

TARIF D'ABONNEMENTS
Abonnés par an, en avance : 5 francs
Abonnés par an, en arriéré : 5 francs
Abonnés par trimestre : 1 franc 50
Abonnés par mois : 50 centimes
Agences particulières à Paris, 26, rue Feytaud

BUREAUX ET RÉDACTION :
ROUBAIX : 71, Grande-Rue & TOURCOING : 5, rue Carnot
ÉDITION DU MATIN

ABONNEMENTS & ANNONCES
A Roubaix : 71, Grande-Rue
A Tourcoing : 5, rue Carnot
A Valenciennes : 10, rue de la République
A Lille : 10, rue de la République
A Paris : 26, rue Feytaud
A Bruxelles : 10, rue de la République

HUIT PAGES 5 Centimes

LES GRANDS DÉFIS

Ce n'est pas sans une grande émotion qu'on va suivre les préparatifs du départ vers l'inconnu de M. Walter Welman, recommençant l'héroïque tentative du Suédois André. C'est du Spitzberg que M. Walter Welman et ses compagnons s'élanceront, eux aussi, en ballon, à la conquête du pôle. Il faut admirer cette audace, qui fait penser au mot de Goethe : « J'aime celui qui rêve l'impossible... » Est-ce l'impossible, en effet ? C'est, au moins, ce qui n'a jamais pu être accompli. Cette pensée a de quoi gonfler d'enthousiasme le cœur d'hommes aventureux, qui n'hésitent pas à faire le sacrifice de leur vie en la dévouant à une grande idée.

L'expédition sera mieux préparée que celle d'André, mais les dangers restent les mêmes. On conçoit que l'opinion universelle s'intéresse extraordinairement à cette merveilleuse folie, mais il faut espérer qu'elle sera plus calme qu'il y a quelques années, au moment du départ du premier aéronaute s'élevant au-dessus des glaces éternelles. On sait, maintenant, qu'André fut victime de cette impatience générale, de cette curiosité tendue vers lui jusqu'à être cruelle. Il aurait eu besoin de multiplier ses expériences, de chercher de meilleures conditions de sécurité, de s'assurer davantage contre le péril. Ses amis, même ceux qui étaient décidés à approuver les nobles chimères dont il était hanté, s'inquiétaient de l'insuffisance des moyens dont il disposait, et ils pensaient qu'il eût mieux valu remettre sa glorieuse entreprise à l'été suivant. Ce fut le point d'honneur qui fit partir, encore qu'il ne fût pas assez prêt, le courageux ingénieur. Il sentait quelque déception à chacun de ses retards, pourtant bien justifiés, et lui qui était l'intrépidité même, il eût peur qu'on supposât qu'il hésitait au dernier moment.

Dans la catastrophe, demeurée impénétrablement mystérieuse, dont il fut victime, il y eut donc une part de responsabilité du public trop nerveux et qui fut, par là, féroce. Cette fois, on doit lui demander, à ce public qui, lui, ne court aucun risque, de ne rien chercher à précipiter. L'œuvre n'est-elle pas déjà assez téméraire, commencée au moment jugé le plus opportun.

Quel retour triomphal, si elle réussit ! Mais comment ne pas éprouver un frisson d'anxiété à la pensée de tous les vaillants, remouillant les mêmes exploits, qui restèrent prisonniers des glaces ! Pour la plupart d'entre eux, on n'a rien eu de leur fin tragique, dans les implacables solitudes où, par un défilé de volontés, ils étaient parvenus. Quels drames épouvantables on soupçonne dans toutes les angoisses de la faim, du froid, de l'abandon ! Pour d'autres, on retrouva des fragments de leur journal : je ne sais rien de plus poignant que les dernières lignes du carnet du capitaine de Long, perdu avec quatorze hommes de l'équipage de la *Jeanette*, qui s'était brisée. Ce carnet fut découvert un an après la mort de ces malheureux par l'ingénieur Melville... On a le cœur serré par la plus douloureuse pitié. Au cent vingt-quatrième jour de captivité, les survivants ne sont plus que sept. Il ne reste plus rien comme provisions. Le dernier repas a consisté en une suillerie de glycérine avec de l'eau chaude.

