

**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: \$1.50 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. 2

QUEBEC, MARS 1922

No. 10

## SOMMAIRE

COMMENTAIRES DE L'EDITEUR.....	5	INNOVATION PRATIQUE ET INTERESSANTE.....	18
ECLAIRAGE DES VOITURES LA NUIT.....	7	QUELQUES CONSEILS UTILES.....	19
L'ASSURANCE DES AUTOMOBILES.....	8	LE COIN DES INVENTEURS.....	21
JUSTE MAIS SEVÈRE.....	9	UN PEU DE TOUT.....	26
UNE BONNE SUGGESTION.....	10	PROPOS SUR NOS ROUTES.....	28
AUGMENTATION DES PRIMES D'ASSURANCE.....	11	LES EXPOSITIONS D'AUTOMOBILES.....	34
LE SALON D'AVIATION À PARIS.....	12	LE SALON DE QUEBEC.....	36
A TRAVERS LA PROVINCE DE QUEBEC.....	16	ETC., ETC.	

# L'AUTOMOBILE AU CANADA

PRIX : 20 CENTS

# AUTO-SEMELLES

## UN AUTRE

Automobiliste qui a fait des  
Comparaisons



“J’ai usé, je dirais même abusé, des pneus Ames Holden, utilisés sur mon Chevrolet au cours de l’an dernier.

“Un de ces pneus, a parcouru au-delà de dix mille milles, et le peu d’usure apparente est une preuve incontestable de la supériorité du caoutchouc qui est entré dans sa fabrication.

“Je suis convaincu que ce record n’est atteint, que parce que les fabricants n’emploient qu’un matériel supérieur.”

(Signé) C. H. GRUNERT.

M. Grunert est un Médecin-Vétérinaire en vue, de Fort Saskatchewan, Alberta.

Ce n’est pas sans raison que nous prétendons que les “AUTOS SHOES” coûtent moins cher par mille.

Ames Holden McCready,  
Limitée

Manufacture: Kitchener, Ont.

Bureau Chef: Montréal

*Tubes*  
AMES HOLDEN  
“Grey Sox” “Red Sox”  
coûtent moins par  
mille.

HALIFAX, ST-JEAN, QUEBEC, MONTREAL, OTTAWA  
TORONTO, HAMILTON, KITCHENER, LONDRES,  
WINNIPEG, REGINA, SASKATOON,  
EDMONTON, CALGARY, VANCOUVER.

# AMES HOLDEN

“COMPAREZ L’USURE”

## COMMENTAIRES DE L'ÉDITEUR

### LES VOLS D'AUTOMOBILES.

**V**ERRONS-NOUS bientôt l'inspection des automobiles érigée en système ? Il est peut-être un peu tôt pour en parler ; mais il paraît que l'idée a été lancée et qu'elle fait tranquillement son petit bonhomme de chemin. On cite même ce système comme étant le seul efficace et pratique pour mettre fin aux vols de voitures, qui se font de plus en plus nombreux, chaque année.

Parmi les problèmes nombreux et difficiles qui confrontent présentement les gouvernements des différentes provinces de ce pays, et même ceux de tous les états de la république voisine, on retrouve, au premier rang, les vols d'automobiles. Tous les moyens ont été étudiés et tentés pour amener leur repression, mais avec bien peu de succès. Comme question de fait, le nombre de ces délits va sans cesse augmentant. Ils sont devenus une industrie très payante, exercée avec un sans gêne et une désinvolture extrêmes, par des bandes régulièrement organisées.

Les chefs de ces organisations ont cru devoir adapter des méthodes d'affaires modernes à leur système de vol organisé. Ils ont, dans les principales villes du continent des représentants qui surveillent leurs intérêts et touchent des émoluments proportionnés au chiffre d'affaires qu'ils expédient au bureau-chef de leur organisation. N'avons-nous pas vu dernièrement, à New-York, la découverte d'un garage spécialement aménagé pour défigurer, transformer et reconstruire les machines volées, au point de les rendre méconnaissables à l'œil des plus habiles fiers.

Une voiture, volée la veille, y était complètement transformée dans l'espace d'une nuit, au point que son propriétaire lui-même n'aurait pu la reconnaître. Le vieux truc, qui consistait à peindre la voiture d'une autre couleur, ne suffisant plus, on échangeait les moteurs, et on s'occu-

paît de faire disparaître toutes les caractéristiques de la machine volée.

Si, par hasard, les voleurs avaient la main malheureuse, et tombaient sur une voiture de modèle spécial, on se contentait de la dépouiller de tous ses accessoires et de la jeter au bas du quai le plus rapproché, pour ne pas courir de risque inutile. Des sondages faits récemment dans la rivière Hudson ont révélé le fait que des douzaines, et peut-être même des centaines de voitures y avaient trouvé leur tombeau peu glorieux.

N'avons-nous pas vu la même chose se répéter plus près de nous, à Montréal, où des gens ont été vus, de nuit, poussant une grosse voiture en bas du quai du traversier qui fait le service entre Longueuil et Maisonneuve. Il faut croire que la machine volée ne pouvait être d'aucune utilité à ses nouveaux propriétaires, qui n'ont cru devoir mieux faire que de faire disparaître toute trace de leur forfait.

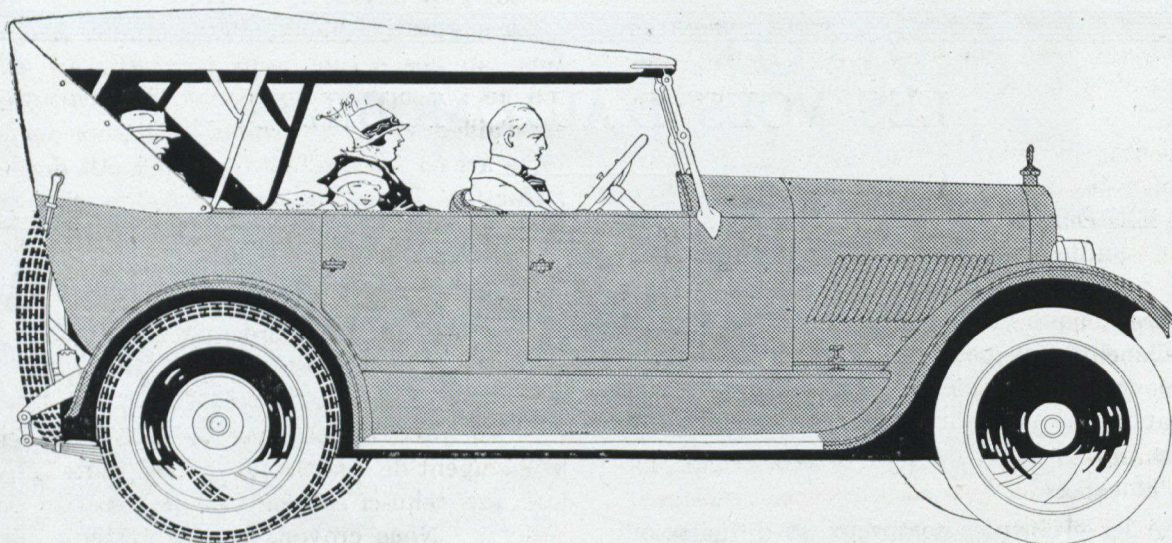
Les autorités policières sont émues avec raison, et elles avaient fait commencer des sondages à cet endroit, où on prétendait que pas moins de cinquante voitures avaient été englouties au cours de l'été dernier. Malheureusement, l'hiver est survenu, et ces recherches ont dû être abandonnées. C'est à la suite d'une campagne menée par certains journaux de la métropole que l'on a songé à mettre à l'essai le système d'inspection officielle de toutes les automobiles en circulation dans la province.

Il est reconnu que le système d'amende, ou d'emprisonnement des coupables n'est pas effectif ; et encore faut-il mettre le grappin sur ces derniers. C'est ce que permettrait justement le système préconisé, car il fournirait aux autorités le moyen de contrôler d'une façon parfaite tout le trafic d'automobiles.

Des postes d'inspection, tenus par des officiers du gouvernement, seraient installés sur toutes les

# "Anderson Coachbilt Six"

La merveille de l'exposition d'automobiles de New York.



LE "COACHBILT" CHAR TOURISTE, MODELE SEPT PASSAGERS

Il y a très peu d'automobiles à sept passagers, avec une base de roues de 120 pouces qui sont pourvus d'une aussi large espace pour se placer les jambes. Ce nouveau modèle est ce qu'il y a de mieux en fait de beaux chars.

## SPECIFICATIONS

Moteur. Le nouveau Continental Red Seal, Modèle 7R; six cylindres; soupape forme L. Soupape changeable. Puissance 55 H. P. à 2,500 R. P. M.

Embrayage: Disques sèches, type Borg-Beck 10" diamètre.

Transmission: Durstan.

Essieu arrière: type flottant, Salisbury

Roues: bois type artillerie.

Pneus: 35" x 4" "Cord."

Freins: Sur 14" drums, 2" face. Ajustement facile, pourvus avec mécanisme contre le cliquetis.

Conduite: Type Hotchkiss.

Monture: Acier renforcé; section canal 5"; en forme de coin, flange de 2".

Resorts: Meilleurs qualités, semi-elliptique. Front 36' de long, avec six feuilles. Underslung d'arrière 2 1-4' large, 57 1-2 long, avec 8 feuilles.

Radiateurs: Fedders.

Capacité du réservoir d'essence: 17 gallons.

Base des roues: 120 pouces.

Carburateur: Rayfield.

Ignition: Remy.

Démarrage et Eclairage Remy.

Vitesse: 2 à 55 M. P. H. grande vitesse.

Carrosserie: fait de chêne sèche et de frêne; scié en forme renforcée par des panneaux métalliques. Absent de cliquetis. Fini et frotte à la main.

## TERRITOIRE

Les Distributeurs et Vendeurs voudront bien écrire pour tout renseignements en rapport avec la franchise Anderson.

**Myrand  
&  
Pouliot**  
L<sup>TÉE</sup> ST. ROCH

## LITTÉRATURE

Pamphlets et littérature descriptives ainsi que photographies envoyés sur demande.

Agents généraux des ventes au Canada

205-215 RUE ST-JOSEPH,

QUEBEC, P. Q.

grandes routes, à la sortie des principales villes, et aux principaux points d'entrée et de sortie sur les frontières. Toutes les voitures seraient tenues d'y stopper, comme au bureau des douanes et de se soumettre aux formalités de l'inspection. Les chauffeurs, par exemple, seraient tenus de produire leur certificat ainsi que leur permis de circuler. Ces permis seraient émis par ces différents postes d'inspection et leur production serait exigée au poste suivant. On établirait ainsi l'identité des conducteurs et la légitimité de leur présence sur la route.

Les passagers même ne seraient pas à l'abri des inquisitions des représentants de la loi. Bien entendu tous ceux qui auraient la conscience tranquille, et nous croyons que ce serait le très grand nombre, ne seraient inquiétés en aucune manière. Par contre, tous ceux qui ne pourraient montrer "patte blanche" seraient appréhendés et forcés d'aller s'expliquer devant un juge de paix, ou un magistrat.

Tout chauffeur en état d'ébriété serait banni de la route et exposé à voir son certificat confisqué. Ceci ferait justement disparaître une fois pour toutes le danger que les chauffeurs ivres font courir continuellement aux autres véhicules et aux piétons sur les routes. Nous croyons que, pour la sécurité générale, la loi ne saurait jamais être trop sévère sous ce rapport.

Les officiers chargés de l'inspection pourraient aussi prêter main forte aux officiers du revenu en arrêtant toute voiture prise à transporter des liqueurs alcooliques en contravention avec la loi. La contrebande deviendrait donc de plus en plus difficile, et les contrebandiers se verraient fermer toutes les issues.

Bref, ce contrôle parfait du trafic aurait pour effet de faire disparaître bien des abus. Il serait la bête noire des voleurs, des contrebandiers et de tous ceux qui se servent de la route pour des motifs plus ou moins avouables ; tandis qu'il assurerait aux honnêtes gens, qui sont encore la grande majorité, une plus grande somme de protection et de sécurité.

La suggestion mérite d'être étudiée avec attention par nos gouvernants ; car elle est synonyme de bon ordre et de bonne administration. Il est d'ailleurs reconnu depuis longtemps que le système actuel est inefficace. Il pouvait donner satisfaction il y a dix ans ; mais le chevalier de la pègre ont perfectionné leurs méthodes et trouvé de nouveaux moyens pour dépister les poursuites. Aujourd'hui ce sont les clubs d'automobile, et les autres organisations du même genre, qui sont obligés d'intervenir et de prêter main-forte à la police pour retracer les coupables.

Il est grand temps, que les gouvernements se préoccupent de fournir au public toute la protection que celui-ci est en droit de recevoir sous ce rapport. Nous croyons que le système que nous préconisons ici est acceptable, qu'il peut donner de bons résultats ; et que, dans tous les cas, il en coûtera très peu pour le mettre à l'essai.

Les autorités ont peut-être trouvé, mieux et peut-être ont-elles présentement de nouvelles méthodes à l'étude. Tout ce que nous réclamons, c'est une plus grande somme de protection pour le public ; et cela au plus tôt, car il y a vraiment urgence ; et plus les gouvernements mettront d'empressement à répondre aux désirs ardents des contribuables, plus ils acquierront de titres à leur reconnaissance.

## Eclairage des Voitures la Nuit

**P** ARMI les nombreux et importants problèmes que les 57,000 automobilistes de cette province ont actuellement à résoudre, celui qui se rapporte à l'éclairage des véhicules circulant la nuit, sur les routes de campagne, n'est certes pas le moins difficile, ni le moins urgent.

C'est là une réforme que les clubs d'automobiles demandent chaque année, depuis déjà assez longtemps, au gouvernement provincial, sans au-

cun succès. Les intéressés voudraient que la loi actuelle soit amendée de façon à ce que tout véhicule, circulant la nuit, sur nos routes, soit muni d'une lumière quelconque signalant sa présence. On comprend qu'une telle mesure ne va pas sans rencontrer de l'opposition dans les campagnes, de la part des cultivateurs ; et le représentant de ces derniers dans le cabinet provincial, l'hon. M. Caron, a toujours été un adversaire irréductible de cette réforme.

Mais une lueur d'espoir vient de luire pour les automobilistes. Lors de la dernière entrevue des délégués de la Quebec Provincial Motor League avec les chefs du gouvernement, on a semblé attacher une certaine importance au fait que plus de la moitié des automobiles, en usage dans la province, se trouvent dans les campagnes et appartiennent, en grande partie, à des cultivateurs. On a même suggéré que la réforme préconisée pourrait être mise à l'essai sur les routes provinciales.

C'est donc dire que les temps sont changés et que les cultivateurs, devenus eux-mêmes propriétaires d'automobiles, commencent à admettre, avec leurs confrères des villes, que l'éclairage des véhicules circulant la nuit est une mesure de prudence et de protection mutuelle. Presque tous les accidents, qui surviennent la nuit, sur nos routes, sont dûs à un défaut de lumière, soit de la part des

automobiles eux-mêmes, soit de la part des autres véhicules ; et, neuf fois sur dix, ce sont des cultivateurs qui en sont victimes.

On devrait adopter l'usage d'une bonne lampe solide, munie d'un verre rouge à l'arrière, et construite de façon à résister à toutes les intempéries ainsi qu'aux chocs et aux secousses de la route. Cette lampe pourrait être mise en vente par toute la province par l'entremise des clubs d'automobiles, qui se chargeraient de sa distribution, moyennant une faible rémunération, de façon à encourager les cultivateurs à en faire l'essai. C'est là le pas le plus difficile à franchir, et la suite ne nous inquiète guère ; car nous sommes convaincus que les cultivateurs se rendront vite à l'évidence et adopteront d'emblée cette réforme, étant donné le fait qu'ils seront précisément les premiers à en bénéficier.

## L'ASSURANCE DES AUTOMOBILES

Par le temps qui court, il n'y a rien de moins payant que le métier d'assureur d'automobiles. Nous disons quelques mots, dans une autre page de ce numéro, sur la multiplication des vols de voitures et sur les agissements des bandes organisées qui s'occupent de transformer ou de faire disparaître les voitures volées. Les exploits de ces tristes chevaliers de la pègre défrayent la chronique quotidienne, qui semble prendre plaisir à souligner leurs faits et gestes. Malheureusement les assureurs ne les voient pas du même œil, et les agissements de ces audacieux bandits ont fini par leur rendre la vie très difficile, sinon tout-à-fait impossible.

