera toujours!"



## La Voirie de Québec, en 1922

Pendant l'année 1922, le gouvernement de la province de Québec et les municipalités ont dépensé au-delà de \$12,000,000.00 pour la construction et l'entretien des chemins.

Le ministère de la voirie a construit 297 milles de grandes routes, comme suit:

Macadam à l'eau.....	67 milles
Macadam bitumineux.....	10 milles
Béton.....	10 "
Gravelage.....	215 "

De leur côté, les municipalités on refait 160.11 milles de chemins, comme suit:

Macadam à l'eau.....	75.49 milles
Macadam bitumineux.....	17.25 "
Béton.....	49 "
Béton asphaltique*.....	7.08 "
Gravelage.....	11.29 "

La longueur des chemins permanents, qu'il y a actuellement dans la province de Québec et qui sont entretenus par le gouvernement ou les municipalités, est de 4,527 milles, et il se partagent comme suit:

Chemins gravelés.....	2,482.42 milles
Macadam à l'eau.....	1,867.37 "
Macadam asphaltique.....	98.29 "
Béton.....	67.76 "
Béton asphaltique.....	11.43 "
Total.....	4,527.27 "

Le gouvernement pour la construction de ces chemins a déboursé, à venir jusqu'au 30 juin 1922, une somme de \$36,977,876.22. Cette somme se répartit sur une période de dix ans, comme suit:

En 1912-13.....	\$ 1,069,810 35
" 1913-14.....	4,017,502 38
" 1914-15.....	6,140,273 13
" 1915-16.....	4,000,694 44
" 1916-17.....	2,043,837 13
" 1917-18.....	1,733,770 30
" 1918-19.....	2,269,147 57
" 1919-20.....	4,798,483 01
" 1920-21.....	6,558,319 48
" 1920-22 (au 30 juin.....)	6,346,038 43
Total.....	\$ 36,977,876 22

### Aux Lecteurs de "L'Automobile au Canada"

Conservez soigneusement les copies de L'AUTOMOBILE AU CANADA et faites-les relier; vous aurez à la fin de l'année un volume d'une valeur inestimable, rempli d'informations utiles pour les automobilistes.

N'oubliez pas que nous vous offrons la seule revue d'automobilisme publiée en français. Il y a plusieurs revues du même genre publiées en langue anglaise, mais L'AUTOMOBILE AU CANADA est LE SEUL MAGAZINE FRANCAIS DU GENRE PUBLIE SUR LE CONTINENT AMERICAIN.

Soyez patriotiques et encouragez une revue publiée exclusivement pour les Canadiens-français et vous ferez en même temps une sérieuse économie sur les dépenses occasionnées par l'opération de votre automobile.

L'AUTOMOBILE AU CANADA est l'égal des meilleurs magazines du genre publiés au Canada. Ses pages fourmillent d'informations et de nouvelles intéressantes et sont égayées un peu partout de nombreuses illustrations. Sa tenue typographique, toujours irréprochable, n'a pas variée depuis le premier numéro.

Pour que cette excellente revue pénètre chez le plus grand nombre possible de Canadiens-français, propriétaires d'automobiles, il nous faut le concours de toutes les bonnes volontés. Désireux d'atteindre cet objectif, nous sollicitons respectueusement votre coopération, avec d'autant plus de confiance de l'obtenir que cette revue est publiée exclusivement pour l'avantage personnel de nos compatriotes.

Nous adresserons avec plaisir un numéro specimen à toutes les personnes qui en feront la demande, en s'adressant à

## L'AUTOMOBILE AU CANADA

27 rue Buade, Québec.



## On s'oppose à la taxe sur la Gazoline

C'est une injustice d'imposer une taxe sur la gazoline, d'après la Ohio State Automobile Association, qui s'oppose énergiquement à l'adoption d'une pareille mesure dans cet état.

Par la loi projetée on voudrait percevoir de chaque automobiliste deux sous pour chaque gallon de gazoline qu'il achète. Si la loi est adoptée, l'Ohio sera le dix-huitième état où un pareil impôt est en vigueur.

Voici la principale raison pour laquelle les automobilistes de l'Ohio sont opposés à la taxe proposée, d'après Fred. H. Caley, de Cleveland, président de l'Association. La taxe sur la gazoline écrase le pauvre et favorise le riche. Supposons deux voitures qui sont aux antipodes du luxe: la Ford et la Packard double-six; supposons qu'elles ont fait chacune 10,000 milles pendant une année et supposons que leur consommation a été conforme à ce que leurs constructeurs prétendent. A la fin de l'année, le propriétaire de la Ford aura payé \$10.00 en taxe sur sa gazoline et le propriétaire de la Packard, \$20.00. Or le prix de la Packard est environ dix fois plus grand que celui de la Ford. Cependant, le propriétaire de la Packard ne paie que deux fois plus en taxe que celui de la Ford.

De plus, un camion surchargé, qui ne consomme que quelques centaines de gallons de gazoline pendant une saison, fait bien plus de tort aux routes, surtout au printemps, qu'une automobile légère, qui en consommera 5,000 pendant la même période.

M. Caley prétend qu'on a reconnu en Angleterre que la taxe sur la gazoline n'est pas économique et elle n'a pas encore été un succès dans les dix-sept états américains où elle est en vogue. On dit que la mise en force de la loi absorbe une trop grande partie des revenus qu'elle produit.

Mais tout le monde n'est pas d'accord sur la question.

Comme nous le faisons remarquer dans un récent article, les partisans d'une taxe sur la gazoline, à la place des divers impôts et honoraires actuellement

en existence, prétendent que cette méthode d'imposer est plus équitable pour l'automobiliste, parce que le montant qu'il paie est plus directement proportionné à l'usage qu'il fait de sa voiture et à la puissance de cette voiture.

Actuellement dans la province de Québec, comme dans la plupart des autres pays, la taxe que paie l'automobiliste est basée sur le nombre de chevaux-vapeurs que le moteur peut développer. On suppose que la puissance du moteur est une indication assez sûre de la dimension, du poids et du coût de la voiture et de son effet destructif sur la surface de la route.