« Nous ne pouvons plus avancer contre le vent et la neige, et, pourtant, rester ici, c'est mourir de faim. » Et l'on s'immobilise, à bout de forces, dans la plus horrible détresse. Deux hommes meurent successivement : les survivants sont si affaiblis qu'ils ne peuvent que pousser un peu leur corps. Cent vingt-septième jour : vers cinq heures, le matelot Alexis meurt de faim. Nous avons si froid que nous tapons la tente pour nous entretenir les pieds. « On essaie de manger un morceau de cuir. Au cent trente-quatrième jour, de Long n'a plus que deux compagnons. « Nous sommes absolument perdus : nous avons récité les prières des agonisants ». Puis, la suprême note : « Getz et Collins sont morts pendant la nuit. Je... » Et le crayon, après qu'il a écrit ces mots dans un effort désespéré, lui tombe des mains. Pour lui aussi, c'est fini !

C'est le plus navrant document qu'on ait sur ces affres d'une lente agonie. Fut-ce aussi celle d'André, ou eut-elle la « chance » d'un accident violent, épargnant de tels tourments ? Les hommes qui vont recommencer ce combat contre la nature, — on sait qu'il y a un Français parmi eux, M. Hervieu — ont le cœur bien trempé. S'ils envisagent la victoire, s'ils ont la foi, ils ignorent point, pourtant, le sort de tant d'autres explorateurs de ces régions maudites. Mais ils pensent qu'on n'est vraiment grand que par la lutte et que, à tout prendre, on n'élève pas inutilement le niveau du courage, puisque le dévouement suscite d'autres dévouements.

Il n'est rien de passionnant comme ces modernes batailles de la science ; mais il importe de refréner toute impatience, d'admettre, pour ces conquérants, tous les délais, de leur laisser tout le temps nécessaire à l'exécution de leur magnifique projet, de ne pas exercer sur eux la moindre pression, d'avoir en eux toute la confiance qu'ils méritent. On a trop amèrement vu ce qu'il en a coûté à l'initiateur de l'idée du voyage au pôle en ballon pour avoir été généralement sensible aux appels qui, en fait, ne bâillèrent... que sa fin !

contre tout changement dans le mode de nomination des grands commissions de la Chambre.

La Cour de Cassation a entendu lundi le réquisitoire de M. le Procureur général Baudouin sur l'affaire Dreyfus.

L'AFFAIRE DREYFUS EN CASSATION

Le réquisitoire du Procureur général

Paris, 24 juin. — A l'audience de la Cour de cassation d'aujourd'hui, M. le procureur général Baudouin, a commencé ses réquisitions. Il dit sa hâte d'accomplir ce qu'il appelle un acte de justice.



M. BAUDOUIN
PROCEUREUR GÉNÉRAL

Il passe à l'examen des faits. Il prétend que le bordereau est d'Esterhazy et que celui-ci l'aurait écrit sur l'ordre du colonel Sandherr, l'état-major roulant des preuves contre Dreyfus. Il affirme d'autre part que le bordereau n'est pas parvenu au 2e bureau par la voie ordinaire et qu'il a été déchiré pour les besoins de la cause. Entre temps, il dit que dans la famille Sandherr il y a eu plusieurs cas de démence.

M. Baudouin déclare que la Cassation sans renvoi s'impose puisqu'il n'y a plus, selon lui, ni crime ni délit.

M. le procureur général cependant convient que son raisonnement ne repose que sur des propos prêtés à Esterhazy et il avoue que le sujet est suspect par excès de scrupule. Il consent donc à discuter le bordereau comme une pièce sérieuse, constituant un fait réel d'espionnage.

Après une suspension d'audience, il aborde cet examen, ou plutôt il se borne à expliquer pour quoi et comment le bordereau fut attribué à Dreyfus.

Suit l'histoire de la procédure suivie contre Dreyfus. Le procureur rappelle la communication des pièces secrètes au Conseil ; il accuse formellement le général Mercier d'avoir voulu éviter un acquittement probable.

L'audience est levée à 4 heures 40, et renvoyée à demain pour la suite du réquisitoire.

INFORMATIONS

M. Etienne à Chlon

Chlon, 25 juin. — M. Etienne, ministre de la guerre, est arrivé, à midi, par train spécial, pour présider la fête de gymnastique des sociétés du Centre. Le ministre s'est rendu à la sous-préfecture, où a eu lieu la réception et la remise de nombreuses décorations. A une heure, a eu lieu un banquet, sous la présidence de M. Etienne. Les autorités civiles et militaires du département y assistaient.

