

# LE REVEIL AUTOMOBILE

## L'industrie automobile aux Etats-Unis

Dans notre dernière chronique, nous avons tracé le tableau exact de la situation anglo-saxonne dans laquelle se trouve l'industrie automobile française, et nous avons annoncé que, pour donner à nos lecteurs quelques points de comparaison, nous publierions une série d'études sur l'état actuel de cette même industrie dans quelques autres pays. Voici aujourd'hui un aperçu de ce qui se passe aux Etats-Unis d'Amérique.

### Une statistique

Les chiffres jettent toujours beaucoup de lumière sur les débats. Aussi commencerons-nous par présenter une petite statistique fort éloquent d'ailleurs.

Nombre de constructeurs	28
Nombre de modèles réalisés	66
Moyenne de modèles par constructeur	2.3
Voitures en circulation (camions compris)	25.000.000
Production en 1935 (camions compris)	4.150.000
Nombre %	
Moteurs à 4 cylindres	1 1.5
Moteurs à 6 cylindres	21 31.8
Moteurs à 8 cylindres	36 54.5
Moteurs à 12 cylindres	7 10.6
Moteurs à 16 cylindres	1 1.6
	66 100
Moteurs d'une cylindrée inférieure à 100 cmc.	0 0
1.000 à 1.100 cmc.	0 0
1.500 à 2.000 cmc.	0 0
2.000 à 3.000 cmc.	2 3
3.000 à 4.000 cmc.	22 33.5
4.000 à 5.000 cmc.	13 19.8
Au dessus de 5.000 cmc.	29 43.9
	66 100

### Commentaires

Comme on le voit, le nombre d'automobiles (camions compris), en circulation aux Etats-Unis est considérable, puisqu'il atteint 25.000.000. La production pour 1935 a été de 4.150.000, soit un augmentation de 45 % sur l'année précédente. En 1914, les Etats-Unis ne possédaient que 1.711.000 véhicules à traction mécanique, c'est-à-dire un nombre nettement inférieur à celui en circulation en France à notre époque. Depuis lors, l'augmentation s'est poursuivie à raison de 1.150.000 voitures par an. Chose qui peut paraître paradoxale, les Etats-Unis, bien qu'ils soient les plus gros producteurs, ne comptent que 28 constructeurs, présentant 66 modèles au total. (Ce chiffre n'a rien d'évident compte que des chassis présentant des différences notables). Les Américains ont presque abandonné le moteur à 4 cylindres. C'est le huit cylindres qui réunit le plus grand nombre de suffrages avec 54,5 %, suivi par

le six cylindres, avec 31,8 % et le 12 cylindres, avec 10,6 %. Au point de vue production, c'est cependant le six cylindres qui est en tête, suivi par le huit.

D'autre part, et contrairement à ce que l'on croit généralement en Europe, la moyenne de la cylindrée à quelque peu diminuée depuis ces dernières années. L'Amérique est pourtant toujours aux gros moteurs car il n'existe aucun modèle inférieur à deux litres et seulement deux types dont la cylindrée est comprise entre 2.000 et 3.000 centimètres cubes.

Le type le plus répandu est un six cylindres de 3.390 cmc. suivi par un « huit » de 3.630 cmc.

Les prix pratiqués sur le marché américain sont assez modiques. La voiture la moins chère est une quatre cylindres de 2.200 cmc. vendue, en conduite intérieure 6.225 francs, puis nous trouvons une six cylindres à 6.975 francs.

Dix constructeurs fabriquent des voitures dont aucune ne dépasse le prix de 15.000 francs et 21 ont au moins un modèle catalogué moins de 15.000 francs. Sur la totalité des marchés, 95 % portent sur des véhicules à moins de 11.250 francs. La voiture la plus chère est la « Duesenberg », vendue, en chassis, à 150.000 francs ; viennent ensuite la « Cadillac » (prix de 120.000 francs), la « Lincoln » 102.000 frs en conduite intérieure 12 cylindres et enfin la « Packard » (environ 100.000 francs pour le modèle le plus cher).

Les impôts sont très modérés. L'Etat perçoit environ 750 francs par an sur chaque véhicule, ce qui lui rapporte pourtant 18.750 millions de francs.

Le système de taxation est variable. Il n'y a aucun impôt basé sur la puissance, ce qui laisse toute liberté aux ingénieurs pour l'établissement de leurs modèles. Dans certains Etats, l'impôt est calculé sur la valeur et va en diminuant chaque année, dans d'autres l'usager doit demander une licence annuelle.