Mais avec ce principe, un voyageur de commerce, par exemple, qui est toujours sur la route, paiera la même taxe que l'homme d'affaires qui ne se sert de sa voiture que dans un but de récréation, si les deux voitures ont des moteurs de même puissance.

On prétend qu'une taxe basée sur la consommation de l'essence serait plus logique et plus juste; elle représenterait mieux l'usage qu'un automobiliste fait de sa voiture et des chemins. Ainsi une voiture de faible cylindrée ou une voiture qui ne circule que rarement ne paierait qu'une taxe minime, tandis qu'une puissante voiture à huit ou douze cylindres ou une voiture qui fait un grand usage des routes paierait une taxe proportionnée à son poids ou à l'usage qu'elle cause aux chemins. L'un des avantages de la taxe sur la gazoline serait que les automobiles étrangères qui viennent circuler sur nos routes, seraient forcées de contribuer ainsi au fonds destiné à l'entretien de ces routes.

La perception d'une taxe sur la gazoline serait peut-être plus difficile et plus coûteuse que la perception de la taxe actuelle. Il faudrait inclure cette taxe dans le prix de la gazoline et faire de chaque garagiste ou tenancier de "service station" un percepteur d'impôt.

Les deux systèmes ont leurs partisans.

*Nous garantissons tout ouvrage fait en Installation et Réparation  
d'Appareils Electriques, Moteurs, Générateurs, Téléphones,  
Cloches, Lumières, Accumulateurs, Etc., Etc.*

**GUAY & FRERE ENRG.**

ELECTRICIENS

7, RICHARDSON, QUEBEC.

Téléphone 7742j



# PROPOS SUR NOS ROUTES

## ENTRETIEN DES ROUTES EN 1923

*Le gouvernement provincial se chargera entièrement de l'entretien de près de 1300 milles de routes provinciales et régionales*

### ORGANISATION SPECIALE

**M**ALGRE que l'hiver ait recouvert nos routes de son froid manteau "de givre et de froidure" et que de nombreux "bancs de neige" obstruent ou bloquent la circulation sur les grandes artères, la question des bonnes routes reste toujours à l'ordre du jour. En effet, le printemps va bientôt succéder à l'hiver, la neige et la glace disparaîtront, et nos routes améliorées seront de nouveau ouvertes aux touristes et au public voyageur dont l'affluence augmente d'année en année. Lors d'une récente visite de notre représentant au département de la voirie, nous avons pu constater que la question des bonnes routes y est plus que jamais à l'ordre du jour.

En effet, pour se conformer aux amendements importants apportés à la loi des bons chemins au cours de la dernière session de la législature, les principaux officiers de ce département sont actuellement à organiser, en plus du programme de construction régulier, un vaste programme d'entretien couvrant près de 1300 milles de routes provinciales et régionales dans la province de Québec. Ce programme va nécessiter une organisation considérable et il n'est pas trop tôt pour établir les cadres de cette organisation, pour calculer les quantités et la nature des matériaux qui seront requis, et pour prévoir le personnel dont il faudra s'assurer les services afin de garantir un entretien régulier, uniforme et efficace.

Comme tous les pays qui ont entrepris l'amélioration des routes sur une grande échelle, la province de Québec en est maintenant arrivée à ce point où la question d'entretien des routes devient aussi importante que celle de leur construction. La province compte en effet au-delà de 4500 milles de chemins améliorés dont la construction a coûté près de \$45,000,000.00, soit une moyenne de \$10,000.00 par mille; et tout homme sérieux admettra qu'il est plus im-

portant à l'heure actuelle de protéger le capital investi dans cette entreprise nationale que d'y investir de nouveaux capitaux, sans s'occuper de voir à ce que les sommes déjà dépensées soient protégées et sauvegardées.

La province de Québec possède plus de 700 milles de routes déjà proclamées régionales, et de nouvelles routes ou sections de routes seront proclamées comme telles d'ici à quelques jours dans la Gazette Officielle. Elles forment tout un réseau ayant des ramifications très étendues dans tous les districts de la province et elles desservent tous les centres importants de population.

Le problème de l'entretien des routes a été étudié dans plusieurs pays, mais il n'a été résolu nulle part. Depuis une dizaine d'années il se complique énormément par suite de la transformation qui s'est opérée dans les moyens de locomotion et de transport. L'avènement de l'automobile et sa multiplication quasi phénoménale a rendu l'entretien des routes très difficile, et les ingénieurs qui croyaient avoir trouvé la solution du problème sont encore à expérimenter de nouvelles méthodes qui puissent résister à l'action destructive exercée par des centaines ou des milliers de véhicules circulant chaque jour sur nos routes. La province de Québec n'a pas l'intention de rester en arrière sous ce rapport et elle s'occupe de trouver un système efficace et économique, qui lui permettra de maintenir en bon ordre les routes construites depuis une dizaine d'années sans pour cela encourir une dépense qui serait disproportionnée à ses moyens.

Plusieurs modes d'entretien ont déjà été expérimentés avec succès. Le département de la voirie possède un laboratoire où l'on procède à l'analyse de tous les matériaux susceptibles d'être employés dans l'entretien des routes. Il est entendu que seuls les matériaux de première qualité sont employés, et c'est justement le système d'analyse établi par le département qui pourra le démontrer d'une façon complète.



On a beaucoup parlé dans le passé de l'entretien des routes au moyen de bitumes, de goudrons et de dérivés d'asphalte. Tous ces matériaux possèdent des qualités et ont donné de bons résultats dans la plupart des cas. Il s'agit maintenant pour les ingénieurs d'établir quelles sont les surfaces auxquelles chacun d'eux convient le mieux respectivement, dans quelles conditions et d'après quelle méthode leur application doit être faite sur les chaussées. Le département de la voirie aura sans doute besoin au cours de la prochaine saison de quantités considérables de ces matériaux, et en vue de créer une émulation et une concurrence dont il sera le premier à bénéficier, il a demandé des échantillons de tous ces différents produits et les a fait analyser à son laboratoire. Les représentants des différentes maisons faisant le commerce de ces matériaux sont invités à fournir des prix au département pour expliquer les mérites respectifs de leurs produits.