Au dessert, M. Etienne, répondant au toast du président, a dit, dans une courte allocution : « La France a repris, aujourd'hui, la place qui lui appartient dans le monde. A l'heure actuelle, le gouvernement est résolu à faire son devoir au point de vue des réformes démocratiques et à consolider la défense nationale. »

« Je n'ai pas souci de garder trop longtemps le pouvoir. Il est des heures où le pouvoir est lourd. » Comme chef de l'armée, je demanderai et exigerai que le pays soit à l'abri de toutes les circonstances. Je veux une armée forte, puissante, bien commandée, et avec la concorde et l'union dans ses rangs, se tenant à l'écart de la politique, prête, le jour où il faudra, à défendre la France. »

A la sortie du banquet, le cortège se reforme pour visiter la ville. Le ministre est parti à 6 h. 20 pour Saumur.

Le général Brugère décoré de la médaille militaire

Paris, 25 juin. — Par décret en date du 16 juin, le général de division Brugère, vice-président du Conseil supérieur de la guerre, grand maître de la Légion d'honneur, a été décoré de la médaille militaire.

Le général Brugère dans l'Est

Paris, 25 juin. — Le général Brugère est arrivé, ce matin, à quatre heures. L'alerte a été donnée à la garnison ; elle a été suivie de manœuvres importantes, auxquelles ont pris part toutes les troupes de Verdun. Les manœuvres ont pris fin à 10 heures. Le général s'est montré très satisfait.

Le grand Etat-Major allemand à la frontière

Metz, 25 juin. — Poursuivant son voyage d'études, le grand état-major allemand, sous la direction du général de Moltke, a visité le fort de Metz puis il s'est rendu à Sarrebourg où il a pris quartier dans différents hôtels et maisons particulières de Sarrebourg.

L'état-major s'est rendu, aujourd'hui, à Phalaborgh, où il séjournera pendant quatre jours. A ce voyage prendront part 8 généraux, 25 officiers d'état-major, 30 capitaines, 77 sous-officiers et soldats.

Elections de conseillers généraux

Le Flèche, 25 juin. — M. Gaudin, libéral, a été élu conseiller général par 2595 voix contre 238 à M. Guesde, socialiste. Il s'agit de remplacer M. Berton Auger, radical démissionnaire. C'est donc un siège gagné.

Alger, 25 juin. — Une élection au Conseil général a eu lieu hier dans le canton de Damman, pour le remplacement de M. Léopold Fabre, ancien député bicolor démissionnaire. Le docteur Baouque, radical-socialiste a été élu.

Le Congrès international des filateurs et tisseurs de coton

Brienne, 25 juin. — Le Congrès international des associations de filateurs et de tisseurs de coton a été ouvert ici aujourd'hui. Il s'ouvrira jusqu'au 29 juin.

Combat sanglant au Soudan égyptien

Le Caire, 25 juin. — Une expédition anglaise, partie d'Assiout, après avoir relevé la garnison de Todi, qui avait été assiégée par une tribu soudanaise, s'est dirigée sur Gohadiri, dont les habitants dominaient saule aux musulmans.

Le scandale de Chicago. — Une fabrique de conserves qui ferme

New-York, 25 juin. — La fabrique de conserves Louisville (Kentucky) et C^e, a fermé ses portes par suite, disent les directeurs, des critiques des journaux et d'une législation hostile ; elle consommait annuellement 350.000 têtes de bœuf et fournissait la moitié de la production de Chicago.

CHOSSES ET AUTRES

A un examen : — Mais, mon ami, vous ne savez pas un mot de géographie. — C'est vrai, monsieur. Mais mon père m'a fait jurer que je ne toucherais jamais une carte, j'ai tenu parole, voilà tout.

Distraction : — Je voudrais parler à monsieur. — Hélas ! il est mort cette nuit. — Ça ne fait rien, je n'ai qu'un mot à lui dire.

L'IMPOT SUR LE REVENU

Une interpellation. — La formule des radicaux

Paris, 25 juin. — M. Merle, député socialiste unifié de Briançon, a écrit à M. Boncaré, ministre des finances, pour l'informer qu'il interpellera à la date qu'il voudrait bien fixer, sur les principes qui, dit-il, dirigeront le gouvernement dans l'élaboration de son projet d'impôt sur le revenu.

