



LES « TEUF-TEUF »
VETERAN CAR CLUB DE FRANCE
FONDÉE EN 1935
FFVE N°1

SIEGE : 9 Av. GALILÉE-92350 LE PLESSIS ROBINSON - F
E.MAIL : CLUB-TEUF-TEUF@WANADOO.FR SITE : WWW.CLUB-TEUF-TEUF.COM

La Gazette
N° **HS**

Juil. 2021

Pour nous faire pardonner le long délai de parution de la dernière Gazette, voici un numéro spécial, à lire à la plage ou, plus probable en cette année où même les éléments sont contre nous, à l'abri de la pluie !

Bonnes vacances et bonne lecture.

Le comité de rédaction de la Gazette

LE CONCOURS PARIS-ROUEN DE 1894

L'INTÉGRALE

La gazette des Teuf-Teuf se devait de vous raconter l'histoire de cet évènement fondateur que nous commémorons tous les deux ans, bientôt cent trente ans après. Pour cela quoi de mieux que la somme des articles publiés à ce sujet par le *Petit Journal*, l'initiateur et organisateur de cette manifestation, enrichis de quelques photographies d'époque.

Le Petit Journal 19 Décembre 1893

Le concours du «Petit Journal» en 1894

La course de Paris-Brest en 1891 et celle de Paris-Belfort en 1892 ont réussi au point que la surprise fut vive lorsque, cette année-ci, le *Petit Journal* laissa passer l'été sans organiser d'autre concours que celui des muselières, intéressant à son point de vue spécial, mais moins suggestif, on en conviendra, pour la masse. C'est par diverses raisons que nous avions décidé de ne rien organiser, au début de cette année.

La première de toutes, celle qui a dominé beaucoup de résolutions pendant l'année qui vient de s'écouler, c'était l'incertitude où l'on se trouvait de la date à laquelle se feraient les élections, et je n'apprendrai rien à personne en disant que cette incertitude a modifié plus d'un plan sur toute la surface de notre territoire.

Il y eut une autre raison encore, ce fut que la natation, exercice physique sur lequel nous avions jeté les yeux pour en faire l'objet d'un troisième concours athlétique, parut présenter, à l'exécution, trop de dangers pour qu'un journal en assumât la responsabilité.

*

* *

Il est certain que ce concours de natation, dont on avait dit quelques mots l'année précédente, eût présenté de l'intérêt; de plus, il eût développé dans le public français le goût d'un exercice pour lequel il se montre trop rétif, ainsi qu'on le lui a souvent reproché. Mais voyez-vous un concurrent de l'épreuve se noyant dans la Seine ou dans la Marne ! C'eût été un prétexte fameux pour dauber sur le *Petit Journal* et le représenter comme le bourreau des nageurs, qu'il eût précisément cherché à encourager !

Nous avons donc, et dès le commencement de 1893, abandonné l'idée. Nous n'y reviendrons pas; je sais beaucoup de gens qui vont être désolés, mais, je le répète, sa mise en pratique était trop scabreuse; il ne s'ensuit pas pour cela que nous ayons abandonné notre ligne bien arrêtée : celle de pousser à la solution de quelques problèmes, gros et petits, qui traînent en longueur, faute du coup de fouet nécessaire.

*

* *

Deux ans et deux mois nous séparent à peine de la course de Paris à Brest. Or cette épreuve, qui semble déjà légendaire, fit faire un tel pas à la vélocipédie que, devenue elle-même une force, la vélocipédie n'a plus besoin du secours de personne pour se faire admettre dans le monde, où elle est destinée à faire bien plus grande figure encore qu'on ne suppose. Nous l'avons prise, en dépit des dénégations de quelques coquecigrues¹, timide, bafouée; nous l'avons laissée débordante, mondaine, définitivement pratique, sur la route du

triomphe. Elle eût mis vingt ans sinon davantage à parcourir l'étape que le *Petit Journal* a changée pour elle en un bond prodigieux.

Il est bon qu'un tel exemple ne sorte pas de la mémoire, et voilà bien longtemps que je réfléchis, pour ma part, à une suite logique, à un complément nécessaire de cette poussée en avant des jeunes hommes hors des cafés, où ils n'apprenaient que le jeu de cartes et le billard, sans parler de l'absorption des liquides. Les jeter sur leurs bicyclettes à travers les vallées et les bois, dans le bain d'air pur, si salubre à l'homme et que chacun prend maintenant avec ivresse sur nos belles routes de France, c'était quelque chose. Il y a mieux et plus à faire pour un instrument de publicité puissant comme le *Petit Journal*.

*

* *

Le vélo, c'est bien; mais ce n'est bien que pour une personne, deux au plus. Les autres membres de la famille, car c'est toujours à la famille qu'il faut penser, que deviennent-ils les autres membres de la famille pendant que Pierre et Paul vont se promener par les monts et les vallées ?

Il faudrait trouver un moyen pour satisfaire tout le monde, pour éviter les jalousies, bien excusables en pareil cas; pourquoi serait-ce toujours les mêmes qui feraient du tourisme économique et pratique ? Pourquoi pas les autres ?