Au cours de l'hiver le personnel du département de la voirie de son côté a fait une étude spéciale des différents modes d'entretien et de réparation en usage dans les autres pays où les conditions climatiques se rapprochent le plus des nôtres. Rien n'a été négligé pour assurer dans toute la mesure du possible le maintien en bon ordre de nos routes provinciales et régionales, tout en évitant à la province des dépenses disproportionnées à ses moyens.

Le service d'entretien a été réorganisé et établi sur des bases nouvelles. A l'avenir les travaux d'entretien seront surveillés par le même personnel que celui qui est affecté aux travaux de construction, à l'exception peut-être de quelques inspecteurs généraux d'entretien qui seront nommés plus tard.

Cette modification dans le système suivi jusqu'alors a nécessité une redistribution des différents districts de voirie, c'est-à-dire que, pour permettre aux chefs de ces districts respectifs de surveiller à la fois les travaux de construction et d'entretien, les cadres de ces trois districts ont été réduits et un quatrième a été formé. Ce district qui sera désigné à l'avenir sous le nom de No. 4, sera, au point de vue de l'entretien, certainement le plus important de toute la province. Il comprend à proprement parler toute la région de Montréal, c'est-à-dire toute cette partie de la province située à l'ouest du Richelieu, comprenant les comtés de Chambly, Verchères, Laprairie, Napierville, St-Jean, Châteauguay, Beauharnois et Huntingdon. L'île Jésus et l'île de Montréal font également partie de ce district ainsi que les comtés de Vaudreuil et de Soulanges.

C'est un fait reconnu que ce coin de la province est l'endroit où la population est la plus dense, et si sa

superficie est restreinte, le nombre de milles de chemins améliorés qu'il renferme est plus considérable peut-être que celui des différents autres districts. De plus, la plupart des chemins construits dans cette région sont des macadams qui ont été traités au bitume, ce qui veut dire que ces chemins nécessiteront un système d'entretien spécial. Le trafic sur la plupart des routes de ce district est des plus considérables. Ainsi tous les chemins améliorés de l'île Jésus et de l'île de Montréal sont devenus le lieu de promenade favori des quelques 30,000 automobilistes de la métropole. La route Edouard VII, qui est comprise dans ce district, a amené à elle seule dans la province de Québec au cours de la saison 1922 près de 40,000 voitures américaines sans compter le trafic local. Les routes Caughnawaga-Malone, Laprairie-Valleyfield, Chambly et Montréal-Toronto sont également des plus fréquentées et nécessiteront à l'avenir un entretien des plus suivi si l'on veut éviter leur détérioration.

Les autres districts de voirie de la province sont également traversés par des routes très importantes, dont la route Montréal-Québec, Lévis-Rimouski, Lévis-Jackman, Montréal-Sherbrooke, Beauce-Jonction-Sherbrooke pour ne mentionner que celles-là, soumises à une circulation très intense. Les ingénieurs en charge de ces différents districts sont actuellement à compléter leur programme d'entretien pour 1923 et les travaux seront commencés dès les premiers jours du printemps.

La première chose qui sera faite sera une inspection générale de toutes les routes afin de déterminer dans quel état elles se trouveront à la sortie de l'hiver. D'après les constatations faites lors de cette inspection, les travaux seront répartis et exécutés partout où le besoin s'en fait sentir. C'est l'intention du département de la voirie de continuer le système déjà établi des cantonniers et de répartir ces routes par sections; mais ces cantonniers, au lieu d'être sous le contrôle d'une organisation spéciale, seront dirigés par les différents chefs de districts.

Il est venu dans la province de Québec, au cours de la saison 1922, près de 85,000 voitures de tourisme, c'est-à-dire exactement le double du nombre établi pour l'année précédente. Tout fait prévoir une nouvelle affluence pour 1923 et les pronostics sont que pas moins de 150,000 voitures étrangères nous visiteront durant la prochaine belle saison. Le nombre des automobiles en circulation dans la province de Québec augmente d'année en année. Il a pratiquement doublé depuis deux ans. Il est actuellement de 60,701 et tout fait prévoir qu'il atteindra bientôt le chiffre de 100,000 voitures.



Ceci démontre clairement à quelle circulation intense nos routes améliorées auront à faire face dans l'avenir. Le département de la voirie a déjà prévu cette augmentation considérable de la circulation et il ne néglige rien pour que les grandes routes de la province soient maintenues en excellent état.

—o—

L'entretien des routes provinciales et régionales, par le gouvernement provincial, qui a été l'une des questions les plus importantes discutées et résolues au cours de la dernière session de la législature, vient de prendre une forme tangible par la proclamation, comme "routes régionales" d'un grand nombre de chemins importants de la province.

Conformément aux derniers amendements apportés à la loi des bons chemins de la province de Québec, le lieutenant-gouverneur en conseil vient de déclarer, comme routes régionales, au-delà de 600 milles de chemins améliorés qui sont répartis dans les différents districts de la province.

A l'avenir, l'entretien de ces chemins sera entièrement fait sous le contrôle du département de la voirie et les frais de cet entretien seront à la charge de la province.

En outre des nouvelles routes régionales déjà proclamées, il faut tenir compte des routes provinciales au nombre de six et de certaines sections de routes régionales proclamées antérieurement et dont l'entretien, dans le passé, était fait par le département de la voirie en vertu d'une entente conclue avec les municipalités intéressées qui contribuaient leur quote-part du coût de cet entretien. La longueur des chemins ainsi entretenus au cours de la saison 1922 a été au-delà de 700 milles. A l'avenir, le gouvernement continuera de les entretenir, mais les municipalités ne seront pas appelés à contribuer à cet entretien.

