

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. 4

QUEBEC, JUIN 1923

No. 1

SOMMAIRE

COMMENTAIRES DE LA RÉDACTION.....	5	LES TOURISTES FRANCO-AMERICAINS.....	21
CAUSERIE JUDICIAIRE.....	8	LES VACANCES.....	22
CE QU'IL FAUT EMPORTER EN VOYAGE....	9	LE NOMBRE DES AUTOMOBILES DANS LE	
LE COIN DE L'INVENTEUR.....	11	MONDE ENTIER.....	24
L'OPINION D'UN ABONNÉ.....	12	UN PEU DE TOUT.....	27
COMBIEN VOTRE AUTOMOBILE VOUS		L'HON. M. NICOL ET LA TAXE SUR LES	
COUTE-T-ELLE PAR ANNÉE?.....	13	AUTOMOBILES.....	29
TRENTE CONSEILS PRATIQUES AUX CHAUF-		LA COURSE D'INDIANAPOLIS.....	31
FEURS.....	15	LES HORIZONS DE QUÉBEC.....	33
LE NOUVEAU BUDGET.....	16	LES PROFITS DE FORD.....	34
PROPOS SUR NOS ROUTES.....	18		

Etc., Etc.

L'AUTOMOBILE AU CANADA

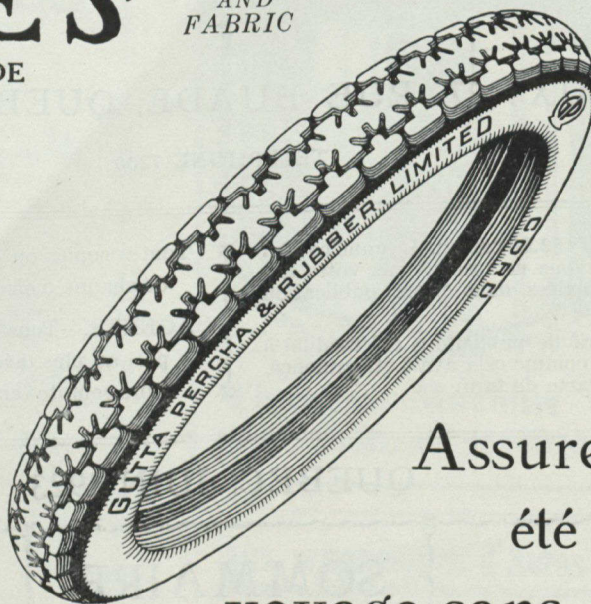
PRIX : 20 CENTS

Obtenez satisfaction de vos pneus cet été!

"GUTTA PERCHA" TIRES

CORD
AND
FABRIC

PNEUS-CORDE



Assurent un
été de
voyage sans ennui.

Que votre été ne soit pas gâté par ces agaçants arrêts, où il vous faut changer un pneu sous un soleil embrasé avec accompagnement inévitable de graisse, de poussière, de boue et d'habits souillés. Que pendant cette saison les pneus-corde "Gutta Percha" vous portent doucement, agréablement et continuellement dans des randonnées délicieuses. Gardez votre esprit serein, sans inquiétude et libre de jouir de tout le plaisir de l'automobilisme. La qualité éprouvée des pneus "Gutta Percha" rend cela facile, . . . mais c'est à vous de prendre la décision.

Gutta Percha & Rubber

LIMITED

BUREAUX CHEFS ET USINES: TORONTO, CANADA

Succursales d'une côte à l'autre

Commentaires de la Rédaction

La réduction des primes d'assurances

NOUS avons souvent répété dans les colonnes de cette revue que l'assurance bon marché dépend des automobilistes. Qu'ils conduisent avec prudence et précaution et qu'ils tiennent leurs voitures en bon ordre, de façon à diminuer le nombre des accidents, et les compagnies d'assurance réduiront automatiquement leurs taux.

Le taux des primes d'assurance, en effet, est en relation directe du nombre des accidents d'automobile. Or, d'après Monsieur A. Ryder, expert actuair à l'emploi de l'association d'assureurs américains, connue sous le nom de "National Bureau of Casualty and Surety Underwriters", le pourcentage des accidents par rapport au nombre des automobiles assurées est demeuré à peu près le même depuis cinq ans, malgré le perfectionnement des automobiles, malgré une meilleure réglementation de la circulation et une application plus stricte des lois qui la concernent, malgré l'amélioration des routes, malgré les nombreuses campagnes d'éducation contre les accidents pour le bénéfice du public et des enfants, en particulier. Les forces qui tendent à diminuer le nombre des accidents sont neutralisées par l'encombrement toujours croissant des voies publiques, l'augmentation de la population et la plus grande vitesse des automobiles.

Le coût moyen des accidents, c'est-à-dire la moyenne de ce qu'il en coûte à l'assureur pour indemniser l'assuré, est à la hausse, à cause surtout de la tendance des tribunaux à accorder des dommages-intérêts de plus en plus élevés en matière d'accidents d'automobiles. Par conséquent, le remède à la situation consiste à chercher à réduire le nombre des accidents puisque le coût des accidents a tendance à augmenter.

Ce remède est entièrement entre les mains des automobilistes.

C'est une bonne chose de faire l'éducation des piétons, de leur inculquer la crainte des dangers de la rue et de bien les pénétrer du sens de leurs obligations et des limites de leurs droits.

C'est entendu,—et les statistiques que nous avons déjà publiées, le prouvent,—que plus souvent les acci-

dents sont dûs à la faute des piétons qu'à celle des automobilistes. Mais, malheureusement, les tribunaux ne semblent pas avoir encore admis la force probante de ces statistiques et, en général, l'automobiliste est tenu responsable, en vertu de la présomption qui s'applique au conducteur d'un véhicule dangereux. Le résultat de ceci c'est que les automobilistes doivent être plus prudents que les piétons et que, jusqu'à un certain point, ils doivent même prévoir la négligence de ces derniers et être capables de prévenir un accident, si un piéton sans souci se jette sous les roues de leur voiture. Un accident, même s'il arrive par la faute d'un écrasé, n'en est pas moins un accident pour lequel les assureurs, en règle générale, auront une indemnité à payer.

D'ailleurs, il n'y a pas que les accidents aux piétons à considérer. Les assureurs sont aussi tenus d'indemniser le propriétaire de l'auto qui capote ou qui est tamponnée par une autre. D'où il suit qu'une campagne d'éducation pour le bénéfice des automobilistes serait aussi à propos qu'une campagne pour le bénéfice des piétons et que la réduction des taux d'assurance dépend encore plus de la conduite des automobilistes que de celle des piétons.

Les automobilistes devraient donc se faire une habitude de toujours conduire à une vitesse qui ne soit pas dangereuse, étant donné les conditions de la voie et de la circulation. Il faut toujours être maître de sa vitesse, c'est-à-dire avoir sur sa voiture un contrôle tel qu'on puisse arrêter dans le minimum de distance, en cas d'urgence.

Mais il n'y a pas que la vitesse qui soit cause d'accidents. Le mauvais entretien de la voiture est souvent aussi responsable. Par sa nature, une automobile est une machine qui fonctionne presque toujours à un point rapproché de son maximum de rendement, et sa vitesse de déplacement est telle que les moindres inégalités ou accidents de la route produisent des chocs très rudes dans tout son mécanisme. Dans de pareilles conditions une machine se dérègle, se disloque et s'use rapidement. Voilà pourquoi le chauffeur prudent ne sort jamais sa voiture du garage,

surtout s'il doit entreprendre une randonnée un peu longue, sans faire une vérification et un ajustage soignés de toutes les pièces du mécanisme.

Que d'accidents sont expliqués en disant: "Mes freins n'ont pas voulu fonctionner!" ou bien: "La voiture n'obéissait pas à la direction!" Disons, pour paraphraser une devise célèbre: en automobilisme la vigilance de tous les instants est le prix de la sûreté.

Il n'y a pas qu'en matière d'accidents que les automobilistes peuvent travailler à réduire le taux des primes d'assurance. Il y a le vol et l'incendie.

Trop de vols sont rendus possibles par la négligence et l'incurie des automobilistes qui n'ont pas la précaution de munir leur voitures de dispositifs contre le vol ou qui laissent stationner leurs voitures des demi-journées entières sans surveillance.

Trop d'incendies sont causés par le manque d'entretien et par la malpropreté des moteurs et des carburateurs ou par le mauvais ordre du système électrique.

Enfin, il y a des automobilistes malhonnêtes qui organisent le vol ou l'incendie de leurs voitures pour en toucher les assurances. Les bons automobilistes se doivent à eux-mêmes de dénoncer ces gens-là dans l'intérêt commun.

La morale de tout ceci c'est que les automobilistes obtiendront la réduction des taux d'assurance en pratiquant la prudence et qu'ils devraient entreprendre une campagne à cette fin.

Bénédiction des automobiles

Dans quelques endroits de la province une belle coutume s'est établie: c'est celle de faire solennellement bénir par le curé, chaque printemps, toutes les automobiles de la paroisse.

Un de nos abonnés nous écrit pour nous dire que cette coutume devrait s'implanter dans chaque paroisse de notre province.

"Il est vrai, dit-il, que bien des automobilistes consacrent leur voiture à saint Christophe et y mettent la médaille du saint, mais la bénédiction en bloc de toutes les automobiles de toute une localité ou de tout un comté serait un acte de foi encore plus beau et une cérémonie très impressionnante.

Il arrive assez d'accidents de nos jours qu'il est salutaire de nous recommander à la protection de la Providence."

La suggestion de notre abonné est belle et nous la signalons à nos lecteurs.

Dernièrement une grande compagnie de navigation demandait au cardinal Mercier de faire descendre les bénédictions du Ciel sur le "Belgenland". Les auto-

mobilistes ont aussi à "naviguer" dans des routes pleines d'embûches et de dangers. Il convient donc qu'ils se recommandent, eux et leur voiture, à Celui sans la permission de qui il ne tombe même pas un cheveu de nos têtes.

Vandalisme

Un automobiliste se plaignait récemment dans un journal de l'hostilité des paysans envers les touristes; il avait entendu un cultivateur des environs de Montréal menacer de tirer sur ceux qui pilleraient ses navets. O scandale! risquer de blesser, ou de tuer même, pour un pauvre navet! Comme si, après tout, les navets n'appartenaient pas au paysan.

Bien loin de blâmer l'homme aux navets, nous l'approuvons. Les cultivateurs des environs des grandes villes sont exaspérés par les déprédations de certains automobilistes malappris qui se croient maîtres partout.]

En général, personne n'est plus courtois et plus obligeant que le paysan de Québec et, s'il est devenu hostile en certains endroits, la faute en est à une certaine classe de touristes,—pas tous heureusement.

Nous en avons vu de ces pique-niqueurs sans manières s'installer sans permission dans une ferme et laisser l'endroit de leurs ébâts jonché de déchets, de boîtes et de bouteilles. Quelques-uns ne se gênent même pas pour faire main basse sur les fleurs, les fruits ou les légumes du fermier. Quoi d'étonnant que ce dernier après cela ait une dent contre les touristes!

Le respect de la propriété ne paraît pas être une vertu très enseignée au foyer et à l'école, si l'on en juge par la conduite de certaines gens qui ne se font aucun scrupule de dévaster les plate-bandes et les bosquets des parcs publics et les champs de navets ou les vergers des paysans.

Que les automobilistes aient la convenance de demander poliment au paysan la permission de pique-niquer chez lui, qu'ils laissent ses cultures en paix et qu'ils ne lui salissent pas sa propriété. Alors la paix sera vite faite entre paysans et touristes.

D'ailleurs, les touristes qui se conduisent comme en pays conquis dès qu'ils sont en rase campagne, sont l'infime minorité. Tout de même ils sont encore assez nombreux, malheureusement, pour compromettre la réputation de tous les autres auprès des paysans.

Les automobilistes qui seraient témoins d'acte de vandalisme de la part de ces goujats des grandes routes, rendraient un service à toute la gent automobiliste en dénonçant les malfaiteurs aux autorités.

Enfants mal élevés

Il y a quelques jours nous roulions à petite allure sur la route Québec-Montréal, quand en passant près d'une ferme, dans Champigny, deux ou trois bambins se mirent à nous lancer des pierres dont l'une atteignit la voiture quelque part avec un bruit retentissant, au grand amusement des gamins.

Un moment nous eûmes l'idée d'arrêter et de porter plainte auprès des parents. Mais l'ennui de stopper, les démarches désagréables! Enfin, avec un haussement d'épaules et la réflexion: "Ce ne sont que des enfants!" nous continuons notre route.

Au prochain arrêt quel n'est pas notre mécontentement de constater que la pierre a frappé en plein centre du panneau de l'une des portes de la voiture, un coupé Jewett tout flambant neuf, et qu'une profonde et longue éraflure nécessitera probablement un repeinturage et un revernissage de tout le panneau.

Si un pauvre chauffeur a le malheur, en cherchant à éviter une couvée de poulets qui picorent dans le chemin et s'éparpillent aux quatre points cardinaux, d'écraser le plus chétif de la bande, le paysan ne manquera pas de lui faire payer au moins dix fois le poids en or de l'étiq. volatile.

Nous devrions lui appliquer la même poids et la même mesure, lorsque ses gamins, qui sont aussi fréquemment dans le chemin que ses poulets, nous lancent des pierres. Peut-être élèvera-t-il mieux ses enfants et les gardera-t-il en sûreté sur sa propriété, lorsque quelques automobilistes lui auront fait payer un vernissage de carrosserie ou une glace brisée.

Rien n'est plus dangereux qu'un enfant dans la route. Il est impossible de prévoir les mouvements qu'il va faire. Le chauffeur ou bien frappera le pauvre petit malheureux ou bien se jettera lui-même

dans le fossé ou sur un arbre en voulant l'éviter. Dans un cas comme dans l'autre une fatalité terrible est probable.

Et invariablement c'est le chauffeur qui sera blâmé, quelque précaution qu'il ait pu prendre. On ne songera pas que si les parents avaient mieux élevés leurs enfants et les avaient corrigés de la mauvaise habitude de courir le chemin, de défier les automobiles, de leur faire des niches et de leur lancer des pierres et des bâtons, le malheur ne serait pas arrivé.

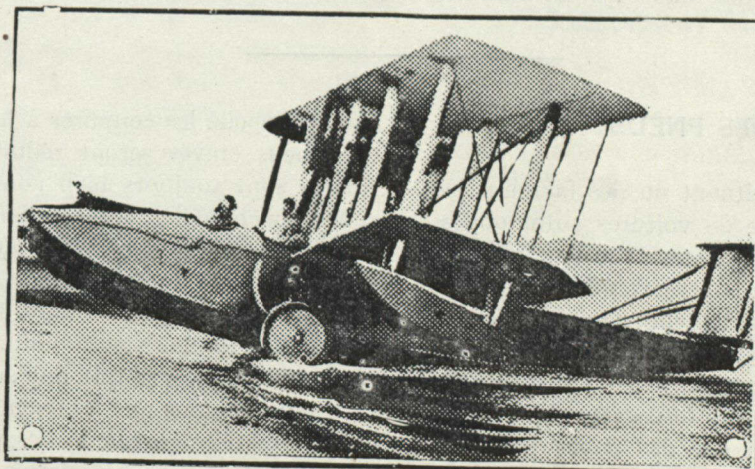
L'intérêt même de ces pauvres gamins qui ne se rendent pas compte du danger auquel ils s'exposent, demande qu'un exemple sévère soit fait afin d'ouvrir les yeux des parents insouciantes. C'est ce que nous nous proposons de faire à la prochaine occasion et nous prions nos lecteurs de faire de même.

La bon Samaritain

Dans un récent article, le "Star" de Montréal signalait quelques-unes des bonnes actions que les automobilistes peuvent faire et que ceux de Québec se font toujours un devoir de pratiquer, comme, par exemple promener les orphelins de la ville, faire monter un ouvrier fatigué qui revient de l'ouvrage ou une dame avec un enfant, etc.

Nous ne voulons pas donner de mauvais conseils à nos lecteurs et leur endurcir le cœur. Mais nous nous rappelons l'histoire de cet ami qui ne dut qu'au hasard de trouver à portée de sa main sa manivelle de démarrage le chance de repousser les attaques de son "invité" et de conserver sa voiture.