Voilà ! C'est que pour promener les autres il n'y a que deux moyens connus : la voiture ou le train 11; vous savez, ce que les employés de chemins de fer appellent le train 11, en d'autres termes ce sont les deux jambes des marcheurs²; or, il n'est pas permis de comparer à l'exercice des cyclistes la promenade à pied, qui reste l'apanage de leur famille. La promenade à pied est très agréable, mais on ne va pas loin sans que la fatigue devienne excessive; reste la voiture.

Là se pose encore un problème : supposez le père de famille, sa femme et trois ou quatre enfants à la campagne, dans une habitation industrielle ou bourgeoise, voyez-vous les frais que nécessite pour cette famille l'attirail complet, de la promenade en voiture ? D'abord, qu'un itinéraire soit de longue haleine, le cheval ou les chevaux ne peuvent le fournir; car ils ne peuvent faire plus de trente ou quarante kilomètres dans la même journée, et encore avec quelles précautions les sort-on ! Et ce qu'ils coûtent à nourrir, sans parler du cocher qui les soigne et de tous les faux frais qu'ils entraînent !

*

* *

Quelles réflexions se font à ce sujet les hommes pratiques de notre temps ?

Celles-ci :

Ils se demandent comment à la fin du dix-neuvième siècle l'industrie humaine, qui a créé en moins de cent ans la vapeur, le gaz, l'électricité et

tant d'autres propulseurs, n'ait pas encore trouvé le moyen de supprimer les chevaux et de les remplacer, pour la traction des voitures, par un moyen mécanique.

Eh bien! c'est ce problème, c'est cette question si intéressante de la suppression des chevaux devant les voitures que le *Petit Journal* veut aborder en 1894 avec l'espoir de la faire avancer d'un grand pas !

On en voit déjà, de ces voitures, circuler dans Paris, ce qui prouve qu'il y a dans l'air une recherche à tâtons de la solution demandée. On en cite aussi à l'étranger, notamment en Belgique, en Angleterre, en Amérique. D'autre part il ne manque pas de mécaniciens en France qui ont en projet quelque véhicule de ce genre, et peut-être la voiture mécanique de l'avenir n'est-elle pas encore construite à cette heure, peut-être sommeille-t-elle dans un cerveau d'ouvrier chercheur, peut-être apparaîtra-t-elle dans le monde pour notre concours de l'année prochaine ?... Et c'est pourquoi je m'y prends à l'avance.

Le concours du *Petit Journal* en 1894 sera donc un concours de voitures sans chevaux, à propulsion mécanique³...

Mais il me faut quelque place pour en développer le plan, pour indiquer les prix considérables qui y seront affectés. Tout cela sera pour demain.

Aujourd'hui c'est la nature même de l'épreuve que j'ai voulu indiquer, afin que chaque intéressé prenne ses dispositions en conséquence. La date ? Le 1^{er} juin et jours suivants.

Bien entendu ce ne sera pas une course folle de trente ou quarante machines à la fois roulant à toute vitesse sur quelque route nationale; ce sera un concours par élimination, sur des itinéraires divers, soigneusement choisis, chaque voiture ayant son jury spécial et pouvant d'après la décision de ce jury, participer à une seconde épreuve, au besoin à une troisième, qui sera la dernière — et la bonne.

A demain.

Jean sans Terre.

NDLR : ⁻¹⁾ signifie «balivernes» ou encore «calembredaines» si vous préférez. Très utile pour briller dans les dîners en ville !

⁻²⁾ encore une expression d'époque à placer dans la conversation !

⁻³⁾ il est probable qu'après 1903 et la course Paris-Madrid, on aurait plutôt choisi la natation, moins risquée que l'automobile, ce qui donne une idée de la vitesse du «progrès» à cette époque.

Après ce premier article de lancement, suit le lendemain le règlement et les prix offerts.

On notera l'extême obséquiosité du chroniqueur envers le patron Marinoni qui peut étonner aujourd'hui !

**VOITURES SANS CHEVAUX
à propulsion mécanique**

C'est donc un concours de voitures sans chevaux et à propulsion mécanique que *le Petit Journal* organise dès à présent pour le 1^{er} Juin 1894. Voir le premier article publié hier sur la question.

Les règles de cette épreuve originale ne seront pas compliquées. On le sait par avance, ce n'est pas ici qu'on aime à s'empêtrer dans les formules d'un règlement embroussaillé. Quelques grandes lignes, bien arrêtées d'avance, et ce sera tout. Voici en dix articles toute l'économie de la chose:

I

Le concours sera international. Les voitures automotrices de tous pays peuvent y prendre part.

II

Tous les genres de propulseurs sont admis: vapeur, électricité, gaz, pétrole, etc...

III

Les voitures seront jugées exclusivement par le personnel de la rédaction et de l'administration du *Petit Journal*, qui s'adjoindra, simplement à titre de consultation, le nombre d'ingénieurs qui lui sera nécessaire.

IV

Pour être admises au concours, les voitures devront contenir au moins quatre places.

V

Il ne sera pas fait de catégories, ni pour le moteur employé, ni pour le nombre de places.