Depuis 1921, un impôt sur l'essence a été établi. Le prix moyen du carburant est de 2 fr. 45 par bidon de 5 litres, dont 1 fr. 07 de taxe d'Etat. La consommation a été en augmentation de 7 % en 1934 et on estime qu'en 1935 elle aura été de 15 % par rapport à l'année précédente.

Il faut évidemment reconnaître que les U.S.A. jouissent d'une situation exceptionnelle, mais on ne doit cependant pas oublier qu'à l'époque où est née l'automobile, le réseau routier était inexistant et les compagnies de chemin de fer, les compagnies de navigation et la totalité des fermiers étaient opposés à toute organisation de ce genre.

Heureusement, l'Etat ne s'est pas laissé influencer. Il a donné toute liberté de se développer à l'industrie nouvelle, et il a établi un réseau routier parfait. Il récolte aujourd'hui les fruits de sa prévoyance, puisque l'auto lui rapporte plus de 13 milliards.

Ajoutons enfin que l'industrie automobile, libre de toute entrave, emploie à l'heure actuelle 5.000.000 ouvriers et est première cliente des chemins de fer, des métallurgistes, des raffineurs d'essence et d'huile de graissage, des producteurs de caoutchouc, des verriers et des fabricants de cuir.

## Une heureuse initiative du Touring-Club de France

On ne saurait nier que la circulation dans Paris, avec l'encombrement de ses voies et ses réglementations diverses, réclame une adaptation et une pratique qui ne s'acquiert pas du jour au lendemain et nombreux sont les automobilistes de province qui s'aventurent avec appréhension dans la capitale par suite des difficultés que leur suscite leur manque d'habitude.

Il y a eu sur ce point une lacune que le Touring-Club de France vient de combler à l'intention de ses adhérents. Il a passé avec un certain nombre de garagistes installés au voisinage immédiat des principales entrées de Paris des contrats garantissant des prix minima et, ce qui n'est pas négligeable, des avantages spéciaux pour les Membres de l'Association.

La liste, avec plan et tous les renseignements intéressant ces garages, est tenue à la disposition des Sociétaires au siège social du Touring Club de France, 65, avenue de Grande Armée, à Paris, et dans ses bureaux régionaux.

## Au pays de Madame Chrysanthème

Dans certaines villes du Japon, quelques conseils, assez curieux d'ailleurs, sont affichés dans les rues.

En voici quelques uns :

« Laissez un large espace au chien qui fait du sport dans la rue ».

« N'effrayez pas le cheval avec votre klaxon et n'essayez pas de lui prouver qu'il doit passer après vous ».

« Lorsqu'un agent lève la main, arrêtez-vous immédiatement et lorsque vous repartez, faites-le d'une façon respectueuse pour le représentant de l'autorité ».

« Lorsqu'un piéton est en vue, faites marcher mélodieusement votre automobile. Si le piéton continue à faire obstacle à votre course, sonnez fort et criez « Hi Hi ».

Voilà au moins qui change de l'aridité des codes « européens » ! Le tout est de savoir si ces signes indications sont suivies à la lettre.

## UNE SUGGESTION La crise de l'industrie motocycliste en France

### La suppression du permis de conduire pourrait donner un nouvel essor à cette branche commerciale

Depuis longtemps les constructeurs français de motocyclettes ont jeté un cri d'alarme signalant que leur industrie traversait en ce moment une crise très sévère.

Un rapide coup d'œil sur la statistique des cartes grises, publiées par le Bulletin de la Statistique générale de la France, prouve que depuis 1930, c'est-à-dire depuis plus de cinq ans, la production est en nette décroissance.

Un simple coup d'œil sur les chiffres fait d'ailleurs parfaitement comprendre toute la gravité de la situation. En 1930, il avait été vendu 105.550 machines ; en 1931, 87.658 ; en 1932, 41.293 ; en 1933, 34.707, et en 1934, 26.790. De plus, les immatriculations enregistrées dans les trois premiers trimestres — le nombre de celles se rapportant au dernier trimestre n'étant pas encore connu — s'élevaient à 15.899 et font prévoir que pour 1935 le chiffre des ventes atteindra à peine 18.000 motos !

Si on feuillette l'intéressant opuscule édité par la Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motocycle, on est amené à faire, chiffres en mains, des constatations susceptibles de laisser rêveurs les plus optimistes d'entre nous.