Ce fait découle des délibérations d'une convention d'assureurs d'automobiles qui vient justement d'être tenue à New York. Tous les rapports s'accordent à démontrer que les vols d'automobiles ont augmenté dans des proportions alarmantes au cours de l'année écoulée, et que la plupart des compagnies s'occupant de ce genre d'assurance ont subi, de ce chef, des pertes énormes. Ces pertes sont supérieures, dans bien des cas aux recettes de ces compagnies, et plusieurs d'entre elles vont bientôt être forcées de suspendre leurs opérations.

On a mentionné le fait que, dans l'état de New York seulement, pas moins de 6,000 automobiles

ont été volés au cours de l'année 1921, et que près de 95 pour cent de ces voitures étaient assurées contre les voleurs. On comprend alors quelles pertes désastreuses les compagnies d'assurance ont dû subir. Une seule d'entre elles, une compagnie très puissante heureusement, a perdu plus de deux millions. L'année précédente, en 1920, la même compagnie avait perdu plus de un million de dollars. On comprend facilement que les compagnies ne pourront continuer longtemps leurs opérations sous de telles conditions, et qu'il est devenu nécessaire de changer de système, au plus tôt.

Le nombre de vols a augmenté dans une proportion de plus de 150 pour cent depuis deux ans, d'après les chiffres soumis à la convention. La plupart des compagnies d'assurance ont décidé, il y a quelque temps déjà de ne plus émettre de polices sans que les propriétaires n'aient munis leurs voitures d'un cadenas de sûreté s'adaptant au volant ; mais cette précaution paraît même insuffisante, et le plus simple moyen, comme l'a déclaré franchement l'un des délégués, serait de discontinuer totalement d'assurer les automobiles.

Les assureurs attribuent avec raison la majeure partie de leurs pertes aux vols frauduleux dont ils sont les innocentes victimes. C'est une exploitation en règle qui se pratique à leur détriment,

et ils sont dans l'impossibilité absolue de la faire cesser à moins de cesser complètement leurs opérations. On a cru, durant un certain temps, qu'on pourrait faire disparaître ces abus en élevant les taux des polices d'assurance ; mais cela a été loin de donner les résultats attendus.

Comme conséquence directe de ces abus, les taux d'assurance sont devenus presque prohibitifs pour les automobilistes honnêtes, qui se trouvent à être appelés à payer pour les vols frauduleux commis au détriment des assureurs. On nous objectera que ceux-ci devraient user d'une plus grande discrétion et choisir mieux leurs risques ; mais nous leur répondrons que la chose nous pa-

rait bien difficile, surtout dans les grands centres, où les gens ne se connaissent guère les uns les autres, et où il sera toujours difficile d'obtenir des informations exactes sur la bonne foi de chacun des assurés. La question est des plus difficiles, et à notre point de vue, il n'y a que l'assurance mutuelle entre membres d'une même organisation, ou d'un même club qui puisse y remédier. Mais tous les automobilistes n'appartiennent pas à ces associations. Plusieurs, il est vrai pourraient en faire partie, mais la chose est impossible pour certains autres malgré la meilleure volonté du monde. Serait-il juste de priver ces derniers de toute protection au bénéfice des premiers ? That is the question ?

## Juste Mais Sévère

**T**ELS sont les qualificatifs qui, à notre humble point de vue, doivent s'appliquer au projet de loi que le distingué député de Drummond, M. Hector Laferté, vient de soumettre à la législature provinciale. La proposition de M. Laferté est à l'effet que tout conducteur d'automobile, trouvé coupable d'avoir conduit sa voiture en état d'ivresse, soit condamné à la prison sans option d'amende. Ce n'est pas la première fois qu'une telle réforme est réclamée. Au cours des deux dernières sessions, M. Laferté a soumis un projet de loi identique ; mais il n'a pu enrôler assez de partisans parmi la députation pour assurer l'adoption de cette nouvelle loi. Nous ne savons pas encore quel sort sera réservé au bill de M. Laferté, cette année, mais nous croyons franchement qu'il devrait être adopté dans l'intérêt de tous.

C'est dire que nous croyons la proposition fort opportune, et que toute loi dans ce sens viendrait combler une lacune qui existe dans notre législation actuelle. Nous croyons savoir que le public de cette province, en général, est en faveur d'une telle mesure de répression, et il semble que le gouvernement devrait se rendre au désir de la majorité de la population. Les chefs du gouvernement ne doivent pas craindre d'opposition de la part des automobilistes sous ce rapport, bien au contraire. Tous les automobilistes francs et honnêtes approuvent la proposition de M. Laferté et

ne souhaitent rien de plus que la voir entrer dans le domaine de la réalité.

De tous les êtres dangereux en liberté, le chauffeur ivre est peut-être le pire de tous. Il est plus à craindre que le bandit qui, armé d'un pistolet, attend sa victime en embuscade, car lui va au-devant de ses victimes, et sa voiture, entre ses mains inhabiles, devient plus dangereuse que l'arme que l'apache brandit dans l'ombre. Non seulement le chauffeur ivre expose sa propre vie, et celle des personnes qu'il a charge de conduire ; mais il est une menace constante pour les occupants de toutes les voitures qu'il rencontre et aussi pour tous les piétons qui se trouvent le long de sa route. C'est un fait reconnu qu'un des premiers effets de l'ivresse est la perte de toute notion des distances et de tout sens de prudence. Ce sont pourtant deux qualités indispensables dans la conduite d'une voiture, automobile ou autre. L'excès de confiance en soi que l'alcool fait naître dans l'esprit du chauffeur ivre le porte à négliger toute précaution et à prendre des risques aussi inutiles que dangereux. Il est toujours tenté de faire de la vitesse, alors qu'il est sur la grande route ; et il ne consentira jamais à se laisser dépasser par aucun véhicule venant dans le même sens que lui. Il fera fi de tous les règlements de la circulation et ignorera tous les avertissements qu'on pourra lui donner sous ce rapport. Aussi court-il vers un accident certain, si son escapade se poursuit



un tant soit peu, et la "joy-ride" finit souvent par un accident fatal.

Une forte proportion des accidents d'automobile sont attribuables à l'alcool ; et, s'il ne fallait tenir compte que des accidents absolument inévitables, leur nombre en serait très restreint. C'est donc un abus qu'il faut faire disparaître à tout prix, pour la protection du public en général, et pour le bon renom de notre bonne vieille province.

## Une Bonne Suggestion

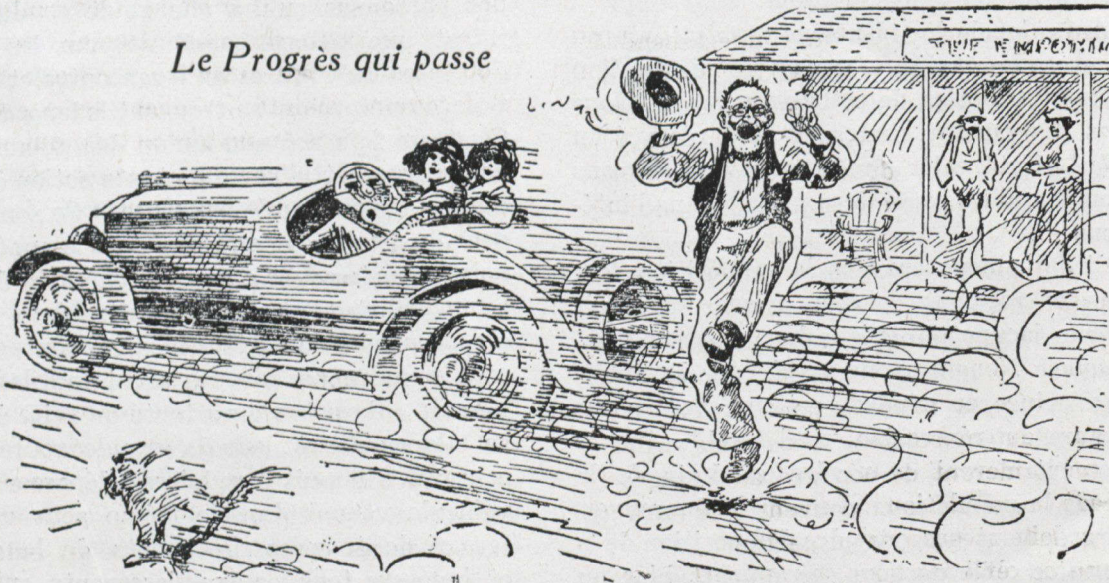
**C'**EST en effet, ainsi que nous croyons devoir qualifier les représentations que les délégués de la Quebec Provincial Motor League ont faites aux chefs du gouvernement relativement aux plaques numérotées des véhicules-moteurs de cette province. Le porte-parole des délégués, Mons. A. L. Caron, ex-président de l'association, après s'être fortement objecté à ce que le gouvernement fasse payer aux automobilistes une redevance spéciale pour ces plaques dont le prix devrait être compris dans le tarif de la licence, a cru devoir signaler au premier ministre et à ses collègues les abus auxquels donne le système actuel de plaques imprimées. Les chiffres peuvent y être changés et modifiés au besoin, et il est arrivé, par suite de ces abus, que des automobilistes ont été appelés à venir répondre devant la Cour pour des délits qu'ils n'avaient jamais

Le public a droit à la protection des lois dans cette circonstance, et c'est avec raison qu'il réclame la réforme préconisée par M. Laferté. Personne ne devrait avoir droit de jouer avec la mort et de mettre en danger la vie des paisibles citoyens qui circulent sur nos rues et nos routes. Bien que sévère la solution proposée par le député de Drummond nous paraît absolument juste et opportune ; et nous ne saurions trop encourager le gouvernement à la faire entrer dans nos statuts.

commis, pour la bonne raison que leur voiture n'était pas même sortie de leur garage, au jour et à l'heure indiqués.

Il est reconnu que la facilité avec laquelle ces plaques peuvent être modifiées constitue un des points faibles du système actuel. On a suggéré au gouvernement d'adopter le système de plaques numérotées avec les chiffres en relief, tel qu'utilisé dans les autres provinces du pays et aussi aux Etats-Unis. Ceci aurait pour effet de rendre très difficile, sinon absolument impossible toute modification malicieuse. Un autre détail intéressant est que ces plaques avec chiffres en relief ne coûtent que trente à trente-cinq sous, dans les provinces où elles sont en usage, tandis que les plaques utilisées présentement dans la province de Québec coûtent aux automobilistes pas moins de quatre-vingt à quatre-vingt-cinq sous chacune.

### *Le Progrès qui passe*



Il n'y a rien comme les nouvelles voitures dernier modèle 1922 pour dégoûter les vieux jarrets de 1850. (Canadian Motorist.)

## Augmentation des Primes d'Assurance

L'ASSOCIATION des courtiers d'assurance sur les automobiles vient de décréter une augmentation substantielle des primes à payer pour l'année 1922.

La multiplication des vols et des incendies d'automobiles au cours de l'année écoulée, est cause que les taux d'assurance sur toutes les voitures vont être considérablement augmentés pour 1922. Voilà une information qui n'est sans doute pas de nature à réjouir bien des automobilistes ; mais comme elle intéresse nos lecteurs au plus haut degré, nous avons cru devoir la signaler ici.

Nous disons un mot, ailleurs, des pertes énormes subies par les compagnies américaines qui se sont spécialisées dans l'assurance des automobiles depuis quelque temps. Il ne faut pas croire que la situation soit plus rose pour les assureurs canadiens. Ces derniers ont subi des pertes considérables l'an dernier, notamment dans le district de Montréal ; ce qui a donné lieu à des changements radicaux dans les taux d'assurance pour les automobiles. Dans certains cas, l'augmentation est de 33 1-3 pour cent ; et le nouveau tarif est entré en vigueur depuis le commencement du présent mois.

Cette décision a été prise lors d'une assemblée générale et spéciale de l'association canadienne des courtiers d'assurance de l'automobile tenue à Ottawa au cours du mois dernier, et des avis en conséquence ont été adressés à tous les représentants des différentes compagnies pour les mettre au courant de la nouvelle échelle révisée des taux qui sera dorénavant en vigueur pour les provinces de Québec et d'Ontario.

Voici, en résumé, les principales dispositions de cette nouvelle échelle de primes. Comme nous venons de le dire, la nouvelle n'est pas de nature à plaire aux automobilistes, mais nous croyons qu'ils se conformeront de bon gré aux exigences des compagnies, si celles-ci peuvent leur garantir une plus grande mesure de protection.

Par suite de cette décision, les détenteurs d'assurance contre le vol, dans le district de la province de Québec et dans le district de Windsor devront payer un montant additionnel de 33 1-3 p. c. Pour se protéger contre le vol, les assurés auront

à payer maintenant le même taux qu'ils payent actuellement selon le montant de la vente quand c'est une auto neuve, quelle que soit la durée d'usage de la voiture. Le propriétaire d'un auto Ford, par exemple, devra payer un taux de \$2.45 p. c., mais le montant de son assurance diminuera en proportion de la durée du temps que l'auto demeurera assurée et les primes seront réduites dans cette proportion.

De plus le propriétaire d'un auto qui laisse sa voiture à la porte d'un théâtre et qui se ferait voler soit un compteur, une lampe ou un pneu ou tous autres accessoires, ne pourra en réclamer le remboursement de la compagnie d'assurance, à moins que cela ne soit garanti par une clause spéciale dans le contrat, moyennant une prime additionnelle de 5 p. c., avec un montant minimum de \$5.00. L'escompte sur les protecteurs pour pneus supplémentaires est discontinué, et l'allocation de 30 p. c., qui est accordée pour les autos qui sont toujours fermées est réduite à 15 p. c.

Bien que les nouveaux taux s'appliquent dans tout l'Ontario et Québec, ce sont surtout les nombreux vols et incendies de voitures survenus à Montréal qui ont nécessité cette révision. On estime au bas mot que près de 1,400 autos ont été volés ici au cours de 1921. De ce nombre, 50 à 60 n'avaient pas encore été retrouvés à la fin de décembre, malgré l'excellent service de l'escouade des policiers en motocyclettes, qui a réussi à réduire considérablement le nombre des vols pendant les derniers mois de l'année.

Pendant l'été dernier, les vols d'autos se sont élevés à une moyenne de trois ou quatre par soir, dans les environs des théâtres. D'un autre côté, les compagnies d'assurance ont subi des pertes aussi importantes par suite des activités de certains voleurs qui se faisaient une spécialité d'enlever les accessoires d'autos. Un compteur qui vaut de \$16 à \$19 peut être enlevé facilement. L'été dernier, on a arrêté un voleur en possession de six ou sept de ces compteurs qu'il avait enlevés dans un espace de temps peu considérable. Ces genres de vols se font particulièrement remarquer dans certains districts, et semblent se multiplier. Ce sont aussi les vols qui sont les plus difficiles à établir, et c'est pourquoi les compagnies d'assuran-

ce ont décidé de ne plus accorder de garantie à ce sujet.

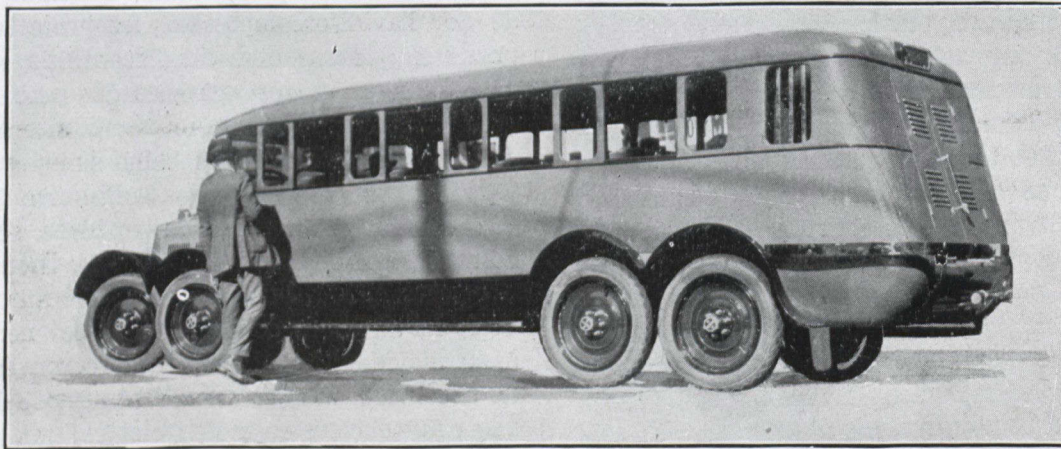
Les taux contre le feu ont en même temps été augmentés. Ils ont été augmentés de 10 à 50 p.c., pour tous les modèles d'autos, excepté ceux de la catégorie A et ceux qui ont été achetés neufs depuis moins d'un an et demi. On a constaté qu'à mesure que les conditions devenaient plus difficiles, les incendies se sont multipliés.