Si on ajoute aux routes provinciales et aux routes régionales déjà proclamées les nouvelles routes régionales dont la proclamation vient d'être faite, on constate que pour la saison 1923 le gouvernement aura charge entièrement à ses frais de l'entretien de 1344.44 milles de chemins de première importance qui sont répartis de la manière suivante:

#### ROUTES PROVINCIALES

Routes	Longueurs
Montréal-Québec.....	166.69 milles
Edouard VII.....	39.47 "
Sherbrooke-Derby Line.....	33.87 "
Lévis-Jackamn.....	80.11 "
Trois-Rivières-Grand'Mère.....	24.79 "
Chambly.....	13.65 "
Total des routes provinciales.....	358.58 milles

Cette dernière route fait maintenant partie de la route Montréal-Sherbrooke qui n'est plus désignée sous le nom de route de Chambly.

#### ROUTES REGIONALES

##### SECTIONS DEJA CLASSEES

Routes	Longueurs
Beauce-Jonction-Sherbrooke.....	89.22 milles
Beauceville-Sherbrooke.....	73.43 "
Laprairie-Valleyfield.....	29.36 "
Lévis-Sherbrooke.....	70.03 "
Lévis-St-Lambert.....	10.90 "
Rivière-du-Loup-Edmundston.....	53.54 "
Hull-Aylmer.....	6.17 "
Caughnawaga-Malone.....	50.76 "
Total.....	383.41 milles

Les routes provinciales et les sections de routes régionales déjà classées forment donc un total de 742.09 milles.

Voici maintenant la liste des sections de routes que le lieutenant-gouverneur en conseil vient de proclamer comme routes régionales pour fin d'entretien:

Routes	Longueurs
Drummondville-Annaville.....	23.09 milles
Iberville-St-Albans.....	16.12 "
Lacolle-Knowlton.....	29.92 "
Lévis-St-Lambert.....	44.60 "
Lévis-Rimouski.....	95.05 "
Marieville-Cowansville.....	13.76 "
Montréal-Mont-Laurier.....	54.07 "
Montréal-Sherbrooke.....	74.00 "
Montréal-Ottawa (via Hull).....	37.82 "
Montréal-Toronto.....	29.47 "
Québec-St-Siméon.....	23.36 "
Richmond-Yamaska.....	26.39 "
Rivière-du-Loup-Edmundston.....	13.36 "
St-Hyacinthe-Rougemont.....	14.50 "
Sherbrooke-Norton Mills.....	17.21 "
Victoriaville-Woburn.....	11.00 "
Tour du Lac St-Jean.....	46.63 "
Rimouski-Ste-Anne-des-Monts.....	32.00 "
Total.....	602.35 milles

Tel que mentionné plus haut, le gouvernement prend donc à ses charges l'entretien, à l'avenir, de près de 1350 milles de routes et ce chiffre est destiné à augmenter considérablement sous peu, car la règle suivie est que les différentes sections non encore améliorées sur les grandes routes de la province seront classées immédiatement après leur construction com-



me routes régionales et entretenues comme telles par le gouvernement.

Ceci constitue un réel encouragement pour les municipalités situées sur le parcours des grandes routes et le gouvernement est convaincu que celles-ci rivaliseront de zèle pour construire, le plus tôt possible, les parties de route comprises dans leurs limites de façon à pouvoir bénéficier de la nouvelle loi d'entretien. C'est ainsi que les routes ou sections de routes qui seront construites au cours de la saison 1923 seront, d'après ce système, proclamées régionales au cours de l'hiver prochain et ensuite entretenues par le gouvernement entièrement aux frais de la province.

### ABOLITION DE LA LIMITE DE VITESSE

Au Manitoba, il est question de faire disparaître de la loi des véhicules-moteurs toutes dispositions, prescrivant des limites arbitraires de vitesse dans

telles ou telles circonstances, pour les remplacer par une clause, décrétant que les véhicules-moteurs devront être conduits à une vitesse raisonnable et non dangereuse pour le public, eu égard aux conditions du trafic et à l'état des chemins.

Une loi semblable est déjà en force dans quelques provinces du Canada et dans plusieurs états américains.

Une limite fixe et arbitraire de vitesse avec, comme sanction, une amende en cas de contravention, est une chose qui répugne au bon sens. Il peut être absolument sans danger de faire du 35 à l'heure avec une bonne voiture sur une route de campagne déserte. D'un autre côté, il peut être criminel d'aller même à 15 milles à l'heure dans certains endroits et dans certaines circonstances. Qu'on "sale" les chauffeurs qui conduisent leur voiture d'une manière imprudente et dangereuse, à quelque vitesse que ce soit. Mais, de grâce, qu'on ne dresse pas un procès-verbal à celui qui fera 31 milles sans qu'il y ait le moindre danger pour personne.

## L'AUTO ET LE RADIO



L'appareil radio téléphonique qu'un amateur de Winnipeg a installé sur sa voiture.

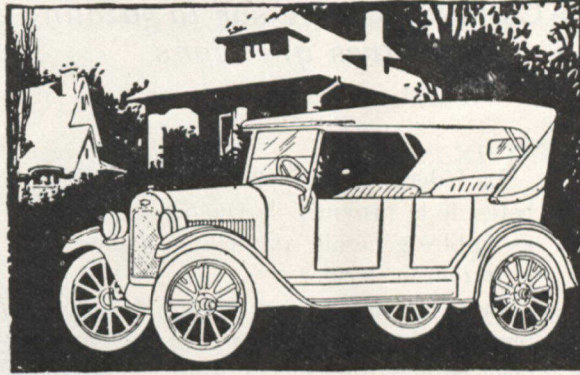
(Courtoisie de "Motor in Canada")



---

# La Voiture de Valeur Supérieure d'Aujourd'hui.

et ce que cela signifie pour vous.