M. Poincaré a répondu à M. Merle pour lui demander de joindre son interpellation à la discussion du projet de loi, relatif aux contributions directes « qui, écrit-il, aura lieu vraisemblablement dans une quinzaine de jours et en tout cas, avant les vacances parlementaires. »

M. Guyot-Dessaigne, en prenant aujourd'hui, possession du fauteuil présidentiel du groupe radical, a insisté sur l'établissement d'un impôt progressif et global sur le revenu. C'est évidemment la ce que la gauche radicale, l'axe actuel de la majorité, va exiger.

Or, cette formule contraste quelque peu avec l'impôt progressif et cédulaire que des notes officieuses ont représenté comme étant la conception de M. Poincaré.

LE CONGRÈS DES DOUANIERS

Leur recrutement. — Les traitements

Paris, 25 juin. — Dans sa séance de ce matin, le congrès des douaniers a adopté un vœu tendant à réformer le mode de recrutement.

Pour relever le niveau moral des agents, le congrès devrait être rendu plus difficile et entouré de plus de garanties. Une Commission de brigadiers serait admise à vérifier les compositions.

Le congrès réclame pour les préposés un traitement de début de 1.200 francs, pouvant être élevé jusqu'à 1.600 francs ; pour les sous-brigadiers, 1.600 francs et 1.700 francs ; pour les brigadiers, 1.700 et 1.800 francs.

LE CAS DU GÉNÉRAL ANDRÉ

Une... inexacitude

Paris, 25 juin. — Le succès des mémoires du général André continue... La Liberté reçoit à leur sujet le petit bleu que voici :

« Deux mots simplement pour vous prouver la valeur des documents du général Dégéné : Il dit dans son feuilleton : « Quand mourut Camille Roussel, Gambetta avait fait donner sa succession comme directeur des archives de la guerre à M. E. Bonnal. » Or, Gambetta est mort en 1882, et M. Roussel en 1892. Pour une nomination posthume ! Le détail est par lui-même insignifiant ; seulement si les autres sont de même valeur. »

Le général Delanne

Paris, 25 juin. — Le bruit court dans les couloirs du Palais-Bourbon que M. le général Delanne, qui a été attaqué dans les mémoires du général André et qui est maintenant à la retraite, répondra prochainement aux attaques dont il a été l'objet.

Paris, 25 juin. — Un rédacteur de l'*Intransigeant* s'est rendu auprès du général Brugère pour avoir son opinion sur les mémoires du général André. Voici un morceau de la conversation échangée :

« S'il s'agit des petits incidents, des anecdotes qui ont été publiés dans un journal du matin, ne comptez sur aucun renseignement. Je ne pourrais vous les donner quelle que soit l'inexactitude de ces bavardages. »

« Mon sentiment sur celui qui les publie ? Je suis soldat et je n'oublie pas que le monsieur en question a été mon chef. »

« Vous ne regrettez pas de quitter l'armée ? » — Non. J'ai fait mon devoir le mieux que j'ai pu, tant que j'ai dû le faire. La loi m'attendait. Je ne regrette rien encore une fois. Mais je suis très content, vous m'entendez bien, de partir. »

« Savez-vous, mon général, que votre détachement actuel de ce que vous avez tant aimé, l'armée, pourrait être interprété d'une manière pessimiste. Si vous êtes heureux de partir, serai-je ? » — Ne me faites pas dire plus que je n'ai dit. Je vous répète seulement que je suis très, très content de partir. Je laisse d'excellents camarades. Mais ce n'est pas mon départ qui me séparera d'eux. »

LES BOMBES D'ANCONE

Nombrières arrestations

Rome, 25 juin. — La police est sur les traces de la bande anarchiste qui avait complété de faire sauter les Souverains italiens à aller au retour de leur voyage de passage en Italie, en passant par Ancone, à Rome et ailleurs. Les recherches sont activement poursuivies et l'on espère pouvoir s'emparer de tous les coupables.

LE CONGRÈS DES TABACS

Paris, 25 juin. — Le congrès de la Fédération des ouvriers et ouvrières des tabacs de France, s'est ouvert aujourd'hui, à la Bourse du Travail. Soixante délégués y assistent, dont 40 représentant les manufactures de province.