Le meilleur remède à apporter à la situation présente réside dans l'assurance de groupe ; et il n'est pas impossible que plusieurs clubs d'automobile de cette province décident de faire l'expérience de ce système au bénéfice de leurs membres. Lors de la dernière convention de la Quebec Provincial Motor League, à Québec, au mois de janvier dernier, M. A.-L. Caron, ex-président de cette association, s'est fortement prononcé en faveur de l'as-

surance de groupe et nous croyons savoir que ses conseils seront pris en bonne part. Le point important est d'éliminer les mauvais risques autant que possible ; et cela serait relativement facile pour des associations qui possèdent toutes les informations nécessaires sur le caractère d'honnêteté de leurs membres respectifs ; ainsi que tous autres renseignements que ne peuvent obtenir les compagnies qui s'occupent d'assurance générale.

Si l'assurance de groupe devient d'une application générale, cela aura certainement pour effet d'augmenter le prestige des clubs d'automobile ainsi que le nombre de leurs membres. Car il est évident que tous les automobilistes désireront faire partie de ces associations pour bénéficier des avantages offerts par l'assurance de groupe. D'ici à quelques mois, nous aurons certainement du nouveau de ce côté.

## Les Autobus Modernes



Nouveau type d'autobus en usage depuis quelques mois à San Francisco. Cette nouvelle voiture, de construction massive et solide, est très vaste et aussi très rapide, puisqu'elle peut faire jusqu'à cinquante milles à l'heure. On remarque que les roues d'avant tournent parallèlement et obéissent conjointement au volant de direction.

(Canadian Motorist.)

## Le Salon d'Aviation à Paris

*Nul autre pays au monde n'a fait plus de progrès que la France dans le domaine de l'aviation, depuis la guerre.*

**D**ERRONS-NOUS donc l'histoire du développement prodigieux de l'automobile se répéter pour l'aéroplane ? Et pouvons-nous espérer voir ce dernier mode de locomotion se populariser aussi vite et devenir bientôt d'usa-

ge général comme nous avons vu la chose se produire pour l'automobile au cours du dernier quart de siècle ? Telle est la question que se posent actuellement un grand nombre de gens, qui suivent avec un intérêt très vif les plus récents dévelop-

pements survenus dans le domaine de l'aviation ; et le dernier grand Salon de l'Aviation, tenu dernièrement à Paris, sans leur donner une réponse définitive et concluante du coup, laisse néanmoins entrevoir que les possibilités du développement de l'aviation commerciale sont pour ainsi dire, illimitées.

Les différents modèles d'aéroplanes exhibés au dernier Salon de Paris indiquent que les efforts actuels des différents constructeurs tendent particulièrement vers deux buts principaux. Les premiers rêvent de construire des machines géantes capables de traverser les océans et de porter au moins cent passagers avec leurs bagages ; tandis que les seconds opèrent dans un sens absolument contraire, s'efforçant de créer un modèle tellement simple, léger et économique qu'il pourra être mis à la portée de tous ceux qui, actuellement, se payent le luxe d'un automobile. En d'autres termes, un certain groupe s'applique à créer l'aéroplane collectif ; tandis que tous les efforts de l'autre tendent vers la vulgarisation de l'aéroplane, c'est-à-dire, vers l'aéroplane individuel, si on peut s'exprimer ainsi.

Parmi les dernières créations remarquées au Salon, on signale tout particulièrement les suivantes : Un taximètre aérien, un hélicoptère capable d'opérer des ascensions et des descentes sans se servir d'ailes ; une valve d'échappement silencieuse qui permettra aux passagers de pouvoir converser entre eux ; et, enfin, "last but not least," un aéroplane pliant, mesurant dix-sept pieds par vingt-deux, qui peut être plié et placé convenablement dans trois malles de dimensions ordinaires.

Tous les visiteurs ont pu constater que l'aviation commerciale avait réalisé des progrès énormes depuis la guerre. M. Alvaro Pescara, l'un des inventeurs et des aviateurs les plus réputés de l'Espagne, n'a pu s'empêcher de dire en constatant ces progrès : "Si la guerre recommençait aujourd'hui, il ne resterait presque plus rien à faire pour les armées et les flottes ; la lutte se ferait dans les airs."

Le fait le plus important démontré par les exhibits du Salon d'Aviation est à l'effet que, de toutes les nations d'Europe, la France est celle qui a réalisé le plus de progrès dans le domaine de l'aviation, depuis la guerre. Bien entendu l'Allemagne n'entre pas ici en comparaison ; car, pour une raison ou pour une autre, les constructeurs allemands n'ont pas cru devoir prendre part au Salon Français. L'Italie vient au second rang, suivie

de près par l'Angleterre. Quant aux Etats-Unis, si on peut en juger par les quelques exhibits envoyés à Paris, ils sont au bas de la liste, et peuvent être classés parmi les pays qui n'ont pas su profiter des leçons de la guerre en les appliquant au développement de l'aviation commerciale.

Les progrès réalisés par la France, sous ce rapport, sont attribuables, en grande partie, aux subsides généreux que le gouvernement de ce pays accorde, chaque année, pour encourager l'aviation ; et aussi aux efforts constants et aux recherches persistantes d'un groupe d'inventeurs français qui semblent avoir juré de ne jamais cesser leur travail avant d'avoir perfectionné l'aviation au point de la rendre d'une application générale présentant toutes les garanties possibles, soit pour les besoins du commerce, ou ceux du tourisme.

Bien que ce soit à l'Italie que revienne l'honneur d'avoir produit la première machine géante capable de porter de quatre-vingt à cent personnes, sans compter l'équipage ; c'est encore à la France que nous devons l'invention la plus importante dans le domaine de l'aviation, depuis le jour où les frères Wright eurent démontré, sur le champ d'aviation de Le Mans, la possibilité du vol contrôlé.

Il s'agit d'un appareil stabilisateur parfait qui supprime pratiquement tous les dangers et les risques que comportait le vol dans les nuages ou les brouillards. Une machine lourdement chargée, munie de cette nouvelle invention, a franchi dernièrement, dans les deux directions, la distance qui sépare Paris de Rotterdam, soit environ cinq cents milles, sans que le pilote n'ait eu à toucher les leviers de direction une seule fois, si ce n'est pour le départ et l'atterrissage.

Cet appareil rend possible le départ et l'atterrissage en plein brouillard et fait disparaître toutes les difficultés que présentait auparavant le vol en de pareilles conditions. Ainsi l'atterrissage se fait maintenant au moyen de signaux transmis par la télégraphie sans fil, grâce auxquels il est toujours possible de renseigner un aviateur sur la position exacte du champ d'atterrissage. Cette découverte d'un appareil stabilisateur, et la nouvelle application de la télégraphie sans fil viennent résoudre d'une façon presque définitive le problème du vol en temps de brouillard.

Ce point important étant réglé à la satisfaction générale, il reste encore le danger du feu, soit par surchauffage du moteur ou par décharge électrique ; mais il paraît qu'un ingénieur anglais du nom de Bradley vient justement de découvrir un

moyen de remédier à cet inconvénient. L'invention de Bradley a été accueillie avec beaucoup d'enthousiasme par tous les aviateurs et constructeurs d'aéroplanes de l'Europe, qui la considèrent avec raison comme de première importance. Elle consiste, en deux mots, à rendre la machine volante à l'épreuve de tout incendie possible. Des machines spéciales ont été construites d'après le nouveau procédé de Bradley, et les essais ont donné un résultat concluant sur toute la ligne. Les aéroplanes ainsi construits sont complètement immunisés contre le feu.

La France doit aussi une grande part de ses récents progrès dans le domaine de l'aviation à M. Laurent Eynac, sous-secrétaire de l'Aviation à Paris. M. Eynac est lui-même un aviateur pratiquant, et il a fait du service dans le corps d'aviation durant la guerre, et ses envolées au-dessus des lignes allemandes et en territoire ennemi ne se comptent plus. Il a donc une connaissance pratique du sujet, et il peut mettre à profit son expérience personnelle. Peu avide de publicité, il travaille nuit et jour, dans le secret de son cabinet, à doter la France sa patrie, de la plus grande flotte aérienne commerciale du monde ; et nous devons admettre qu'il est en train d'y réussir.

C'est justement sous sa direction qu'opèrent les grandes lignes d'aviation françaises qui couvrent un territoire de près de 5,000 milles, soit une bonne partie de l'Europe. Les principaux de ces services réguliers sont : Paris-Londres, Paris, Bruxelles-Amsterdam, Paris, Strasbourg, Prague et Varsovie, Toulouse-Capablanca (Maroc), Bayonne-Bilbao et Santander, Bordeaux-Toulouse et Montpellier, Paris-Lyons, Paris-Marseille et Paris-Saint-Nazaire.

Au cours des six premiers mois de l'année 1921, les machines françaises affectées à ces services réguliers ont franchi une distance totale d'environ un million de milles. Elles ont transporté sans encombre pas moins de 5,000 passagers, 140 tonnes de fret et 5 tonnes de matières postales, si ce n'est quelques accidents au cours desquels deux pilotes et deux passagers ont perdu la vie, tandis que trois pilotes et un passager étaient blessés. De plus, les deux passagers tués, le furent dans le même accident.

Comme on le voit, le pourcentage des pertes de vie est très faible. Il est même inférieur à celui du transport par voies ferrées, par autobus ou par voitures de tourisme. Des chiffres ont été, en effet, compilés dans chacun des cas, et ils prouvent irrévocablement que, de tous les moyens de locomotion actuellement en usage en France, l'aviation est celui qui comporte le moins de risque et de danger. C'est un grand point de gagné, et les intéressés ne manquent pas de le faire ressortir. Qu'ils réussissent à mettre maintenant sur le marché un aéroplane à la portée de toutes les bourses que l'on cherche à établir ; et l'aviation deviendra bientôt aussi générale que l'automobilisme.

Il peut se faire que l'avenir nous réserve des surprises de ce côté, et qu'il reste encore certains problèmes importants à éclaircir et à solutionner ; mais il nous semble qu'il est déjà possible de répondre affirmativement à la question que nous posions au début de ces remarques, à savoir si l'histoire du développement prodigieux de l'automobile se répétera pour l'aéroplane. Ceux d'entre nous qui seront encore de ce monde en 1950 sauront dire si nos prévisions étaient justes et si nous avions raison d'être optimistes jusqu'à ce point.

## MOTS POUR RIRE

### AU RESTAURANT

Le client. — Garçon, apportez-moi un verre de ginger ale.

Le garçon. — Ginger ale ?

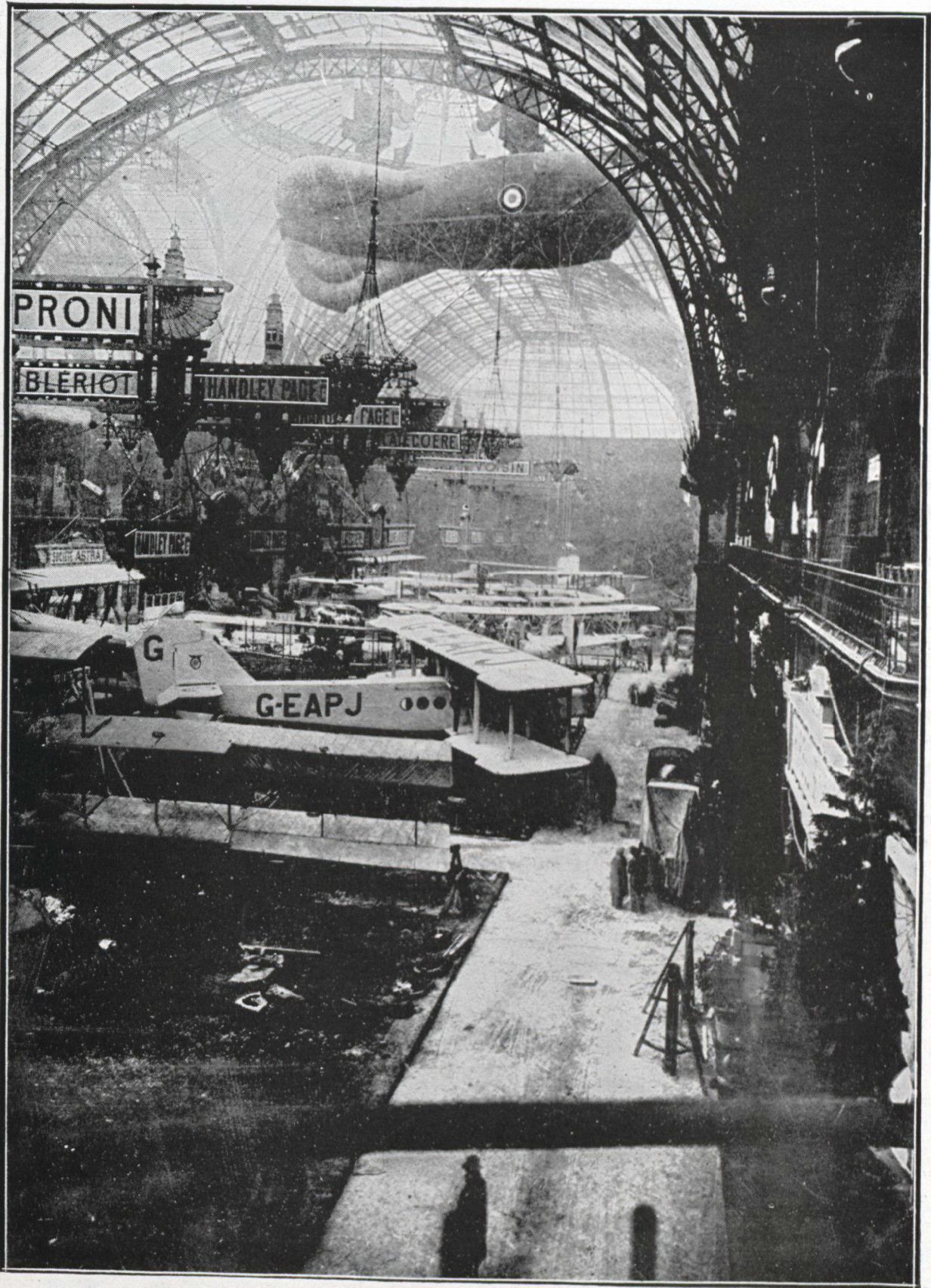
Le client. — Oui. Vous ne m'avez pas entendu ?

Le garçon. — Oui, monsieur, parfaitement, mais je suis nouveau ici. Pourriez-vous me dire ce qu'on vous apporte ordinairement lorsque vous demandez du ginger ale ?

### SOBRIETE DE MARIN

Sur un paquebot, un passager offre un verre de rhum à un matelot.

—Grand merci, répond le brave homme, mais je vous demanderai la permission de ne pas accepter... D'abord, il est trop tôt pour boire. Ensuite, je n'aime pas le rhum... Et puis j'en ai déjà pris quatre verres.

*Le Salon d'Aviation à Paris*

Aspect fantastique que présentait l'immense halle où s'est tenu le Grand Salon de l'aviation à Paris. On y voyait des plus petites machines jusqu'aux léviathans des airs. (Canadian Motorist.)

## A Travers la Province de Québec

### LES REVENUS DES AUTOMOBILES

**Opinion franche et nette de M. Duchastel de Montrouge, président de l'Auto Club du Canada, sur cette importante question.**

Le gouvernement doit-il garder pour lui seul les revenus provenant des automobiles, ou doit-il en remettre une partie aux municipalités ? C'est la grande question du jour ; et voici ce qu'en pense une autorité en la matière, M. Duchastel de Montrouge, président de l'Automobile Club of Canada.