Jouer le rôle de bon Samaritain est une bonne chose, mais il faut le faire avec discrétion, surtout la nuit et dans les endroits où vous ne connaissez pas les gens.



L'un des hydroplanes qui servent à la surveillance et à la protection des forêts de la province de Québec

CAUSERIE JUDICIAIRE

Ce que la loi exige des municipalités en fait de bonne voirie.

EN déboutant dernièrement, une action en dommages, intentée contre une municipalité, à la suite d'un accident de route, la Cour Supérieure, à Québec, a fait les constatations suivantes:

"1. Les lois actuelles n'obligent les corporations municipales à faire des chemins que pour les moyens de transport en usage lors de l'adoption de ces lois.

"2. Si les chemins municipaux sont construits et entretenus conformément à ces lois, on ne peut reprocher aux autorités municipales comme une faute de ne pas les avoir appropriés à l'automobile.

"3. Les corps municipaux ne sont pas responsables des dangers naturels résultant du fait que leurs rues longent des précipices. Ils ne sont pas tenus de border ces rues de murs solides et susceptibles de résister au choc d'une automobile conduite hors de sa voie." (Caron vs Corporation de Berthier, 60 C. S. 482).

Nous n'avons aucun doute que le tribunal a correctement interprété la loi, telle qu'elle existe actuellement. Mais, si c'est bien là la loi, il est grand temps qu'on la change. La fédération des clubs d'automobilistes de la province de Québec devrait y voir incessamment. Les automobilistes paient assez cher pour le privilège de circuler dans les chemins de

cette province pour exiger que ces chemins soient autre chose que des sentiers étroits, tortueux, raboteux et cotoyant des précipices.

Nous croyons nous souvenir que, dans une cause de Gleason vs Township of Brome, non-rapportée, la Cour d'Appel a refusé de tenir indemne de toute responsabilité une corporation municipale dont le chemin cotoyait un ravin et qui plaidait que ce chemin avait été construit en 1802, avant l'invention des automobiles.

Pour condamner un automobiliste, il faut le trouver coupable d'une faute qui soit la cause déterminante de l'accident.

Un jury avait rendu un verdict contre un automobiliste sous prétexte qu'il avait avec lui dans sa voiture deux jeunes enfants, ce qui avait pu le distraire.

La Cour de Revision de Montréal a cassé ce verdict, et avec raison, décidant d'abord que ce n'était pas une faute pour le défendeur d'avoir eu deux jeunes enfants avec lui dans sa voiture, et ensuite que même si cela était une faute, il fallait prouver que cette prétendue faute avait eu une influence directe et immédiate sur le fait de l'accident, ce qui n'avait pas été prouvé. (Darling vs Emery 60 C. S. 509).

LE SOIN DES PNEUS

Les frais de pneus constituent un des facteurs les plus importants du service de voitures automobiles. Pour obtenir le plus de parcours avec le minimum de dépenses les pneus doivent être examinés fréquemment, et être réparés ou bouchés: on empêchera ainsi la saleté et l'eau de pénétrer entre la surface de roulement et le tissu du pneu où ils sont susceptibles de causer des ampoules ou des fosses de sable.

Il ne faut jamais rouler sur des pneus partiellement gonflés, car les parois sont pliées de façon indue et le tissu est sujet à des efforts qui causent ce

qu'on appelle les coupures à la jante. Les accidents de pneus crevés seront réduits de beaucoup si les pneus sont toujours bien gonflés, car la surface du pneu touchant la route est bien plus petite pour un pneu dur que pour un pneu mou. Ne roulez pas sur un pneu plat, quelque courte que soit la distance à parcourir; vous pouvez être sûr que cela vous sera coûteux. Roulez sur la jante très lentement, et en faisant attention plutôt que sur un pneu dégonflé.

Souvenez-vous que les grandes vitesses et les dérapages réduisent la durée des pneus. Evitez de bloquer les roues avec les freins; aucun pneu ne résistera à un tel glissement sur le pavé.

Ce qu'il faut emporter en voyage

LES voitures automobiles modernes n'ont plus de pannes: c'est entendu, chacun sait cela. Plus de pannes, cela veut dire qu'on ne connaît plus, comme autrefois, les longues stations sur la route, où il fallait, couché sous sa voiture, démonter la boîte de vitesses et la remonter, régler un embrayage, désosser un pont arrière, etc...

Néanmoins, les voitures modernes, comme tout ce qui sort de la main de l'homme, sont sujettes à des défaillances peu graves à la vérité évidemment, mais qui obligent quand même le conducteur à une intervention intelligente.

Tantôt c'est une panne de bougie, un gicleur de carburateur bouché, un écrou perdu, un raccord desserré, etc... D'autres fois ce sont des ratés inexplicables qui nécessitent quelques recherches; enfin, même en dehors de tout trouble du fonctionnement, les voitures automobiles nécessitent des soins à peu près journaliers d'entretien pour fournir de bons, loyaux et durables services.

En temps ordinaire, c'est-à-dire lorsque la voiture sort seulement dans la journée et rentre le soir, les soins d'entretien lui sont donnés au garage, à loisir par conséquent, et le petit outillage et les quelques accessoires nécessaires à ces soins trouvent généralement leur place dans le garage lui-même. Néanmoins il peut survenir quelques incidents en cours de route, et tout chauffeur prudent devra garder dans son coffre à poste fixe un certain nombre d'outils, d'accessoires et de pièces de rechange, qui lui permettront de se tirer d'affaire.

Lorsqu'on part pour un voyage de longue durée, de plusieurs centaines de milles, les soins d'entretien peuvent également être donnés à la voiture dans les différents garages des grandes villes où l'on s'arrêtera.

Mais il est incontestable que, utilisée dans ces conditions, la voiture est susceptible de donner à son possesseur plus d'occasions d'intervenir que s'il parcourt tous les jours seulement quelques milles. D'autre part, chacun aime bien à avoir sous la main les outils auxquels il est habitué, ignorant d'ailleurs s'il trouvera à l'étape ce qui pourra lui être nécessaire et qu'il aurait oublié d'emporter.

L'outillage de grand tourisme devra donc être plus complet que l'outillage courant.

Quant aux rechanges, les mêmes observations s'imposent: il est bien rare qu'on ait à effectuer une re-

change sur la route lorsqu'on rentre tous les soirs à la maison.

Sur la route, au contraire, lorsqu'on est parti pour plusieurs jours, il est indispensable d'avoir un petit magasin de secours. Que faut-il donc emporter à bord de sa voiture?

Pour répondre le mieux possible à cette question, nous avons dressé, à l'usage de nos lecteurs, deux listes. Dans l'une, nous avons indiqué l'outillage et les rechanges courants, c'est-à-dire ceux qui ne devront jamais quitter la voiture, quelque courtes que soient ses sorties; dans l'autre, ne figurent que l'outillage et les rechanges de complément, ce que nous appellerons l'équipement de grand tourisme.

Nous ne disons rien de l'arrimage des outils et des accessoires: chacun, en effet, les distribuera à sa guise dans la voiture, au mieux de ses commodités et de celles de ses passagers. Faisons remarquer cependant que les principes dont on doit s'inspirer pour régler la place de chaque chose sont les suivants: s'ingénier à disposer l'outillage et les accessoires de façon à pouvoir s'en servir sans déranger les occupants de la voiture. Placer ensemble l'outillage et les accessoires nécessaires à une même opération: par exemple, tout ce qu'il faut pour réparer un pneu ou changer une roue.

Enfin, placer à portée de la main quelques petits outils d'un usage courant dont on pourra être appelé à se servir chaque jour: petite clef à molette, pince universelle, tourne-vis.....

1.—Outillage et rechanges courants

OUTILLAGE

Un marteau en acier;
 Un tourne-vis;
 Une pince universelle;
 Une pince à cône;
 Une grosse clef à molette;
 Une petite;
 Un burin;
 Une clef de carburateur;
 Une clef de magnéto;
 Une clef de roues (pour roues amovibles)
 Un jeu de démonte-pneus;
 Un cric;
 Une pompe à pneu.

ACCESSOIRES ET RECHANGES

Un rouleau de fil de fer fin;
 Un rouleau de chatterton;
 Une petite boîte contenant: un jeu de goupilles fendues, un jeu d'érous, de boulons et de rondelles, un jeu de joints.

Deux bougies neuves ou en bon état;
 Une enveloppe et une chambre à air montées sur une roue de rechange;

Une chambre de rechange;

Une agrafe de courroie;

Un jeu d'éclisses pour réparer la rupture d'un ressort.

II.—Outillages et accessoires complémentaires pour longues randonnées.

OUTILLAGE

En plus des outils de rechange énumérés précédemment:

Un marteau à masse de cuivre;

Un grand tourne-vis;

Une lime demi-ronde;

Une lime tiers-point;

Une lime queue de rat;

Une pince à gaz;

Un petit étau à main (ou mieux, un étau à griffe que l'on peut fixer sur le marchepied);

Deux chasse-goupilles (un gros et un petit);

Un pointeau;

Un morceau de jet de bronze;

Un jeu de clefs-tube coudées, dites clefs à pipes;

Un lève-soupapes;

Un bec-d'âne;

Une petite chignole avec ses mèches;

Un tire-roues (éventuellement);

Un fer à souder à essence.

ACCESSOIRES ET RECHANGES

Deux enveloppes neuves;

Deux chambres neuves;

Un nécessaire de réparations de pneumatiques;

Un sachet de talc; deux emplâtres;

Un petit rouleau de toile gommée;

Un jeu de charbons de magnéto;

Une paire de vis platinées

Un jeu de charbons de dynamo;

Deux lampes de phares;

Deux lampes de lanternes;

Deux fusibles;

Quelques rayons pour roues métalliques;

Un indicateur de pression de pneus;

Un bidon d'huile d'une pinte.;

Une pompe à huile; une boîte de graisse consistante;

Une seringue à graisse à vis;

Un bidon d'essence de un gallon.

Ajoutez à cela l'outillage spécial de la voiture, c'est-à-dire les clefs spéciales qui sont livrées par le constructeur avec le châssis.



Automobiliste: "Où est le prochain garage?"

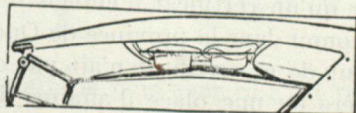
Mike:—" Le prochain garage est dix milles derrière vous."

(Life)

LE COIN DE L'INVENTEUR

Porte-chapeaux:

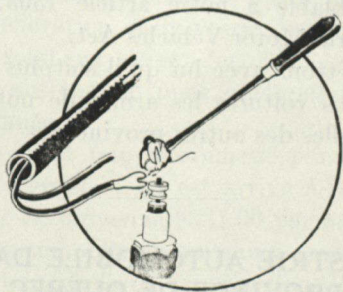
On fabrique un porte-chapeaux qui s'adapte au toit de la capote des voitures découvertes. Mais



tout automobiliste un tant soit peu adroit peut se fabriquer lui-même cet utile accessoire.

Pas besoin d'allumettes:

Si jamais, au cours d'un pique-nique, vous constatez que vous n'avez pas d'allumettes, n'allez pas vous décourager comme Pierrot au clair de la lune. Versez de la gazoline sur un morceau de guenille quelconque;



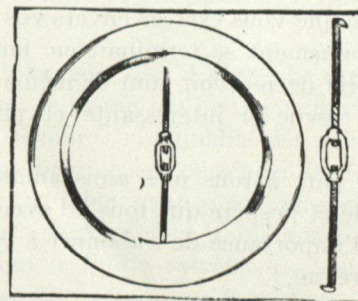
défaites l'un des fils d'une bougie; mettez votre moteur en marche, et, en plaçant le tampon imbibé de gazoline sur la bougie et en y appliquant le bout du fil, vous obtiendrez immédiatement une flamme qui vous permettra d'allumer votre feu.

INDUSTRIE IMPORTANTE

La Ford Motor Company of Canada a payé en salaires, depuis son établissement au Canada, \$43,000,000, elle a contribué aux impôts pour une somme de \$15,000,000 et aux douanes pour \$14,000,000. Bien que le prix des matériaux ait augmenté de 69 pour cent depuis 1914, le prix des produits de la manufacture a baissé de 31 pour cent. Ces renseignements ont été communiqués au comité spécial de la Chambre des Communes nommé pour étudier la situation agricole.

Pour enlever les jantes:

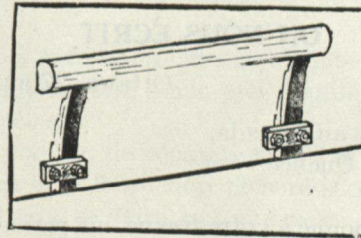
Prenez un bout de drosse (truss rod) de rebut dans lequel se trouve un tourniquet. Coupez-le de façon à ce qu'il s'ajuste dans le diamètre de votre pneu.



Pliez chaque bout en forme de crochet. Vous avez ainsi un outil commode pour enlever les jantes. La vignette indique comment on s'en sert.

Heurtoir de garage:

Une pièce de bois arrondie, posée sur deux bouts de vieux ressorts d'automobile, au fonds du garage,



forme un excellent heurtoir qui empêchera les chauffeurs maladroits d'endommager votre mur et leur propre radiateur.

UNE APPRECIATION DE "LA PATRIE"

"L'Automobile au Canada"

"Nous accusons réception d'un numéro de "l'Automobile au Canada," édité à Québec et contenant, sur du papier de luxe, des articles du plus haut intérêt. Cette revue paraît mensuellement et est rédigée par des experts qui traitent de sujets se rapportant à l'automobile, aux bonnes routes, au tourisme, etc. L'édition d'avril, revêtant une toilette tout à fait coquette, contient quarante pages où fourmillent des informations de toutes sortes."

("La Patrie" 28 avril 1923).

L'OPINION D'UN ABONNE

Montréal, 26 avril 1923.

L'Automobile au Canada,
27 rue Buade, Québec.

Messieurs:—

Je vous prie de bien m'excuser si je n'ai pas envoyé ma contribution plus tôt pour renouvellement et permettez-moi de vous féliciter pour la courtoisie que vous exercez envers vos clients.

Mon abonnement se terminait en janvier et je fus surpris de recevoir tout de même chaque mois cette revue si intéressante et purement française.

J'en fais part à tous mes amis amateurs de l'automobile et j'espère que tous à l'avenir comprendront l'importance de s'abonner à votre intéressante revue.

Vous remerciant de l'attention apportée dans le passé.

Je demeure,
Votre très obligé et dévoué serviteur,

J. A. BEAUDRY,
22, avenue Lafayette, Montréal Sud, Qué.

ON NOUS ECRIT

Ottawa, 27 avril 1923.

L'Automobile au Canada,
Québec.

Messieurs:—

A titre d'abonné à votre Revue, me permettrez-vous de vous demander un avis.

J'ai une automobile depuis quelques années. Je demeure dans la province de Québec, mais j'ai ma place d'affaires dans Ontario; j'y paie des taxes, et j'y ai droit de vote.

Puis-je prendre ma licence en Ontario, sans courir d'ennui de la part de Québec? j'ai toujours pris ma licence de Québec; mais comme le prix est beaucoup moins élevé dans Ontario, je préférerais la prendre en Ontario, du moment que Québec ne m'obligera pas à en prendre une de Québec.

Une réponse obligera beaucoup.

Votre tout dévoué,

M. B.

Notre correspondant admet dans sa lettre qu'il demeure dans la province de Québec. Nous sommes donc forcés de lui dire qu'il doit enregistrer son automobile dans la province de Québec et y payer les droits d'enregistrement établis par la loi des véhicules-moteurs de Québec.

L'article 1393 de cette loi exempte de l'enregistrement dans cette province les automobilistes demeurant dans d'autres provinces, pourvu que la province où leur voiture est déjà enregistrée accorde le même traitement aux automobilistes québécois, ce qui est le cas pour Ontario.