VI

Le premier prix du concours sera attribué, littéralement, à la voiture sans chevaux qui remplira cette condition :

d'être, sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et de ne pas coûter trop cher sur la route.

En trois mots, c'est sur la sécurité, la commodité et sur le bon marché que portera le jugement des personnes déléguées à cet effet par *le Petit Journal*.

VII

Quant à la distance à parcourir, elle sera la même, à quelque chose près, pour toutes les voitures,

surtout à la première épreuve éliminatoire.

Les expériences comparatives se feront pendant plusieurs jours, sur les routes de Paris à Mantes, Paris à Dreux, Paris à Beauvais, Paris à Gournay, etc.

Chaque voiture, montée par l'inventeur ou son représentant, par deux membres du jury au moins et un ingénieur consultant, devra fournir, pour la première épreuve éliminatoire un trajet de 50 kilomètres en trois heures, et ce, pour bien indiquer qu'il ne s'agit pas là d'expériences de grande vitesse,—l'allure de 16/17 kilomètres à l'heure étant suffisante pour la promenade.

Il ne sera tenu aucun compte d'une vitesse supérieure à celle demandée ci-dessus.

Le trajet accompli dans le délai voulu, c'est-à-dire en trois heures, les membres du jury constitué pour attribuer les prix décerneront à la voiture dans laquelle ils auront fait le voyage des points de classement, depuis 1 jusqu'à 10. Les voitures qui auront bénéficié des notes 8,9 et 10 prendront seules part à la seconde épreuve. Il en sera de même pour la troisième si elle est jugée nécessaire.

VIII

Si le nombre des machines engagées dans le concours est trop considérable, on les fera partir pour les épreuves éliminatoires sur plusieurs routes à la fois; en tous cas les itinéraires seront tirés au sort quelques jours avant le 1^{er} juin.

L'épreuve finale se fera sur la route de Paris à Rouen, par Saint-Germain, Triel, Meulan, Mantes, Vernon, Gaillon et Pont-de-l'Arche, soit sur 126 kilomètres. Toutes les qualités des voitures seront alors considérées : vitesse, stabilité, économie, sécurité.

IX

Toutes les formes des voitures sont admises ; il ne sera tenu aucun compte des accessoires de luxe, c'est-à-dire que le modèle le plus rudimentaire et le moins coûteux à établir sera accepté; pourvu qu'il marche, c'est tout ce que nous demandons; le reste viendra tout seul.

X

Les engagements seront reçus au *Petit Journal* à partir d'aujourd'hui même 20 décembre; il suffira de me les adresser avec la désignation sommaire de la machine.

J'ajoute qu'un droit d'entrée de 10 francs

devra accompagner la demande d'inscription. Ce droit d'entrée sera versé à la *Caisse du Secours immédiat du Petit Journal*. Les forfaits ne seront point remboursés.

Ainsi qu'on l'a déjà deviné, cette mesure est destinée à écarter les mauvais plaisants qui voudraient se faire passer... gratis pour des inventeurs accomplis.

Telles sont les grandes lignes de cette épreuve utilitaire; on remarquera qu'elle est internationale. N'est-ce pas le meilleur moyen de provoquer des adhésions fécondes en résultats pratiques, dans tous les pays où l'on s'occupe de résoudre ce fameux problème de la locomotion sur les routes?

*
* *

Et maintenant parlons un peu des prix. Ils seront de premier ordre, personne n'en a douté par avance.

A la voiture sans chevaux qui approchera le plus du desideratum du concours : sécurité, commodité et bon marché relatif, *le Petit Journal* attribuera un premier prix de :

5.000 francs

Viendront ensuite les récompenses suivantes, que nous devons à la libéralité personnelle de notre excellent directeur, M. Marinoni, l'inventeur universellement connu, dont l'expérience consommée en mécanique ne restera pas sans être mise à contribution par nos juges profanes :

Deuxième prix	—	2,000 fr.
Troisième	—	1,500 fr.
Quatrième	—	1,000 fr.
Cinquième	—	500 fr.

Ces quatre prix seront désignés sous le nom du donateur.

Le premier prix sera celui *du Petit Journal*; les suivants seront les prix Marinoni, et ce ne sera que justice.

*
* *

Dès aujourd'hui le livre des engagements est ouvert. Il sera clos le 30 avril prochain.

Dans un troisième et dernier article... le dernier pour le moment, je donnerai demain quelques détails complémentaires.

Jean sans Terre.

Détails Complémentaires

La faveur immédiate avec laquelle est accueillie l'idée de notre prochain concours prouve surabondamment que l'idée de la locomotion automotrice est à l'étude partout. Je ne dis pas que la vélocipédie ne lui ait point donné, en se développant, une solide poussée. Je le crois au contraire, et c'est cette croyance qui m'a conduit à l'épreuve dont nous allons maintenant nous occuper.