Voiture de Tourisme à cinq places. \$710. F.O.B. Oshawa.

**L**A CHEVROLET a créé un nouveau type de voiture pour répondre à un besoin réel de l'automobilisme: une voiture non dispendieuse, mais qui n'est pas "bon marché" dans le sens déplaisant du mot; une voiture complètement équipée et dont le fonctionnement est économique; une voiture de qualité qui peut être vendue à un prix de gros. C'est la Chevrolet—la voiture de famille—la voiture d'affaires parfaite—la voiture qui convient le mieux aux hommes de profession. La Chevrolet de 1923 surpasse en valeur n'importe quelle voiture—même les Chevrolets antérieures.

Ces faits sont importants pour le marchand de Chevrolets. Ils veulent dire qu'il vend une voiture qui défie la concurrence—une voiture de demande générale—une voiture dont la réputation de qualité est bien établie—et, ce qui est plus important, la voiture de qualité qui se vend le plus bas prix sur le marché du Canada.

Quelques territoires avantageux sont encore disponibles. Si la Chevrolet n'est pas convenablement représentée dans votre localité, écrivez-nous pour avoir des détails sur notre proposition de vente et service.



Pour transport économique

## CHEVROLET MOTOR COMPANY OF CANADA, LIMITED

*Filiale de General Motors of Canada Limited*

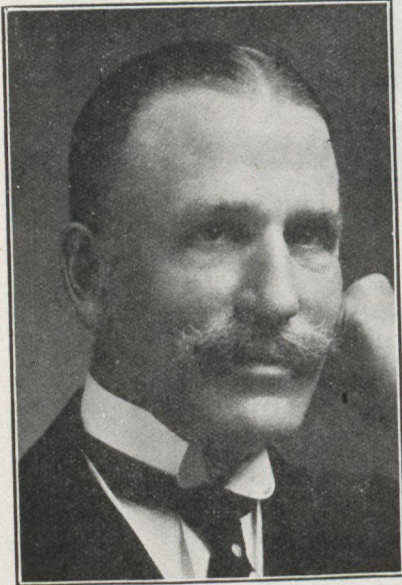
OSHAWA - ONTARIO

---



# LA "PROVINCIAL MOTOR LEAGUE"

*Elle discute l'accès du pont de Québec, l'éclairage de tous les véhicules, la route trans-Canada, la taxe sur la gazoline et plusieurs autres questions*



L'HON. FRANK CARREL  
Président honoraire de la Fédération



M. NORMAN LABELLE  
Premier Vice-Président

La fédération des clubs d'automobilistes de la province de Québec a eu son assemblée générale annuelle à Québec, le 26 février dernier.

Cette assemblée avait réuni, dans les bureaux du club d'automobile de Québec, édifice du Quebec Railway, environ 25 automobilistes, représentant les clubs suivants:

Automobile Club of Canada, Montréal; Touring Club de Thetford Mines; Sherbrooke Automobile Club, de Sherbrooke; le Club d'Automobiles de Plessisville; le Club d'Automobiles de Mont-Joli; St-Hyacinthe Automobile Club; Bonaventure & Gaspé Automobile Club; le Club d'Automobile des Trois-Rivières; le Club d'Automobile du Bas St-Laurent; Rimouski; Joliette Automobile Club; Granby Automobile Club; le Club d'Automobiles de la Rivière-du-Loup.

Le président de la Quebec Provincial Motor League, l'hon. M. Frank Carrel, a d'abord souhaité la bienvenue aux automobilistes présents. "Nous avons fait un travail important dans l'intérêt de la ligue," dit l'hon. M. Carrel, "durant la dernière session qui a été tenue, comme vous le savez, beaucoup plus à bonne heure que d'habitude.

Cette session hâtive a causé une diminution considérable du programme que s'étaient tracé vos officiers." L'hon. M. Carrel fit alors allusion à la taxe sur la gazoline, et a invité les membres de la Fédération d'étudier le pour et le contre de la question et de la soumettre à leurs clubs.

L'hon. M. Carrel conseilla à tous les clubs d'automobiles de la province d'être aussi utiles que possible pour les touristes étrangers qui ne manqueront pas de visiter la province, l'été prochain.



M. AUGUSTE PION  
le nouveau Président de la Provincial Motor League



M. J. E. RENAUD  
Secrétaire-Trésorier.



Puis il demanda à tous les automobilistes de faire en sorte que la loi des véhicules-moteurs soit observée le mieux possible.

Après la lecture du rapport financier par M. J. E. Renaud, il y a eu discussion sur plusieurs sujets. On a d'abord discuté le projet de la construction d'un chemin pour les véhicules sur le pont de Québec. Après avoir convenu qu'il s'agissait de l'intérêt de toute la province, les automobilistes présents ont

décidé de faire de nouvelles instances à ce sujet auprès du ministre des chemins de fer, à Ottawa. Le Q. P. M. L. n'a pas été chanceuse dans ses démarches, jusqu'ici: chaque fois le gouvernement fédéral a refusé d'accepter le projet en disant, entre autres choses, que le pont de Québec n'était pas fait pour un chemin de véhicules. Cette fois-ci, les automobilistes veulent prendre toutes leurs précautions pour obtenir la réalisation de cette entreprise.

### LES QUATORZE POINTS DE L'AUTOMOBILISTE

Imaginez-vous que le conducteur de l'autre voiture est votre père.

Plus de cinq milles à l'heure près d'une école est une vitesse dangereuse.

Les trains de chemin de fer n'arrêtent pas aux passages à niveau.

Ne dépassez pas une autre voiture sur sa droite.

Faites fonctionner votre avertisseur et ralentissez à tout croisement de rues ou de chemins.

Faites inspecter et régler vos feins souvent.

Ne riez pas, si vos passagers sont timides. Ce sont vos hôtes.

Ne vous attendez pas à ce qu'un enfant soit prudent. Même s'il est tué par sa faute, sa mort n'en est pas moins regrettable.