Comme le sujet est plein d'actualité, l'opinion de M. J. A. Duchastel est fort intéressante à lire. Nous lui laissons donc la parole.

"On a récemment discuté la question du revenu tiré de la mise en opération des véhicules moteurs dans notre province, et on s'est demandé pourquoi les municipalités ne recevraient-elles pas une portion de ses revenus. La question est de fait un sujet annuel de discussion.

"La politique du club, depuis un certain nombre d'années a toujours été de s'opposer à toute action qui détruirait le présent système. Lors de la récente convention des quatorze clubs d'automobiles de la province, on a adopté une résolution en faveur de la présente méthode de dépenser les revenus, provenant de l'opération des véhicules moteurs et des amendes, à la construction de routes et à leur entretien, et il fut décidé que l'on devrait refuser toute demande des municipalités réclamant une partie de ces revenus pour leur propre usage.

"Afin de comprendre clairement la situation aujourd'hui, il est nécessaire de revenir quelque peu à l'histoire. Dans les premiers jours de l'automobilisme dans cette province, une délégation se présenta devant Sir Lomer Gouin, alors premier mi-

nistre, qui l'a reçu attentivement, et lui demanda des bonnes routes. Le premier ministre d'alors répondit qu'il était prêt à donner des routes améliorées et d'en faire faire des nouvelles même, si les automobilistes étaient consentants à voir élever la taxe qui les atteignait. La délégation accepta de bon gré et même consentit à voir cet impôt augmenter de temps en temps. Les automobilistes de la province obtinrent des routes magnifiques qui ont mis Québec en tête de la Confédération sous ce rapport. C'est un témoignage éloquent de la manière opportune dont l'argent recueilli depuis 1912, a été dépensé.

"Nous sommes opposés au principe de diviser cet argent des revenus des automobiles avec les municipalités, parce que, d'abord, ce serait contraire à l'entente initiale ; nous y sommes opposés aussi parce que, si on fait une concession à quelques municipalités il faudra la faire à toutes.

"Montréal a grandement bénéficié de la politique des bonnes routes du gouvernement et chaque année elle bénéficie encore davantage. Le touriste qui sillonne la métropole en tous sens sur des rues bien pavées, qui arrivent à Montréal sur des routes neuves ou tellement améliorées qu'on les croiraient neuves, éprouverait-il le même plaisir à venir visiter notre ville et y laisser son argent si nos artères laissaient à désirer ? Toronto et Hamilton n'ont-elles pas grandement contribué à faire ériger la superbe route qui relie ces deux villes ? Ottawa n'a-t-elle pas fort coopéré à l'érection de la route Ottawa-Prescott ? Ces villes demandent-elles, en retour, à la législature ontarienne une part des revenus de l'automobile ? Pas que je sache. Pourquoi alors Montréal et les municipalités de Québec feraient-elles autrement ?"

## Une Invention Canadienne Française

*L'auto-sleigh est-il destiné à un usage général dans nos campagnes de la Province de Québec.*

L'automobile en hiver devient de jour en jour une nécessité et dans quelques années l'auto-sleigh, le dernier genre de véhicule-moteur pour la saison rigoureuse se sera grandement développé. Qu'est-ce que l'auto-sleigh ou l'auto-d'hiver ? C'est une machine à traction motrice, dont le train avant repose sur des patins. C'est simple comme bonjour, mais ça file et ça passe sur n'importe quel chemin de campagne. Il s'agit d'une invention de M. Ferdinand Roux, distributeur de la Chevrolet pour Sainte-Thérèse. M. Roux a appliqué son génie à perfectionner son modèle et au cours de cet hiver, il a parcouru les comtés de Terrebonne et des Deux-Montagnes, au grand ébahissement des citoyens. Au plus fort d'une tempête, il a bravé des bancs de neige énormes, il est passé par des chemins impossibles, et il a démontré d'une façon satisfaisante que son invention était le véhicule idéal de transport pour la campagne en hiver. On sait que les classes professionnelles comme les cultivateurs sont grandement affectées pendant la saison rigoureuse parce qu'elles ne peuvent se servir de leurs automo-

biles pour faire leurs courses. C'est un gros inconvénient auquel a remédié M. Roux.

Le modèle de M. Roux est un Chevrolet 490 complet, mais en miniature, en ce sens, que son engin, son châssis, ses roues, ses essieux, ses ressorts, sont ceux du Chevrolet diminués. Ce modèle peut filer jusqu'à 30 milles à l'heure sur tout chemin de campagne. Au cours du mois dernier l'inventeur est venu faire une chevauchée dans les rues de la Métropole. Il a monté la côte de la rue St-Denis sur la pierre découverte et un peu plus tard il a fait une bonne distance sur les rails de la rue St-Jacques, de la rue St-Laurent à la Place d'Armes. Le véhicule filait comme s'il avait reposé sur une belle couche de neige.

Un autre avantage de l'invention nouvelle c'est qu'elle est très économique, puisqu'elle ne dépense qu'un gallon de gazoline par 26 ou 27 milles. N'est-ce pas le véhicule idéal qu'on verra dans nos campagnes et ensuite dans nos villes avant longtemps, durant la saison d'hiver ? L'avenir nous le dira ; et, pour notre part, nous ne croyons pas que la chose soit impossible ; bien au contraire !

### "AUTO-SLEIGH"



AUTOMOBILE D'HIVER, dont le train avant est installé sur des patins. Ce type a été créé par M. Ferdinand Roux, distributeur de la Chevrolet à Ste-Thérèse. Ce type est une reproduction exacte mais en raccourci du modèle 490 de la Chevrolet, et il n'y a pas de chemins de campagne, de tempête, de bancs de neige pour enrayer sa marche. Il peut faire de 30 à 35 milles à l'heure. (Vig. "La Patrie", Montréal.)



## Innovation pratique et intéressante

*Le Club d'Automobile du Canada s'occupe actuellement à résoudre le problème des pannes d'automobiles.*

Nos lecteurs de la région de Montréal, que la chose intéresse tout particulièrement, apprendront avec beaucoup de plaisir que les officiers de l'Automobile Club of Canada ont élaboré leur plan de fournir à leurs membres un service d'urgence, qui a été mis en opération il y a quelques semaines. Ce service, en autant que les exigences de la saison rigoureuse le permettront, sera continué jusqu'au 1er avril, alors que le club s'arrangera pour le propager sur toutes les routes dont Montréal est le centre logique, comprenant la route Edouard VII et son prolongement aussi loin que Plattsburg. Des arrangements ont déjà été faits par lesquels des mécaniciens experts seront immédiatement dépêchés à toute heure du jour et de la nuit de l'une des six stations de service d'urgence de l'Automobile Club of Canada, stations opérées par des compagnies de renom, et disséminées dans la ville de manière à ce que les appels reçoivent une prompt attention. Les mécaniciens ainsi requisitionnés feront les petites réparations et ajustements nécessaires ils fourniront aussi les accessoires principaux de même qu'ils feront le remorquage si nécessaire.

Pour bénéficier de ce service d'urgence, il faut appeler l'une des stations de service mécanique suivantes sous le contrôle de l'Automobile Club of Canada :

Légaré Auto and Supply Co., 180 Amherst, jour Est 4510 ; nuit Est 5634.

McLaughlin Motor Co., 664 Ste-Catherine Est, jour Upt 7980 ; nuit Upt 7980.

Packard Montreal Motor Co., 307 University, jour Upt 6485 ; nuit Est 1945.

Imperial Motor Sales, 1 avenue du Parc, jour Plateau 310 ; nuit, Plat. 310, 311 et 312.

Outremont Garage, 215 avenue Durocher, nuit Rockland 2648 ; nuit Rock. 2648.

Ginsberg Motor Co., 973 Ste-Catherine Ouest, jour Upt. 8600 ; 8 a. m. à 6 p.m.

Ce qu'il faudra faire :

1.—Donner votre nom, dire que vous êtes membres de l'Automobile Club of Canada, indiquer la

marque de votre machine et donner le numéro de la licence provinciale.

2.—Désigner le lieu où se trouve votre automobile, en donnant si possible, le numéro de la rue devant lequel vous êtes en panne.

3.—Déclarer la nature de la difficulté dont souffre la machine de façon à laisser savoir à la station de service si votre machine peut être réparée immédiatement où si elle devra être remorquée.

4.—Si, dans l'intervalle, vous parvenez à remettre votre machine en fonction, veuillez notifier immédiatement la même station, de service de la chose.

5.—A l'arrivée du char de service, montrez de suite votre carte de membre, autrement on vous appliquera le tarif régulier.

6.—Ce service est opéré sur une base de comptant, et les réparations devront être payées sur-le-champ.

Service mécanique. — Comprenant le changement des pneus, etc., \$2.00 minimum pour la première heure et 50 cents par quart d'heure additionnel.

Service de remorquage. — \$4.00 minimum pour la première heure, et \$1.00 par quart d'heure additionnel.

Au cas de dispute, de manque de courtoisie ou de service incomplet ou non satisfaisant, veuillez rapporter le cas au bureau du club.

### MOYEN BIEN SIMPLE.

Deux amoureux, qui cherchaient l'occasion de s'embrasser, se donnaient rendez-vous sur le quai d'une gare. Au départ de l'expresse, parmi la bousculade, on les voyait se jeter dans les bras l'un de l'autre : "Bon voyage !... — Tu m'écriras .... — Des nouvelles, je t'en prie — Ne "fais pas d'imprudences"... — Adieu ! Adieu !..." Et c'étaient des baisers sans fin.

Quand le train se mettait en marche, aucun des deux ne l'avait pris.

Ils revenaient pour le train suivant.



JOHN BULL : " Notre voiture est profondément embourbée ; mais je ne connais franchement personne autre que vous, George, pour la sortir de l'ornière ".

LLOYD GEORGE : " Je vais faire de mon mieux, boss ".

(Canadian Motorist.)

## QUELQUES CONSEILS UTILES

Les recommandations suivantes s'adressent surtout aux chauffeurs novices ; mais bien des anciens conducteurs y trouveront aussi quelque chose d'utile.

Il y a un certain nombre de détails dont aucun n'est très important, par lesquels on peut facilement reconnaître le chauffeur novice à l'habitué. Un des principaux est la manière d'arrêter la voiture près de la chaîne du trottoir. Le commençant qui ne connaît pas encore très bien les dimensions de sa voiture, collera les roues à la chaîne de pierre ou, encore, ce qui est plus général, laissera une distance de deux pieds et plus entre l'automobile et le trottoir. Après quelque pratique, il réduira cette distance sans endommager ses pneus et en touchant un peu la chaîne. On

pourra dire qu'il n'y a pas de mal à laisser une certaine distance entre les roues de la voiture et le trottoir, mais, ce n'est pas l'habitude et parfois, si cette distance est assez grande, les passagers pour embarquer, devront descendre dans la rue au lieu d'entrer directement dans la voiture.

Le novice laissera souvent son moteur tourner à pleine vitesse. Tout automobiliste devrait s'efforcer de réduire en autant que possible le bruit causé par le ronflement du moteur, particulièrement quand le char est arrêté, et, pour cette raison, sinon pour de plus importantes, on devrait diminuer le plus possible la vitesse du moteur. On ne sert aucun but utile en laissant tourner le moteur de la voiture qui est arrêtée. On gaspille de l'essence, le moteur est usé sans la moindre uti-

lité, et les voisins sont peut-être ennuyés par le bruit et même par l'odeur qui s'échappe de certains moteurs quand ils tournent lentement.

Une autre particularité : quand le novice descend de son char après avoir arrêté le moteur, il ne met que très rarement les leviers en position pour repartir immédiatement, et, conséquemment, il doit faire cet ajustement quand il revient à la voiture. La meilleure pratique est, quand on laisse la voiture, de tout remettre en position pour repartir de nouveau, excepté, naturellement, le contact, qui ne doit pas être laissé ouvert.

Un autre détail que le nouvel automobiliste découvre bientôt est la possibilité à démarrer le moteur sans avoir à utiliser la manivelle d'avant, quand la voiture a été arrêtée sur une certaine pente. Il découvrira, par exemple, que, s'il engage la première vitesse en réglant l'étranglement et le contact comme pour le départ ordinaire, tout en enlevant les freins, sans engager l'embrayage pour quelques secondes, quand sa voiture aura atteint une vitesse de trois à quatre milles à l'heure, et qu'à ce moment il appliquera l'embrayage, le moteur se mettra en marche.

Le chauffeur expérimenté, aussi, sur un terrain égal, conduira sa voiture sur le plus haut engrenage possible, réduisant ainsi le bruit, etc., il changera au contraire pour un engrenage plus bas quand il montera une côte, tandis que le novice conservera sa grande vitesse. La pratique de garder aussi longtemps que possible la grande vitesse, en montant une côte, n'est cependant pas très recommandable, et les novices devraient s'en déshabituer au plus vite.

Nous avons déjà dit dans le passé qu'avec de bons pneus, on ne rencontrait que très peu d'ennuis. Mais par le terme de "bons pneus", nous n'entendons pas seulement des pneus de bonne fabrication, mais aussi, et tout particulièrement des pneus qui soient bien appropriés au travail que l'on attend d'eux. Une chaîne est de la même force que son anneau le plus faible, et qu'importe la solidité et le confort de la voiture elle-même, si l'on a sans cesse à voir à des troubles venant des pneus ; on ne saurait en ce cas avoir beaucoup de plaisir à utiliser la voiture. Ainsi économisez autant que vous le voudrez sur les autres questions, mais soyez préparés à faire des "extras" du côté des pneumatiques, quand vous vous procurez un char à bon marché. Bon nombre de voitures de 15 à 25 chevaux-vapeur qui

sont actuellement sur notre marché se vendent de \$800 à \$1,500. Dans de tels cas, il vaut la peine de dépenser une cinquantaine de piastres de plus sur les pneus. Ces voitures sont généralement munies de pneus très petits et d'une fabrication plutôt économique. On devrait particulièrement dans ces cas, utiliser le plus gros pneu pouvant s'adapter à la roue de telle voiture.

Les pneus anti-dérapants sont généralement bien meilleurs que les pneus à surface unie, bien qu'ils semblent de la même valeur au novice. Le nouvel automobiliste dont la voiture est munie de bons pneus d'une grosseur suffisante, aura peut-être l'expérience d'une couple d'éclatements en une année, à moins qu'il ne voyage continuellement sur de très mauvaises routes. Il n'a pas besoin de songer à se procurer des pneus solides ou autres choses semblables. Le travail de gonfler le pneu à la pression voulue n'est pas très ardu. De nos jours, les roues et les pneus supplémentaires, portés tout prêts pour l'usage, sur la voiture, sauvent bien du travail sur la route. Arrivé à destination, l'automobiliste peut faire ce travail à temps perdu ou encore le faire faire à un garage voisin.

En général, il semble que le plus grand ennui pour les commençants vient du côté des pneumatiques. On remarquera en effet, que dans la plupart des cas les factures pour pneus, au bout de l'année, sont aussi élevées que celles de la gazoline, quand elles ne le sont pas plus. Le grand secret est de bien traiter les pneus et de ne pas remettre au lendemain la petite réparation que l'on peut faire le jour même.

### JALOUSIE

C'était à un diner chez un poète en renom.

Un jeune poète, invité pour la première fois, s'étonne, au dessert, de ne pas voir servir de fromage.

Ces poètes !

Il en fait tout bas l'observation à son voisin, qui lui répond sur le même ton :

—Jamais de fromage ici .. à cause des vers.

### LA RAISON

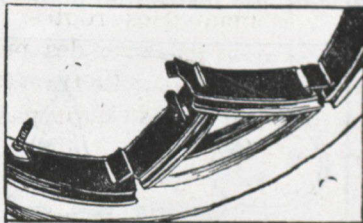
Madame. — Mais ce n'est pas ma faute si tu es si grillé par le soleil !

Monsieur. — Oui, tu m'as dit que je paraissais bien en costume de bain !