Mais pour qu'un certificat d'enregistrement d'Ontario soit reconnu dans la province de Québec, il faut que le porteur de ce certificat n'ait pas eu une résidence régulière ou une place d'affaires dans la province de Québec pour plus de trois mois consécutifs dans l'année. Malheureusement, ce n'est pas le cas de notre correspondant qui paraît avoir sa résidence régulière à l'année dans la province de Québec. Le fait qu'il fait ses affaires dans Ontario, qu'il y paie des taxes et qu'il y vote ne change rien à la question. Il n'en demeure pas moins un résident régulier de la province de Québec et il doit y faire enregistrer son automobile.

Il pourra, cependant, se servir de son certificat de Québec dans Ontario, en vertu de la clause de réciprocité, semblable à notre article 1393, qui existe dans la Ontario Motor Vehicles Act.

Nous regrettons avec lui qu'il soit plus onéreux de porter sur nos voitures les armes de notre province natale que celles des autres provinces.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LA PROVINCE DE QUEBEC

On nous annonce l'installation prochaine, à Montréal, de la Anglo American Motors Limited qui construira la voiture "La Marne", d'après les brevets de son président et gérant-général, Monsieur F. Richard, ingénieur français, dont l'expérience dans la construction des automobiles est de plus de 30 ans.

La nouvelle société, qui se cherche un site pour ses usines dans les environs de Montréal, construira principalement un sédan à 6 cylindres.

La particularité de ce sédan c'est que la carrosserie en sera d'une seule pièce; elle sera faite en acier embouti, soudé à l'électricité, ce qui permettra de tout faire à la machine.

D'ici à deux ans la Anglo American Motors Limited compte employer 4,000 ouvriers.

L'industrie automobile se développe rapidement à

Montréal. On y construit déjà la luxueuse Parker qui peut se comparer aux meilleures voitures américaines et européennes; Duplex et Lavoie sont à s'organiser; les camions Maple Leaf ont conquis leur place sur le marché.

Tout cela nous fait répéter ce que nous avons déjà dit dans "L'Automobile au Canada": dans la province de Québec, où l'énergie hydro-électrique est

abondante, où la main-d'œuvre est intelligente, laborieuse et sage, et où la voirie sera bientôt partout excellente, l'industrie automobile a un avenir plein de promesses.

Une question pour finir. Pourquoi les hommes d'affaires de Québec, où existent toutes les facilités désirables, ne cherchent-ils pas à attirer dans notre ville les constructeurs d'automobiles?

Combien votre automobile vous coûte-t-elle par année?

CE qui coûte le plus cher ce n'est pas d'acheter une automobile, mais de s'en servir. Voilà une chose qu'on entend répéter si souvent, sous une forme ou sous une autre, par de prétendus sages du volant que bien des gens se sont imaginés que c'est une pure vérité d'évangile. Pourtant rien n'est plus faux que cet axiome.

Il faut certainement admettre que dans les débuts de l'automobilisme il y avait une certaine part de vérité dans ce dicton; alors les frais d'entretien et d'usage se montaient à un chiffre assez élevé chaque année. Mais, avec le perfectionnement des moteurs, la meilleure qualité des pneus et autres accessoires et surtout l'amélioration de la voirie, les automobilistes prudents et soigneux savent fort bien qu'on peut se servir d'une automobile pour quelques centaines de dollars par année.

Un calcul a été fait récemment par le magazine "Motor" à ce sujet et on est arrivé à la conclusion qu'il en coûte en moyenne \$381.00 par année pour se servir d'une automobile de puissance moyenne.

Les principaux chefs de dépense dans l'usage d'une automobile sont les suivants: combustible, huile, pneus, garage, réparations, assurance et impôts.

Le premier chef est sans doute le plus important, car il faut sans cesse maintenir l'alimentation de combustible. Le rédacteur de "Motor" estime qu'une automobile consomme en moyenne 350 gallons de gazoline à un prix moyen de \$0.25 le gallon pendant une année, ce qui fait un total de \$87.50. Le gallon américain est plus petit que le gallon impérial, dont on se sert ici, et la consommation annuelle moyenne en gallons impériaux serait d'environ 260 gallons, mais, en revanche, le prix moyen du gallon impérial est d'environ \$0.35, de sorte que le résultat est à peu près le même.

Pour tenir le mécanisme convenablement lubrifié on calcule qu'il en coûte \$15.00 par année.

Il a été calculé qu'une automobile use trois séries de pneus par année, ce que nous sommes portés à

trouver très exagéré, car il n'est pas rare maintenant de faire avec le même jeu de pneus toute une saison, de mai à décembre. La qualité des pneus s'est grandement améliorée en ces dernières années et nous ne nous étonnons plus quand des pneus nous durent 5,000 milles, alors qu'il y a quelques années 3,000 milles étaient la limite extrême de leur durée. Les frais moyen de pneus sont donc fixés à \$60.00 par année.

Pour ce qui concerne le garage, c'est-à-dire la location du local où la voiture est remise, il est assez difficile d'établir un chiffre, car la majorité des automobilistes ont leur garage privé et le loyer des garages publics varie considérablement. Mais l'on considère que \$60.00 par année représente à peu près les frais moyens de garage.

Le coût moyen de l'assurance de la voiture serait de \$18.50.

Les impôts entrent en ligne de compte pour \$20.00. Ce chiffre devrait être à peu près doublé pour la province de Québec.

Enfin le compte de réparations. Les automobiles de nos jours sont beaucoup plus résistantes et bien moins sujettes à se détraquer que celles d'il y a quelques années. Les garagistes sont aussi beaucoup plus compétents, et, avec la fabrication en grande série, on a les pièces de rechange toutes prêtes pour remplacer n'importe quelle partie du mécanisme qui se casse. On prétend donc qu'à moins de circonstances extraordinaires le compte de réparation ne devrait pas dépasser \$120.00 par année, ce qui nous paraît même un chiffre un peu fort.

Tous ces chiffres que nous fournit "Motor" ont été calculés, évidemment, d'après l'état de choses qui existe aux Etats-Unis, où cette revue est publiée. Cet état de choses peut n'être pas tout à fait celui qui existe dans la province de Québec. Toutefois, nous ne craignons pas d'affirmer que l'automobiliste québécois, soucieux de donner à sa machine les soins d'entretien ordinaires et de ne pas la conduire à une

allure de casse-cou, pourra très certainement s'en servir pour \$400.00 par année. Nous connaissons une foule de lecteurs de "L'Automobile au Canada" qui dépensent beaucoup moins que cela par année pour se servir de leurs autos. Nous osons espérer que la lecture de notre revue leur aide dans une certaine mesure à réduire leurs frais d'opération.

DES CONSEILS AUX HOTELIERS

Que ce soit après un fastidieux voyage en chemin de fer, après une route fatigante en auto, le touriste arrive dans un hôtel comme dans un havre désiré et que son imagination pare d'avance de tous les agréments.

Il trouve en fait et pour la plupart du temps, une maison dont toute la propreté n'arrive pas à faire oublier ce qu'il y aurait moyen de faire pour lui donner un aspect accueillant.

En premier lieu, et puisque les voyages se font pour la plupart du temps à la bonne saison, pourquoi les hôteliers ne mettent-ils pas sur leurs murs ou dans leur cour une profusion de fleurs ?

Si la dimension de la cour le permet, des allées de gravier ratissées et courant autour d'une pelouse ou même d'une corbeille de fleurs du pays contribueront à donner aux abords de l'hôtel une gaieté qui sera encore plus accentuée par une peinture fraîche de toutes les parties en bois des objets mobiliers ou immobiliers.

Dans le hall d'entrée: une carte des abords de la ville, un tableau des principales communications ferroviaires, un baromètre, le prix des différentes excursions en auto ou voiture à chevaux dans un rayon

moyen. Des échantillons sous vitrine des produits manufacturés régionaux; toutes choses qui ne coûtent rien à installer qu'un peu de goût, un emplacement restreint et pas d'argent.

Passons sur l'aspect de la salle à manger, dont la garniture de cheminée en bronze imitation et les plantes vertes stérilisées gagneraient à être remplacées par des vases contenant quelques fleurs naturelles et nous arrivons au salon. Quelques belles photographies des sites pittoresques voisins y seraient mieux à leur place que de la publicité pour une liqueur ou un apéritif quelconques. Des revues ou magazines choisis et intéressants, une bibliothèque avec location d'ouvrages modernes ou traitant des particularités de la contrée permettraient aux voyageurs de se distraire en se documentant, les jours de mauvais temps ou pendant les moments consacrés au repos. Les chambres et la question des salles de bains sont d'une importance souveraine. Il est des quantités de petites choses qu'un hôtelier qui aime sa profession peut installer à peu de frais comme par exemple, une chambre noire pour la photographie ou l'installation dans une partie des combles de lunettes qui permettent de découvrir dans les pays accidentés le but d'excursions prochaines.

Les hôteliers qui en ce moment font de grands sacrifices pour attirer les voyageurs et les touristes, devraient bien s'appliquer à donner à leurs établissements un aspect de foyer compatible avec les exigences de leur profession.

De leur côté, les touristes et les voyageurs devraient exposer leurs desiderata directement aux hôteliers plutôt que d'attendre d'être rentrés chez eux pour faire la critique d'une industrie qui, moins que toute autre encore, ne peut arriver à contenter tout le monde.

Automobilistes

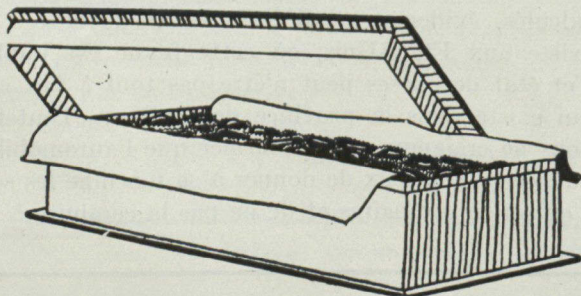
Demandez notre
Spécial

SANS PAREIL
BONBONNIÈRE

CANDIAC

LES
MEILLEURS
BONBONS

QUALITÉ INSURPASSABLE



Ils sont fabriqués avec les plus purs ingrédients, dans une bâ-tisse hygiénique et où la propreté est la devise.

VENDU PARTOUT

BONBONS CANDIAC (Canada) Ltd
QUEBEC

Trente Conseils pratiques aux Chauffeurs

(Par T. C. KIRBY, secrétaire de la Montreal Motorist League)

1. Faites attention à ce que vous faites: c'est le salut.
2. Faites bien ce que vous faites; il faut moins de temps pour apprendre comment bien faire une chose que pour expliquer comment on l'a mal faite.
3. Conduisez lentement et sonnez votre trompe, en tournant les coins, en dépassant des enfants qui jouent, en passant devant une école, en rencontrant d'autres véhicules plus lents.
4. Eviter les accidents est un devoir envers vous-mêmes et envers votre prochain; il vaut mieux être en retard qu'être la cause d'un accident.
5. Ne suivez pas les autres véhicules de trop près; plus il y a d'espace mieux c'est, surtout si la chaussée est glissante.
6. Une once de précaution vaut une livre de remède.
7. Les accidents sont-ils des malchances ou tout simplement des cas d'insouciance?
8. En cas de doute adoptez le parti le plus sûr; la vitesse et vos plans doivent céder le pas à la sécurité.
9. Temps pluvieux et rues glissantes exigent conduite plus que prudente; tenez-vous loin des rails autant que possible.
10. Ralentissez à 8 milles aux traverses de tramway, comme le veut la loi; jouez sûr jeu.
11. Conduisez soigneusement et faites-vous des amis de la police et du public; protégez le public; respectez la police.
12. Mieux vaut être attentif qu'estropié, — ou qu'estropier les autres.
13. Ne faites pas de choses inutiles, comme faire tourner votre moteur pour rien, jouer avec l'air comprimé du garage, faire entrechoquer vos engrenages; c'est dangereux.
14. La public veut sécurité et non excuses.
15. Prévenez les accidents; mieux vaut perdre une minute à éviter un accident qu'un mois à se guérir d'une blessure.
16. Le public vous voit conduire; soyez prudent et donnez le bon exemple.
17. Les autos n'ont pas de permis pour violer la loi et les règles de la circulation; le salut d'abord; prenez garde.
18. Prenez garde, non pas demain, la semaine prochaine ou dans un an, mais aujourd'hui.
19. Mieux vaut éprouver un retard que de causer un accident; Ralentissez aux croisées, surtout près des écoles et des gares.
20. Prenez garde en vous mettant en marche, et en stoppant et en passant sur la voie ferrée ou un mauvais pavée; le salut d'abord.
21. Ne serrez pas le trafic de près; donnez-vous de l'espace.
22. Donnez un exemple aux autres chauffeurs par votre manière de conduire.
23. La guerre est finie; les anciens chauffeurs de l'armée doivent conduire les camions comme il faut qu'ils soient conduits dans les villes.
24. Soyez loyal envers vos camarades; la conduite téméraire, malhonnête et désordonnée d'un employé déteint sur les autres.
25. Les gens ont droit de se reposer la nuit; ne poussez pas les moteurs et ne laissez pas l'échappement libre; ne vous servez pas de votre sifflet ou de votre trompe sans nécessité; ne criez pas à tue tête en arrivant à un hôtel; ne faites pas de bruit près des hôpitaux.
26. Soyez attentif aujourd'hui: vous aurez plus de chance d'être heureux demain.
27. Ne vous arrêtez pas au milieu de la voie pour laisser monter ou descendre des passagers.
28. Ne vous retournez pas pour parler aux autres occupants de la voiture, lorsque la circulation est embarrassée.
29. Laissez la moitié du chemin à l'autre chauffeur et garez-vous prudemment hors d'atteinte des gens pressés.
30. Rapportez à qui de droit les infractions dont vous pouvez être témoins, dans l'intérêt de la sécurité des routes.



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.

LE NOUVEAU BUDGET

Comment il affecte l'automobiliste.

Les personnes qui s'attendaient à trouver dans le discours du budget que vient de prononcer le ministre des Finances du Canada, un adoucissement aux impôts qui pèsent sur l'industrie automobile, ont dû être désappointées. Il n'y est aucunement question de l'abolition de la surtaxe de 5% sur les voitures de moins de \$1,200.00 et de 10% sur les voitures de plus de \$1,200.00, imposée l'année dernière.

Au contraire, avec la nouvelle méthode de perception de la taxe sur les ventes, créée par les résolutions budgétaires du 11 mai dernier, cet impôt devient un peu plus élevé pour les voitures de fabrication domestique. En effet, sous la loi de l'année dernière, une taxe de 2 1-4% était perçue lors de la vente d'une voiture canadienne par le constructeur au commissionnaire (jobber) et une autre taxe de 2 1-4% lors de la vente par le commissionnaire au détaillant ou à l'automobiliste: soit, en tout, une taxe de 4 1/2%. Quant aux voitures importées une taxe de 3 3-4% était perçue lors de la vente par le constructeur au commissionnaire et une taxe de 2 1-4% lors de la vente par le commissionnaire au détaillant: soit, en tout, une taxe de 6% (voir "L'Automobile au Canada" de juillet, 1922).

Sous la nouvelle loi une taxe uniforme de 6% dans les deux cas est établie et cette taxe sera perçue en une seule fois: lors de la vente par le constructeur pour les autos de fabrication canadienne et lors de l'entrée en Canada et du paiement des droits de douane pour les autos de fabrication étrangère.

Le résultat évident de ce changement sera d'augmenter de 1 1/2% le coût des automobiles construites au Canada; cette augmentation sera négligeable dans le cas des automobiles à bon marché, mais elle pourra avoir une certaine importance dans le cas des voitures de luxe.

Un autre article du nouveau budget qui touche l'automobiliste c'est celui qui accorde un escompte de 10% sur les droits de douanes payés sur les marchandises importées d'Angleterre, pourvu que le taux de ces droits ne soit pas inférieur à 15%. Ainsi les automobiles anglaises qui paient 22 1/2% de droits de douane, d'après le tarif préférentiel anglais, ne se trouveront à payer que 20 1-4% avec l'escompte.

Il est peu probable que cette réduction fasse tort à nos constructeurs canadiens, car les voitures anglaises importées en ce pays jusqu'à présent se ven-

dent à des prix bien plus élevés que nos voitures de fabrication domestique. Comme question de fait, nos constructeurs exportent en Angleterre infiniment plus d'autos qu'il n'est importé d'autos anglaises.