Habituez-vous à faire les signaux d'usage avec la main. Il y va non-seulement de la protection des autres, mais encore de votre propre protection.

Laissez passer celui qui vous demande le chemin. Il vaut mieux qu'il fasse de la vitesse en avant qu'à côté de vous.

Ralentissez et prenez la droite en arrivant au sommet d'une côte.

Pensez aux autres qui sont dans la rue ou sur le bord des trottoirs, quand il y a de l'eau ou de la boue.

Rappelez-vous que le piéton aux encoignures de rues a le droit de traverser.

N'essayez pas de dépasser une voiture, quand il y en a une autre qui s'en vient dans la direction opposée.

Le patron était penché sur une table, consultant une liste d'adresses. Le nouveau garçon de bureau s'approcha tranquillement de lui et lui glissa discrètement un papier dans la main. Intrigué, le patron l'ouvrit et lut: "Hon. Mesieu: vo culottes i son dé-cousu en arrier."

### L'EXPORTATION DES AUTOMOBILES ANGLAISES

Des chiffres officiels, qui viennent d'être publiés, démontrent que l'exportation des automobiles anglaises a considérablement diminué, comme en fait foi le tableau ci-dessous:

ARTICLES	1920	1921	1922
<b>Livres sterling</b>			
Véhicules automobiles:			
de tourisme.....	2.995.791	1.639.186	828.086
de commerce.....	941.074	686.425	473.330
Châssis pour automobiles.	2.467.680	957.253	654.592
Pièces détachées.....	1.993.581	1.264.540	809.802
<b>Totaux.....</b>	<b>8.398.125</b>	<b>4.547.404</b>	<b>2.765.810</b>

A cause de la différence en notre faveur du change et du tarif douanier préférentiel, les voitures anglaises, qui sont fort bien construites, devraient être populaires au Canada. Cependant nous ne connaissons guère que la Rolls-Royce, qui est d'ailleurs faite aux Etats-Unis pour notre marché; la Sunbeam, une voiture de toute première classe, rapide et puissante; et la Vauxhall.

### L'HUMOUR DE LLOYD GEORGE

M. Lloyd George, qui, nul n'en ignore, cultive l'humour, racontait dernièrement, en présence de la reine d'Espagne, comment les différentes délégations à la conférence de Gênes réglèrent leur note d'hôtel.

—Les délégations française et anglaise payèrent en or, déclara le premier britannique, la délégation allemande remit une valise bourrée de marks et la délégation autrichienne offrit une lettre de voiture pour un wagon de couronnes à retirer en gare. Quant à la délégation russe, M. Tchitcherine tendit à l'hôtelier une presse à roubles: "Tirez-en tant que vous voudrez!" dit-il majestueusement.

Et cette petite anecdote paraissait amuser considérablement M. Lloyd George.



## BOTTINE A MOTEUR

Quand on essaie de suivre la marche du monde—ça va diablement vite, on ne marche plus, puisque tout le monde court;—une transformation s'impose à l'esprit: le triomphe grandissant du petit moteur. Aux prochains salons de l'automobile, la grosse voiture cèdera par force un terrain énorme à une voiturette, au cyclecar, à la bicyclette automotrice qui, relégués dans les coins auront conquis leur place à eux. Un jour prochain, nous verrons, sans doute, la bottine à moteur qui réalisera pour nous la botte de sept lieues.

Ce sont des transformations de la vie qui nous attendent. Le petit moteur peut nous créer rapidement une ère de prospérité générale autrement pratique que celle que promettent depuis 10,000 ans, les rêveurs de la sociologie.

Comme notre littérature est en retard! Elle continue son petit rêve routinier et nos écrivains s'imaginent toujours que l'univers est en eux. Alors que nous sommes entourés de merveilles exactes, aucun lyrisme n'a encore réussi à traduire par des mots cette incroyable réalité: l'homme capable aujourd'hui de faire 1 mille, rapidement, sur une roue, transporté par une force magique contenue dans une fiole d'essence si petite qu'on peut la mettre dans la poche de son gilet.

Elle est un des plus grands miracles de tous les âges, et elle n'a encore trouvé ni son philosophe ni son poète cette idée qui peut presque se mettre en formule: l'homme cherchant à réaliser sa passion nouvelle qui consiste à vouloir véhiculer le maximum de matière transportable avec le minimum de matière transportante.

## INDUSTRIE TOURISTIQUE

Le secrétaire de l'Automobile Club du Canada estime que, de mai à octobre, les touristes venus des Etats-Unis apportèrent quelque six millions à Montréal et une quinzaine de millions dans la province de Québec. Ces chiffres ajoute l'"Economiste Canadien", de L.-G. Beaubien, sont assez coquets pour démontrer que le tourisme, qu'on a justement appelé en France "de l'exportation à l'intérieur", est une industrie. Or, toute industrie exige de l'organisation. On construit de bonnes routes, on repoissonne quelques lacs, c'est très bien. Mais il reste encore à construire, sur nos plus beaux sites, des hôtels convenables, pourvus d'une cuisine suffisante dont nos écoles ménagères pourraient sans doute former le personnel. Il reste aussi à convaincre les bonnes gens habitant le long des routes et des cours d'eau qu'ils ont intérêt à rendre leurs propriétés aussi attrayantes que possible. Outre l'agrément qu'ils en tireront eux-mêmes, ils contribueront au succès d'une entreprise dont les possibilités sont presque illimitées.

L'importance de cette question n'a pas échappé au congrès de l'Union des municipalités, tenu récemment à Chicoutimi. On a jeté les bases d'un bureau du tourisme qui se propose d'organiser méthodiquement dans la province l'industrie touristique. C'est une heureuse initiative.

La France vient d'imposer un droit d'entrée de 45% sur les camions automobiles de fabrication étrangères. Cette mesure affecte surtout l'industrie américaine.