## LE COIN DES INVENTEURS

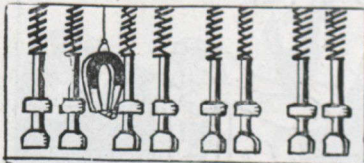
*Descriptions de plusieurs inventions nouvelles destinées à rendre service aux automobilistes.*

**VERITABLE ROUE DEMONTABLE :** La vignette ci-contre représente une invention réellement intéressante. Il s'agit d'une disposition nouvelle des jantes d'autos, permettant de changer rapidement un pneu sans le secours d'aucun outil. La jante est en trois parties articulées à charnière, et, quand elle est retirée de la roue, il



suffit de frapper légèrement le pneu sur le sol pour que les charnières se replient d'elles mêmes. Pour remplacer le pneu, il n'y a qu'à appuyer avec le pied sur l'une des charnières pour que la jante reprenne sa position naturelle. On bloque alors la jante et on la remet sur la roue. Les vieilles jantes peuvent être transformées à peu de frais.

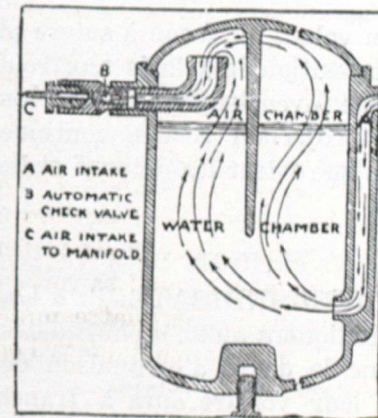
**LE FER AIMANTE :** Un fer aimanté, tel que décrit dans la vignette ci-contre devient un instrument indispensable pour tous les automobilis-



tes. Il est très utile pour découvrir et retirer des endroits d'accès difficiles les vis, les écrous et les autres petites pièces du mécanisme tombées derrière les valves.

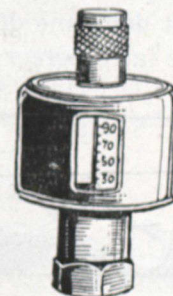
**POUR ECONOMISER L'ESSENCE :** C'est un fait universellement reconnu par les automobilistes que l'air frais et humide introduit dans le

moteur facilite beaucoup son fonctionnement. Le dispositif décrit ici indique comment on peut introduire un surplus d'air frais dans le moteur. Les inventeurs de ce nouveau procédé prétendent



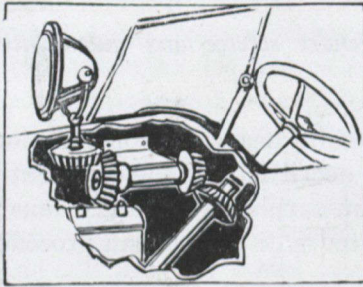
qu'il augmente considérablement la force du moteur, qu'il diminue la dépense de gazoline, qu'il prévient la formation du carbone et qu'il donne au moteur lui-même une flexibilité plus grande.

**UN INDICATEUR DE PRESSION FIXE :** En utilisant l'appareil décrit ici, les automobilistes s'évitent les ennuis que cause souvent la perte d'un indicateur de pression ordinaire. La



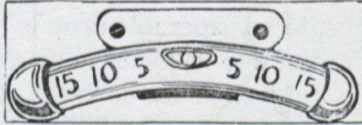
nouvelle invention s'adapte à la valve et indique constamment le degré de pression des pneus. Il n'est pas nécessaire d'enlever cet appareil pour introduire de l'air dans les pneus, si besoin il y a.

**LE PROJECTEUR MOBILE :** La vignette ci-contre représente un nouveau dispositif au moyen duquel le projecteur d'une automobile peut être



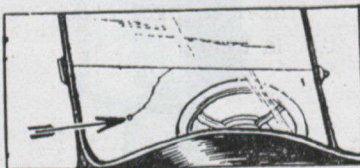
raccordé au volant, de façon à suivre plus exactement la disposition imprimée aux roues d'avant. Grâce à cette invention, le rayon de lumière fourni par le projecteur éclaire continuellement la route quels que soient les détours et les accidents du terrain.

**UN NOUVEL INDICATEUR :** L'appareil illustré ici indiquera aux automobilistes d'une façon certaine le degré d'inclinaison de toutes les côtes que leur voiture aura à franchir. Il est



construit d'après le même principe que le nouveau et indique le nombre de pieds que la voiture franchit pour chaque section de 100 pieds, en montant et en descendant.

**POUR PROTEGER UN PARE-VENT :** Il y a un moyen bien simple de sauver d'une perte complète un pare-vent dont une des parties a pu être fêlée. Il suffit de faire percer un trou à l'endroit



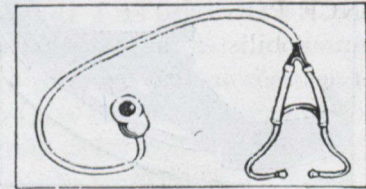
où la fissure s'arrête. Il sera bon de protéger la pièce de verre en plaçant un bloc de bois vis-à-vis de l'endroit à percer. Il sera bon de tremper souvent la pointe du foret dans la térébentine pour cette opération.

**BOUGIE FACILE A NETTOYER :** La vignette ci-contre représente une bougie d'invention nouvelle sectionnée en deux parties. Ce mode de



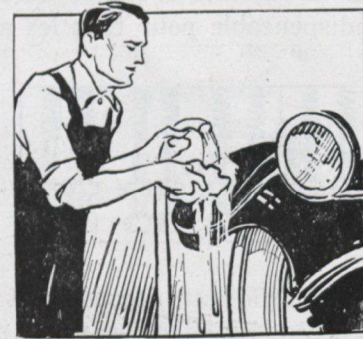
construction facilite grandement le nettoyage. Cette bougie a aussi l'avantage d'être incassable, vu qu'elle est fabriquée d'une composition nouvelle appelée Steatite.

**POUR AUSCULTER LE MOTEUR :** L'appareil décrit ici ressemble beaucoup au Stéthoscope dont se servent les médecins pour les auscultations.



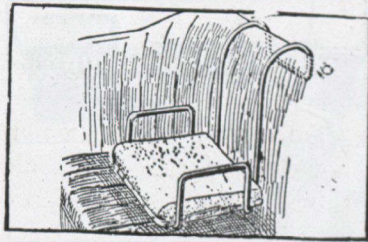
Il est en effet construit d'après le même principe avec la seule différence qu'il est destiné aux automobilistes qui s'en servent pour découvrir toutes les défauts du mécanisme de leur voiture.

**POUR LAVER UNE VOITURE :** C'est un fait reconnu que chaque année de nombreux automobilistes abîment le vernis et la peinture de leur voiture en utilisant une trop forte pression d'eau



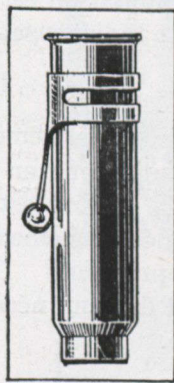
pour le lavage. Pour ne pas causer de dommage, l'eau doit couler tout juste suffisamment, et ne jamais sortir avec trop de pression du conduit. On se servira plutôt de l'éponge pour enlever la poussière et la boue qui se trouvent sur leur voiture.

**UN SIEGE POUR LE BEBE :** Le siège mobile décrit ci-contre s'adapte facilement à n'importe quelle voiture et est d'une grande utilité



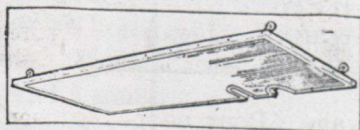
pour tous les automobilistes qui voyagent avec des enfants. Il permet à ceux-ci de voir ce qui se passe et de voyager avec tout le confort possible.

**UNE PINCE POUR VOTRE INDICATEUR :** Tous les automobilistes, à peu d'exception près, connaissent les ennuis causés par la perte d'un



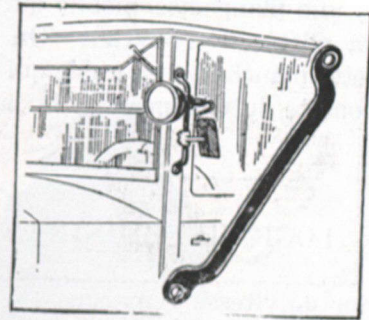
indicateur à pression. En adaptant une pince à votre indicateur, telle que représentée ici, vous serez sûr qu'il restera à votre poche et que vous l'aurez pour vous en servir au besoin.

**VOITURETTE UTILE :** En plaçant des roulettes aux quatre coins du panneau qui forme le plancher de l'avant de votre voiture, vous conver-



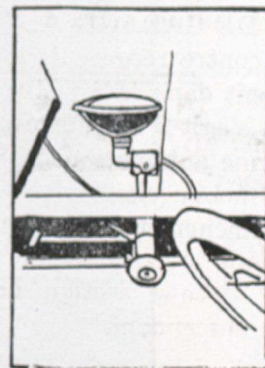
tirez cette plateforme en voiture qui pourra être d'une grande utilité pour le déplacement des pièces lourdes dans votre garage. La vignette ci-contre indique comment la chose peut être faite.

**COMMENT INSTALLER UN PROJETEUR :** Il est toujours difficile d'installer un projecteur sur le cadre du pare-vent d'une voiture



re fermée. En procédant de la manière indiquée ici, on évitera toute difficulté. On pourra même adjoindre un miroir au projecteur sans craindre d'endommager la carrosserie de la voiture.

**UN PROJETEUR MOBILE :** Une simple poignée de contrôle placée à l'intérieur d'une voiture fermée permet de diriger les rayons du pro-



jecteur décrit ici dans n'importe quelle direction, sans qu'il soit nécessaire, pour cela, d'ouvrir la voiture. Le même projecteur peut aussi être placé sur les voitures ouvertes ; mais il est surtout utile durant la mauvaise saison. Il permet au chauffeur d'utiliser le projecteur sans s'exposer à la pluie ou à la neige.

**POUR REPARER LES ROUES :** Pour réparer les roues de voiture automobile, pour remplacer des rayons par exemple, ou faire toute autre opération, il est commode d'avoir la roue maintenue devant soi d'une façon rigide. Le petit appareil que représente notre gravure est très utile pour ce travail. C'est une simple tige qui

porte en haut une extrémité en forme de fusée, sur laquelle s'emmanche la roue qui peut ainsi tourner facilement. La tige est montée sur un pied stable et massif et on dispose une boîte ronde à outils, une planchette mobile qui peut être amenée à la portée de l'ouvrier. On fixe également sur cette planchette un guide qui permet de se rendre compte du voilement de la jante.

### LOGIQUE FEMININE

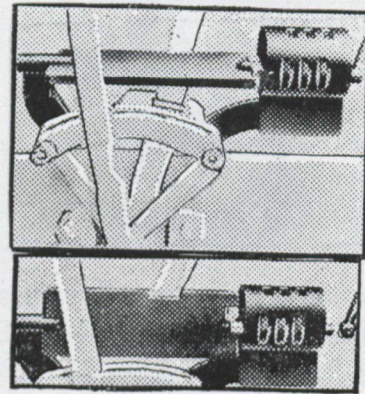
Un officier de vitesse remarque une femme au volant d'une voiture qui file comme le vent. Après bien des efforts, il rejoint la voiture, l'arrête et fait remarquer à la dame qu'elle vient de faire au moins du quarante milles à l'heure.

— Allons donc, répond celle-ci, il n'y a pas encore une demi-heure que je suis sortie ; comment pouvez-vous savoir ?”

Tant de logique renverse l'officier, qui laisse la dame continuer tranquillement sa route.

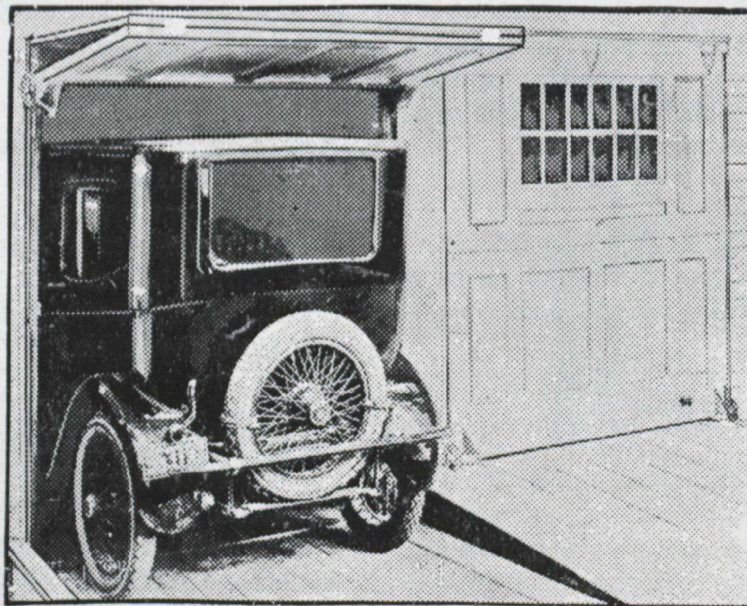
**UNE PORTE DE GARAGE AUTOMATIQUE :** La vignette ci-contre représente le dernier cri du perfectionnement dans la construction des garages privés. Il s'agit d'une porte pliante qui s'ouvre et se referme automatiquement. Dès que les roues de l'automobile viennent en contact avec le pallier, un déclanchement se produit grâce auquel

**CONTRE LES VOLEURS :** Un inventeur français vient de découvrir un moyen excellent pour protéger les automobilistes contre les vo-



leurs. Il s'agit d'une serrure de sûreté à combinaison, qui paralyse entièrement le frein d'urgence et les leviers de contrôle, de façon à empêcher le démarrage de toute voiture munie de ce nouveau dispositif. La combinaison est de trois lettres, et elle est absolument indispensable pour ouvrir la nouvelle serrure.

la porte se replie sur elle-même, s'élève au niveau de l'encadrement supérieur en formant saillie au dehors. Dès que la voiture est entrée dans le garage, un second déclanchement ramène la porte dans sa position première. La même opération se répète quand il devient nécessaire de sortir la voiture du garage.



## La fortune ne change pas ses habitudes



Samuel Pavanarius, préposé à la collection des billets d'entrée au Jardin Zoologique de Philadelphie, n'est pas un homme à se laisser monter facilement la tête. Pavanarius est riche, même très riche ; il se rend à son travail en limousine ; mais cela ne l'empêche pas de remplir efficacement les devoirs de sa charge et de balayer, chaque jour les trottoirs. Depuis quarante-six ans qu'il remplit ces fonctions, il n'a pas manqué un seul jour de travail. La fortune lui a souri un jour par l'entremise d'un de ses amis du nom de James

Edwards, l'inventeur d'un procédé nouveau, dans la fabrication des chaussures. Pavanarius risqua tout son capital dans cette entreprise qui fut couronnée de succès. Les deux amis sont aujourd'hui propriétaires et directeurs d'un établissement manufacturier de dix étages, et font des affaires d'or. Mais cela n'empêche pas le vieux serviteur des Jardins Zoologiques de Philadelphie d'être très assidu et attentif à sa besogne, tout comme au jour où elle était son seul gagne-pain.



## UN PEU DE TOUT

On compte pas moins de 35,000 automobiles en usage au Brésil, dont plus de la moitié, soit 19,000 se trouvent dans la ville de Rio de Janeiro, capitale de ce pays.

L'association des automobilistes d'Angleterre compte au-delà de 160,000 membres actifs.

Le téléphone sans-fil est considéré comme l'accessoire d'automobile le plus récent, et aussi le plus moderne.

En France, sur les routes, les véhicules gardent la droite ; tandis que sur les voies ferrées, les trains gardent la gauche.

Le gouvernement des Etats-Unis se propose de dépenser pas moins de douze millions, en 1922, pour l'amélioration des routes traversant les différents parcs nationaux de la république américaine.

L'Angleterre et le pays de Galles possèdent 17,600 milles de routes de première classe, et 10,700 milles de routes de seconde classe.

On rapporte que l'avènement et la multiplication des automobiles sur la côte de la Californie a été la cause que l'Ocean Shore Railway a dû cesser ses opérations.

L'état de Pensylvanie n'a pas moins de 321 sections de routes actuellement en construction, représentant une distance totale de près de cinq millions de pieds, soit près de 935 milles. On estime que l'exécution de ces travaux va nécessiter une dépense d'au-delà de cinquante millions.

Malgré que les prix de la gasoline aient sensiblement baissé au cours de l'année dernière, les experts du Bureau des Mines de Washington signalent une amélioration dans la qualité de ce produit.

En France, toutes les routes d'une largeur de plus de trente-trois pieds doivent être bordées d'arbres. Ceux-ci sont plantés à des distances variant de seize à trente-deux pieds.