Réussirons-nous à mettre en lumière une voiture-type, deux voitures-types, trois voitures-types ? Nous l'espérons tous, au *Petit Journal*. Nous avons tant de fois, entre nous, mis la question sur le tapis, dans nos conversations journalières, que le fait palpable et final ne doit pas être loin. Déjà les uns entrevoient le jour, — lointain encore; mais inévitable, — où Paris ne sera plus l'enfer des chevaux¹, car il n'y aura

plus de chevaux dans Paris. Toutes les voitures y seront automotrices. On s'arrêtera le long des boulevards, à la prise d'électricité ou à la prise d'air comprimé, pour recharger sa voiture comme on s'arrête à la fontaine ou devant l'auberge de la route. Combien d'années faudra-t-il pour en arriver là ? Cinquante, au plus. On peut dire que nous « brûlons ».²

Les autres, plus froids, mais non moins pratiques, ne sont pas des consommateurs au rêve facile, ce sont des producteurs, de futurs concurrents de notre épreuve. Ils se disent que ce concours inattendu aura pour premier résultat, immense en soi, de grouper les idées éparses, de rassembler les forces dirigées dans tous les sens sur ce problème de locomotion le long des routes. Ce sera un lien formidable, qu'ils entrevoient avant six mois d'ici, et cela, c'est quelque chose! Quant au gagnant du premier prix, les 5,000 francs lui feront assurément plaisir. Mais songez que c'est surtout la gloire et la fortune qui lui tomberont du ciel en même temps. Tout cela remue les idées.

*
* *

Quelqu'un me demandait hier pourquoi nous n'avions pas formé, pour juger les véhicules (*de cette*) fin de siècle, un comité scientifique (!) avec présidence d'un membre de l'Institut (!) Cela eût donné à la chose une sorte de consécration savante.

Savantus, savanta, savantum! Jamais de la vie! Qu'est-ce que nous cherchons ? Un véhicule pratique. Qui mieux que nous le jugera tel? Personne. Nous jugerons en profanes, soit, mais en clients, c'est là qu'est l'essentiel. Afin de ne pas trop nous laisser démonter par certains inventeurs, qui au cours de la petite excursion éliminatoire voudraient nous faire prendre quelque vessie pour une lanterne, nous aurons à côté de nous des ingénieurs consultants, sortes d'avocats destinés à nous défendre contre l'exagération de théories ou de théorèmes fantastiques.

Mais c'est tout ce qu'il y aura de scientifique dans notre jugement. Il sera celui d'hommes quelconques qui veulent trouver une bonne voiture

mécanique. Le bon sens et un peu d'intelligence leur suffiront pour cette besogne. Nous avons, les uns et les autres, à peu près la quantité exigible de ces deux qualités; il est donc bien inutile de faire intervenir là-dedans l'Institut !

Mais dans cette proposition saugrenue, il n'y a pas moins quelque chose : une critique de nos Sociétés spéciales d'Encouragement, qui n'encouragent pas suffisamment, parce qu'elles n'ont pas les moyens de le faire, sans doute. On en revient par ainsi, sans le dire, à la formule que je citais naguère : *On* devrait bien faire ceci ; *on* devrait mettre au concours cela... *On* ? *Qui, on* ?

Ce sera nous, *le Petit Journal*, puisque personne ne s'avance, ni en haut ni en bas de l'échelle des encourageurs officiels, ou seulement officieux.

*
* *

Les candidats aux 10,000 francs de prix attribués à cette intéressante épreuve ne se sont pas fait attendre. J'en publierai ces jours-ci une première liste, quand leur nombre sera un peu corsé. Dès hier ils étaient cinq. Le premier inscrit sur notre livre est un ingénieur parisien.

Combien ces candidats seront-ils, au 30 avril de l'année prochaine ? Voilà ce que je ne saurais présumer. Cela revient à se demander combien il y a, en ce moment, sur la planète, de types de voitures à propulsion mécanique. Quelqu'un qui s'y connaît bien me parlait d'un cent, en comptant les projets qui sont sur le papier, mais prêts à sortir, et qui sortiront de la théorie à l'occasion

de notre concours.

D'autres opinent pour 25 ou 30. Il me semble, sans que j'aie là-dessus, je le confesse, d'autres données que des renseignements vagues, des souvenirs, des bribes de dialogue avec les chercheurs, il me semble, dis-je, que nous devons avoir de cinquante à soixante modèles à examiner.

Nous verrons bien, au surplus, et pour le quart d'heure nous n'en sommes pas encore à faire le décompte des concurrents. C'est le principe qu'il s'agissait de poser; c'est l'épreuve qu'il s'agissait de déclarer ouverte.

Elle l'est, par l'ouverture du livre des inscriptions.

Le reste nous passionnera au printemps, quand les choses commenceront à prendre tournure.

*
* *

Ah, un mot encore, pour finir.

Vous entendrez probablement dire autour de vous par quelques malins, — ce sont toujours les malins qui lâchent ces bourdes, — que le concours du *Petit Journal* est organisé pour activer les affaires des fabricants de voitures à traction mécanique, comme Paris-Brest fut organisé pour faire marcher celles des fabricants de bicyclettes, et Paris-Belfort pour faire marcher... d'abord les marcheurs, et ensuite les affaires des cordonniers.