## Garage propre pour voitures fines

Un plancher en tuiles n'absorbe ni graisse, ni gazoline, ni autre substance; il se nettoie facilement quel que soit ce qui y a été répandu ou écrasé. Un plancher et des murs en tuiles protègent les automobiles et ce qui peut avoir été laissé dedans.

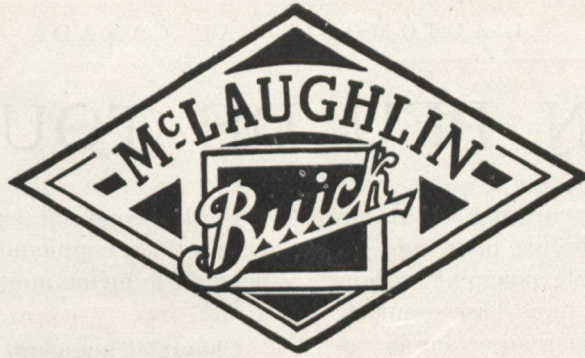
Un garage tuilé est économique non-seulement parce qu'il est à l'épreuve du feu et se nettoie bien, mais encore parce qu'il est durable et ne demande pas d'entretien. Il se conserve en bon état sans réparation et sans retouchage.

Si votre plancher en ciment est poussiéreux, téléphonez à 3491

**IGN. BILODEAU LTEE**

144 AVENUE RENAUD, QUEBEC





## Nous maintenons "le Terme de Comparaison"

Les principes qui ont guidé cette maison dans la construction de voitures fines depuis au-delà d'un demi siècle n'ont jamais été illustrés avec plus d'éclat que par les nouveaux modèles de McLaughlin-Buick de 1923. L'excellence évidente du travail, la qualité solidement établie et une entente parfaite des valeurs mécaniques:—voilà quels sont les principes qui ont fait de la McLaughlin-Buick le terme de comparaison dans tout le Canada. Ce sont aussi les caractéristiques qui ont fait la réputation et le prestige des voitures McLaughlin-Buick et qui les rendent si avantageuses à vendre.

Si McLaughlin-Buick n'est pas actuellement représentée dans votre localité et si votre position dans les affaires et le local de service à votre disposition sont à la hauteur de ce que McLaughlin-Buick exige, nous serons heureux d'avoir l'occasion de discuter avec vous la question d'une franchise exclusive.

**McLAUGHLIN MOTOR CAR CO., Ltd.**

*Filiale de General Motors of Canada, Ltd.*

OSHAWA, ONTARIO



## UN PEU DE TOUT

Un Anglais, A. V. Roe, a inventé une petite automobile à deux roues, assez grande pour contenir toute sa famille, mais assez petite pour entrer dans une porte ordinaire et monter dans l'ascenseur de l'appartement. On peut aussi la remiser sur la veranda pendant la nuit. Elle est construite sur un châssis de motocyclette.

Henry Ford a ouvert un crédit de \$4,000,000.00 au Gouvernement soviétique de la Russie pour l'achat de tracteurs Fordson. Il recevra en retour du coton et autres matières premières.

Les voleurs d'automobiles viennent d'imaginer un nouveau plan. Ils se présentent dans les garages et se font passer pour des officiers de justice, venus pour saisir la voiture de l'un quelconque des clients du garagiste, en vertu d'un bref d'exécution forgé.

La maison Durant a offert \$100,000.00 comptant pour les actions ordinaires sur le marché de la Fisher Body Corporation.

Ford a construit environ 127,000 voitures, en février et les commandes reçues de ses distributeurs pendant le même mois sont d'environ 150,000.

Chevrolet augmente le volume de sa production et de ses ventes. Cette maison construira 2000 voitures par jour, lorsque ses nouvelles usines seront terminées. Elle produit actuellement de 1200 à 1500 voitures chaque jour, à l'exception d'une journée dans le mois de janvier, où elle a atteint le record de 2158.

Les directeurs de la National Automobile Chamber of Commerce des Etats-Unis sont en faveur de faire payer par les automobiles, au moyen d'une taxe sur la gazoline ou d'honoraires d'enregistrement ou les deux à la fois, l'entretien des chemins, mais non pas leur construction.

La Willys-Overland Co., se propose de construire 45,000 automobile pendant le premier trimestre de 1923 et d'employer 15,000 à 16,000 hommes.



### Rectifica- teur à Cylindre HALL

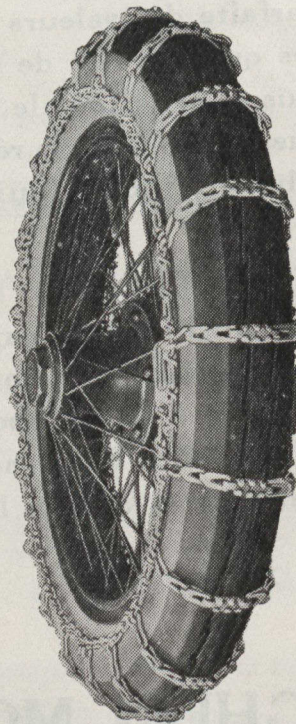
Voici la meule à cylindre Hall en fonctionnement. Se manoeuvre facilement et épargne les frais d'enlever le bloc moteur du châssis. Elle ronge juste la quantité désirée et laisse une surface unie et polie.

TOUT ACHETEUR DEVIENT UN  
ANNONCEUR

Recommandée par les grands constructeurs  
d'automobiles du Canada et des Etats-Unis.

**HALL GEAR & MACHINE CO. LTD.**

15, RUE DUNDAS OUEST, TORONTO, Ont.



### "THE ACE"

Est une chaîne construite pour une fin.

Plus de chaînons transversaux par paire. Examinez nos agrafes brevetées à un seul morceau.

Remarquez l'ajustage serré et la surface de contact.

Avez-vous fait l'essai de la fameuse pièce extérieure Ace ?

Pour pamphlet illustré écrivez aux distributeurs de Québec.

H. W. PETRIE  
of Montreal Limited

ou directement au  
fabricant.