En effet, alors que la France, vivant sur son passé, ne possède plus guère aujourd'hui que 400.000 motos, dont 100.000 datent au moins de cinq ans, et 150.000 vélomoteurs, l'Allemagne a deux fois plus de motocyclettes que nous. Au 1<sup>er</sup> juillet 1935, elle avait en circulation, si on en croit la « Reichverband der Automobilindustrie », 1.053.556 véritables motos, dont 322.319 machines modernes datant de moins de cinq ans.

On peut se demander comment l'Allemagne a obtenu ces résultats. Une simple étude des statistiques minutieusement établies par les organismes compétents allemands, montre clairement que cet incroyable développement de la moto date de 1928, époque correspondant à la suppression pour les motos de 200 cmc. du permis de conduire.

En 1927, le nombre des machines en circulation, en chiffres ronds, était inférieur à 300.000. En 1927 il était à peu près le même ; en 1928, il dépassait légèrement 400.000. A cette époque fut prise la décision de supprimer le permis de conduire pour les motos dont la cylindrée est inférieure ou égale à 200 cmc. En 1929, on recensait 600.000 machines en circulation ; en 1930, près de 800.000 !

Cette énorme progression était due à la mise en circulation de nombreuses machines de 200 cmc. ou moins de cylindrée.

Voici d'ailleurs, à ce sujet, un petit tableau très édifiant :

Année	Nombre total de motos	Motos de 200 cmc. ou moins de cylindr.
1927	339.226	44.040
1928	438.288	103.974
1929	608.342	222.479
1930	731.237	309.052
1931	792.075	374.506
1932	819.178	433.559
1933	852.776	478.601
1934	953.763	592.840
1935	1.053.566	605.644

Depuis 1928, époque de la suppression du permis de conduire, le nombre de motocyclettes de 200 cmc. ou moins de cylindrée, en circulation en Allemagne, a donc été multiplié par le coefficient 12, ce qui prouve que la suppression du permis de conduire a été le facteur principal de ce magnifique développement.

### La question du permis de conduire

Les membres de la Chambre Syndicale Nationale du Cycle et de la Moto, ne sont pas sans tirer quelques conclusions de tout ce qui précède.

On peut les résumer ainsi :

L'examen du permis de conduire constitue une gêne importante pour tous ceux qui désirent devenir motocyclistes et suffit à les rebuter.

Entouré de démarches, de justifications et de frais, il apparaît comme une épreuve impossible à tous les travailleurs ruraux et citadins, pour lesquels la moto devrait être un merveilleux instrument de travail.

La convocation à la Préfecture ou à la Sous-Préfecture des candidats au permis de conduire crée pour ceux-ci un dérangement matériel d'autant plus gênant qu'ils sont astreints, pour la plupart, à des présences régulières dans les bureaux, dans les bureaux, ou dans les champs.

Cet examen enfin n'apparaît que comme une contrainte inutile et inutile, le motocycliste apprenant for-

tement seul et cela sans inconvénient car il a été cycliste et se trouve de ce fait familiarisé avec la pratique du Code de la Route.

Si un contrôle de police semble nécessaire, on pourrait obliger le motocycliste à acheter un permis de circulation qui serait délivré sans examen bien entendu et qui pourrait être retiré en cas où il commettrait des infractions ou s'il contreviendrait aux règlements de la route. Ainsi seraient sauvegardées les recettes budgétaires correspondant à ce chapitre, et une police efficace de la circulation.

Le Gouvernement allemand a appliqué ce système, et malgré la crise qui sévit dans toute l'Europe, les résultats ont été prodigieux.

Ce que l'Allemagne a compris et voulu, la France ne le peut-elle également ?

Des mesures équivalentes sont d'ailleurs d'ores et déjà en application dans d'autres pays.

L'Italie, s'inspirant des considérations que nous venons d'exposer, a supprimé le permis de conduire pour toutes les motocyclettes, de quelque cylindrée qu'elles soient, par décret-loi en date du 29 juin 1933.

La Belgique, est-il besoin de le rappeler, a adopté depuis longtemps des mesures équivalentes.

Il semble que la France ne puisse attendre plus longtemps.

La suppression de l'examen du permis de conduire léverait le principal handicap qui pèse lourdement sur notre situation à cet égard et qui met même notre armée dans un état de dangerosité inférieure matérielle par rapport à nos voisins immédiats.