Répondez à ces révélations écrasantes par celle-ci, et vous vous paierez, comme on dit, la tête des

malins :

Certainement que le concours du *Petit Journal* est fait pour activer le commerce des inventeurs et des constructeurs de véhicules fin de siècle. Mais ce qui est bien pis, c'est qu'il est institué pour faire avancer à pas de géant, et par-dessus tout, le commerce des marchands de cailloux, lesquels auront beaucoup plus de marchandise à fournir sur les routes aujourd'hui désertes, lorsque celles-ci seront, dans un avenir que nous espérons prochain, sillonnées par des voitures massives dont le frêle vélo aura été comme qui dirait le pilote.

La vérité se fera donc jour tout entière; vous démontrerez aux malins que derrière le *Petit Journal*, il y a dans cette affaire (c'est encore un mot des malins) un syndicat colossal... de marchands de cailloux !

Qu'on se le dise, et qu'on veuille bien en rire à ventre déboutonné. C'est ce qu'il y a de mieux à faire quand on entend passer à portée de son oreille de pareilles niaiseries.

Jean sans Terre.

P. S. — Un reçu de chaque inscription est délivré séance tenante aux candidats. Nous les prions de résumer en deux lignes la description de leur machine. L'indication du moteur et celle du nombre des places suffisent.

J. S. T.

NDLR : -¹) *Je crois me souvenir que le premier président de l'ACF était un grand amateur de chevaux et qu'il comptait sur l'automobile pour arrêter la souffrance des chevaux utilisés par l'homme à des tâches très pénibles.*

-²) *finalement cette prophétie n'était pas loin de la réalité !*

Le Petit Journal 23 Décembre 1893

Le concours du « *Petit Journal* » VOITURES SANS CHEVAUX 1^{er} JUIN 1894

Légères modifications et derniers détails

Voici une première liste de voitures engagées dans le concours de véhicules à propulsion mécanique ouvert par le *Petit Journal*, et pour lesquelles leurs inventeurs ou propriétaires ont versé le droit d'entrée de 10 francs.

N° 1. — Du 20 décembre 1893.

M. Rousselet, 26, rue des Petits-Champs, Paris.

Voiture à 4 places. Moteur: LA PESANTEUR (?).

N° 2. — Du 20 décembre 1893.

M. Edouard Pellorce, ingénieur, 9, rue Parmentier, à Neuilly-sur-Seine.

Voiture à 4 places. Moteur : LE PÉTROLE.

N° 3. — Du 20 décembre 1893.

MM. de Dion, Bouton et C^{ie}, 12, rue Ernest, à Puteaux (Seine).

1 Break à 6 places. Moteur : LA VAPEUR.

N° 4. — Du 20 décembre 1893.

Les mêmes.

Voiture à boggie, genre Victoria, à 4 places. Moteur : LA VAPEUR.

N° 5. — Du 21 décembre 1893.

M. A. Le Maître, 106, rue des Amandiers, à Paris.

Voiture à 4 places. Moteur : LA VAPEUR.

N° 6. — Du 21 décembre 1893.

M. Roussat, 131, boulevard Murat, à Paris

Voiture à 4 places, MOTEUR HYDRAULIQUE.

N° 7. — Du 22 décembre 1893.



Quatrième «voiture» inscrite, une voiture genre Victoria attelée à un tracteur à vapeur, engagée par De Dion et Bouton qui aligneront ultérieurement aussi une voiture à pétrole. Trépardoux était probablement sur le départ !

M. P. Gautier, 59, boulevard Arago, Paris, Voiture à 4 places, MOTEUR A PÉTROLE.

N° 8. — Du 22 décembre 1893.

M. Hidién, constructeur à Châteauroux (Indre).

Voiture à 4 places. MOTEUR A VAPEUR.

No 9. — Du 22 décembre 1893.

M. Victor Popp, 64, chaussée d'Antin, Paris.

Landau à 4 places, MOTEUR A AIR COMPRIME.

La prochaine liste paraîtra le 31 décembre.

✘

Pendant toute la journée d'hier et d'avant-hier, nous avons reçu un nombre considérable de visites et de communications, est-il besoin de le dire ?

La plupart des personnes qui sont venues nous voir à propos de notre concours de voitures sans chevaux étaient des ingénieurs, des chercheurs, des personnes enfin qui ont déjà étudié la question et qui ont bien voulu nous combler de félicitations. Grand merci! Mais ce n'est point pour ébruiter leurs compliments que je parle d'eux aujourd'hui, c'est pour apporter quelques

modifications légères aux conditions annoncées, et ce, sur leurs judicieux avis. Leurs observations nous ont paru si justes que nous n'hésitons pas à faire quelques modifications à nos articles 4 et 7 déjà publiés.

✕

La première observation porte sur le nombre de places que doit contenir toute voiture admise au concours.

Pourquoi, nous dit-on, exclure la voiture de moins de quatre places ? Dans la pratique la plupart des voitures à chevaux sont à deux et trois places. Si le modèle à quatre et six places convient aux familles en excursion, et au besoin peut servir de voiture publique, la voiture à deux et trois places ne peut-elle remplacer un jour les fiacres ?

Les voitures mécaniques doivent non seulement remplacer les chevaux de luxe et de promenade, mais aussi les chevaux de fatigue.

Si la famille a droit à la voiture à quatre places ou autre pour excursionner, que de médecins, de voyageurs de commerce, circulant pour leurs affaires, se contenteraient d'un trois-places et même d'un cabriolet ou tilbury à deux places !