Le congrès s'est prononcé en faveur de la journée de huit heures contre la semaine anglaise. Il a discuté la question des retraites et décidé d'envoyer au Sénat, une députation chargée de demander la mise à l'ordre du jour des lois votées par la Chambre et abrochant l'âge exigé des ayants-droit, ainsi que la fixation à 300 francs minimum des pensions de veuves.

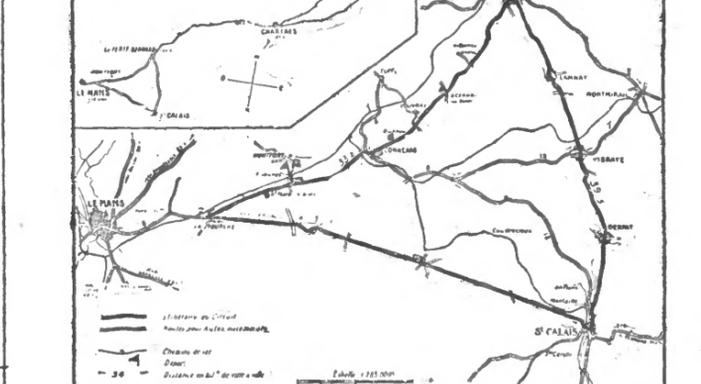
Le congrès demande encore que le mot *républicain* soit remplacé par le mot *Français*, afin de permettre que les années de service militaire ou de service dans un autre établissement de l'Etat entrent dans le nombre des années calculées pour le droit à la retraite proportionnelle.

LE GRAND-PRIX AUTOMOBILE (26 ET 27 JUIN)

Quelques mots d'historique. — Le Circuit de la Sarthe. — Une course de deux jours. Les concurrents. — Considérations techniques. — Quelle vitesse fera-t-on ? Les dernières nouvelles du Circuit.

Aujourd'hui mardi et demain mercredi va se disputer sur un circuit de plus de cent kilomètres de tour, dans le département de la Sarthe, la grande course automobile appelée « Grand-Prix de l'Automobile-Club de France » qui va constituer, cette année, le véritable championnat international de l'automobile, comme le faisait précédemment la « Coupe Gordon-Bennett » qui avait elle-même succédé aux courses Paris-Berlin, Paris-Vienne, etc.

On se rappelle les incidents qui marquèrent la « Coupe Gordon-Bennett », en 1905 : Avant même que l'épreuve ne fut courue l'A. C. F. avait déclaré que, quel que fût le résultat de celle-ci, il renoncerait à y participer en



LA CARTE DU CIRCUIT DE LA SARTHE

1906, et qu'il organiserait un Grand-Prix auquel il convierait les constructeurs du monde entier.

Cette décision fut prise parce que les dirigeants de l'A. C. F., avec leur système de représentation limitée à trois véhicules par nation, ne permettaient pas à la France de profiter de sa supériorité incontestable en matière d'industrie automobile. En effet, malgré le grand nombre de ses constructeurs, elle n'avait pas droit à plus de représentants dans la Coupe que la Suisse, par exemple, qui ne possède qu'une seule marque nationale.

Dans le Grand-Prix de cette année, chaque constructeur, et non plus chaque pays, a pu engager trois voitures, ce qui assure une représentation plus forte aux pays où l'industrie automobile est plus florissante.

L'Allemagne et l'Italie ont adhéré à cette façon de voir, ou du moins ne s'y sont pas opposés, et elles seront représentées dans le Grand-Prix ; mais l'Angleterre, en guise de protestation, n'est abvenue, ainsi que l'Amérique que ses succès répétés des années précédentes n'encourageaient d'ailleurs pas à concourir. L'Automobile-Club d'Angleterre annonce qu'il reprendra pour son compte, l'année prochaine, l'organisation de la Coupe Gordon-Bennett, mais nous ne pensons pas que cette tentative de résurrection soit couronnée de succès.

1.200 kilomètres en course

Sur bien des points la course qui commence aujourd'hui diffère de la « Coupe Gordon-Bennett » ; la distance en est d'abord plus que doublée : 1.200 kilomètres, au lieu de 530 ; la course se dispute en deux jours (26 et 27 juin), au lieu d'un ; enfin l'A. C. F. veut que son Grand-Prix fut, en même temps qu'une épreuve d'endurance, une course de grande vitesse, c'est-à-dire très pénible pour les moteurs et pour les pneumatiques. Et, au lieu de choisir un parcours aussi accidenté que celui du Taunus (1904) et d'Auvergne (1905), il s'est arrêté à un Circuit sur lequel les concurrents pourront se livrer aux plus folles allures.