Il convient d'ailleurs d'ajouter que la politique actuelle du permis de conduire mène rapidement à la disparition complète de l'industrie de la moto en France, aucune exploitation industrielle n'étant possible en dessous de certains chiffres. Nous serons alors contraints d'acheter à l'étranger les motos nécessaires à nos trop faibles besoins en temps de paix, et un conflit nous trouverait pratiquement sans motifs et sans motocyclistes.

Et la circulaire de la Chambre Syndicale conclut en ces termes :

« L'heure est venue pour le Pays de choisir entre sa politique de timidité et d'abandonnements, ou au contraire la politique de hardiesse des nations qui nous entourent.

« Sachons insuffler aux jeunes classes l'esprit sportif et l'enthousiasme qui sont des éléments du redressement économique et moral que nous souhaitons à notre pays.

« Comme l'Allemagne, supprimons l'examen du permis de conduire pour la moto ».

## UN NOUVEAU SERVICE DE SECOURS SUR ROUTE



Les Etats-Unis viennent de créer, à l'instar de la plupart des pays européens, un service de secours sur route. Notre photo montre : Un policier de ce nouveau service portant les premiers secours à un automobiliste accidenté. On remarquera que le personnel chargé de cette tâche se déplace sur des triporteurs rapides contenant les instruments pharmaceutiques nécessaires pour tous les cas qui peuvent se présenter.

## ARRÊTÉ RELATIF A LA SÉCURITÉ DES AUTOBUS

Sur avis de la Commission Centrale de l'Automobile et de la Circulation Générale, un arrêté réglementaire type a été établi dont le texte a été communiqué à tous les préfets à la date du 10 février 1936.

Ces dispositions visent tous les véhicules automobiles affectés même provisoirement à un service public de transport en commun de personnes.

En voici les principales dispositions :

- Nécessité d'avoir entre le réservoir d'essence et le carter un robinet dont la commande doit être placée à l'extérieur du capot.
- Interdiction de placer le réservoir principal de carburant à l'intérieur du véhicule de la Madeleine ; Coomins Lucienne, de Lambertart ; Hunnicke Marcelle, de Lille ; Vanderhagen Lucette, de Tourcoing ; Médailles d'argent : Anchoix Hivet, de Saint-Quentin ; Barbion Maurice, de Lille ; Dupont Lucienne, de Lambres-les-Douai ; Glorieux Yvonne, de Tourcoing ; Onof Gilberte, de Marquette ; Robbe Elane, de Lille ; Vermeer Gergette, de Roubaix ; Médailles de bronze : Devoaux, de Roubaix ; Martin Marie-Antoinette, de Douai ; Merckx Marie-Louise, de Valenciennes ; de Dunkerque ; Roelandt Lucienne, de Lille.

— Pour les cars d'un poids supérieur à 4.000 kg, obligation d'avoir un serviteur ou un système analogue.

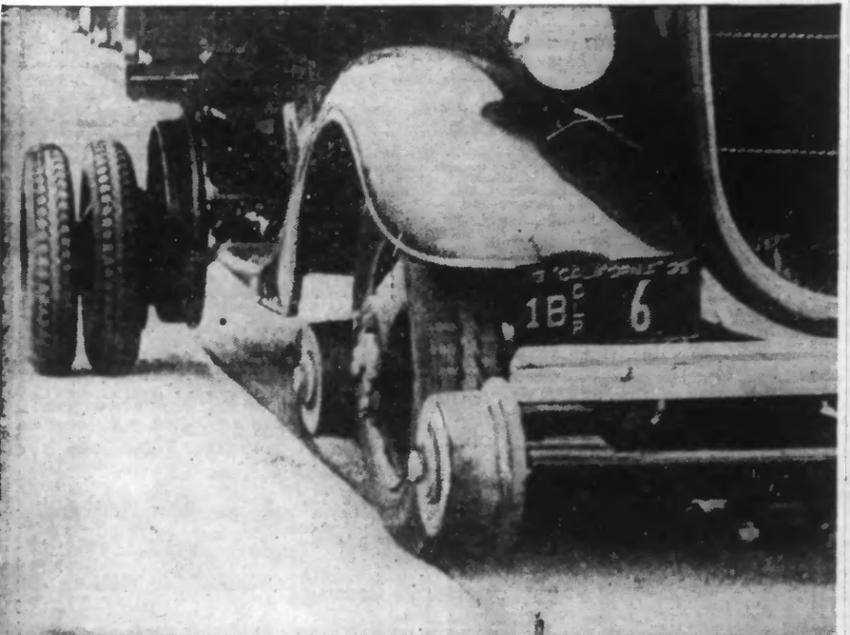
- Les organes de direction et de freinage doivent présenter toutes garanties de sécurité.
- Essieu-glace automatique pour le pare-brise.
- Verres de sécurité pour les vitres et le pare-brise.
- Une porte à l'avant et une porte à l'arrière, soit 2 portes latérales.
- Sur chaque face latérale au moins une glace manœuvrable de l'intérieur et de l'extérieur.
- Signal lumineux « Stop » à l'arrière.
- Avertisseur de changement de direction lumineux la nuit et visible de l'avant et de l'arrière.
- Révision complète tous les 100.000 km. au minimum.
- Visite au moins annuelle par le Service des Mines.
- Obligation d'un carnet d'entretien. Ce décret sera applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1937.