Après avoir agi comme chauffeur durant dix années sans subir un seul accident, un conducteur d'automobile de Rio de Janeiro a cru devoir célébrer cet anniversaire en faisant chanter une messe d'action de grâces.

Le premier automobile construit fut exposé comme objet de curiosité dans un cirque.

Les derniers modèles de voitures allemandes ont une ressemblance frappante avec les sous-marins ; ce dont nous ne saurions trop être surpris.

L'état de Connecticut compte 2395 automobiles pour chaque cheval utilisé dans ses limites. Que va devenir "la plus noble conquête de l'homme" ?

Le premier garage d'automobile fût construit à Boston en 1899.

Dans l'état de Massachusetts, une personne sur dix détient un permis pour conduire un automobile.

On estime qu'un capital dépassant soixante millions de dollars est investi dans l'industrie automobile au Canada.

Des gens, qui ne sont certes pas des amis des automobilistes, ont suggéré de confisquer et de garder durant un délai plus ou moins prolongé, les voitures de tous les délinquants aux règlements de la circulation. La chose s'est passée aux Etats-Unis. La mesure est radicale, et nous ne croyons pas qu'il faille nécessairement en venir là pour faire observer les lois du trafic.

Des statisticiens ont calculé que toute personne qui achète un automobile augmente ses moyens d'action dans une proportion de 57%.

Un rapport de la Société Protectrice des Grandes Routes américaines signale que 835 personnes ont perdu la vie, à New York, en 1921, par suite d'accidents d'automobile. Ce chiffre représente une augmentation de 452 sur 1920, soit plus de cent pour cent.

Une dépêche de Londres annonce que le War Office a décidé de substituer des tracteurs aux chevaux dans tous les services de l'Artillerie Royale.

A Philadelphie, tous les garages sont taxés proportionnellement à leur capacité.

Au Japon, la gasoline coûte plus d'une piastre le gallon.

On compte plus de 30,000 baladeuses en usage aux Etats-Unis.

Plus de 3,000 automobiles sont en usage dans la ville du Caire, en Egypte.

La province d'Ontario est celle qui possède le plus d'automobiles au Canada. La Saskatchewan vient au second rang.

La plupart des manufacturiers français s'occupant de l'industrie automobile ne fabriquent que les moteurs et les pièces du mécanisme, la carrosserie étant construite indépendamment.

Plus de 42% de tous les chemins ruraux aux Etats-Unis sont recouverts d'une couche de gravier.

On estime à plus d'un millier le nombre des industries s'occupant de la fabrication des pneumatiques aux Etats-Unis.

On rapporte que les principales marques de voitures américaines, anglaises, italiennes et allemandes sont en usage à Constantinople.

Sur 315 fabriques d'automobiles existant aux Etats-Unis, pas moins de 61 sont situées dans l'état de Michigan.

Les rues étroites du Japon nuisent beaucoup au développement de l'automobile en ce pays.

En Espagne, toute personne qui désire obtenir un permis de conducteur, est tenu de fournir un certificat de bonne conduite signé par le maire de la ville, ou de la municipalité, où elle réside.

Les exportations des véhicules moteurs au Mexique au cours des huit premiers mois de l'année 1921, furent 237 pour cent de la même période de l'année antérieure.

Les auto-camions, munis de pneus de caoutchouc, en Pennsylvanie, ont la permission de faire quatre milles de plus à l'heure que les camions pourvus de pneus solides.

Un mécanicien d'automobile de première classe, en Angleterre, gagne \$15. par semaine.

D'après des autorités pétrolifères, la gazoline va se vendre passablement plus cher en 1922 qu'en 1921.

Les mots "berline" et "landaulet" appliqués à des types de châssis de machines dérivent des villes de Berlin et Landau, en Allemagne.

Foule de vétérans de l'industrie automobile, en ce pays, ont gradué de l'industrie du bicycle.

Il est prohibé, en Pennsylvanie, de faire la chasse en automobile ou tout autre véhicule actionné par la puissance mécanique. Les contraventions sont punissables d'amendes variant de \$10. à \$200.

Les automobiles ont remplacé les voitures de trait au Palais Impérial de Tokio, Japon.

Chicago projette d'équiper les véhicules de son département de police et de la brigade des incendies d'instruments de téléphone sans fil.

M. Henry Ford a acheté, le mois dernier la Lincoln Motors Company de Détroit. M. Ford,

par l'entremise de son représentant, a offert \$8-000.000 pour le tout. Il a été le seul enchérisseur.

Pendant dix ans, la licence No. 13 de l'état du Wisconsin a été opérée par Emery A. Odell, maître de poste de Monroe, Wisc.

Treize nouvelles marques d'automobiles ont fait leur apparition aux salons d'automobiles américains, cette année.

A Los Angeles, il y a six cents auto-camions qui parcourent la ville en tous sens comme simples courriers et qui desservent toute la Californie méridionale.

Parmi les habitudes favorites des étoiles de l'écran, Roscoe Fatty Arbuckle, actuellement aux prises avec la justice américaine, aimait à laver et à polir sa luxueuse machine dans un costume de baigneur.

Trente-deux mille automobilistes, en Pennsylvanie ont violé les lois de l'automobile en 1920. En 13,325 cas, les offenses regardaient le règlement des lumières.

Le service postal des Etats-Unis requiert 5,500 auto-camions et 1,071 motocyclettes, employés par le ministère de la Guerre.

Des statistiques publiées par le gouvernement d'Ottawa établissent qu'au cours des dix premiers mois de l'année 1921, il y a eu 168 accidents mortels d'automobile dans tout le pays, dont 94, soit plus de la moitié dans la province d'Ontario.

Il faut mettre les freins à l'essai avant de se mettre en marche.

Une personne sur 800 en Allemagne possède un véhicule moteur.

Il y a six cents compagnies de camions automobiles en Angleterre.

Le manque de soins est la cause de presque tous les troubles du moteur.

Le Wisconsin entend dépenser la somme de \$15,000,000 à bâtir des routes cette année.

Il y a approximativement 70,000 véhicules moteurs en Allemagne.

On songe en Californie à imposer l'assurance automobile obligatoire par l'Etat.

L'Angleterre compte 5,000 omnibus à traction motrice.

Il y a près de 13,000 automobiles à passagers dans l'Australie méridionale.

Quatre-vingt-cinq pour cent des machines en usage dans l'Australie méridionale sont de fabrication américaine.

## PROPOS SUR NOS ROUTES

### Choses et autres concernant l'amélioration des routes rurales dans la province de Québec

#### DEUX GRANDS PROJETS :

Si l'été est la saison favorable par excellence pour discuter la question des bonnes routes, l'hiver est par contre le temps le plus propice pour l'élaboration des projets et la préparation des plans et autres travaux préliminaires nécessaires. C'est à cette époque de l'année que les différents corps publics et les conseils municipaux se réunissent plus volontiers et plus facilement pour discuter la question des bonnes routes. L'écho de leurs délibérations se fait généralement

sentir jusqu'à Québec, car le gouvernement provincial est littéralement inondé de demandes d'octrois et de subventions de toutes sortes.

Parmi les propositions les plus intéressantes qui ont été faites dernièrement au gouvernement provincial, il convient de signaler la double demande faite par la population des comtés de Lac St-Jean et de Chicoutimi. La Chambre de Commerce de la région, les conseils municipaux des villes de Roberval, Chicoutimi, Jonquières et autres localités importantes, appuyés par les directeurs des



**NOS BONNES ROUTES :** Conditions adverses qui font subir de dures épreuves à nos routes. Cette vignette représente une rue inondée soumise à une circulation considérable.

grandes industries de la région, ont conçu un plan, qui, s'il est jamais mis à exécution, aura pour effet de tirer cette importante région de l'isolement dans lequel elle se trouve.

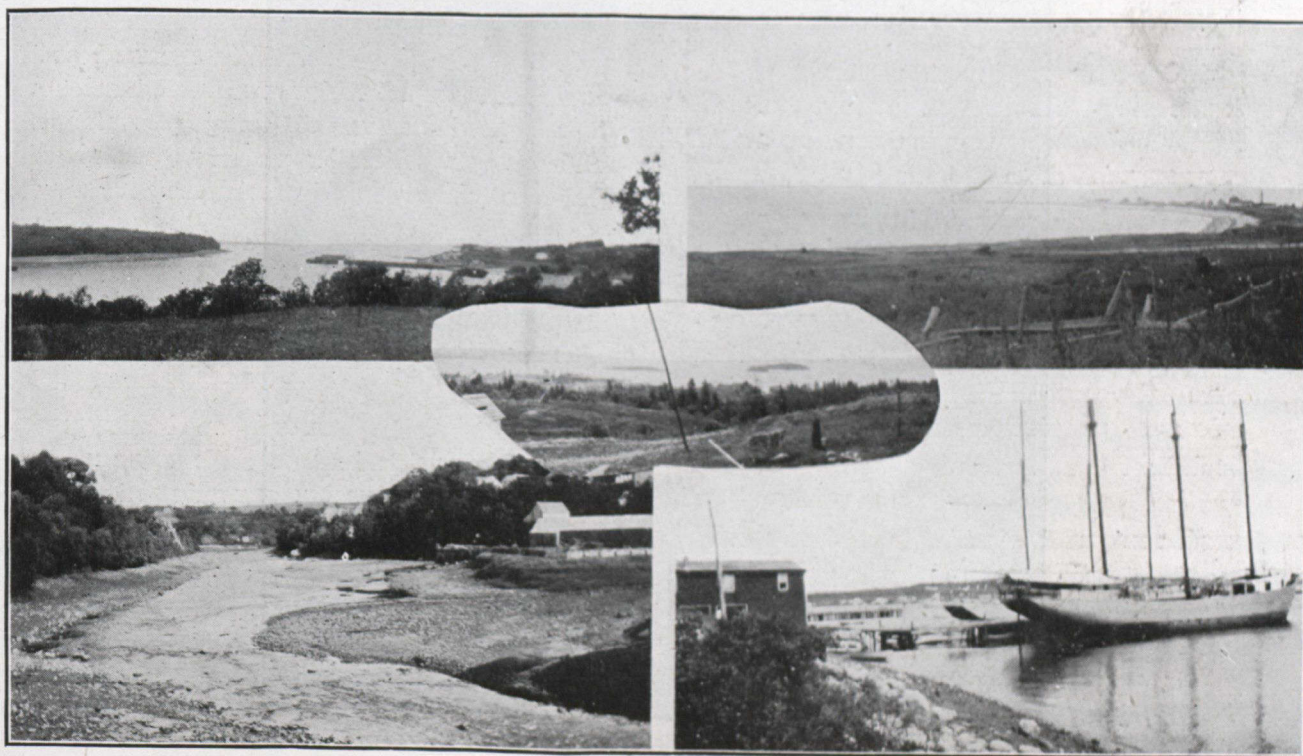
Les intéressés demandent l'aide du gouvernement pour la construction de deux grandes artères à chacune des extrémités du bassin du Lac-St-Jean. Ils ont exposé aux membres du Cabinet que leur région est une des plus vastes, des plus riches et des plus peuplées de la province, qu'elle renferme une population de 75,000 âmes, qu'elle couvre une superficie de 1,213,000 acres, et que son évaluation totale se chiffre à \$30,000,000.00. Ils ont insisté, surtout sur le fait que ce territoire bien que très développé au point de vue commercial et agricole, se trouve par suite de sa situation géographique, placé dans un état d'isolement complet d'avec le reste de la province.

Pour remédier à cet état de choses, qui nuit au développement de la région, ils ont fait le projet de deux grandes sorties, dont la première serait la route ROBERVAL-LA TUQUE-TROIS-RIVIERES ; et l'autre, la route BAGOTVILLE-LA MALBAIE-QUEBEC.

La construction de la route ROBERVAL-LA TUQUE aurait pour résultat d'ouvrir un débou-

ché commercial avec la région du haut St-Maurice, et d'établir une communication directe entre Québec ou Montréal par la voie la plus courte vers la Métropole ou la vieille Capitale. La distance entre Roberval, Québec ou Montréal via La Tuque et Trois-Rivières serait de 250 milles dans une direction et dans l'autre.

On peut se faire une idée du caractère d'utilité d'une telle voie de communication dans la région du haut Saint-Maurice, en particulier. Elle ouvrira tout ce riche et vaste territoire à la colonisation et au commerce, elle favorisera l'exploitation de nos ressources naturelles, elle rendra accessible aux nombreux touristes une région merveilleuse, véritable paradis de la chasse et de la pêche, dont le pittoresque ne le cède en rien aux sites tant réputés des pays d'Europe. Nos frères Laurentides n'ont certes rien à envier aux Alpes ou aux Pyrénées, et nous possédons, dans la province de Québec, des sites nombreux qui peuvent avantageusement soutenir la comparaison avec ceux tant vantés de la Suisse. La grande difficulté, c'est qu'ils ne sont pas accessibles et ne sont connus que des courageux trappeurs, qui ne craignent pas de s'aventurer dans nos forêts vierges, pour atteindre nos lacs limpides et con-



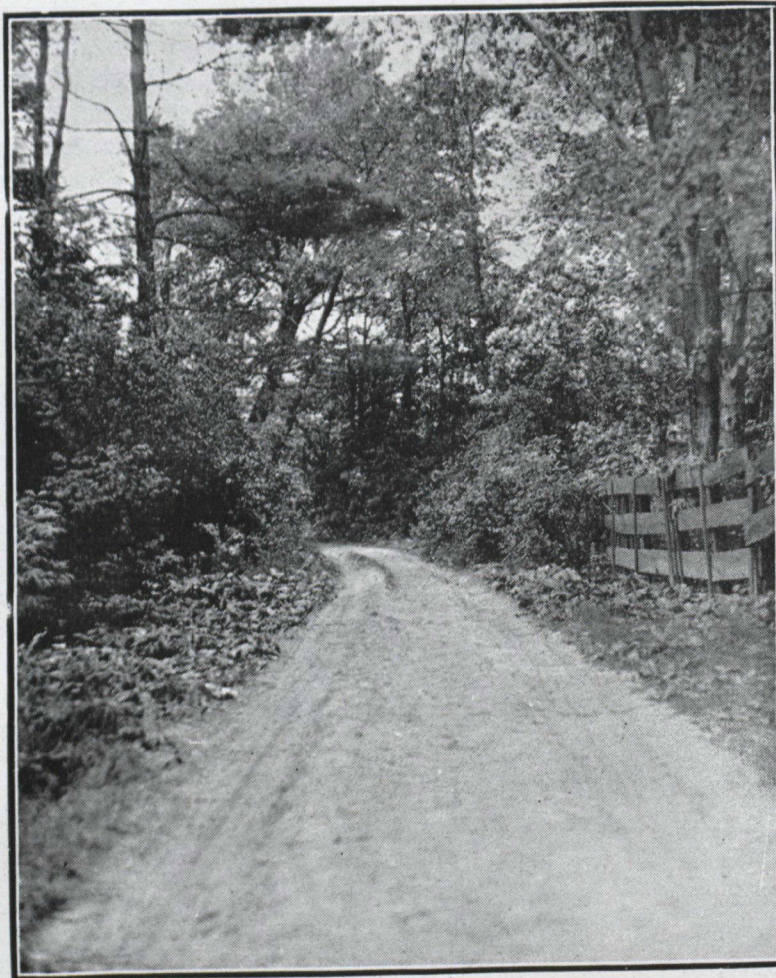
**NOS BONNES ROUTES :** Quelques coins intéressants de la Gaspésie et de la Baie des Chaleurs que nos lecteurs auraient tout intérêt à visiter. Nos plages n'ont rien à envier à celles des autres pays.

templer nos cimes altières. La route projetée ouvrirait toute une région remplie de ces choses admirables, et serait le pendant naturel de la route des Laurentides qui est actuellement à se construire entre Montréal et la région de Labelle.