Seuls, pourraient s'en plaindre les constructeurs américains qui voient ainsi un nouvel avantage accordé à leurs rivaux anglais sur le marché canadien. Mais le temps n'est pas loin, nous en sommes convaincus, où les constructeurs canadiens pourront suffire à toutes les demandes du marché domestique et en chasseront Anglais et Américains.

Cet escompte de 10% en faveur des produits anglais ne peut guère affecter le prix de la gasoline anglaise qui depuis quelque temps est venue faire concurrence à la gasoline américaine en notre pays et contribuer à nous préserver de la gasoline à \$1.00 le gallon que nous prédisait le sénateur LaFollette, il y a quelque temps. En effet, la gasoline ordinaire, celle dont la gravité est de 7.25 à 60o, entre en franchise au Canada sous tous les tarifs. Sous le tarif préférentiel anglais la gasoline de qualité supérieure paie un droit variant de 1/2 sou à 1 1/2 sou par gallon, suivant la qualité.

Un autre article des résolutions budgétaires qui peut affecter les pneus est celui qui fixe à 15% pour le tarif préférentiel anglais, à 17% pour le tarif intermédiaire et à 20% pour le tarif général les droits de douane sur les tissus de coton et d'autres fibres et le tissu-corde qui entrent dans la fabrication des pneus.

Dans le même ordre, le taux des douanes est fixé à 5%, 12 1/2% et 12 1/2% sur le fer et l'acier laminés et sur la fonte, qui sont des matériaux employés dans la construction des automobiles.

La fabrication du cuivre en barres et lingots, matériel également en usage dans l'automobile, sera probablement activée au Canada, à la suite de la décision prise par le gouvernement fédéral de payer pendant cinq ans un bonus commençant à 1 1/2 sou et décroissant progressivement sur chaque livre de cuivre produit au Canada. Le cuivre étranger en barre et lingots entre en franchise.

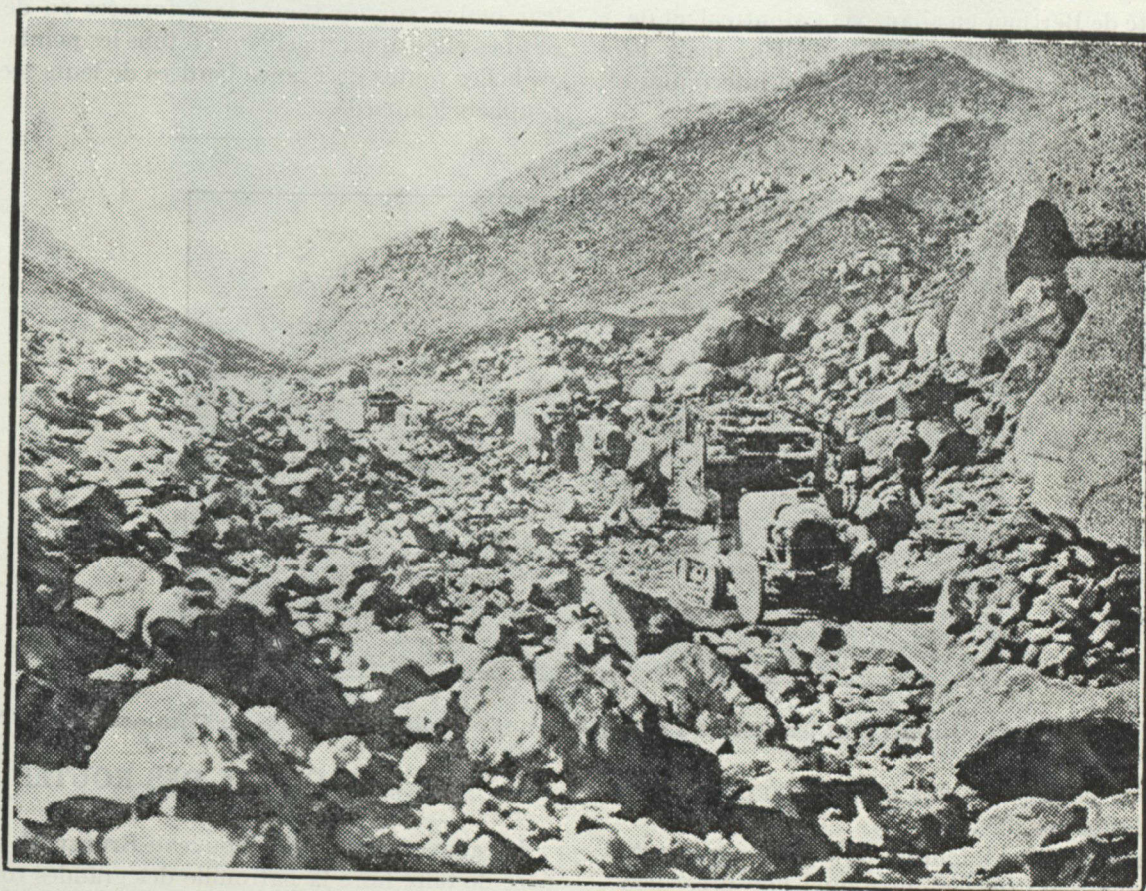
Enfin, dans le but d'encourager la découverte du pétrole, les appareils qui servent à forer les puits sont admis en franchise. Mais le gouvernement, dans la crainte d'être appelé à payer de forts montants par suite de l'exploitation des gisements pétrolifères, récemment découvert sur les bords du

MacKenzie, réduit de beaucoup le bonus auparavant payé sur le pétrole extrait au Canada et annonce qu'il cessera de payer ce bonus en 1925.

Disons, en terminant, que la limite du droit de timbre sur les chèques, billets et traites a été réduite de \$2.00 à \$1.00, à compter du 1er août 1923, ce qui est de nature à favoriser les transactions du marché aux automobiles.

En somme, avec les nouvelles dispositions budgétaires la situation reste à peu près la même dans le monde de l'automobile. C'est déjà quelque chose. Car l'augmentation de la dette nationale et le dé-

ficit dans l'administration de la chose publique auraient certainement justifié le ministre des Finances de chercher à surelever encore les taxes. Mais, avec un sens économique et un optimisme dont il faut le louer, M. Fielding a réalisé que le commerce et l'industrie sont déjà imposés autant qu'il est prudent de le faire et il compte sur l'amélioration des affaires et l'augmentation normale des revenus du pays pour équilibrer éventuellement son budget sans de nouvelles taxes. Souhaitons que cela arrive bientôt.



Une auto-chenille Citroën dans un défilé rocailleux du Sahara

PROPOS SUR NOS ROUTES

La plantation des arbres le long des routes

L'année dernière, à la suite d'une décision prise par le ministère des Terres et Forêts qui s'était, du reste, entendu à cette fin, avec le ministère de la voirie, les ingénieurs du Service Forestier, sous la direction de M. J.-A. Roy, avaient commencé la plantation d'arbres le long de la route Montréal-Québec. On en avait planté de Berthier en allant vers Montréal, et de Trois-Rivières en allant vers Champlain, mais la saison des froids et des neiges est venue interrompre ce travail.

On se propose de le continuer dès que le sol sera pro-

pose pour les routes provinciales une centaine de mille; ce sont des peupliers, des mélèzes, des pins, etc. On les plante à quelques sept ou huit pieds les uns des autres, de sorte que l'on peut concevoir quelle magnifique perspective offriront nos grandes routes provinciales, quand ces arbres devenus grands étendront leur ombre sur les routes transformées en de pittoresques allées qui rappelleront à tous les points de vue les belles routes de France bordées de leurs séculaires peupliers lombards.



Les bons chemins sont les artères du progrès. (Courtoisie de "Goodyear Commercial Car News.")

pice et de le pousser, durant toute la saison, avec le plus de célérité possible.

Le département a l'intention de border ainsi toute la route Montréal-Québec, après quoi l'on procédera au même travail le long des autres routes provinciales. Pour procéder à ces plantations, le département des terres et Forêts s'entend, au préalable, avec les propriétaires des terres qui longent telle partie de la route, et les arbres sont plantés à l'intérieur de la clôture qui borde le chemin.

Les plants dont on se sert à cette fin sont pris à la pépinière provinciale de Berthierville, où l'on on dis-

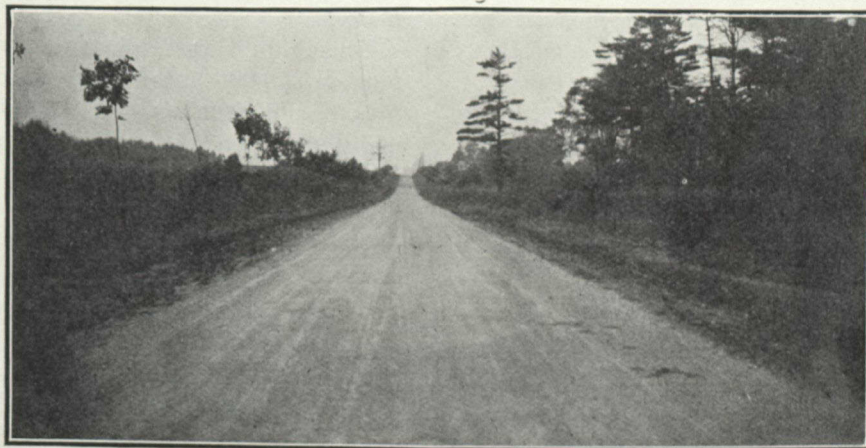
LA PATROUILLE DES ROUTES

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick se propose de faire faire la patrouille des grandes routes de cette province, du commencement de mai à la fin de d'octobre, un peu à la manière de ce qui se fait déjà dans la province de Québec. Le "Times" de Saint-Jean dit à ce sujet:

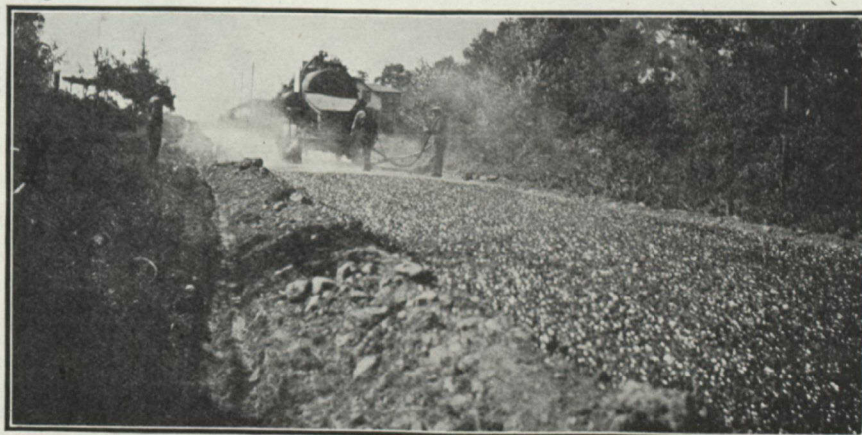
"La nécessité de patrouiller les routes est depuis longtemps reconnue. C'est le principe même de l'économie de prendre attentivement soin des chemins, surtout le printemps. Très souvent un léger travail

de drainage au bon moment empêche la surface d'être lavée et désagrégée et le remplissage des ornières et des trous à mesure qu'ils se produisent obvie à la nécessité de faire de longs et coûteux travaux de réparation plus tard. Les ingénieurs de district patrouilleront constamment les routes sous leurs soins et ils sera facile de se rendre compte si ce que coûtera cette patrouille sera de l'argent bien ou mal dépensé. Le travail des patrouilleurs se fera constamment sous les yeux des automobilistes et des autres usagers de la route. Les cultivateurs sont de bons juges des tra-

et à celle des autres et se conduisent avec courtoisie et prudence. Mais la témérité et les mauvaises manières de quelques-uns font un tort considérable à la réputation des automobilistes en général. La patrouille des routes aura pour résultat de mettre un frein aux déprédations des "chauffards" qui rendent la route dangereuse pour les autres et en endommagent la surface. Si cette patrouille est bien faite, elle devrait produire l'économie d'une somme de plusieurs fois le double de ce qu'elle coûtera."



La bonne route a conquis la brousse. (Courtoisie de "Goodyear Commercial News")



L'amélioration de la voirie est à la base du développement économique d'une région.

(Courtoisie de "Goodyear Commercial Car News")

vaux de ponts et chaussées et si la patrouille ne donne pas satisfaction, cela se saura vite et le remède ne sera pas difficile à trouver.

"L'un des avantages du plan sera de fournir l'occasion de faire observer la loi concernant la vitesse des automobiles. Chaque chef de patrouille sera en même temps constable. Le seul fait de savoir que ces constables font continuellement la route sera suffisant pour empêcher bien des automobilistes d'enfreindre la loi. En général, la plupart des automobilistes sont respectueux de la loi, pensent à leur vie

La route Montréal-Québec

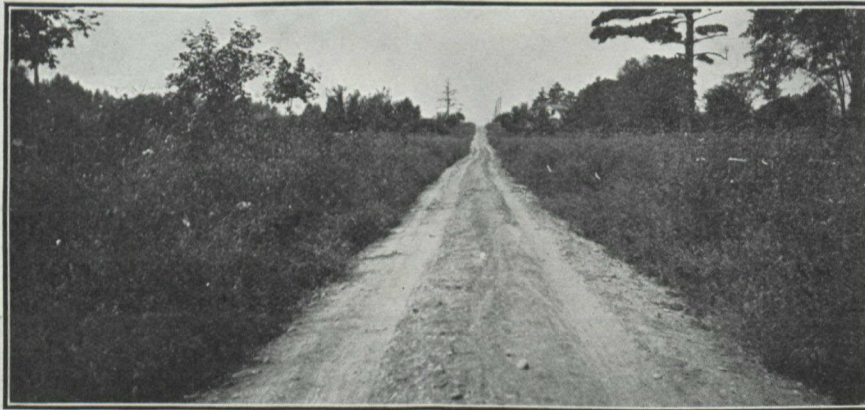
A l'ouverture de la saison d'automobilisme nous trouvons cette artère principale de la voirie québécoise dans un état fort satisfaisant. Il y a bien des failles et des cassures dans l'asphalte de la Suète et le béton des environs de Trois-Rivières et quelques trous par ci par là dans le macadam. Mais les cantonniers se sont mis au travail dès la disparition de la neige et on nous promet que l'entretien de ce grand boulevard ne laissera désirer en rien.

Nous espérons donc qu'on va se hâter de remettre en état les quelques arpents de chaussée lamentablement défoncée, de chaque coté des ponts par où on aborde l'île de Montréal. Ce pitoyable bout de route est suffisant pour gâter la bonne impression qu'autrement les étrangers pourraient se former de notre voirie. Il appartient au gouvernement fédéral.

S'il nous était permis d'exprimer encore un autre vœu, nous demanderions l'abolition du péage aux ponts de Sainte-Anne-de-la-Pérade et de Batiscan, ce qui est un ennui pour les automobilistes et une relique des temps féodaux.

La vallée du Saint-Maurice

Il n'y a pas de randonnée plus agréable et plus instructive qu'un voyage à ce pays de la houille blanche, destiné à devenir la Ruhr du Canada, et où



Un mauvais endroit qui ne sera plus qu'un souvenir. (Courtoisie de "Goodyear Commercial Car News")

les cheminées d'usines ont remplacé les arbres de la forêt, transformés en pâte à papier.

Jusqu'à Shawinigan la route est superbe, mais il n'en est pas de même, malheureusement, de Shawinigan à Grand'Mère, ce qui est pourtant la partie la plus pittoresque du trajet.

Nous attirons l'attention de nos voyers sur le mauvais état de cette partie de la route, car Grand'Mère, avec ses horizons jolis, son magnifique hôtel, son golf attrayant et sa colossale usine-palace, est le but de tous les automobilistes qui font la vallée du Saint-Maurice.

L'Association des Bonnes Routes

L'Association canadienne des Bonnes Routes tiendra son dixième congrès à Hamilton. Toutes les provinces du Canada y seront représentées. La délèga-

tion de la province de Québec comprendra l'honorable J. L. Perron, ministre de la Voirie, qui est aussi président de l'Association; Monsieur J. L. Boulanger, sous-ministre de la Voirie et Monsieur M. H. Necker, ingénieur en chef de la Voirie.