Après bien des recherches, l'idéal a été trouvé dans le département de la Sarthe, c'est-à-dire à 200 kilomètres environ de Paris. On y a tracé une sorte de triangle, dont les côtés mesurent respectivement 34 kilomètres, 39 kil. 500 et 33 kil. 200, d'où un circuit total de 106 kil. 180 de tour, qui ont été complètement goudronnés, pour éviter la poussière, et que les concurrents devront couvrir six fois chaque jour, soit 639 kilomètres par jour.

Ce circuit a en outre l'avantage de ne présenter que très peu d'agglomérations sur les routes qu'il emprunte, et pas un seul passage à niveau. De sorte que le Grand-Prix de 1906 se disputera sans arrêt ni interruption d'aucune sorte.

Un véritable autodrome

Mais ce résultat n'a pas été obtenu sans mal. Pour y arriver, il a fallu entreprendre des travaux considérables. La traversée de Saint-Calais est évitée par la création d'une route en planches passant à travers bois ; des passerelles ont été établies pour permettre la circulation des piétons pendant la course. Le virage de la Fourche présente le sommet du triangle vers le Mans présentait un angle très aigu. On l'a relevé et on l'a partagé en deux étages au moyen d'une marche de dix centimètres, qui permettra à la rigueur aux concurrents de venir buter leurs roues à l'extérieur de ce virage. Des clôtures pleines dans la traversée des villages, du tracé de 1 m. 20 de haut au croisement des routes et devant les maisons isolées (on a employé 7.000 mètres de clôtures en planche et 31.000 mètres de troillage), et 7.000 hommes de troupes assureront la sécurité des spectateurs et des concurrents. En résumé, c'est une piste de plus de 100 kilomètres de tour que l'Automobile-Club de France, aidé par l'Automobile-Club de la Sarthe, a agencée en quelques mois.

Qu'on ne s'étonne pas, après cela, du tarif des engagements (5.000 francs par voiture). Malgré la somme fournie par ces derniers (170.000 francs) et malgré la subvention de la ville du Mans et de la région (100.000 francs), subvention d'ailleurs absorbée en partie par l'organisation des fêtes, l'A. C. F. y sera de sa poche pour un assez gros chiffre.

Une ville éphémère

C'est à Pont-de-Genne, simple village situé à environ vingt kilomètres de Mans, sur la route de Paris, que l'on a décidé de donner le départ et de juger l'arrivée du Grand-Prix. L'A. C. F. veut

ABONNEMENTS & ANNONCES

A Roubaix : 71, Grande-Rue
A Tourcoing : 5, rue Carnot
A Valenciennes : 10, rue de la République
A Lille : 10, rue de la République
A Paris : 26, rue Feytaud
A Bruxelles : 10, rue de la République

LES CONCURRENTS ET LES HEURES DE DÉPART

Trente-quatre voitures, dont 25 françaises, 6 italiennes et 3 allemandes, représentant 13 marques différentes, prendront le départ ce matin. Elles partiront à une minute et demie d'intervalle, et seront lancées à une telle vitesse que les premiers auront déjà parcouru plus de cent kilomètres quand les derniers se prépareront encore à partir.

Voici, d'ailleurs, la liste complète des voitures concurrentes avec leur ordre de départ et le nom de leurs conducteurs :