La construction d'une telle route viendrait combler une double lacune ; car, non seulement elle fournira à la population de la région du Lac Saint-Jean une sortie vers le reste de la province, mais elle viendra aussi tirer la ville de La Tuque de son isolement. Les autorités de cette localité ont déjà fait des démarches pour obtenir la construction d'une route longeant la rivière Saint-Maurice jusqu'aux Piles, et de là à Grand-Mère. Le département de la Colonisation a fait faire des travaux considérables sur une bonne distance. Il ne reste pratiquement qu'une distance de trente-cinq milles à compléter entre La-Tu-

que et Les-Piles pour parfaire la route de colonisation le long du Saint-Maurice. De Roberval à La-Tuque la distance totale est de soixante-quinze milles, dont dix milles sont déjà améliorés dans la paroisse de Sainte-Hedwidge. Comme on le voit, le projet n'est pas irréalisable, car il ne reste en somme que cent milles de chemin nouveau à ouvrir pour compléter cette grande route de sortie pour la région du Lac Saint-Jean. Une fois ce grand projet réalisé, Roberval sera à deux-cent-cinquante milles soit de Québec, soit de Montréal.

Mais la population des comtés de Chicoutimi et de Lac Saint-Jean n'attend pas en rester là ; car elle réclame également la construction de la route Chicoutimi - Bagotville - La-Malbaie - Québec, qui compléterait le circuit dont la route [Trois-Rivières La-Tuque-Roberval constitue le premier chaînon. La réalisation de ce nouveau projet rendrait pos-



**NOS BONNES ROUTES :** Cette vignette respire le calme et la tranquillité. C'est l'aspect que présente une de nos routes améliorées à travers la forêt.

sible une randonnée de près de cinq cents milles dans toute la région nord de la province, de Québec à Québec en passant par Trois-Rivières, Shawinigan Falls, Grand'Mère, Les-Piles, La-Tuque, Roberval, Jonquières, Chicoutimi, Bagotville, La-Malbaie et la Baie Saint-Paul. Comme on le voit le projet ne manque pas d'envergure : il est même grandiose, et cadre bien avec le caractère optimiste de nos amis de la région lointaine des "bluets".

Mais ce n'est pas tout. Les promoteurs du projet ont tenu à bien faire les choses, et ils ne désirent rien moins que de rendre accessible aux touristes toute la région située à l'ouest et au nord du lac Saint-Jean lui-même. Ils ont donc décidé d'adjoindre aux deux grandes routes projetées une route circulaire autour du lac Saint-Jean, allant de Roberval à Saint-Félicien, de là à Mistassini et Péribonka, pour venir faire raccordement avec la route de Chicoutimi à Hébertville.

Cette route circulaire serait certainement d'un avantage considérable pour le développement et la colonisation de toute la région. Elle n'est, du reste, que la conséquence logique des deux autres, et compléterait le réseau de routes nécessaire au progrès et à l'avancement de cet important district agricole et industriel.

La route Chicoutimi - Bagotville - La-Malbaie-Québec, d'une longueur de 230 milles, desservirait tout particulièrement le comté de Chicoutimi, et tous les centres industriels de Jonquières, Kénogami, Bagotville, Port-Alfred, etc. Elle traverserait ensuite un coin du Parc National des Laurentides, et viendrait sortir à La-Malbaie, pour atteindre ensuite Québec en longeant le fleuve Saint-Laurent, à travers les comtés de Charlevoix et de Montmorency. Elle n'est en somme que le prolongement de la route Québec-Saint-Siméon, dont il est question depuis déjà plusieurs années et qui rendrait accessibles les endroits favorisés des touristes, tels que la Baie Saint-Paul, les Eboulements, Saint-Irénée, Pointe-à-Pic, La-Malbaie, Cap-à-l'Aigle, etc. Elle pourrait même être continuée éventuellement le long de la côte jusqu'à Tadoussac, comme route maritime.

La Chambre de Commerce du Lac Saint-Jean s'occupe activement de ces différents projets. Au cours du mois dernier une importante délégation de membres de cette association est venue à Québec rencontrer la Chambre de Commerce locale pour solliciter son appui pour la réalisation de l'entreprise. Les délégués ont aussi eu une entrevue avec l'hon. Premier-Ministre et l'hon. Mi-

nistre de la Voirie à qui ils ont exposé leurs demandes. La délégation a été présentée par l'hon. M. Moreau et M. J. A. Gaudreault, respectivement députés des comtés de Lac Saint-Jean et Chicoutimi. Parmi les délégués, on remarquait : MM. Elz. Boivin, président de la Chambre de Commerce de Chicoutimi, Armand Lévesque, président de la Chambre de Commerce de Roberval, J. E. Boily, secrétaire de la Chambre de Commerce de Chicoutimi, A. Du Tremblay, de Roberval, Trefflé Gauthier, maire de Jonquières, F. X. Bouchard, A. Lamarre, arpenteur, William Blanchette, Jules Temblay, arpenteur de Chicoutimi, C. D. Ouellet, de St-André, Ferd. Fortin, de Chambord, L.-P. Deschênes, pro-maire de Chicoutimi, Raoul Desbiens, de Hébertville, Jos. Vachon, maire de St-Charles, Bruno Duperré, de Larouche, et Oscar Renaud, de St-Henri de Taillon.

Ces hommes d'affaires ont exposé au conseil de la Chambre de Commerce locale un projet de la plus haute importance pour la cité de Québec comme pour la région du Lac St-Jean et de Chicoutimi : celui de l'ouverture d'une route carrossable entre Québec et Chicoutimi, via la Malbaie. La Chambre de Commerce de Chicoutimi a fait parvenir à celle de Québec une résolution dans laquelle elle mentionnait tous les avantages que la région retirerait de cette route. Voici cette résolution dont le conseil a pris connaissance à sa dernière séance :

"Attendu que l'un des principaux articles du programme du gouvernement est la continuation de l'amélioration et du développement des chemins publics de la province ;

"Attendu surtout que le Département de la Voirie se propose de construire de nouvelles grandes routes pour relier entre eux d'importants centres :

"Attendu que l'immense région de Chicoutimi et du Lac St-Jean se trouve actuellement isolée du reste de la province, faute de communication plus courte que celle de la voie ferrée.

"Attendu que le gouvernement, en construisant un chemin public entre Québec et Chicoutimi, en suivant le tracé le plus direct, aiderait puissamment au développement des ressources nombreuses de toute la région et ouvrirait à l'activité tout un territoire qui serait une nouvelle source de revenus pour la province ;

"Attendu que le trésor provincial retire, chaque année, des sommes considérables de notre région et qu'un chemin public de Québec à Chicoutimi se-

rait de nature à donner plus d'expansion à nos industries existantes et à en faire éclore d'autres, ce qui augmenterait encore notre contribution actuelle ;

“Attendu que déjà des travaux préliminaires : explorations, tracés, etc., ont été faits :

“Il est proposé par L.P. Desbiens, secondé par Alfred Wagner que, pour toutes les raisons ci-haut mentionnées, la Chambre de Commerce de Chicoutimi prie avec instance les honorables ministres et les députés de la Législature provinciale de bien vouloir mettre à exécution le plus tôt possible ce projet d'une route reliant notre région à la ville de Québec : que l'importance de notre contrée et son développement futur justifient amplement les déboursés qu'il y aurait à faire et que ce serait un acte de justice bien mérité que d'accéder à cette demande.”

Cette délégation a donc exposé son projet devant le conseil de la Chambre de Commerce de Québec. Après une intéressante discussion, les membres du conseil adoptèrent à l'unanimité la résolution suivante :

“Considérant qu'il est de la plus haute importance et dans l'intérêt de son développement commercial et agricole, de même que dans l'intérêt du tourisme de la région du Lac St-Jean et de Chicoutimi ait un débouché à Québec, le Conseil de la Chambre de Commerce de Québec se déclare de nouveau et à l'unanimité en faveur de l'ouverture d'une route carrossable entre Québec et Chicoutimi via Malbaie, et en recommande fortement le projet à l'hon. ministre de la Voirie, le priant de vouloir bien faire faire le plus tôt possible, les explorations préliminaires pour en fixer le tracé.”

Cette route carrossable est déjà pratiquement ouverte jusqu'à la Malbaie. Il n'y aurait à faire qu'un tronçon d'une longueur de 60 milles entre la Malbaie et Bagotville.

M. J.-H. Fortier a suggéré que les Chambres de Commerce de Chicoutimi et du Lac St-Jean confient le travail à faire pour la réalisation de cet important projet à un comité spécial auquel s'associerait sans doute de plein gré l'exécutif de la Chambre de Commerce de Québec ; c'est ce que les intéressés se proposent de faire sans retard. Nous croyons savoir que de nouvelles démarches seront bientôt faites auprès du gouvernement afin de hâter autant que possible la réalisation de ces grands projets.

## NOTRE GRAND-VOYER PROVINCIAL

Il n'y a rien de nouveau sous le soleil, et l'histoire se répète sans cesse. Voilà deux vérités de tous les temps qui s'appliquent bien à notre problème actuel de voirie. Les difficultés que nous avons à surmonter de ce côté se sont déjà présentées ailleurs, chez d'autres peuples, et à d'autres époques que la nôtre. Le problème des bonnes routes s'est déjà posé ailleurs, et il est très intéressant de l'étudier à la lumière du passé.

La question de voirie a fait le sujet de nombreuses discussions partout où elle s'est posée, et il n'y a pas de problème, à notre humble avis, qui ait occupé à un plus haut degré l'attention des gouvernants de ce pays. La chose est due en grande partie à notre caractère de pays neuf, où les distances entre les principaux points sont toujours considérables et où la population est dissiminée sur une grande superficie. Sous la domination française, l'ouverture et l'amélioration des chemins faisaient déjà le sujet des édits des différents gouverneurs qui se sont succédés à Québec, de 1608 à 1760. Le problème fût repris après la conquête, par les nouveaux maîtres du pays ; et de nouveau, il fût l'objet de leurs constantes préoccupations.

Or, il est assez intéressant de faire un rapprochement entre la préoccupation actuelle du gouvernement et celle qui hantait l'esprit des législateurs, dès l'année 1821. Nous trouvons tous les renseignements qui suivent dans le mémoire très fouillé, préparé par l'abbé Ivanhoe Caron, et que contient le dernier annuaire statistique.

La première loi des chemins, datant de 1796, n'avait guère donné satisfaction, et avait même suscité des troubles. Le mécontentement s'exprima ouvertement dans une requête que les habitants présentèrent à la chambre d'assemblée, à l'ouverture de la session de 1821. Le gouverneur du temps, lord Dalhousie, ne put y rester insensible ; et, dans un message à l'assemblée, il recommanda bientôt la création d'un office de “Grand Voyer”.

Or, si l'on y regarde de près, ce n'est rien autre chose que la nouvelle loi, après un siècle, va réaliser. De fait, définissant la fonction, le gouverneur disait :

“Cet office (de Grand-Voyer) établirait un contrôle plus efficace sur toutes les dépenses des Argens publics (nous gardons l'ortographe du

temps) pour des Chemins et des communications intérieures. A ce bureau seraient adressées tous les rapports des commissaires pour l'information des branches Exécutive et Législative du gouvernement. Il faudrait qu'il y fut établi un système pour régler les chemins dans chaque comté séparément ; et, en communiquant avec les principaux magistrats de chaque comté, on pourrait obtenir une connaissance parfaite de la province ; ce qu'il est impossible de faire sous le système actuel."

Cette requête fut sérieusement considérée par un comité spécial de la chambre qui décida, après quelque temps qu'il était impossible d'y pourvoir. En d'autres termes, qu'on avait d'autres chats à fouetter.

Il est assez curieux de noter, à quelque différence près, que ce n'est autre chose dont il s'agit aujourd'hui que la création d'un office de Grand-Voyer au sens où on le définissait alors.

De par la nouvelle loi, l'hon. M. Perron devient littéralement notre Grand-Voyer.

Naturellement la fonction se trouve à être beaucoup plus importante qu'elle ne l'eut été, dans le temps, malgré qu'elle comporte à peu près les mêmes attributions. Car nous avons bien marché depuis un siècle !

Aujourd'hui, le grand-voyer dispose de millions. La somme fabuleuse de trente-cinq millions a été dépensée depuis la mise en vigueur de la loi des bons chemins. Et pourtant sait-on que c'est en 1815 que la chambre, pour la première fois, vota des subsides pour travaux de voirie ?

Cela causa presque une commotion, et fit grand bruit au pays de Québec. Les habitants s'attroupaient, et en causèrent . . . "La conversation générale, dit un homme du temps, est maintenant sur le sujet des nouveaux chemins dans ce pays..."

Mais l'opinion se formait ainsi, peu à peu. Et dès l'année suivante, l'administrateur, Sir Gordon Drummond, rappelait aux députés "combien il était important de promouvoir efficacement les communications intérieures de la province, et de faire des règlements convenables pour l'accomplissement d'un objet d'une utilité si générale."

Le sujet était ainsi maintenu dans l'actualité ; et un nouveau comité spécial fut nommé qui se chargea de désigner les communications intérieures les plus essentielles et les plus importantes.

En ce qui concerne le district de Montréal, le comité déclara qu'il "conviendrait d'approprier une somme d'argent pour ouvrir et améliorer les chemins entre les habitations de cette province et la ligne du Haut Canada, et les chemins communiquant avec la rive nord de la rivière des Ottawas."

Et il jugeait aussi opportun d'améliorer les voies de communications entre le district de Trois-Rivières et celui de Montréal par les townships.

A cette fin, et pour divers autres travaux dans d'autres parties du Bas-Canada, le comité recommandait une dépense de quatorze mille dollars.

Mais la chambre, prorogée subitement, ne put prendre action.

Mais en 1817, la chambre, à une majorité de 18 contre 2, affecta une somme de 55.000 livres pour travaux de voirie.

Cette somme, très considérable pour l'époque, fut ainsi répartie : 19,600 livres pour le district de Québec, 9,200 livres dans le district de Trois-Rivières, et 24,500 livres pour le district de Montréal. La balance devrait servir à divers travaux de moindre importance.

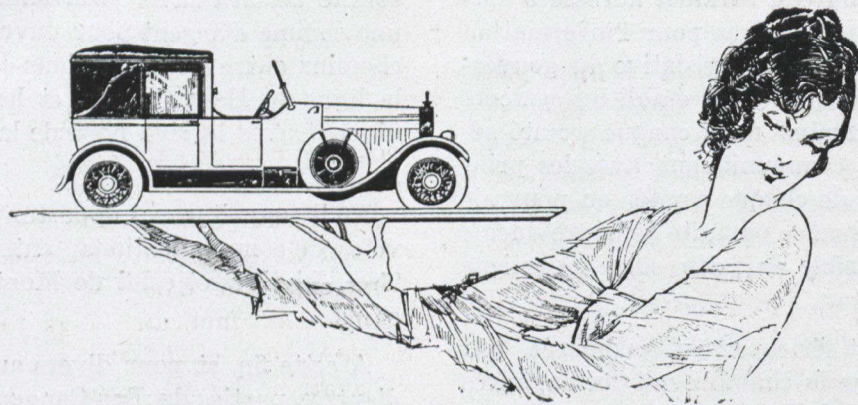
Tous les travaux étaient sous la surveillance de trois commissaires, et soumis à l'approbation du gouvernement. Le grand-voyer avait le contrôle et agissait comme arbitre en cas de difficultés.

La loi ne sembla pas donner, tout de suite, les résultats qu'on attendait. Il y eut encore du mécontentement, particulièrement dans les cantons de l'est qui se crurent lésés, et qui prétendaient qu'on les trouvait trop éloignés pour s'occuper d'eux. Mais c'est à cette époque que fut commencé le grand chemin depuis le lac Memphramagog jusqu'à la route déjà ouverte entre la montagne d'Yamaska, St-Hyacinthe et Montréal.

Et c'est d'alors que date la grande initiative, qui s'est développée merveilleusement sous l'impulsion de Sir Lomer Gouin, surtout depuis la loi de 1912, et grâce à laquelle notre province est maintenant fastonnée de beaux rubans de route.

Cette politique de progrès, qu'a adoptée, à son tour, monsieur Taschereau, va maintenant être poussée avec toute la vigueur intelligente, toute l'énergie dont dispose l'hon. M. Perron, notre Grand-Voyer !





## LES EXPOSITIONS D'AUTOMOBILES

*Quelques notes sur les différents Salons de l'Automobile tenus depuis un mois à Montréal, Québec et Sherbrooke.*

L'Automobile est le dieu et le roi du jour ; et, s'il n'a pas encore d'adorateurs, il a, par contre de très nombreux admirateurs. Les foules considérables qui ont défilé devant les nouveaux modèles aux différents Salons de Montréal et de Québec en font foi. Ces deux expositions ont excité un intérêt très vif dans chacune des villes concernées, et elles ont attiré de nombreux visiteurs de tous les coins de la province. C'est une nouvelle preuve que notre population s'intéresse plus que jamais au progrès et au développement de l'automobilisme.