L'AUTOMOBILISME PERD DE SON CHARME

Avec la congestion des routes, due à la multiplication effrénée du nombre des véhicules automobiles, l'automobilisme ne peut plus avoir le même attrait.

Songez qu'il s'est construit en Amérique du Nord plus de 350,000 automobiles en mars dernier et tout près de 400,000 en avril et que cette allure sera maintenue pendant toute l'année. Faut-il s'étonner, après cela, de voir nos routes encombrées. Les

constructeurs de routes ne peuvent suffir et il sera bientôt nécessaire d'élargir toutes nos principales voies de communication ou de les doubler.

A l'heure qu'il est, il n'y a plus de plaisir à conduire une automobile, à moins de prendre les chemins vicinaux d'arrière-campagne. Sans cesse il faut avoir les yeux fixés sur la route et les nerfs en alerte pour éviter les bolides ronflants qui vous croisent ou vous dépassent en trombe. Il n'est plus possible de flâner à petite allure et de jouir du paysage qui, d'ailleurs, est constamment enveloppé d'un nuage de poussière. Ceux qui circulent sur la route Montréal-Québec, par exemple, au milieu de la saison, reconnaîtront la justesse de nos affirmations.

On ne voit qu'un remède à cette situation: c'est l'aviation. Lorsque la plupart des touristes et des voyageurs circuleront par la voie des airs, les routes redeviendront propices aux poètes qui veulent mu-

sarder en évoquant des idylles dans un cadre rustique et pittoresque ou aux amoureux qui aiment à conduire d'une seule main.

LA SECURITE DU PIETON

Si dans Paris, toujours accrue
La pagaie en la moindre rue
Sévit, c'est la faute aux piétons.
Dirait-on pas des hannetons.

Quand à se conduire inhabiles,
Dès qu'ils voient des automobiles,
Se ruent dessous ces imprudents
Qui provoquent tant d'accidents!

Il sied que la maréchaussée
Interdise enfin la chaussée
Au piéton, dont c'est le devoir
De demeurer sur le trottoir.

OTTAWA PROLONGE LE DELAI

Dans notre dernier numéro nous disions que le gouvernement fédéral avait dû, à regret, refuser d'accorder un nouvel octroi aux provinces pour la constructions des grandes routes et de prolonger le délai de 5 ans, établi dans la loi de 1919, pour dépenser l'octroi de \$20,000,000.00, mis à la disposition des provinces par cette loi. Nous citions même la réponse faite par le premier ministre du Canada à l'Association des Bonnes Routes, qui lui avait fait les deux demandes précitées.

Nous sommes maintenant heureux de dire que le gouvernement d'Ottawa a changé d'idée en partie. Il a décidé de prolonger d'un an, c'est-à-dire jusqu'au 1er janvier 1925, le délai donné aux provinces pour dépenser leur quote-part de l'octroi de 1919.

Nous sommes certains que la province de Québec va profiter de cette année additionnelle pour terminer la construction de toutes nos grandes routes susceptibles de recevoir l'aide fédérale.

Les Touristes Franco-Américain

La date de la fameuse excursion des automobilistes franco-américains dans la province de Québec, organisée par M. Philippe Roy, secrétaire du Cercle des Touristes Franco-Américains, a été définitivement fixée.

L'excursion devait d'abord avoir lieu à la fin d'août pour coïncider avec l'Exposition de Québec, mais la date en a été avancée.

Le départ aura lieu de Boston, le 12 juillet prochain. Pour la première journée on se rendra à White River, dans le nord du Vermont. La seconde étape, amènera les excursionnistes à Montréal, où ils passeront deux jours.

Le 16 juillet, ils se mettront en route pour Trois-Rivières et Québec. Le 17 juillet, ils seront officiellement reçus en notre ville par le maire Samson. Ils feront la visite du port et de la ville et se rendront à Sainte-Anne-de-Beaupré.

Les voyageurs se sépareront à Québec et chacun reviendra par la route lui convenant le mieux. Il est probable que plusieurs d'entre eux feront un assez long séjour dans notre ville avant de regagner leur pays.

Grâce à l'activité de Monsieur Roy, l'organisa-

tion de la randonnée est maintenant complète et tous les détails du ravitaillement des excursionnistes en cours de route ont été réglés comme sur du papier à musique.

Il ne reste plus qu'une chose à faire: organiser la part que les Québécois—surtout les automobilistes—prendront à la démonstration. Il nous incombe de soutenir cette réputation d'hospitalité que Québec s'est depuis longtemps acquise. Nous avons tout lieu de croire que nos amis de la Nouvelle Angleterre n'auront pas à se plaindre de leur réception.

Au nom de ses lecteurs, au nom de ses rédacteurs et administrateurs, "L'Automobile au Canada" souhaite aux automobilistes franco-américains la plus cordiale bienvenue et le séjour le plus agréable possible dans notre vieille cité qui fut le berceau de la race française en Amérique.

Depuis 1913, la tendance des constructeurs a été d'augmenter de plus en plus la vitesse de rotation des vilebrequins de moteur.

LES VACANCES

Ces mots sont évocateurs de visions enchanteresses! Nous restons toujours enfants et faire l'école buissonnière est encore le rêve qu'on caresse. Si ce ne sont plus les leçons d'arithmétique que nous désertons



De retour de la pêche

pour aller chercher des nids dans les fourrés de la Hêtrière ou pêcher des goujons dans la rivière des Moulins, nous sommes tout de même au comble du bonheur quand nous pouvons pour quelques jours fuir le bureau, abandonner nos affaires et échapper à nos occupations; l'appel du grand air, de la forêt frémissante de chants d'oiseaux et de la rivière qui

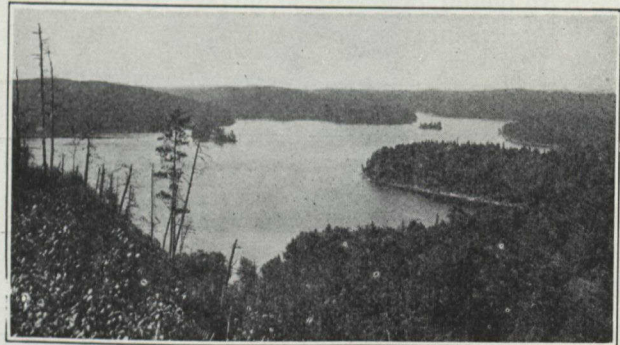


La bonne friture

miroite au soleil, est toujours tout aussi irrésistible. Le sang de nos ancêtres, coureurs des bois, reprend ses droits.

La saison de la pêche est ouverte; les lacs et les rivières sont remplis de truites empourprées; la chanson ensorceleuse des grands bois invite au repos; les routes de l'honorable M. Perron sont larges, dures et sans ornières; le fidèle moteur de notre automobile ronfle d'impatience!

Allons! amis automobilistes, partons en vacances! Nos cerveaux fatigués, nos nerfs agacés et nos pommions anémiés ont besoin du calme des grandes solitudes, du spectacle reposant de la nature dans tout l'épanouissement de sa vie et de l'air vivifiant des brises chargées des arômes sylvestres.



Où habite la truite mouchetée

Oh! la délicieuse sensation de fatigue musculaire et de repos de l'esprit après une journée passée à avironner ou à jeter la mouche! Oh! la succulente friture du Vatel de Lorette et la bonne pipe à la porte du camp en regardant filer les étoiles et en écoutant le houhou du hibou, pendant que notre imagination vagabonde!

Nous sommes à l'époque de l'année où la vision de tout cela danse sans cesse devant les yeux de chacun de nous.

Bonnes vacances!

GUIDE OFFICIEL DES CHEMINS DU CANADA POUR AUTOMOBILES

(OFFICIAL AUTOMOBILISTS ROAD GUIDE OF CANADA)

Contient cartes et légendes décrivant à peu près 10,000 milles de bons chemins dans la Province de Québec, Ontario, Provinces Maritimes et états avoisinants des Etats-Unis.

Prix \$3.00. Envoyez votre commande maintenant à

L'AUTOMOBILE AU CANADA

27 rue Buade, Québec

"L'AUTOMOBILE AU CANADA" EST BIEN VUE A HULL

Hull, 1er mai, 1923.

Messieurs,

J'ai entendu les appréciations les plus élogieuses sur votre revue, bien qu'on m'ait dit parfois qu'une certaine organisation des Etats-Unis met aux mains de ses membres une somme de renseignements plus complète et plus détaillée. A ceci j'ai répondu que cette association était une affaire de millionnaires et puisait à des fonds inépuisables.

Bien à vous,

GEORGES TERRIEN.

NOTRE REVUE

Avec la présente livraison elle entre dans sa quatrième année d'existence. Nous avons conscience qu'elle s'améliore d'année en année et qu'elle devient de plus en plus utile et instructive pour ses lecteurs. Nous croyons donc pouvoir dire sans fausse modestie que dans le champ de la littérature automobile en français, dans lequel nous sommes les pionniers en Amérique, nous pouvons soutenir avantageusement la comparaison avec nos rivales.

Ce succès est en très grande partie dû à l'encourageante sympathie dont nos fidèles lecteurs n'ont cessé de nous donner des marques et qui nous a soutenu dans nos efforts. Nous les en remercions et les prions de bien vouloir nous la continuer.

Le volume IV de notre revue qui commence avec le numéro de juin, sera paginé consécutivement et à la fin de l'année nous publierons un index alphabétique des sujets qui y seront traités, de façon que nos lecteurs qui conservent la revue et la font relire à la fin de chaque année, pourront facilement retrouver les articles de nature à leur servir en cas de besoin.

NOTES

La section du Boulevard Lincoln à travers l'Indiana coûtera \$62,000.00 par mille.

La poussière aspirée par le carburateur est l'une des principales causes du carbone dans les chambres de combustion.

L'AIDE FINANCIERE AUX HOTELIERS

Le Parlement français va bientôt avoir à donner son avis sur le projet de Crédit Hôtelier que le Ministère du Commerce et l'Office National du Tourisme ont approuvé. Il comporte l'attribution au Crédit Hôtelier de sommes mises en réserve depuis cinq ans et qui jusqu'ici sont demeurées sans affectation représentant une vingtaine de millions.

Il pourra ainsi être donné à certains hôteliers le moyen de moderniser leur hôtel, en y faisant les transformations qui s'imposent, ou de procéder à des agrandissements que leur prospérité aura rendu nécessaires. Et il pourra en outre être créé, en certains points touristiques qui ne peuvent recevoir faute d'hôtels, des établissements qui permettront aux visiteurs de séjourner, pour le plus grand profit de la localité qui les aura retenus.

Voilà un projet intéressant qui mériterait d'être étudié dans la province de Québec, où d'année en année l'industrie touristique prend une importance de plus en plus grande.

LES VOLS D'AUTOS ET LE RADIO

Par un accord conclu avec la compagnie Marconi, l'Association des Marchands de Montréal s'est arrangée pour annoncer immédiatement tout vol d'automobile qui sera commis dans Montréal et les alentours. De cette façon elle espère que les routes principales qui mènent en dehors de la ville seront bien gardées. Une prime représentant dix pour cent de la valeur de la voiture recouvrée sera remise à tout amateur de radio qui aura mis les détectives sur une bonne piste.

MUSSOLINI ARRETE POUR VITESSE

Signor Benito Mussolini, premier ministre d'Italie, a été arrêté et condamné à l'amende pour avoir fait de la vitesse.

Le premier ministre filait rapidement à travers Faenza, dans son auto rouge, lorsqu'il fut arrêté par un agent du trafic qui le conduisit devant un magistrat lequel condamna le chef du gouvernement à l'amende. Le policier fut grandement troublé quand il entendit le prisonnier décliner devant le magistrat son nom et son titre. Le premier ministre a félicité l'agent en lui disant: "Faites toujours votre devoir et vous n'aurez rien à redouter."

Le nombre des automobiles dans le monde entier

Au Canada, il y a une auto pour 18 personnes et, dans la province de Québec, une pour 35 personnes.

LE nombre des automobiles circulant dans les cinq parties du monde s'élève à 14,743,468 véhicules.

La décomposition s'effectue ainsi: Amérique, 13,078,279; Europe, 1,302,153; Océanie, 147,189; Asie, 144,479 et Afrique, 71,368.

En ce qui concerne la circulation en Amérique, à elle seule, celle des Etats-Unis représente 12,364,377 autos, c'est-à-dire 83.8% de la circulation mondiale. Le Canada vient ensuite avec une circulation d'à peu près 500,000 automobiles. La fabrication aux Etats-Unis pour l'année dernière s'est élevée à 2,379,091 véhicules, une augmentation de 295,815 sur l'année précédente.

En ce qui concerne la circulation en Europe, les chiffres s'établissent ainsi: Grande-Bretagne, 554,443; France, 290,203; Allemagne, 126,920; Italie, 65,000; Espagne, 47,500; Belgique, 45,398; Suède, 29,478; Suisse, 21,000; Danemark, 20,100; Norvège, 13,340; Autriche, 11,100; Hollande, 10,750.

Les autres pays: 67,659.

En Asie, la plus grande circulation est aux Indes, 54,000 véhicules; Indes hollandaises, 23,000; dans la péninsule malaise, 13,750; les îles Philippines, 13,000.

En Afrique: le sud africain, 35,500.

En Algérie: 14,500.

En Océanie, la circulation se répartit ainsi: Australie, 97,189; Nouvelle-Zélande, 34,500 et Hawaï, 15,500.

Mais toutes ces activités ne valent pas celle des Etats-Unis où le seul Etat de New-York compte plus de 1,000,000 de véhicules, avec la moyenne extraordinaire et jamais encore atteinte de une automobile par 8 habitants.

Les statistiques établissent qu'il y avait, en 1922, au Canada, 457,134 automobiles exactement. Si l'on divise le chiffre de la population au dernier recensement par le nombre de véhicules-automoteurs en circulation au pays, on trouve qu'il y a en Canada une automobile pour 18 personnes.

Voici quelle est cette proportion pour les autres pays:

	1 voiture pour
Etats-Unis.....	10 habitants
Canada.....	18 —
Angleterre.....	29 —
Nouvelle-Zélande.....	91 —

Répub. Argentine.....	110	—
Danemark.....	131	—
France.....	176	—
Norvège.....	184	—
Suisse.....	219	—
Belgique.....	228	—
Allemagne.....	360	—
Chili.....	395	—
Suède.....	408	—
Hollande.....	502	—
Espagne.....	531	—
Mexique.....	620	—
Italie.....	690	—
Brésil.....	1,120	—
Roumanie.....	2,046	—
Siam.....	4,076	—
Japon.....	4,655	—
Inde.....	5,318	—

On voit par ce tableau que le Canada vient en deuxième lieu, avec une auto pour 18 personnes. Le nombre des automobiles a augmenté de 45,000 au Canada, en 1922.

Dans la province de Québec, il y a une automobile pour 35 personnes. Le nombre des automobiles y était de 60,464, à la fin de 1922, et elle occupe le troisième rang entre les provinces du Canada. L'Ontario est en tête avec 200,800 autos, puis vient la Saskatchewan avec 61,900, et ensuite le Québec avec 60,464.

Les débuts de l'automobilisme ont peut-être été un peu lents dans la province de Québec, bien que ce soit dans notre province qu'aient circulé les premières automobiles qu'on ait jamais vu au Canada, vers 1900, si nos souvenirs sont fidèles. Mais alors qu'en 1903, il y avait 220 autos dans l'Ontario, les statistiques ne tenaient pas compte des deux ou trois automobiles qui devaient alors se trouver dans le Québec.

En 1906, la Saskatchewan entra dans l'histoire avec 22 voitures automobiles. Ce n'est qu'en 1908 que les statistiques mentionnent la province de Québec avec 396 automobiles. En 1911, nous dépassions le millier; en 1915 nous atteignons 10,000; en 1918, nous dépassions les 25,000.

Dans ce domaine de l'automobile on peut constater que notre province avance avec lenteur peut-être, mais avec prudence de bon aloi, ce qui ne provient pas d'autres causes que de notre esprit conservateur, et de notre répugnance à nous emballer, à amoindrir notre avoir et à compromettre notre crédit.