N°	Voiture	Conducteur	H. M. S.
A. 1	Lorraine-Dietrich I (Gabriel)	...	6 1 30
A. 2	Fiat I (Lancia)	...	6 3 30
A. 3	Renault I (Sis)	...	6 6 30
A. 4	Darracq I (Hémery)	...	6 9 30
A. 5	Berzani I (Berzani)	...	6 12 30
A. 6	Mercedes I (Jost)	...	6 15 30
A. 7	Gobron I (Bogoly)	...	6 18 30
A. 8	Itala I (Cagnoli)	...	6 21 30
A. 9	Gregoire I (Veneziani)	...	6 24 30
A. 10	Parishard-Levassor I (Fies)	...	6 27 30
A. 11	Vulpe I (Barriar)	...	6 30 30
A. 12	Hochkiss I (Le Lion)	...	6 33 30
A. 13	Bayard-Clement I (A. Clément)	...	6 36 30
B. 1	Lorraine-Dietrich II (Rougier)	...	6 39 30
B. 2	Fiat II (Nazzari)	...	6 42 30
B. 3	Renault II (Edmond)	...	6 45 30
B. 4	Darracq II (Wagner)	...	6 48 30
B. 5	Berzani II (Bariller)	...	6 51 30
B. 6	Mercedes II (Mazzanti)	...	6 54 30
B. 7	Itala II (Fabry)	...	6 57 30
B. 8	Gregoire II (Civelli et Bosch)	...	7 0 30
B. 9	Parishard-Levassor II (Health)	...	7 3 30
B. 10	Hochkiss II (Shabron)	...	7 6 30
B. 11	Bayard-Clement II (Villemain)	...	7 9 30
C. 1	Lorraine-Dietrich III (Dursy)	...	7 12 30
C. 2	Fiat III (Wellachott)	...	7 15 30
C. 3	Renault III (Riches)	...	7 18 30
C. 4	Darracq III (Hamill)	...	7 21 30
C. 5	Berzani III (X)	...	7 24 30
C. 6	Mercedes III (V. Florio)	...	7 27 30
C. 7	Itala III (de Casters)	...	7 30 30
C. 8	Parishard-Levassor III (Tart)	...	7 33 30
C. 9	Hochkiss III (P. Shephard)	...	7 36 30
C. 10	Bayard-Clement III (Shephard)	...	7 39 30
C. 11	Bayard-Clement (Toulouze)	...	7 42 30

Ainsi qu'on peut en juger, il n'a pas été donné de numéros se suivant de 1 à 34 pour les concurrents. Pour plus de clarté, chaque maison porte un numéro spécial et ses trois équipiers, de même que ses trois voitures se distingueront par les lettres A, B et C.

Les voitures

Les voitures ont en général subi peu de modifications depuis l'année dernière. Dix marques sont à quatre cylindres verticaux fondus par paires. Une, la Gobron-Brillie, est à quatre cylindres et huit pistons opposés deux à deux ; c'est sa caractéristique. Et deux autres, les Parshard et les Bayard sont à quatre cylindres verticaux en acier, séparés.

L'alliage a subi sur toute la ligne une légère augmentation. L'allumage est entièrement par magnètes, et ce système peut être considéré comme déductivement adopté. Le refroidissement se fait toujours par pompe, sauf pour Renault qui conserve le thermo-siphon et Grégoire, une nouvelle marque, qui adopte le même principe.

Un point de vue de la transmission, la lutte continue toujours sans avantage bien marqué entre les chaînes et les cardans ; sur trois systèmes de voitures, six sont à chaînes et sept à cardan. Quant aux poids, ils s'échelonnent depuis 700 kilos pour Grégoire, 800 pour Darracq et 935 pour Renault, jusqu'à 1.000 kilos ou 1.005 kilos de la généralité.

Toutes ces voitures peuvent donner de 150 à 170 kilomètres à l'heure. Elles consomment de 35 à 40 litres aux 100 kilomètres et absorbent ainsi à elle toutes, pour couvrir les 1.200 kilomètres du circuit, près de 17.000 litres d'essence ! Mais tout cela est bien secondaire ; le parcours est long ; les chances de panne augmentent avec la vitesse et plus d'un concurrent aura maillé à partir soit avec un organe de la machine, soit avec les pneumatiques.

Ces derniers, qui vont être soumis à une terrible épreuve, sont pourvus d'un très grand nombre de doubles, mais pourront-ils résister ? On a dit, mais rien n'est sûr.

Une ville éphémère

C'est à Pont-de-Genne, simple village situé à environ vingt kilomètres de Mans, sur la route de Paris, que l'on a décidé de donner le départ et de juger l'arrivée du Grand-Prix. L'A. C. F. veut

BULLETIN

25 juin.

M. Crouzet, député, posera une question au Ministre de l'Intérieur sur la décision prise par l'administration de Bureau de bienfaisance de Croix supprimant tout secours aux indigents qui envoient leurs enfants dans les écoles libres.

Après un combat qui a duré toute la journée du 15, le village a été capturé ; 260 indigènes ont été tués et 100 faits prisonniers.

La délimitation des pouxets s'est terminée.