Rien de plus juste que cette première observation.

Que cherchons-nous ? Une voiture sans chevaux, à propulsion mécanique, qui réalise les meilleures conditions.

Or il peut se faire que cette voiture réalise ces conditions sans être très grande. Mais d'autre part

à petite voiture petit moteur suffit; petite voiture, petit résultat. Il y a donc là-dedans, comme en toute chose, du pour et du contre dont il faut tenir un compte égal.

Conclusion, qui montrera que nous sommes toujours accessibles aux bons avis :

Nous rectifions et complétons ainsi qu'il suit l'article 4 de la donnée générale du concours :

ARTICLE IV

« Pour être admises au concours les voitures devront contenir au moins deux places

Toutefois les voitures à deux et trois places ne pourront bénéficier du premier prix de 5,000 francs, qui est exclusivement réservé aux voitures à quatre places et au dessus. Elles ne pourront prétendre qu'au second prix (2,000 francs) ou à l'un des prix suivants, au besoin à l'un et à l'autre, en tous cas à deux prix en tout, sur les cinq annoncés.»

✕

La deuxième modification que nous apportons au règlement concernera la vitesse. Celle de 17 kilomètres à l'heure semble exagérée; de plus à cause du ralentissement des rampes, des mauvais passages et de la traversée des villes et villages, il faudrait faire pour l'obtenir une vitesse d'au moins 22 kilomètres à l'heure en plaine, ce qui ne serait pas une vitesse de promenade, mais une vitesse dangereuse de course.

Cette allure exigerait de la part des conducteurs une expérience consommée et une trop grande attention pour être admise dans la pratique.

D'ailleurs, il est interdit aux voitures mécaniques, par une récente ordonnance du préfet de police, en date du 14 août de cette année, — ce n'est pas vieux, — de faire plus de 20 kilomètres en rase Campagne, et de 12 kilomètres dans les villes, les villages et au croisement des autres voitures.

Autre conclusion :

ARTICLE VII

« La vitesse demandée au concours sera réduite, pour les 50 kilomètres de l'épreuve éliminatoire, à 12 kilomètres 500 à l'heure, c'est-à-dire que les 50 kilomètres devront être fournis en quatre heures au lieu de trois. C'est aussi sur le pied de 12 kilomètres 500 à l'heure que l'épreuve finale devra être courue. »

✕

Telles sont les modifications que nous avons apportées sans délai à l'organisation fondamentale de l'épreuve sur les conseils de gens compétents.

Je ne dis pas que dans l'avenir il n'interviendra pas encore quelque petit changement, mais ce sera si peu de chose qu'il ne vaut point d'en parler. Questions de détails, d'organisation. Ce sont-là choses courantes en matière de concours de ce genre.

Ce qui est bien fixé à présent, c'est l'esprit même de l'épreuve, ses conditions fondamentales, et le montant de ses prix.

Jean sans Terre.



Septième voiture inscrite, une wagonnette propulsée par un moteur «à pétrole», engagée par Mr P Gautier (aussi orthographié Gauthier). Est-ce la même que l'on retrouve plus tard dans les automobiles Gauthier-Wehrlé ?

On voit qu'il n'a pas fallu beaucoup de temps pour que des modifications soient apportées au règlement, lequel continue quand même à pénaliser les 2 ou 3 places, probablement enfermé dans l'idée initiale d'une voiture pour la promenade familiale.

Il n'a pas fallu attendre longtemps non plus pour l'inscription des premiers farfelus qui n'iront pas beaucoup plus loin !

C'est à la toute fin de l'année que nous avons des nouvelles de l'avancement du concours, des inscriptions qui continuent à arriver et - encore - des évolutions du règlement. A ce stade le concours est toujours fixé au 1^{er} Juin.

Le Petit Journal 31 Décembre 1893

VOITURES SANS CHEVAUX Notre concours pour 1884

Suite des inscriptions pour notre concours de voitures à propulsion mécanique, du 1^{er} juin 1804 et jours suivants :

Du 23 décembre 1893

N° 10. — M. J. Scotte, A Epernay (Marne). Voiture à vapeur, 8 à 10 places.

N° 11. — M. Th. Klaus, 29, avenue du Grand-Camp, à Lyon. — Landau, moteur à pétrole, 4 places.

N° 12. — M. Tenting, 46, rue Curial, Paris. Voiture à pétrole, 4 places.

Du 24 décembre

N° 13. — MM. Panhard et Levassor, 19, avenue d'Ivry, Paris. — Voiture à pétrole (type courant), 4 places.

N° 14. — Les mêmes. — Voiture à pétrole, 4 places, nouveau type.

N° 15. — Les mêmes. — Voiture à pétrole, 2 places.

Du 25 décembre

N° 16. — M. Quantin, ingénieur, 2 et 4, rue Richard-Lenoir, à Roubaix. — Voiture à pétrole, 6 places.

Ci-dessous et page suivante, photos des voitures inscrites dans cette deuxième «fournée»



N° 10. — M. J. Scotte

Du 26 décembre

N° 17. — MM. Rodier, Roche et Sabatier, à Bagnols-sur-Céze (Gard). — Voiture à pétrole ou à gaz (à volonté).