Néanmoins, l'auto-camion et la voiture de livraison ont été, depuis sept ou huit ans, définitivement adop-

tées par le commerce et l'industrie tout comme dans les autres provinces; et, d'un autre côté, le cultivateur de chez nous s'intéresse de plus en plus aux tracteurs pour les gros travaux des champs, en particulier, pour le labour et pour le transport des moissons. Mais encore que l'automobile soit le mode de locomotion idéal dans nos campagnes où une population relativement peu considérable est dispersée sur un vaste territoire, le mouvement de l'automobilisme n'a pas été aussi rapide dans les campagnes bas-canadiennes qu'ailleurs. Notre habitant, pendant longtemps, a regardé l'automobile plutôt comme une voiture exclusivement de luxe et il persistait à s'en tenir au traditionnel "bughey" attelé au fringant petit cheval canadien zébré de son harnais de cuir jaune.

Mais le gouvernement provincial, on sait avec quelle persévérance et quelle intelligence, et aussi quel succès, a poussé de l'avant sa belle et progressive politique de voirie; et maintenant les routes, les bonnes routes d'asphalte et de macadam, sillonnent la province comme les veines sillonnent le corps humain. L'automobilisme devait largement profiter des résultats de ces grandes entreprises de voirie du

gouvernement. De sorte qu'il est peu de campagnes, aujourd'hui, peu de villages, même parmi les plus lointains, où la voiture à essence soit encore un sujet de curiosité. Bref, il n'y a plus de nos jours aucune raison qui empêche le cultivateur d'adopter, comme dans les autres provinces, l'auto comme voiture ordinaire. Les vieilles "planches" et les "cabarouets" de nos pères pourraient bien devenir, dans un avenir rapproché, des objets de musées ruraux, comme les rouets, les vans, les quenouilles, les petites faucilles et les faux. Seulement, notre habitant prend son temps; et il fait ainsi présager plus de durée et plus de stabilité dans le commerce de l'automobile qui a devant lui, on peut en être sûr, des années de progrès constants.

Depuis dix ans seulement bien du chemin a été parcouru dans les villes aussi bien que dans les campagnes, sous le rapport de la locomotion; dans dix autres années, grâce aux nouveaux facteurs de progrès qui surgissent à chaque pas, grâce surtout à l'amélioration de nos routes, les statistiques seront encore plus étonnantes que celles qui aujourd'hui, nous forcent de signaler la distance franchie.

IL Y A TROIS CENTS ANS!



Un dimanche à détroit, du temps de Lamothe-Cadillac. Détroit, centre de la construction automobile en Amérique, ne présente plus le même aspect, le dimanche.

En écrivant aux annonceurs mentionnez "L'AUTOMOBILE AU CANADA".

TOURISTES AMERICAINS EN FRANCE

Le bureau central de contrôle des passeports de Washington vient de communiquer la statistique du nombre des touristes américains venus en France depuis 1913. Elle s'établit ainsi :

1913.....	11,984 touristes
1919.....	26,314 “
1920.....	73,559 “
1921.....	65,357 “
1922.....	79,748 “

Les Américains sont, évidemment, de grands voyageurs et la province de Québec a tout intérêt à se préparer à les bien recevoir pendant la saison de tourisme qui commence.

LES PNEUS NE FONT PAS DE BONNES CEINTURES DE SAUVETAGE

La ville de Hermosa Beach, Californie, vient d'adopter une ordonnance pour défendre aux gens de se servir des chambres à air, en usage dans les pneus d'automobile, en guise de ceintures de sauvetage. Cette pratique est très dangereuse et a donné lieu à plusieurs noyades et à plusieurs accidents, où les victimes n'ont été sauvées que grâce à la vigilance des quinze gardiens que la ville emploie sur la plage.

L'eau salée de la mer décompose rapidement le caoutchouc et bien souvent des novices qui s'étaient aventurés loin de la grève à l'aide d'une ceinture improvisée de ce genre, se sont trouvés tout à coup laissés à leurs seules ressources et se sont noyés, si les gardes n'ont pu arriver à temps.

Un autre danger de ces pneus-ceintures de sauvetage, c'est leur grande légèreté dans l'eau, ce qui est cause que les baigneurs qui s'en servent sont renversés par la première vague un peu forte qui les frappe, sans qu'ils puissent se relever, s'ils ne savent pas nager.

Il arrive aussi que la chambre à air crève tout à coup, lorsqu'elle est saisie trop brusquement par le baigneur, l'eau salée rendant le caoutchouc fragile.

Il est donc à conseiller aux automobilistes de ne pas se servir de leurs vieilles chambres à air en guise de ceintures de sauvetage pour apprendre à nager, à moins qu'ils ne se baignent dans la Mer à Popon, qui, si nos souvenirs sont fidèles, n'est pas salée.

SUS AUX MAUVAIS CHAUFFEURS

Des clubs se sont formés partout aux Etats-Unis sous le nom de "Safe Drivers' Clubs", dans le but d'obtenir l'adoption de lois obligeant tous les chauffeurs et conducteurs d'automobile à subir un examen de compétence et à se faire donner un certificat par les autorités, avant de pouvoir circuler sur les routes. De cette façon on pourrait éliminer tous les mauvais chauffeurs et les accidents diminueraient.

Il y a plusieurs années qu'une loi semblable existe dans la province de Québec, et il est amusant de constater que cette vieille province, supposée si arriérée, est ainsi en avance en matière de législation automobile sur nos outrecuidants voisins.

Quinze seulement des 48 états de la république américaine ont des lois prescrivant aux chauffeurs d'automobile de prendre un permis et ces lois, paraît-il, sont loin d'être complètes. Ainsi, dans cinq de ces quinze états, on ne fixe pas de limite d'âge pour l'exercice du métier de chauffeur, tandis que dans les autres cette limite d'âge varie de 14 à 18 ans. Il n'y a que 11 états qui obligent les chauffeurs à subir un examen de compétence physique et mentale avant d'obtenir leur permis.

Ces clubs de préservation ne réclament pas des lois concernant les chauffeurs dans un but de taxation, évidemment, mais simplement comme moyen de faire disparaître les chauffeurs incompetents et dangereux. C'est pour cela qu'ils demandent que chaque personne qui désire conduire une automobile soit soumise à un examen rigoureux avant qu'un permis de circulation ne lui soit délivré. Cet examen devrait consister à conduire une voiture sur une distance et sur une route déterminée sous la surveillance d'un officier de police. On devrait aussi exiger une connaissance générale des lois de la circulation et une connaissance de la langue anglaise suffisante pour comprendre les signaux et les indications le long des routes. Enfin, l'examen devrait porter sur la capacité physique et mentale de l'applicant.

Il est question d'empêcher les sourds, les manchots et les gens qui n'ont qu'une jambe de tenir un volant de direction. Mais on suggère de laisser une certaine élasticité à la loi sur ce point, car plusieurs de ces personnes qui ont des appareils destinés à corriger leur infirmité, font de meilleurs chauffeurs que bien des personnes qui ont l'usage de tous leurs membres.

En réglant les freins, il faut avoir soin que les deux bandes agissent avec la même force.

UN PEU DE TOUT

Le nombre total des véhicules auto-moteurs dans le monde entier, est de 14,743,468. Ils circulent dans 114 pays différents. Il y en a 12,364,377, aux Etats-Unis; un peu plus d'un demi-millions, dans les Iles Britanniques; un peu moins d'un demi-million, au Canada; 10,000, au Chili, 5,000, en Mésopotamie; 1,000, dans l'Equateur; 500, dans San Salvador. Il y en a même six dans la République de Liberia. Il reste peu de coins du globe où les automobiles n'ont pas pénétré.

Alfred Reeves, gérant général de la National Automobile Chamber of Commerce, prédit qu'il se construira 3,000,000 d'automobiles et camions, aux Etats-Unis, en 1923. Il base cet estimé sur la production des mois de janvier, février et mars. D'après lui, la population des Etats-Unis, qui est de 105,000,000, demande 12,000,000 d'automobiles et 3,000,000 de camions. Les remplacements nécessaires pendant l'année requerront au moins 2,400,000 véhicules.

Les constructeurs d'automobiles se plaignent de la congestion du trafic sur les chemins de fer, qui retarde la livraison de leurs voitures. Les usines Ford sont, paraît-il, celles qui souffrent le plus de cette situation, avec 210,000 commandes à exécuter pour le mois de mars, alors que leur production maximum est de 150,000 par mois. On peut se faire une idée de ce que le transport des automobiles demande des chemins de fer, si l'on songe que Ford construit 5,000 automobiles par jour; Chevrolet, 1,500; Buick, Dodge et Studebaker, de 600 à 750; Hudson-Essex 300; Hupp et Paige-Jewett, 150; Olds, Oakland et Reo, 125; Cadillac et Packard, 100; Durant, 250 Stars et 50 Durants-Quatre; Columbia, 75; Gray, 100; Dort, 50 à 75; Rickenbacker, 45.

La maison Dodge Brothers vient de publier un livre intitulé: "Dodge Brothers Flat Rate Book", ou livre du tarif fixe de réparations. C'est un volume de 210 pages, où est expliqué le système des réparations à taux fixe et où sont décrites toutes les réparations usuelles dont peuvent avoir besoin les voitures Dodge avec le prix établi pour chacune d'elles. Ce livre est distribué à tous les agents et à toutes les service stations de Dodge.

La Anderson Motor Co., vient de créer un "Safety Bureau" dont la mission est de donner des conseils et des instructions aux propriétaires de voitures Anderson sur la manière d'en prendre soin et de les conduire.

La General Motors Corporation annonce officiellement que ses différentes usines ont construit 456,763 véhicules automoteurs, en 1922, contre 214,799 l'année précédente. Cela représente à peu près 18 pour cent des 2,577,763 véhicules qui se sont construits dans l'année, aux Etats-Unis. Les ventes faites par cette corporation pendant 1922 se comparent avec les ventes des trois années précédente comme ci-dessous:

Voitures pour	1922	1921	1920	1919
personnes.....				
Buick.....	138,501	83,888	116,213	119,853
Cadillac.....	22,021	11,130	19,790	19,851
Chevrolet.....	240,390	75,667	144,502	132,710
Oakland.....	20,853	12,661	37,244	54,451
Oldsmobile.....	21,216	20,245	26,241	33,345

Voitures de Commerce:				
Chevrolet.....	2,932	1,489	4,938	2,682
GMC camions...	5,277	2,760	5,137	7,730
Oldsmobile.....	1,218	466	8,383	7,782

Totaux:				
Voitures pour				
personnes.....	442,981	203,591	343,990	360,210

Voitures de				
commerce.....	9,427	4,715	18,458	18,194
Divers.....	4,355	6,493	30,627	13,334

Grand total...	456,763	214,799	393,075	391,738
----------------	---------	---------	---------	---------

Pendant le premier trimestre de 1923, la Hudson Motor Co., a expédié 18,773 automobiles, contre 8,994 pour la même période de l'année dernière. Les projets d'expédition pour le deuxième semestre sont de 25,780 voitures. La compagnie a construit 61,223 automobiles, en 1922.

A sa dernière session le Congrès des Etats-Unis a affecté une somme de \$29,300,000. pour aider à la construction des bons chemins, en 1924.

La Hart-Parr Co. se sert du radio pour annoncer les tracteurs qu'elle construit.

Les constructeurs d'automobiles et les fabricants de pneus se proposent de protester auprès du gouvernement britannique contre les dispositions de la British Colonial Act qui restreignent la production du caoutchouc brut et qui ont eu pour résultat de faire monter le prix du caoutchouc de 14 sous à 37 sous la livre, à Singapore et dans les autres plantations de la Malaisie. Cette augmentation représente une somme de \$160,000,000. par année pour les consommateurs de caoutchouc en Amérique. Comme remède on suggère au gouvernement américain d'établir des plantations de caoutchouc dans les sud des Etats-Unis, aux Philippines et dans les autres possessions tropicales américaines.

Jimmy Murphy, le champion des coureurs pour 1922, a bien commencé la nouvelle année. Il vient,

en effet, de gagner la première course de 1923, à Beverly Hills. Il conduisait une Durant spéciale et sa vitesse moyenne a été de 115.8 milles à l'heure.

Plus d'un quart de l'aluminium produit aux Etats-Unis entre dans la fabrication des automobiles.

Le crin qui entre dans la bourrure des coussins des automobiles, construites en 1921, représente un poids de 16,000,000 de livres.

L'industrie automobile donne de l'emploi directement ou indirectement à 2,500,000 ouvriers.

Un autobus avec carrosserie à glaces a fait son apparition à New-Yok.

Des chimistes de Dayton prétendent avoir découvert un procédé qui permet de faire 100 milles au gallon de gazoline.



Miss Luera, de Los Angeles, a une autre ambition dans la vie que celle de faire grand "Slam"; elle tient un garage.

L'hon. M. Nicol et la taxe sur les automobiles



L'HON. JACOB NICOL,
Trésorier de la province de Québec

PUISSANCE, PESANTEUR OU CONSUMMATION ?

DANS son discours au Club Rotary, à Sherbrooke, le 29 mai dernier, le Trésorier de la province de Québec a fait des déclarations qui ont causé un certain émoi parmi les automobilistes qui ont cru y voir l'annonce d'une prochaine augmentation d'impôts.

M. Nicol s'est empressé de les rassurer et de leur affirmer que son discours avait mal été interprété, que ses paroles n'avaient pas été comprises. Le premier ministre lui-même, l'honorable M. Taschereau, s'est chargé de rendre la chose encore plus claire et a déclaré le 4 juin, au banquet Perrault, à Victoriaville, que son Gouvernement, bien loin d'augmenter les taxes, allait les réduire.

Il résulte de tout ceci que le discours de Monsieur Nicol à Sherbrooke ne paraît pas avoir été une déclaration officielle d'une nouvelle politique gouvernementale, mais, au contraire, une simple discussion académique entre la poire et le fromage des meilleures méthodes de prélever l'impôt qui affecte les automobiles.

Monsieur Nicol nous paraît avoir l'idée, fort raisonnable du reste, que, si le gouvernement ou les municipalités doivent payer pour la construction des routes, il convient que l'entretien de ces routes soit payé par ceux qui s'en servent, automobilistes et autres. Or, on calcule que l'entretien des routes provinciales et régionales directement par la province coûtera environ \$1,500,000.00 par année; la province accorde aux municipalités 50% du coût d'entretien de leurs chemins améliorés, ce qui représente une somme de \$500,000.00 annuellement, et enfin une autre somme de \$150,000.00 par année est distribuée aux municipalités en octrois pour leur aider à maintenir leurs chemins de terre en bon état. Jusqu'à présent le revenu net de la taxe sur les automobiles n'a pas encore atteint \$2,000,000.00 par année.

M. Nicol, si nous comprenons bien sa pensée, croit que la taxe sur les automobiles devrait apporter au Gouvernement un revenu suffisant pour équilibrer ce qu'il dépense pour l'entretien des chemins. Personne ne songe à contester sérieusement la justice de cette proposition.

Le revenu de l'impôt peut-il être augmenté de façon à réaliser cet équilibre sans en augmenter le taux, sans augmenter les charges qui pèsent déjà sur les automobilistes ?

La chose paraît possible en changeant la base de l'impôt, en modifiant les méthodes de perception et en faisant un réajustement de la taxe, de façon à ce que tous ceux qui se servent de nos routes aient à contribuer à leur entretien dans la proportion exacte de l'usage qu'ils en font et de l'usure qu'ils leur font subir.

C'est le problème que le Trésorier a demandé à ses auditeurs de Sherbrooke d'étudier avec lui.

L'impôt sera-t-il basé sur la puissance conventionnelle des véhicules-moteurs, comme il l'est à présent pour les automobiles de plaisir ? Sera-t-il basé sur la pesanteur de ces véhicules, comme c'est aujourd'hui le cas pour les véhicules de commerce ? Sera-t-il basé sur la consommation de gazoline ? Ou bien fera-t-on entrer ces trois facteurs en ligne de compte dans l'établissement d'une base d'imposition ?

Voilà la question !