— Révision complète tous les 100.000 km. au minimum.

— Visite au moins annuelle par le Service des Mines.

— Obligation d'un carnet d'entretien. Ce décret sera applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1937.

## La collaboration du rail et de la route



Voici le nouveau dispositif dont on vient de faire les essais à Half-Moon Bay, en Californie, et qui peut utiliser indifféremment le rail et la route. Un système de levier très simple permet, en quelques minutes, de rouler sur des pneus ou sur des roues métalliques d'une section identique à celle des chemins de fer.

## CONCOURS NATIONAL "LES MEILLEURS OUVRIERS DE FRANCE"

### Résultats de la 4<sup>e</sup> Exposition Départementale du Travail 1936

(SUITE)

Voici la suite des résultats de la 4<sup>e</sup> Exposition départementale du travail de 1936 (Nord et Pas-de-Calais).

Médailles de vermeil : Basou Marcel, de Héris (tourneur) ; Boons Albert, de Rosendal (ajusteur) ; Cichon Roman, de Lille (ajusteur) ; Cochet Jacques de Bonnières-sur-Seine (électricien) ; Codron André, de La Fallice (électricien) ; Duval Pierre, de Tourcoing (ajusteur) ; Delannoy Paul, de Tourcoing (ajusteur) ; Derique Pierre, de Coudekerque-Branches (ajusteur) ; Ducoul Marcel, de Lambres (tourneur) ; Durand Jules, de Watrelos (tourneur) ; Durieux Henri, de Crespin (ajusteur) ; Dussart Fernand, de Ralesmes (ajusteur) ; Foss Henri, de Bury (mouleur) ; Hubert Jean, de Fontaine-lez-Cuyon (mouleur) ; Legrand Fernand, de Lens (ajusteur) ; Lapan Anthime, d'Avesnes-le-Sec (électricien) ; Leroy Gérard, de Valenciennes (tourneur) ; Macaigne Edouard, de Fiers-en-Ecrouleux (forgeron) ; Marie Marcel, de Rouvry-sous-Lens (mouleur) ; Marquis Roger, de Boulogne-sur-Mer (électricien) ; Monnier Norbert, de

de Bray-Dunes (ajusteur) ; Otton Paul, de Bruckereque (ajusteur).

Classé 2. — Ajusteur de précision. — Apprentis. — Médailles d'or : Deauvin Robert, de La Madeleine ; Dupont Paul, de Tourcoing.

Classé 3. — Horlogerie. — Ouvriers. — Médaille d'argent : Hamel Maurice, d'Hautmont.

GRUPE XIII — INDUSTRIES CHIMIQUES

Classé 1. — Sous-Groupes I. — Ouvriers de fabrication des industries chimiques. — Ouvriers. — Médailles d'or : Bidault, de Lens ; Leht, de Lens ; Niquin, de Wiesters ; Planque, de Masingarbe.

Classé 2. — Aide Chimistes. — Ouvriers. — Médaille d'argent : Waelle Maurice, de Lille.

GRUPE XIV — CUIRS ET PEAUX

Classé 2. — Chausures. — Ouvriers. — Médailles de vermeil : Fontaine Louis, de Tourcoing ; Ledan Robert de Lille.

Apprentis. — Médailles de vermeil : Denit Paul, de Tourcoing.