N° 18. — M. Ernest Archdéacon, 121, avenue de Wagram, Paris. — Voiture à vapeur 6 à 7 places.

Du 27 décembre

N° 19. — M. Le Blant, 19, rue Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris. — Voiture à vapeur, construite par MM. Chastel et David, 8 à 10 places.

Du 28 décembre

N° 20. — M. G. Péralre, à Château-Thierry (Aisne). — Voiture à vapeur, à air comprimé ou à gaz (indistinctement).

N° 21. — M. Alexandre Létar, 58 bis, rue Sainte-Anne, Paris. — Voiture genre dog-cart à vapeur, 4 places.

N° 22. — M. Gaillardet, ingénieur-constructeur, au Petit-Gennevilliers (Seine). — Voiture à vapeur, 4 places.

N° 23. — M. Varennes, ingénieur civil, 4, rue Richepanse, Paris. — Voiture à vapeur, 3 places.

X

L'examen journalier de la question nous a amenés à grossir notre petit règlement d'un nouvel article; on va en comprendre toute la portée.

Que cherchons-nous ? A encourager la construction, les constructeurs de voitures sans chevaux, mais non pas des propriétaires quelconques de ces voitures.

Or, si embryonnaire que soit encore l'état de choses d'où sortira, espérons-le, la voiture mécanique rêvée, il n'existe pas moins des amateurs qui ont déjà chez eux des voitures à vapeur ou à pétrole, qui s'en servent et qui s'en déclarent enchantés.

Fort bien, mais si les propriétaires de voitures d'un même type, par exemple, s'engageaient dans notre concours, l'esprit de l'épreuve serait immédiatement faussé. Il ne s'agit pas de réunir le plus de voitures possible, mais de chercher le meilleur, système, ou du moins celui qui, après les expériences demandées aux concurrents, paraîtra le meilleur.

En conséquence, il est bon d'ajouter aux conditions générales une mention protectrice des inventeurs et constructeurs, au profit de qui ce concours de construction pratique a été tout spécialement institué.

Ce n'est pas à leurs clients que nous voulons décerner des prix, c'est à eux-mêmes.

Supposez en effet un constructeur et l'un de ses clients sur la même route, chacun avec sa voiture, les deux voitures sortant des mêmes ateliers et réunissant absolument les mêmes conditions.



N° 14. — MM. Panhard et Levassor

L'inventeur, par suite d'une anicroche quelconque, n'arrive pas au but dans les conditions prescrites, il reste en panne; mais son client, plus chanceux, arrive, lui, et obtient le premier rang. Serait-il juste de donner le prix à ce client, qui n'a rien inventé, rien risqué, qui n'a fait qu'acheter un appareil de locomotion moyennant tant... et qui circule à l'aide de cet appareil comme on se donne la peine de naître, suivant le mot de Beaumarchais ? Non, rien ne serait plus injuste. Aussi avons-nous adopté l'article additionnel suivant :

ARTICLE ADDITIONNEL

« Le concours est exclusivement réservé aux inventeurs et constructeurs de voitures mécaniques.

Sont considérés comme tels les possesseurs de voitures qui auront fait subir à ces voitures, non construites par eux, des modifications assez importantes pour en faire un type distinct, à l'appréciation du jury. »

La prochaine liste paraîtra maintenant à la fin du mois de janvier.

X

Pour répondre à quelques demandes, je rappelle les dates auxquelles le *Petit Journal* a publié les premières données du concours :

9, 20, 21 et 23 décembre présent mois.

Il suffit de s'adresser à l'administration du *Petit Journal* pour recevoir ces numéros, en échange de quelques timbres-poste. Aucun imprimé n'a été tiré à part, et nous nous en tiendrons, comme d'usage, aux publications dans le journal.

Aux intéressés à suivre avec attention les notes successives qui pourront être portées à leur connaissance.

Jean sans Terre.



N° 12. — M. Tenting



N° 13. — MM. Panhard et Levassor



N° 15. — MM. Panhard et Levassor



N° 18. — M. Archdéacon sur Serpollet

Le Petit Journal 20 Janvier 1894

VOITURES SANS CHEVAUX Concours du 1^{er} juin et jours suivants

Ci-dessous une nouvelle liste de voitures sans chevaux que leurs inventeurs ont engagées dans le concours international organisé par le *Petit Journal* et qui commencera le 1^{er} juin à Paris.

On remarquera que malgré l'internationalité du concours, aucune inscription ne nous est encore parvenue de l'étranger, ce qui indiquerait que l'étranger est fort en retard sur cette question de la locomotion routière:



N° 24. — M. Alfred Vacheron

L'article du 20 janvier apporte de nouvelles inscriptions, en particulier 5 Peugeot dont 4 se retrouveront dans le tableau final. Le concours est toujours prévu pour le 1^{er} juin. Noter le sieur Geoffroy qui marche à la vapeur ou l'électrique ou l'air comprimé!

On n'est jamais trop prudent !