Tout le monde admet que les automobilistes ne se servent pas tous de la route avec la même intensité et que l'impôt basé sur la puissance peut être injuste dans certains cas. Ainsi une voiture de 25 HP. possédée par un homme de profession qui ne s'en sert pour se

promener que les dimanches et les jours de fête ne causera pas la même usure à la route que la voiture de même puissance d'un voyageur de commerce qui s'en sert tous les jours.

La même chose peut être vraie de l'impôt basé sur la pesanteur. Un camion de deux tonnes qui ne circule qu'en ville ne causera pas le même dommage que celui dont les opérations s'étendent au loin dans la campagne.


Voilà pourquoi bien des gens croient que l'impôt basé sur la consommation est plus équitable et pour l'automobiliste et pour le Gouvernement, vu qu'il est en relation plus directe avec l'usage que le véhicule imposé fait de la route. Plusieurs états américains et deux ou trois provinces canadiennes ont déjà adopté cette base. Il va sans dire que la taxe sur la gazoline n'est admissible que si elle remplace les autres. Si elle doit leur être ajoutée ce n'est plus la même chose. L'un des avantages de la taxe sur la gazoline c'est qu'elle fera contribuer à l'entretien de nos routes les étrangers qui viennent s'en servir et qui ne s'en apercevront même pas en payant un sou ou deux de plus pour leur gazoline.

La grande objection que l'on fait à la taxe sur la consommation c'est sa difficulté de perception et le coût de cette perception; il faut faire de chaque tenancier de garage ou de poste de secours un agent du fisc. Mais il y aurait peut-être moyen de faire percevoir la taxe par les seuls marchands en gros de gazoline.

A tout événement, il semble, d'après les déclarations de M. Nicol, que la question de trouver une nouvelle base pour l'impôt sur les automobiles est à l'étude. Mais nous sommes heureux d'enregistrer la déclaration du premier ministre que cette taxe ne sera pas plus lourde que la présente.

POLICEMEN CANTONNIERS

Dans le district de Columbia, le surintendant de police a donné instruction à ses hommes de faire rapport tous les jours sur l'état des routes et de voir à ce que les défauts qu'ils y découvrent soient immédiatement réparés. Ils ont aussi reçu ordre de se mettre à la disposition des automobilistes étrangers qui désirent des renseignements.

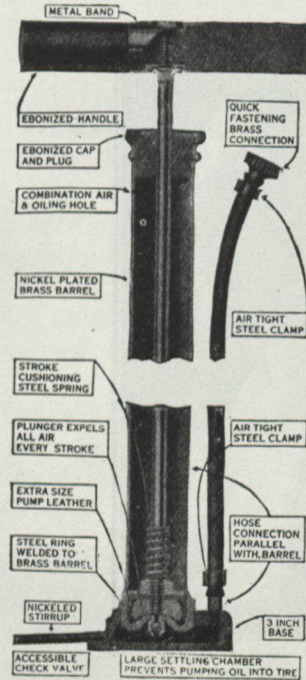


\$5.00 pour 60 cts. En achetant un tube de Supreme Patch, vous réparez vos chambres à air dans un instant. Ce tube contient du caoutchouc blanc pur liquide. Bouchera un trou d'épingle, aussi bien qu'une déchirure de 17 pouces de long. Essayez-en un tube et vous épargnez \$5.00.

ALLEN NOUVEAUTÉS
ST-ZACHARIE QUE. CAN.

LA POMPE A PNEUS

Coleman Quick-Fill



"PLUS D'AIR AVEC MOINS D'EFFORT"

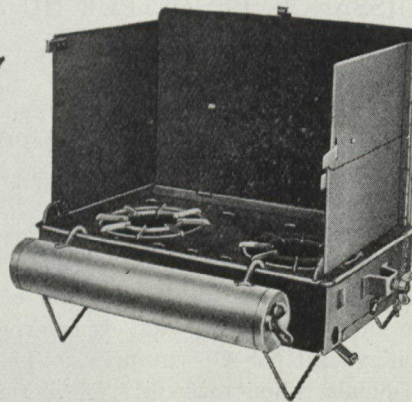
Le fait qu'on peut toujours compter sur la pompe à pneus "Quick-Fill" est ce qui permet aux agents d'établir un commerce partout. Elle est en tout conforme à tous nos avancés;—elle a une poignée plus grosse et plus spacieuse qui ne s'arrache pas dans la boîte aux outils; le corps de pompe est fait de tube de cuivre de la plus haute qualité, à l'épreuve de la rouille et sans soudure;—c'est une pompe de première qualité de la poignée à l'étrier.

Votre distributeur peut vous fournir la pompe "Quick-Fill".

Laissez cette pompe vous prouver, à vous et à vos clients, ce qu'elle peut accomplir.

The Coleman Camp Stove

Se plie et se porte comme une valise



Fait au Canada

Voici le poêle de camp le plus attrayant, le plus compact et le plus utile qui ait encore été offert. Construit pour rencontrer les besoins soigneusement étudiés du campeur et de l'automobiliste touriste.

Il a un réservoir de grande capacité avec une pompe construite à même; bouchon de remplissage maniable à la main; capsules de brûleurs en cuivre qui ne brûlent ni ne se corrodent.

Les deux brûleurs sont mis en fonction par le même générateur. Contrôles de combustible commodes et perfectionnés pour les deux brûleurs au même bout du poêle.

Protecteur contre le vent, pliant et fait à même. Clef de sûreté détachable pour la soupape du maître-brûleur.

Générateur rapide à courant d'air chaud; s'allume malgré n'importe quel vent; pièces très accessibles; muni du nouveau nettoyeur automatique Coleman.

Ces caractéristiques et une douzaine d'autres feront du Coleman le meilleur des poêles de camp. Ecrivez pour plus de détails et pour les prix. Dept. AC-1

The Coleman Lamp Company Limited

Largest Manufacturers of Gasoline Lamps, Lanterns and Lighting Plants in the World

Coin rue Queen Est et Avenue Davies, Toronto.

LA COURSE D'INDIANAPOLIS

Tommy Milton, sur une Miller Special, répète son exploit de 1921 et se classe premier dans la grande épreuve classique, remplie de péripéties émouvantes.

DEVANT une foule de 150,000 personnes, le brillant chauffeur de Saint-Paul, Minnesota, Tommy Milton, a gagné la grande course de 500 milles au speedway d'Indianapolis, le 30 mai dernier. C'est la seconde fois que Milton remporte ce trophée, étant aussi arrivé le premier à cette course, en 1921.

Milton a fait les 500 milles en 5 heures, 28 minutes et 6.27 secondes, ce qui fait une vitesse moyenne de 91.4 milles à l'heure. Cela ne bat pas le record de 94.48 milles à l'heure, établi par Jimmy Murphy, le gagnant de la course de 1922.

Au départ, Milton avait la place d'honneur, au poteau, qu'il avait gagnée dans les épreuves d'élimination précédant la course, en faisant dix milles à une vitesse de plus de 108 milles à l'heure.

Harry Hartz, de Los Angeles, pilotant une Durant Special, est arrivé second, cinq milles en arrière de Milton, avec une vitesse moyenne pour toute la course de 90.06 milles à l'heure.

Le vainqueur de l'année dernière, Jimmy Murphy, sur sa Durant Special, n'a réussi à prendre que la troisième place; il a franchi la ligne d'arrivée 13 milles en arrière de Hartz et sa vitesse moyenne a été de 88.08 milles à l'heure, mais il a fait au-delà de 100 milles à l'heure à certaines étapes de la course.

La quatrième place est allée à un vieux vétéran du volant, Earl Cooper, qui conduisait aussi une Durant Special.

L. L. Corum, d'Indianapolis, a causé toute une surprise en arrivant cinquième avec une "flivver" de sa construction à lui.

Frank Elliott, un chauffeur de Californie, a été la sixième et Eddie Horne, une Durant encore, a été le septième.

L'Allemand Max Sailer, avec une Mercedes, s'est classé huitième, suivi de près par le prince de Cystria, pilotant une voiture française Bugatti. Phil. Shafer, conduisant une machine d'Indianapolis, a fini dixième et Christian Werner, avec une Mercedes allemande, onzième.

Onze voitures seulement sur les vingt-quatre qui se sont alignées au départ ont fini la course. De ces



HARLAN FENGLER, le plus jeune des chauffeurs qui ont pris part à la célèbre épreuve. Fengler n'est âgé que de 23 ans. Il pilotait une Durant, mais n'a pu finir.

onze survivantes, huit sont américaines, deux allemandes et une française. Quatre des cinq machines françaises qui partirent durent abandonner avec des moteurs détraqués et l'une des trois voitures allemandes, celle de Christian Lautenschlager, alla s'écraser contre un mur en béton. Tous ces vieux habitués de la piste, comme Ralph de Palma, Joe Boyer, Dario Resta, qui tous trois pilotaient des Packard, et Howard Wilcox furent forcés de se retirer à la suite d'embarras de moteur. Howard Wilcox, cependant, partage le triomphe de Tommy Milton, car il le remplaça au volant de la Miller gagnante pendant 115 milles de la course, Milton ayant dû se faire panser les mains, couvertes d'ampoules par suite de l'énergie avec laquelle il tenait son volant.

La course a été marquée par plusieurs accidents, dont l'un a eu un résultat fatal. En effet, en cherchant à en dépasser une autre, la machine de Tom Alley, d'Indianapolis, dérapa et fut projetée parmi les spectateurs, et l'un de ceux-ci, Herbert Schup, de Lafayette, Ind., fut tué et deux amis qui se trouvaient avec lui, gravement blessés. Alley a été lui-même très sérieusement blessé. Trois autres spectateurs, des étudiants de Lafayette, ont aussi été blessés, quand la Mercedes de Lautenschlager est venue donner contre un mur, au quinzième tour. Le chauffeur

a miraculeusement échappé à la mort, mais son mécanicien, Jacob Krauss, a reçu des blessures assez graves.

Jimmy Murphy a fait les frais des sensations de la journée, tenant parfois la tête dans des bouffées de vitesse où il dépassait le 100 à l'heure, et tantôt passant à la seconde, à la troisième et même à la cinquième place pour revenir ensuite en avant de tous les concurrents.

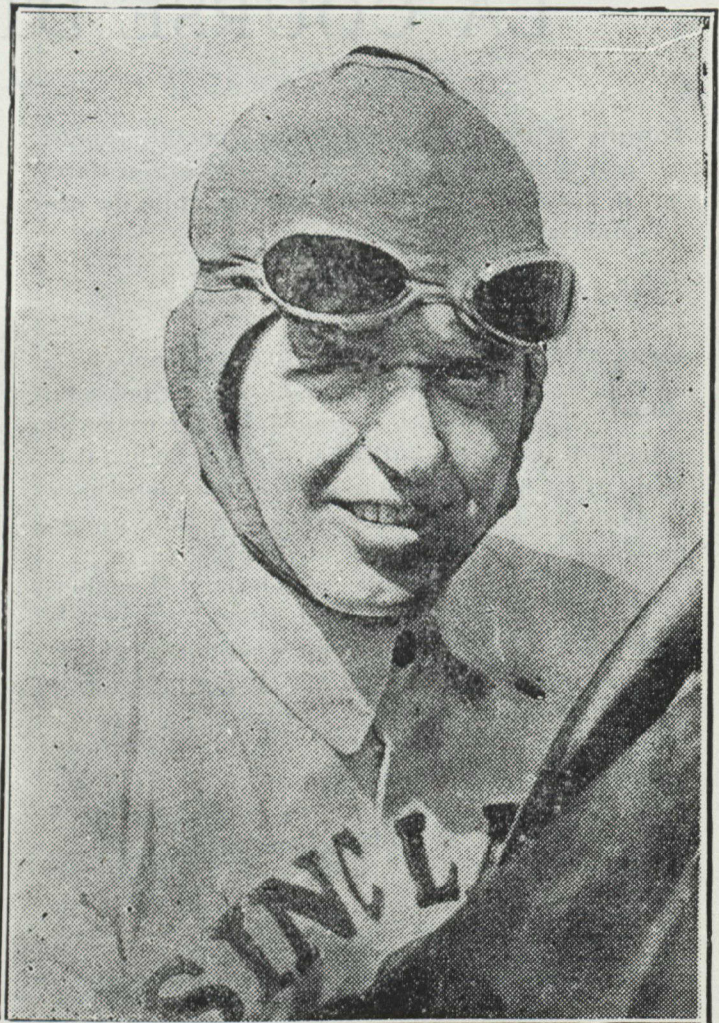
Les constructeurs français n'ont guère eu de chance, n'ayant vu qu'une de leurs voitures arriver à bon port. Bugatti, Roland-Pillain et Schmidt étaient représentés. L'équipe de Bugatti se composait de Pierre de Vizcaya, du prince de Cystria, du comte de Zborowski, de Raoul Reganti et de M. de Alsaga. Albert Guyot conduisait pour Roland-Pillain et Jules Goux, pour Schmidt.

La voiture que Tommy Milton a conduite au triomphe a été construite par Harry Miller. Son moteur est un huit-cylindres en ligne de 122 pouces cubes de cylindrée, ce qui était le maximum permis par les règlements de la course cette année. C'est la première fois, à Indianapolis, que l'on court avec des moteurs aussi petits, plus petits que celui de la Ford ordinaire, dont la cylindrée est de 176 pouces cubes. L'année dernière le maximum de cylindrée était de 183 pouces cubes. Une innovation dans les voitures de cette année c'est qu'elles étaient toutes à une place, des "one man cars", et leur caisse ne dépassait guère 18 pouces de largeur. Seules les trois Mercedes allemandes étaient construites à l'ancienne manière et leur chauffeur était assisté d'un mécanicien. Les constructeurs cherchent, évidemment, la solution du problème du petit moteur économique dont la très grande vitesse de rotation compense le faible alésage. Les résultats de la course ont dû leur fournir des indications précieuses qui les aideront à perfectionner le moteur pour automobile. Les courses sont l'école des constructeurs.

Les chauffeurs eux-mêmes y trouvent leur profit, puisque son premier prix rapporte à Tommy Milton une somme de \$35,000.00 et une autre somme de \$50,000.00 a été divisée entre les neuf autres coureurs qui sont arrivés après lui.

TOMMY MILTON

Lorsque la première course de 500 milles a été disputée à Indianapolis, il y a douze ans, Milton était un enfant. Il commençait à aimer l'automobile et il fit consentir son père à l'amener à la piste, en compagnie de trois autres compagnons. Cette année-là, la course avait été gagnée par Ray Harroun, qui s'était classé vainqueur avec une Marmon.



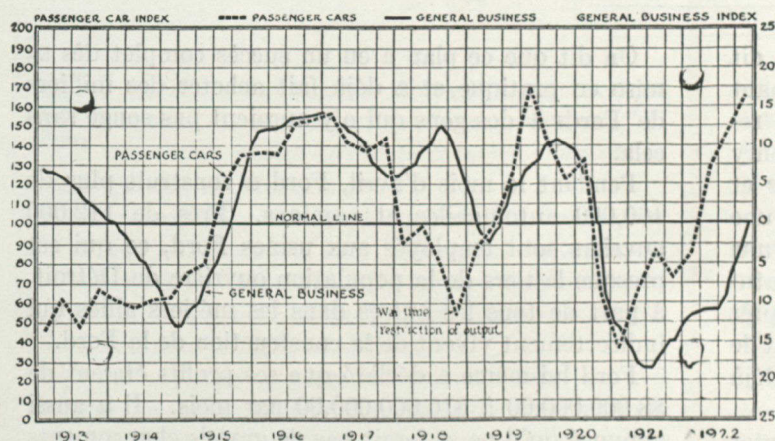
TOMMY MILTON, le gagnant de la grande course de 500 milles de 1923, à Indianapolis.

Milton a reçu son éducation sur les pistes d'un demi-mille. Pendant plusieurs années, il prit part à des courses disputées sur la terre. Actuellement il est en affaire à St-Paul. Il est gérant et propriétaire d'une grande laiterie. L'hiver, Milton s'en va à Los Angeles et commence à s'entraîner pour ses engagements.

En 1920, Milton a établi un record mondial à la course de Daytona, Floride, où il fit une vitesse moyenne de 156.04 à l'heure. Depuis ce temps-là, il détient tous les records mondiaux partant d'un demi-mille jusqu'à cinq milles.