GRUPE XV — CERAMIQUE ET VERRERIE

Classé 2. — Céramique d'art. — Ouvriers. — Médailles d'or : Delmarie Jules, de Cousoire ; Faure Maurice, d'Anzin ; Flahaut Louis, d'Onnaing ; Gaset Albert, de Nonain ; Mortier Georges, de Onnaing ; Médaille de vermeil : Belleul Serge, d'Onnaing ; Médaille d'argent : Casin Maria, d'Onnaing ; Médaille de bronze : Algave Léon, d'Onnaing.

Classé 3. — Verrerie et cristallerie. — Ouvriers. — Médaille d'argent : Bury Gaston, de Lille.

Classé 4. — Vitraux d'art. — Ouvriers. — Médailles d'or : Dehon Paul, de Lille (avec félicitations du Jury) ; Fonder Paul, de Lille (avec félicitations du Jury).

GRUPE XVI — ARTS ET METIERS GRAPHIQUES

Classé 1. — Typographie. — Ouvriers. — Médaille d'or : Carré Maurice, de Lille.

Apprentis. — Médailles d'or : Dubois Léon, de Lille ; Dumortier Paul, de Lille ; Heiler Julien, de Lille ; Ladrière Jean, de La Madeleine. — Médailles de vermeil : Berthé Polvert, de Lille ; Garel Henri, de Lille ; Fennesquin Germain, de Lille ; Fietain Adolphe, de Ronchin ; Follion René, de Lille.

Classé 2. — Lithographie. — Ouvriers. — Médaille d'or : Bouckillon André de Lille.

Apprentis. — Médailles d'or : Besseau André de Lille ; Delafosse Georges, de Lille. — Médailles de vermeil : Berque Henri, de Lille.

Graveur sur pierre. — Apprentis. — Médailles d'or : Lehou Eliezer, de Marquand-Beroul ; Wurbau Jean, de Lille.

Classé 3. — Industries connexes. — Ouvriers. — Médaille d'or : Querruel Georges, de Roubaix.

GRUPE XVII — TRAVAIL ARTISTIQUE DES METAUX

Classé 13. — Ferronnerie d'art et relevé au marteau. — Ouvriers. — Médailles d'or : Vanlandier Georges, de Tourcoing (avec félicitations du Jury) ; Gilbert Marcel, de Lille. — Médaille d'argent : Févin Raymond, de Malo-les-Bains. — Médailles de bronze : Houdart Paul, d'Hénin-Liétard ; Langrum Julien, de Roubaix.

Apprentis. — Médaille d'or : Tricotte Jean, de Bains-du-Nord. — Médaille de vermeil : Dupuis Jules, de Valenciennes.

GRUPE XIX — HORTICULTURE

Classé 1. — Art floral. — Ouvriers. — Médailles d'or : Bocquet Emilie, de Ronchin ; Béné, de Lille ; Féron J.-B., de Maubeuge ; Lefèvre Lucien, de Loos-lez-Lille ; Mayeux Juri ; Petersonne Emilie, de Lambertart ; Petersonne Paul, de Lambertart.

Classé 2. — Art des jardins. — Ouvriers. — Médaille d'argent : Féron J.-B., de Maubeuge.

Classé 3. — Horticulture. — Apprentis. — Médailles d'or : Dutilleul, de Tourcoing ; Hivet, de Saint-Quentin. — Médaille de vermeil : Letz, de Saint-Dié. — Médailles de bronze : Lemesle, de Paris ; Rémy, d'Hénin-Liétard. — Médaille de bronze : Deboosé, de Font-sur-Sambre ; Rouss, d'Anstang.

GRUPE XX — PETITES INDUSTRIES REGIONALES

Ouvriers. — Médailles d'or : Deleporte Albert, de Roubaix ; Vinchon France, de Carignies. — Médaille de vermeil : Fosse Jeanne, de Solre-le-Château ; Sinclair Marguerite, de Landouzy-la-Ville.