Faite au Canada par

**Ace Chain Limited**

Coin Princess et Earl  
HAMILTON, Ontario

Brevets canadiens  
No 189365, 1er avril 1919  
No 196499 20 janvier, 192

Autres brevets pendant.

Vous pouvez compter  
sur quatre as"



## UNE OFFENSIVE CONTRE LES TAXES

La National Automobile Chamber of Commerce des Etats-Unis, vient d'entreprendre une campagne pour obtenir l'abrogation des droits d'accise spéciaux imposés aux automobilistes, en 1919 et en 1921.

La chambre se plaint de l'injustice de cette taxe, qui, imposée comme mesure de guerre sur un grand nombre d'articles, ne subsiste pratiquement plus que sur les automobiles. Elle prétend que l'industrie automobile aurait dû être soulagée avant que l'on pensât à faire disparaître la taxe d'accise sur les instruments de musique, la gomme à mâcher et les parfums, par exemple.

L'industrie automobile ne demande pas de privilège, mais elle veut être placée sur le même pied au moins que les autres industries en matière de taxe.

Ce que cette taxe signifie pour les automobilistes

est démontré par le fait qu'en 1921, la taxe d'accise sur les automobiles a rapporté au gouvernement américain \$117,322,000.00; à part de cela les automobilistes américains ont payé \$212,978,000.00 de taxes d'état et \$11,000,000.00 de taxes municipales, ce qui fait un total de taxes de \$341,300,000.00. Les automobilistes canadiens leur souhaitent succès.

Elle:—"Je ne me ferais à aucun homme dans l'obscurité!"

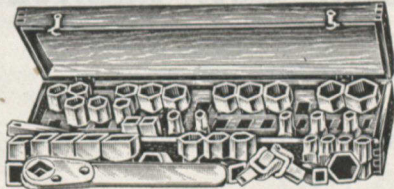
Lui:—"C'est clair que vous n'avez rien à craindre en plein jour!"

Automobiliste (s'approchant du sédan arrêté dans l'ombre au bord de la route):—"Y-a-t-il des blessés?"

Voix du sédan:—"Pas encore! Mais il va y en avoir un, si vous vous occupez de ce qui ne vous regarde pas!"

### LES CLEFS HINSDALE POUR DOUILLES

No. 17 \$13.



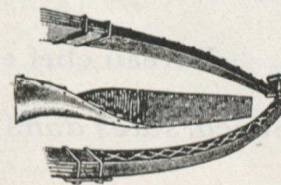
Contient 37 douilles nickelées et trempées avec une clef à rochet, un joint universel et extension, dans une boîte en bois dur. Autres assortiments, \$3., \$4., \$5., \$7., \$8., \$11.50 et \$18.50.

Douilles de n'importe quelle grandeur à 20 centins chacune.

Voyez votre fournisseur ou écrivez directement. Fournisseurs, demandez notre livret.

**GEO. P. REUHL**

275 rue King Est. Toronto, Can. Tel. Main 6595



## PROTEGEZ VOS RESSORTS

ENVELOPPE DE RESSORTS

Réparations de Toiles d'Automobiles,  
Courroies pour Pneus

SPÉCIALITÉ: Bottes Canadiennes et de Sport,  
Pêche et Chasse

**J. A. CLOUTIER**

Marchand de chaussures  
et claques

317 RUE ST-PAUL, QUEBEC

Tel. 6437w

## BULLETIN D'ABONNEMENT

L'AUTOMOBILE AU CANADA

Revue mensuelle des  
Automobilistes Canadiens - Français

BUREAUX:  
27 RUE BUADE  
Québec

Veillez inscrire mon abonnement pour UN AN à la revue L'AUTOMOBILE AU CANADA  
au prix de.....

Toutes les Provinces du Canada: \$2.00 par année.

Etats-Unis et autres pays: \$2.50.

(Le prix des abonnements peut nous être adressé par la malle, en mandat ou chèque)

Nom.....

Adresse.....

Comté ou Province.....

Prière d'écrire très lisiblement  
et donner une adresse com-  
plète.



# Les Pneus DUNLOP

*Faiseurs de distance par excellence*

**"TRACTION" "RIBBED", "CLIPPER"**

**DUNLOP TIRE & RUBBER GOODS CO., Limited**



Bureau chef et Usines: Toronto.

*Succursales dans toutes les principales villes*

Established

Six

World's Records



Speed-Power

Economy

Durability

**Kant-Skore**  
PISTONS

WEIGH LIGHTEST · FIT TIGHTEST

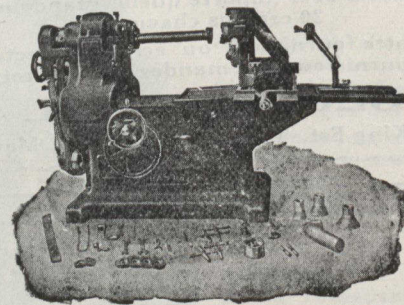
Grand assortiment de pistons de toutes dimensions pour toutes les voitures populaires en magasin et prêt pour livraison immédiate. Ces pistons qui pèsent à peu près le tiers de la fonte, rendent un moteur plus puissant et plus flexible que n'importe quel autre. Chaque équipement installé fait un client satisfait.

**Engrenages de synchronisation  
silencieux de Hall**

Se font maintenant pour toutes sortes de voitures et sont les seuls engrenages satisfaisants pour éliminer le grincement et le ronronnement qui se produisent dans tant de voitures.

**HALL GEAR & MACHINE CO.**

15, RUE DUNDAS OUEST  
TORONTO, ONT.



**RECTIFICATION:**

de cylindres et arbres à manivelle.

**MANUFACTURIERS:**

de Pistons, Cercles et Axes de Pistons,  
toutes pièces d'automobiles.

**REPARATIONS:**

de Moteurs d'Autos, de Yachts, etc.

*Nous sommes des Spécialistes  
dans ce genre d'ouvrage*

**La Compagnie F. X. Drolet**

206 rue du Pont, Québec.

Tél. 6030