On dirait que les principaux centres de la province de Québec se sont entendus ensemble pour tenir, vers la même époque, leur Salon respectif de l'Automobile ; et que cette période de l'année a été choisie pour la glorification et l'exhaltation de cette nouvelle merveille du monde qu'est l'Automobile. La Métropole du Canada, et la Vieille Capitale l'ont célébré tour-à-tour et ont rivalisé ensemble d'esprit et d'initiative et d'ardeur pour lui assurer un triomphe encore plus éclatant, et bientôt ce sera le tour de la Reine des Cantons de l'Est. Il convient de dire que les efforts des organisateurs des différents Salons ont été récompensés et que chacune des expositions d'automobiles tenues, cet hiver, a été couronnée d'un plein et entier succès.

A tout seigneur tout honneur ; commençons donc par Montréal, qui vient d'avoir son quator-

zième grand salon annuel de l'Automobile. Comme par les années passées, cet important événement commercial et social s'est tenu dans les salles du vaste "Motordrome" de la rue Sherbrooke-Est ; et il va sans dire qu'il a attiré des foules considérables. Près de 4,000 personnes étaient présentes dès le premier soir de l'exposition, et cette proportion s'est maintenue durant les jours suivants.

Pour la première fois dans l'histoire de l'automobilisme, dans la province de Québec, et peut-être par tout le pays, nous avons eu un salon de l'automobile entièrement organisé sur des bases coopératives par des distributeurs et des agents indépendants. La location des salles qui ont servi à cette exposition a été garantie conjointement par tous les exposants. Par l'entremise d'un comité spécial d'organisation, et d'un gérant général, l'espace disponible a été loué aux différents exposants. La même organisation s'est aussi occupée du contrôle de la vente des billets d'admission au salon de Montréal. Les recettes provenant de cette source ont servi à défrayer les dépenses occasionnées par le loyer des salles d'exposition, les salaires des employés, les décorations, l'ameublement, le chauffage et autres dépenses. Une fois que tous ces déboursés auront été payés, le résidu des profits nets sera distribué proportionnellement à l'espace loué par chacun des exposants. C'est donc dire que le salon de Montréal de cette année

a été organisé d'après un système tout à fait nouveau.

Cette exposition, comme nous le mentionnons plus haut, est la quatorzième qui ait été organisée spécialement, dans la métropole canadienne, pour les produits généraux de l'industrie prospère de l'automobile. Toutes ont été consécutives, d'année en année, mais toutes ne furent pas tenues par les mêmes organisations et sous les mêmes auspices. Voici comment et quand furent tenues les treize premières expositions :

La première, en 1909, fut tenue en l'immeuble "Coliseum", rue Guy. Elle fut organisée par un groupe de financiers de la ville de Toronto avec le concours de l'Automobile Club of Canada, de Montréal.

La seconde, en 1910, fut organisée par les mêmes promoteurs et sous les mêmes auspices de l'Auto Club. Cette fois, cependant, la saison eut lieu en l'immeuble de la patinoire "Arena", rue Sainte-Catherine, à Westmount, le premier local ayant été jugé trop étroit.

Le troisième salon, celui de 1911, fut jugé trop considérable pour la patinoire "Arena" et, les promoteurs de Toronto, toujours avec le concours de l'Automobile Club of Canada, obtinrent le permis de se servir de l'Arsenal de la rue Craig.

En 1912, sous la même organisation et sous les mêmes auspices, l'exposition eut lieu en l'arsenal de la rue Craig-Est. C'était la quatrième en notre ville.

L'année suivante, soit en 1913, ce furent encore des financiers de la ville de Toronto, qui, sous les auspices de l'Automobile Club of Canada, organisèrent la cinquième exposition d'autos de Montréal. Elle eut aussi lieu en l'arsenal de la rue Craig-Est.

En 1914, il y eut un changement remarquable dans l'administration et, l'exposition d'autos devint le Salon National de l'Est du Canada. Les marchands d'automobiles de la métropole venaient de se former en association sous le nom de "Montreal Automobile Trade Association" et étaient autorisés, par leur charte spéciale, à prendre le contrôle des expositions de véhicules-moteurs, dans le district. Ce premier salon national eut aussi lieu au Manège Militaire de la rue Craig-Est. C'était la sixième exposition du genre dans la métropole.

La septième exposition d'automobiles en même temps que le second Salon National de l'Est du

Canada eut lieu en 1915, en l'immeuble Ford, avenue Laurier, sous les auspices de la Montreal Automobile Trade Association.

L'année suivante, en 1916, les directeurs de l'Association des Commerçants d'Automobiles de Montréal choisirent l'immeuble de la compagnie "Almy's", rue Sainte-Catherine Ouest, pour y tenir son troisième Salon National qui était la huitième exposition dans notre ville. Tout le rez-de-chaussée de l'immeuble, angle Sainte-Catherine et Saint-Alexandre, suffisait à peine à contenir les installations des exposants.

En janvier 1917, lors de la neuvième exposition locale et du quatrième Salon National, toujours sous les auspices de nos commerçants, la maison Almy's consacra deux étages de son immeuble aux différentes installations.

L'année suivante, soit en 1918, les mêmes promoteurs, à peu près à la même date et dans le même local "Almy's", tinrent leur cinquième Salon National et la dixième exposition annuelle de Montréal.

En janvier 1919, les directeurs de la Montreal Automobile Trade Association décidèrent de ne pas organiser d'exposition. Une autre organisation qui venait de se former sous le nom de "Montreal Automobile Association" loua la patinoire "Victoria" et y tint la onzième exposition de véhicules-moteurs et accessoires de la métropole.

L'année suivante, à la fin de janvier 1920, on venait de terminer la construction de l'immeuble "Motordrome", rue Sherbrooke-Est ; la crise financière commençait à perdre de son intensité et les directeurs de la Montreal Automobile Association décidèrent de reprendre leur activité passée et de tenir le sixième salon National en même temps que la douzième exposition locale de véhicules-moteurs. Le "Motordrome" étant l'immeuble se prêtant le mieux à un tel événement, on en arrêta la location.

L'an dernier, toujours en l'immeuble "Motordrome" et sous les auspices de l'Association des Commerçants d'Automobiles de Montréal, eut lieu la treizième exposition de Montréal et le septième Salon National de l'Automobile de l'Est du Canada. Enfin, nous avons dit plus haut comment a été organisé et quel succès a remporté le quatorzième Salon de l'Automobile, qui vient justement d'être tenu dans la Métropole.

## LE SALON DE QUEBEC

Après les succès remportés par le Salon de Montréal, la vieille Capitale se devait à elle-même d'organiser à son tour une exposition d'automobiles. Les différents distributeurs et agents de la cité de Québec se sont donc réunis en assemblée générale et ont jeté les bases d'une organisation qui s'occupe actuellement de préparer le Salon de Québec. Cet événement important aura lieu du 10 au 17 mars prochain au Manège Militaire de Québec. Ce sera le premier grand Salon général de l'automobile à Québec, car, par les années passées, nous n'avons eu que des expositions individuelles tenues dans les salles de ventes des vendeurs locaux. M. Willie G. Carbray a été choisi comme Gérant-Général et Organisateur du premier Salon d'automobile de Québec et il s'occupe activement de l'organisation. D'après les informations qui nous parviennent, le prochain Salon de l'automobile à Québec sera un événement sans précédent dans les annales de la vieille capitale. Les adhésions sont nombreuses et chaque jour il arrive de nouveaux exhibits pour cette exposition. Plus de vingt-cinq différentes marques de voitures ont déjà demandé leur admission et seront représentées à cette exposition. Le public québécois pourra admirer les derniers modèles de voitures telles que Rolls-Royce, Marmon, Reo, Mitchell, Stephens, Russel, Haynes, Vauxall, Moon, Durant, Leyland, Ford, Gray-Dort, Chalmers, Chandler, Stewart, les camions Traffic et plusieurs autres sans compter une foule d'accessoires. Deux nouvelles fabriques qui ne sont pas encore représentées dans cette ville ont établi des agences à Québec. Plusieurs repré-

sentants de voitures non encore introduites à Québec ont conclu des arrangements avec M. Carbray dans le but de pouvoir exposer leurs derniers modèles au Salon de Québec. Il est possible aussi qu'une couple de manufacturiers de canots automobiles soient parmi les exposants. D'après les apparences Québec aura donc une exposition très considérable et aussi très importante. Les organisateurs ont conclu des arrangements avec les différents exposants pour que les voitures qui ont été exposées au Salon de Montréal soient expédiées immédiatement à Québec de manière à ce que tout soit prêt pour la date de l'ouverture de l'Exposition locale, qui a été fixée, comme nous le disons plus haut, au 10 courant. On fait aussi de grands préparatifs pour organiser une journée de gala, qui coïncidera avec la journée de l'ouverture et à laquelle prendront part les plus hautes personnalités de Québec. Nous croyons savoir que les autorités provinciales et municipales seront représentées et que la Chambre de Commerce et toutes les autres organisations importantes de la ville et du district enverront des délégués. M. Carbray s'est adjoint les services de M. L. Dohan ; et tous deux travaillent de leur mieux à assurer le succès de l'entreprise. Nous sommes convaincus d'avance que le public québécois comprendra tous les avantages que la ville peut retirer de cette exposition et qu'il secondera généreusement les efforts des organisateurs. Nous souhaitons pour notre part plein et entier succès au premier Grand Salon de l'Automobile à Québec.

## LE SALON DE SHERBROOKE

La nouvelle nous arrive qu'un Salon de l'Automobile sera tenu à Sherbrooke vers la fin du présent mois. Les officiers de l'Association des Marchands d'automobiles et le Club des automobilistes de cette localité ont décidé dernièrement de tenir cette année encore un Salon d'automobile. Ce sera le second événement du genre dans la Reine des cantons de l'Est. Les grandes lignes de l'organisation sont déjà tracées et nous ne doutons pas que cette exposition sera aussi populaire que celle qui a été tenue l'an dernier au même endroit. L'exposition sera tenue durant la semaine du 20 au 25 courant dans la salle des exercices du 54e

Régiment, rue Belvédère. Ce local convient merveilleusement pour un tel événement. Cette salle est très spacieuse, vu qu'elle offre une surface de plancher de 1400 pieds carrés, de sorte que tous les exposants pourront obtenir tout l'espace nécessaire pour exposer les derniers modèles de leurs voitures respectives. On prédit d'avance un grand succès à cette deuxième exposition annuelle. Tout laisse prévoir que les exposants, tant de Sherbrooke, que d'ailleurs seront très nombreux. Un bon nombre des exposants des Salons de Québec et de Montréal ont déjà signifié leur intention de prendre part au Salon de Sherbrooke.

# Augmentation des Taxes sur les Automobiles

L'Honorable Trésorier Provincial vient de déposer devant la Législature un projet de loi, qui, s'il est adopté, va avoir pour résultat d'augmenter dans une proportion d'environ 20% les taxes sur les automobiles. Au moment où nous allons sous presse, le projet n'a pas encore été discuté par la Chambre; mais le public a déjà été renseigné sur la portée des nouvelles dispositions que l'on veut apporter à la loi actuelle, par les journaux qui ont publié les grandes lignes du projet de loi de l'honorable M. Nicol. Il est fort possible que ce projet soit amendé avant d'être définitivement adopté par la Législature; et nous croyons donc sage et juste de réserver pour le mois prochain notre appréciation sur le sujet. Nous nous contenterons donc pour aujourd'hui de signaler à nos lecteurs quelques considérations d'ordre général sur ce sujet important, qui intéresse les automobilistes au plus haut degré.

Il est évident que personne n'aime à payer des taxes, et que les automobilistes ne font pas exception à cette règle générale. Ces derniers pourraient même faire certaines objections s'ils étaient les seuls à contribuer à la construction et à l'entretien des routes dont ils sont les premiers à bénéficier; mais le gouvernement provincial leur donne lui-même l'exemple en consacrant un million des revenus provenant de la régie des alcools à l'amélioration de la voirie, pour l'année en cours. Comme nous le disions dans notre numéro de février dernier, le gouvernement provincial s'occupe actuellement d'élaborer un plan général et uniforme pour l'entretien des routes améliorées; et s'il entend contribuer pour une bonne part du coût des réparations qui seront faites à nos routes, il n'entend pas être appelé à en solder lui-même le coût total. De là, l'augmentation des taxes sur les automobiles dans la proportion mentionnée plus haut.

On prétend, en certains quartiers que les taxes actuelles sont déjà très élevées, qu'elles dépassent

même celles qui sont imposées dans les autres provinces du pays, ou aux Etats-Unis. Cela est peut-être exact, mais on admettra que la situation n'est pas la même ici qu'aux Etats-Unis, où la population est de beaucoup plus dense et où les conditions climatiques ne sont les mêmes que dans la province de Québec. Ainsi, il y a dix millions d'automobiles aux Etats-Unis, tandis que nous n'en avons que 59,000 dans la province de Québec. Quant aux autres provinces du Canada, chacun sait qu'aucune d'elle n'a fait autant que Québec pour fournir des bonnes routes aux automobilistes; et celle d'entre elles qui a fait le plus pour l'amélioration de la voirie, Ontario, est justement à chercher de nouveaux revenus pour lui permettre de continuer sa politique de voirie; de sorte qu'il est fort possible que les taxes sur les automobiles seront augmentées là aussi.

Il n'y a pas l'ombre d'un doute que ce sont les automobilistes de la province de Québec qui ont eu le plus de bons chemins pour l'argent qu'il sont versé en taxes. Il s'agit maintenant de garder en bon état les chemins déjà construits et de continuer à étendre notre réseau de grandes routes provinciales. Ceci nécessite une dépense plus forte; et, par conséquent des taxes plus élevées. Nous avons d'ailleurs la promesse du gouvernement provincial que tout l'argent provenant de telles taxes sera employé à l'entretien et à la construction des routes. La question qui se pose, à notre point de vue, est celle-ci: Les automobilistes doivent-ils consentir à payer des taxes plus élevées et continuer à profiter des avantages offerts par les bons chemins, ou doivent-ils accepter de retourner à l'ancien système et s'exposer à payer, pour bris de voiture après avoir circulé sur des routes en mauvais état, des frais de réparation plus élevés de beaucoup que la somme représentée par l'augmentation de taxe de 20% proposée par le gouvernement?

## Nouvelle Agence à Québec

*La Maison Myrand et Pouliot obtient l'agence de la voiture Anderson pour tout le Canada.*

La grande maison de commerce Myrand et Pouliot, dont l'esprit d'initiative et d'entreprise est bien connue du public québécois, vient d'entrer dans une nouvelle sphère d'action, où, nous en sommes convaincus, elle remportera le même succès qui a marqué ses opérations dans le commerce général de détail par le passé.

Nous sommes informés, en effet, que la maison Myrand & Pouliot vient d'obtenir l'agence de la voiture Anderson pour tout le Canada. Il est très rare que les fabricants américains ou autres, accordent ainsi le privilège exclusif des ventes pour tout un pays à une seule maison d'affaires ; et ce fait constitue une nouvelle preuve de la solidité de cette maison au point de vue commercial et de la

bonne renommée dont elle jouit non seulement dans la province de Québec mais aussi à l'étranger.

Il va sans dire que la Maison Myrand et Pouliot va continuer à s'occuper du commerce de nouveautés comme par le passé ; et que le fait d'avoir été choisis comme agents généraux de la Anderson Motor Car Company pour le Canada, n'empêchera pas les Directeurs de cette florissante maison de continuer sur la même base, et peut-être encore avec plus d'ampleur le commerce de détail où ils ont déjà remporté tant de succès. La vente des automobiles sera organisée comme une branche distincte de ce commerce, mais n'affectera en rien les autres départements de cette grande organisation commerciale.

### BULLETIN D'ABONNEMENT

L'AUTOMOBILE AU CANADA

*Revue Mensuelle*

*Des Automobilistes Canadiens-Français*

BUREAUX :

27, RUE BUADE

QUEBEC

*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.*

*Ci-inclus la somme de.....*

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

Nom.....

Adresse.....

Comte ou Province.....

*Prière d'écrire très lisiblement  
et donner une adresse complète.*