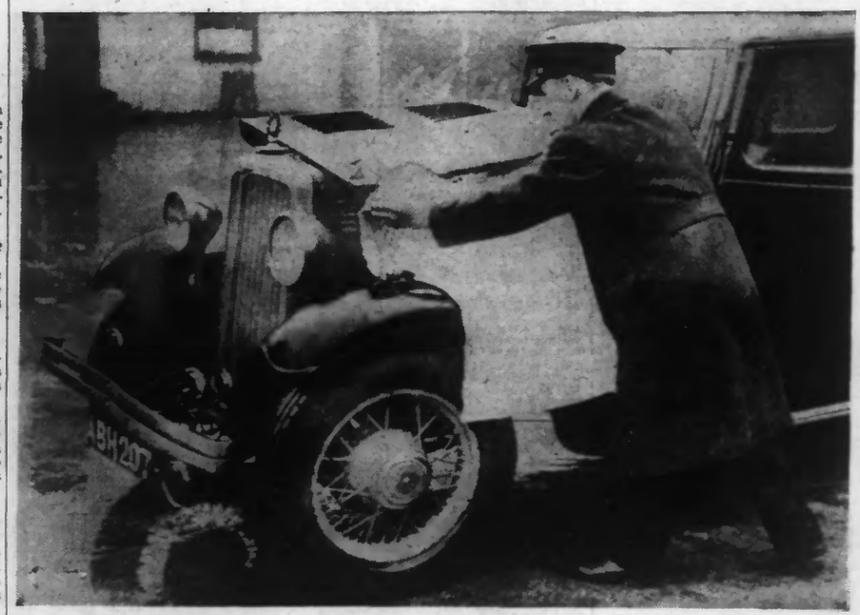
GRUPE XXI. — COMMERCE

1<sup>er</sup> Comptables. — Ouvriers. — Médailles de vermeil : Goret Léon, de Roubaix ; Carignies. — Médailles d'argent : D'Heyre Louis, de Tourcoing ; Leclercq Emile, de Lys-lez-Lannoy.

2<sup>es</sup> Secrétaires Steno-Dactylographes. — Secrétaires. — Médailles d'or : Traineu Lilienne, de Tourcoing ; Mme Lambert Pauline, de Lille. — Médaille de bronze : Furgère Simone, de Ligny-en-Cambrésis.

Employés. — Médailles d'or : Mme Casagnot Henriette, de Maubeuge ; Leseu Geneviève, de Lille. — Médaille de vermeil : Balot J., de Roubaix. — Médaille d'argent : Mme Bouvy Mirreille, de Mau-

## CONTRE LES INCENDIES DE VOITURES



On vient d'essayer, à Londres, un nouveau procédé permettant d'éteindre immédiatement les incendies de moteur. Une couverture en asbeste (substance incombustible de la nature de l'amiante) roulée dans un tube, permet, en recouvrant le moteur en flammes, d'éteindre immédiatement l'incendie.

Notre photo montre : L'un des essais, lesquels ont d'ailleurs été particulièrement concluants.

## DES BOURSES A L'ÉCOLE DE CHAUFFAGE INDUSTRIEL (E. C. I.)

On nous communique :

« L'École de chauffage industriel dispose de bourses d'études définitives ou de parts de bourses provenant soit du Ministère de l'Éducation Nationale (Enseignement Technique), soit de l'Office National des Combustibles Liquides, soit du Conseil Général de la Seine et de la Ville de Paris, soit de l'Office Central de Chauffage Rationnelle, et ce pour :

1<sup>o</sup> La plus prochaine session, affectée aux agents techniques, contremaîtres ou chefs de chauffe chargés du contrôle ou de la conduite d'installations génératrices de vapeur, laquelle se tiendra du lundi 25 mai au samedi 20 juin 1936 ;

2<sup>o</sup> La session suivante, pour ingénieurs ou assimilés, qui se tiendra du lundi 29 juin au samedi 1<sup>er</sup> août 1936.

Les personnes qui voudraient poser leur candidature à l'une de ces bourses sont priées d'inscrire le plus tôt possible à l'administrateur directeur de l'O.C.C.R. (8, rue Michel-Ange, Paris, 16<sup>e</sup>).

Il est rappelé que l'enseignement de l'E.C.I. a pour but de répandre les principes et les méthodes pratiques d'utilisation rationnelle des combustibles et par suite de faire réaliser des économies de consommation dans les installations à conduire ».

## NANCY-PARIS EN 3 HEURES 15

Nancy, 6. — A partir du 15 mai, les chemins de fer de l'Est assurent, entre Nancy et Paris, une nouvelle relation par autorail à marche rapide, qui réduira de vingt minutes la durée actuelle du trajet, effectuée par les trains ordinaires.

Le matin, un autorail partira de Nancy à 7 h. 10 pour arriver à Paris à 10 h. 25 et le soir, un autre autorail quittera la gare de l'Est à 19 h. 50, pour être à Nancy à 23 h. 05.

Le 13 mai, un voyage de démonstration sera organisé.