Milton a gagné la plupart des grandes classiques américaines, l'an dernier. En Californie, il est très populaire; et lorsqu'il est inscrit dans un grand autodrome, on s'attend toujours à de grandes foules.

LE BAROMETRE DES AFFAIRES



L'activité du commerce des automobiles reflète l'état général des affaires, comme le fait voir le diagramme ci-dessus. Quand les automobiles sont en grande demande, il n'y a pas de meilleure indication que les affaires sont bonnes. Depuis 1914, la demande pour les automobiles a constamment suivi l'état général des affaires dans ses hausses et ses baisses, excepté l'année où les Etats-Unis furent en guerre et où la production des autos fut réduite.

LES HORIZONS DE QUEBEC

LES CLUBS DE CHASSE ET DE PECHE

LA province de Québec est la seule au Canada qui offre aux sportsmen le privilège pratiquement exclusif de pêcher et chasser sur de vastes étendues de son territoire.

C'est aussi la province dont les lacs et les rivières sont les plus poissonneux et les forêts les plus giboyeuses.

Tout automobiliste est un vrai sportsman dans l'âme et nous croyons intéresser nos lecteurs en leur parlant de la chasse et de la pêche dans la province de Québec.

Le territoire non colonisé de la province de Québec est si vaste que bien que plus de 500 permis aient déjà été accordés à des clubs de chasse et de pêche, il reste encore des milliers de milles de territoire non affermé où le public peut chasser et pêcher à sa guise, ou que des particuliers peuvent louer comme réserves de chasse et de pêche.

Il y a environ 200 clubs de chasse et de pêche constitués en corporations dans la province; et la plupart détiennent sous location des réserves pour la chasse et la pêche. Quelques-uns ont un très grand nombre de membres, tandis que d'autres sont plus petits et le territoire sujet à leur privilège varie aussi en étendue, sans toutefois dépasser 200 milles carrés, ce qui est le maximum fixé par la loi.

Le loyer minimum qui est exigé est de \$3.00 par mille carré par année, mais ce prix varie avec la qualité et l'accessibilité du territoire loué. C'est ainsi qu'un loyer annuel de \$12,000.00 est payé pour le privilège de pêcher le saumon sur une certaine partie de la rivière Grande Cascapédia, dans le comté de Gaspé.

Les baux sont généralement faits pour 5 ans et sont renouvelables de 5 ans en 5 ans.

Plusieurs clubs ou particuliers ont érigé sur le bord d'un lac ou d'une rivière dans les réserves que leur a louées le Gouvernement de magnifiques chalets, où les sportsmen vont passer la belle saison, ou faire la chasse l'automne, au milieu des grands bois avec leurs brises vivifiantes et leur calme reposant.

La protection du gibier et du poisson a été le motif qui a fait adopter par la province de Québec le système de louer des réserves de chasse et de pêche et les différents clubs ne jouissent de leurs privilèges qu'à cette condition, qu'il n'est d'ailleurs pas nécessaire d'imposer à de vrais sportsmen.

Les clubs se chargent de veiller à la conservation du gibier et du poisson sur leur territoire; si le gouvernement avait à le faire, il lui faudrait employer une armée de gardes-chasse et dépenser des centaines de mille piastres par année.

Les permis de chasse et de pêche, ainsi que les loyers des réserves rapportent à la province une somme d'environ \$100,000.00 par année. En outre de cela, on calcule que les pêcheurs et chasseurs étrangers, membres de clubs ou non, qui viennent nous visiter, dépensent une somme d'environ \$200,000.00 annuellement.

Il ne faut pas croire que toute cette partie encore inculte de la province est à louer aux sportsmen organisés en clubs. Il y a une foule de chasseurs et de pêcheurs, étrangers ou non, qui ne font partie d'aucun club et qui cependant aiment à courir les grands bois de Québec. Pour eux, le gouvernement a mis à part une grande étendue de territoire, surtout dans le Nouveau-Québec, où les habitants de Québec peuvent chasser et pêcher à loisir sans permis, excepté les étiquettes qu'il faut se procurer pour le transport du gibier. Quant aux personnes qui ne résident pas dans la province, il leur faut prendre un permis de chasse et de pêche, mais le coût en est nominal.

LES PROFITS DE FORD

"The world is on wheels and will never get off", dit Henry Ford, ce qui pourrait se traduire: maintenant que le monde a appris à rouler la Ford il ne se remettra plus à marcher. C'est là-dessus qu'Henry Ford compte et il ne cesse d'agrandir ses usines et d'augmenter sa production, bien qu'il y ait déjà une automobile pour 10 habitants, aux Etats-Unis, et une pour 18 habitants, au Canada et que le point de saturation du marché, au dire des experts, est bien prêt d'être atteint, c'est-à-dire que tous ceux qui ont le moyen de se payer une automobile en sont déjà pourvu d'une.

Afin d'agrandir son champ de vente et d'augmenter le nombre des acheteurs possibles de sa voiture, Ford vient de mettre en pratique, de concert avec les banques, un plan par lequel on peut acquérir une Ford par versements de \$5.00 par semaine. Celui qui a envie d'une Ford, mais n'a pas les fonds à sa disposition, peut déposer \$5.00 par semaine dans une banque à un compte spécial. Quand il a déposé à peu près la moitié du prix de la voiture, on lui livre cette dernière et il continue à déposer ses \$5.00 par semaine jusqu'à parfait paiement.

On dit que ce plan a eu un succès complet dès sa mise en pratique, et a déjà fait acheter des milliers de Fords à des gens qui n'y auraient pas songé sans cela.

Pendant le mois d'avril, Ford a construit plus de 160,000 automobiles et camions. Près de 112,000 ouvriers sont employés aux usines Ford, ce qui est presque le tiers de la population ouvrière de Détroit, à part de tous les autres dans les métiers alliés qui indirectement vivent de la construction de la Ford.

Ford lui-même a déclaré que ses profits étaient de \$8,000,000.00 à \$10,000,000.00 par mois. Il a aussi annoncé qu'il ne se ferait pas de grands changements dans le prix de détail de la Ford d'ici à quelque temps, vu la stabilisation de la situation industrielle et ouvrière.

Ford passe pour l'homme le plus riche du monde. Sa fortune personnelle étant évaluée à plus de \$600,000,000.00.

Il est question d'en faire le prochain président des Etats-Unis. Il y a vingt ans, il était un pauvre ouvrier-mécanicien et construisait la première Ford dans un appentis, au fond d'une cour.

LA VOIE S'ORGANISE

Une charte fédérale vient d'être accordée à la "Lavoie Four Limited", une nouvelle compagnie de Montréal qui construira la voiture-sédan Lavoie, suivant les brevets de Monsieur A. J. Lavoie.

Le capital autorisé de la Lavoie Four Limited est de \$3,000,000.00, divisé en actions ordinaires de \$10.00. On annonce que \$1,500,000.00 de ce capital a été émis et qu'un bloc de 50,000 actions seront bientôt mis en vente sur le marché, afin de fournir à la compagnie des fonds pour commencer ses opérations.

La sédan Lavoie est en usage à Montréal depuis quelque temps déjà; il y en avait un au Salon du mois de janvier, construit aux usines de la Lyall Construction Company, d'après les plans de M. Lavoie.

On a mis en œuvre dans la construction de cette nouvelle voiture plusieurs idées originales. Ainsi les freins agissent sur les quatre roues, ce qui est la première fois, croyons-nous, qu'on tente cette expérience dans la construction automobile canadienne; la surface de la tête des pistons, au lieu d'être horizontale, est oblique, afin de permettre une évacuation plus rapide des gaz de combustion; les soupapes sont en tête des cylindres, du même côté, et il y a deux soupapes d'échappement pour chaque cylindre; les portes de la carrosserie descendent jusqu'au marchepied; enfin, M. Lavoie est le détenteur de 70 brevets con-

cernant des innovations dans la construction automobile qui ont été mises en pratique dans la construction de cette voiture.

La première auto Lavoie a déjà fait 50,000 milles et les essais ont donné les résultats les plus satisfaisants. On prétend qu'elle peut faire trente milles au gallon de gazoline. Son moteur est un quatre-cylindres pouvant développer de 35 à 40 HP. en grande vitesse.

La compagnie s'est assurée d'une option sur une usine à Lachine, près de Montréal, et ses opérations commenceront sous peu.

On se souviendra qu'il y a trois ans la Lyall Construction Company s'intéressa au moteur Lavoie qui devait révolutionner la construction automobile et qu'à l'annonce de cette nouvelle les actions de la Compagnie Lyall firent un saut sensationnel de 65 à 165, à la Bourse dans l'espace de quelques semaines, pour retomber ensuite à 35, quand le bruit se répandit que M. Lavoie ne s'entendait plus avec les Lyall et se séparait d'eux, au grand détriment de nombre de spéculateurs.

On dit que depuis son départ de chez Lyall, M. Lavoie a encore perfectionné davantage sa voiture, qu'il est maintenant prêt à lancer sur le marché.

La longévité d'une automobile

LA vie d'une automobile doit-elle se mesurer en années de service ou en milles parcourus? A la vérité, aucun de ces deux modes d'appréciation n'est très satisfaisant.

Peut-on prendre le temps comme base, alors que tel se sert seulement de sa voiture pour excursionner le dimanche et durant la belle saison, tandis que tel autre l'emploie pour vaquer à ses affaires et ne lui laisse que peu de répit dans l'année?

Le chemin parcouru? Evidemment, l'usure du mécanisme lui est proportionnelle; mais d'autres facteurs interviennent aussi, qui dépendent presque exclusivement du conducteur: entretien plus ou moins soigné, doigté plus ou moins habile, conduite "à la pépère" ou "tant que ça peut", dureté plus ou moins accentuée des parcours habituels... Et voilà autant de raisons pour que nos appréciations soient entachées d'une forte incertitude.

N'en est-il pas de même, lorsque nous voulons philosopher sur la longévité humaine, ou sur celle des animaux qui nous entourent? Les grosses tortues de mer dont l'existence peut atteindre plusieurs milliers d'années n'ont pas joui au total, d'une "somme de vie" bien remarquable, en comparaison de celle qu'a pu réaliser Cléopâtre en moins d'un demi siècle.

C'est l'activité des échanges avec les milieux extérieurs qui est la mesure directe de l'intensité de la vie. Et nous sommes ainsi amenés à penser qu'il en est des machines comme des êtres animés: un harmonieux ensemble de qualités moyennes est souvent plus appréciable que l'exagération d'une qualité unique, dont le maximum ne peut être atteint qu'au détriment de toutes les autres.

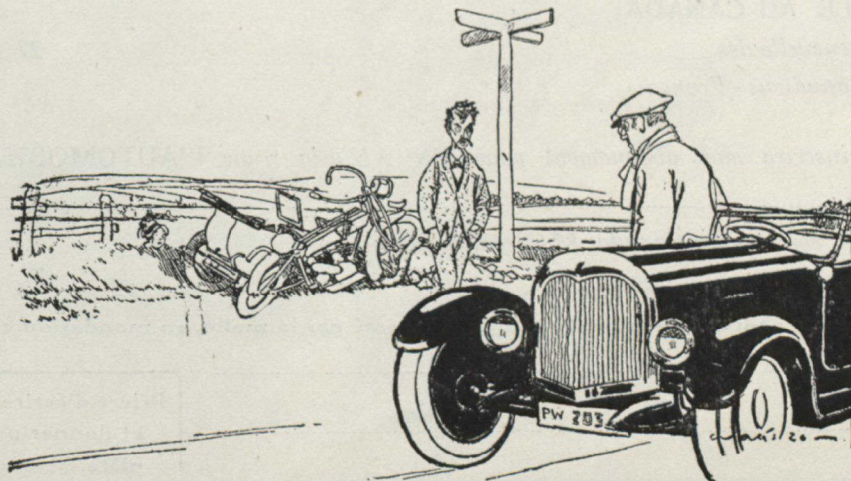
Les exemples abondent, qui peuvent illustrer cette pensée. Voici deux qualités, qui ont d'ailleurs tendance à s'exclure l'une l'autre, qui sont communément recherchées des acheteurs de voitures: l'une, c'est la longévité du mécanisme; l'autre, c'est le bon marché d'achat. Il n'y aura possibilité de concilier ces deux desiderata qu'en se contentant, pour l'un et pour l'autre, d'une honnête moyenne. L'excès, en tout, est un défaut, a dit la sagesse des nations...

Une statistique américaine publiée dernièrement, donnait comme durée moyenne d'une voiture un parcours utile de 50 à 60,000 milles. La voiture française, paraît-il, double ces chiffres.

Y aurait-il intérêt à dépasser cette limite? Je ne le crois pas. Une automobile possède les qualités de l'époque où elle a été construite. Or, à mesure que les années s'écoulent, nous devenons de plus en plus exigeants sur la somme des qualités que nous demandons à une voiture. Joignez à cela la question de mode et vous reconnaîtrez que, poussée au-delà d'une certaine limite, la longévité peut devenir un défaut.

Ce qui importe au propriétaire d'une voiture, ce sont les agréments qu'il peut tirer de l'usage de son véhicule.

Retenons cette morale: ce que doit rechercher l'acheteur d'une voiture, s'il veut en tirer le plus grand agrément, c'est un optimum et non le développement anormal d'une seule faculté, c'est le **charme** et non le **prodige**. Car le charme, c'est l'équilibre, c'est la satisfaction sans mélange, c'est le repos de l'esprit; alors que le prodige, c'est l'instabilité, c'est l'amertume derrière la joie, c'est l'inquiétude.



"Un accident?" "Non merci; je viens d'en prendre!" (London Opinion)

L'enregistrement des tracteurs

Il y a quelque temps, le gouvernement a adopté au sujet des tracteurs un arrêté-en-conseil dont voici le texte:

"Attendu que les tracteurs vont être d'un usage plus fréquent à l'avenir qu'ils ne l'ont été dans le passé;

"Qu'à l'encontre des camions, la capacité des tracteurs est donnée, par les manufacturiers, en chevaux-vapeur, au lieu de l'être en tonnes;

"Que la base de l'honoraire de l'enregistrement des tracteurs est suivant la capacité en tonnes, comme celle des camions, et qu'il est important de convertir la capacité en chevaux-vapeur donnée par les manufacturiers, en capacité en tonnes;

"En conséquence, il est ordonné que, pour les fins de la loi concernant les véhicules-moteurs, y compris celles de l'enregistrement et de la circulation sur les

chemins publics, chaque cheval-vapeur soit, pour un tracteur, l'équivalent de trois cent cinquante (350) livres en capacité de traction."

Les honoraires à payer pour l'enregistrement des tracteurs seront donc les suivants:

- \$ 50.00 jusqu'à une tonne de capacité.
- \$ 75.00 entre une tonne et une tonne et demie.
- \$100.00 entre une tonne et demie et deux tonnes.
- \$125.00 entre deux tonnes et deux tonnes et demie.
- \$150.00 entre deux tonnes et demie et trois tonnes.
- \$ 50.00 par tonne au-dessus de trois tonnes.

Cependant, en vertu du paragraphe 5 de l'article 1389 de la loi des véhicules-moteurs, les cultivateurs possédant des tracteurs et les employant exclusivement sur leur ferme, n'ont à payer pour tout honoraire d'enregistrement que \$1.50 par tracteur.

LES AUTOS DANS LE DISTRICT DE QUÉBEC

Environ 4,000 permis ont été accordés, jusqu'à date, au Bureau des Licences pour automobiles, au Palais de Justice. On estime que le total des licences qui seront octroyées, au cours de la présente année, s'élèvera à 5,000. Cela veut dire que nous avons cette année, dans le district de Québec qui comprend les comtés de Québec, Lévis, Lotbinière, Portneuf et Montmagny, une augmentation de 500 sur le nombre des licences qui ont été accordées en 1922.

NOTES

En quelque lieu qu'on soit au Canada, on voit des automobiles. Dans les territoires du Yukon, 80 propriétaires d'automobiles s'enregistrent annuellement; et dans la partie la plus sud du Canada, à Pelee Island, une petite île sur le lac Erié, à 10 milles de la plage, on en compte six.

Il y a, au Canada, 447,384 milles de chemins.

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.**