DU 30 DÉCEMBRE 1893

N° 24. — **M. Alfred Vacheron**, aux forges de Prade, près de Monthermé (Ardennes). — Voiture à moteur à gazoline. — 2 places.

• DU 5 JANVIER 1894

N° 25. — **H. Coquatix**, 74, boulevard Voltaire, Paris. — Voiture à vapeur. — 4 places.

DU 6 JANVIER

N° 26. — **M. Leval**, 10, rue des Arquebusiers, Paris. — Voiture dite baricycle, mue par le poids des voyageurs. — 4 places.

DU 13 JANVIER

N° 27. — **MM. les fils de Peugeot frères**, à Valentigney (Doubs). — Voiture A 2 places; moteur à gazoline.

N° 28. — **Les mêmes**. — Voiture à 4 places (vis-à-vis); moteur à gazoline.

N° 29. — **Les mêmes**. — Voiture à 4 places (Victoria); moteur à gazoline.

N° 30. — **Les mêmes**. — Voiture à 3 places



N° 28. — MM. les fils de Peugeot frères



N° 30. — MM. les fils de Peugeot frères

7 nouveaux concurrents dans la publication du 1er Mars, dont 1 seul sera dans le tableau final.

Première publication des parcours envisagés pour l'épreuve de sélection préliminaire et premier décalage de la date du concours, parce que M. le Directeur Marinoni (et ses 5000 Fr) ne sera pas disponible avant !

Le Petit Journal 1^{er} Mars 1894

VOITURES SANS CHEVAUX Notre concours de juin prochain

Il semblerait résulter du silence gardé par les inventeurs étrangers que les voitures à propulsion mécanique ne sont pas si nombreuses qu'on le disait en Angleterre, en Belgique, en Amérique. En effet, le concours ouvert par le *Petit Journal* a été publié partout. Les journaux du monde entier nous sont arrivés peu à peu, contenant tous un résumé des conditions du concours, avec la liste des prix, qui sont à considérer, et cependant pas un inventeur étranger ne nous a donné jusqu'à présent signe de vie.

Deux mois nous appartiennent encore avant la clôture des inscriptions; attendons ! Mais j'ai comme une idée que les industriels français restent, sur la terre entière, ceux qui ont, plus que d'autres, jugé intelligent de se lancer dans la voie féconde de la carrosserie sans chevaux.



En attendant, voici une liste nouvelle de sept engagements, soit au total, à la fin de février, quarante-deux voitures de modèles divers.

(fiacre découvert); moteur à gazoline.

N° 31. — **Les mêmes**. — Break à 5 places; moteur à gazoline.

DU 18 JANVIER

N° 32. — **M. L. Darras**, entrepreneur de travaux publics à Bruay (Pas-de-Calais). — Voiture dite tricycle-locomobile. Moteur à vapeur.

N° 35. — **M. P. Geoffroy**, constructeur, 102, rue Martre à Clichy (Seine). — Tilbury à 2 places. Moteur à vapeur.

N° 34. — **Le même**. — Break à 4 places. Moteur électrique.

N° 35. — **Le même**. — Break à 4 places. Moteur à air comprimé.

La prochaine liste paraîtra en février. Tous nos remerciements aux ingénieurs qui nous ont offert leur concours comme conseils pendant les épreuves. Mais le moment n'est pas encore venu d'entrer dans les détails.

Jean sans Terre.



N° 27. — MM. les fils de Peugeot frères



N° 31. — MM. les fils de Peugeot frères

DU 29 JANVIER 1894

N° 36. — **M. Jules Gillot**, à Maubeuge (Nord). — Voiture routière à 4 places. Moteur à essence de pétrole.

N° 37. — **M. Albert Loubière**, à La Ferté-sous-Jouarre (Seine-et-Marne). — Voiture à 6 places. Moteur : système multiple de leviers.

N° 38. — **M. A. Duchemln**, 153, rue Saint-Maur, Paris. — Voiture à 4 places. Moteur : le poids des voyageurs.

DU 30 JANVIER

N° 39. — **M. Ponsot**, 8, rue d'Enghien, Paris. — Voiture à 4 places. Moteur à essence minérale.

DU 31 JANVIER

N° 40. — **M. Louis Lemolgne**, à Fougères (Ille-et-Vilaine). — Voiture à 4 places. Moteur : le poids des voyageurs.

N° 41. — **M. Bargigli**, 9, avenue de La Bourdonnais, Paris. — Voiture à 4 places. Moteur à pétrole.

N° 42. — **M. A. Le Brun**, 10, rue Alsace-Lorraine, à Rouen (Seine-Inférieure). Voiture à 4 places. Moteur à pétrole.

La prochaine liste paraîtra fin mars.

Et maintenant procédons à la description sommaire des itinéraires qui seront tirés au sort, chaque jour, pour l'épreuve éliminatoire de 50 kilomètres environ.

Ces itinéraires seront au nombre de six. En voici la liste, sauf modifications ultérieures :

1° De Paris à Mantes par Neuilly, les Bergères, Nanterre, Chatou, Le Pecq, Saint-Germain, Ecquevilly, Flins et Epône.

47 KILOMÈTRES ENVIRON de la Porte-Maillot. (Le départ de chaque voiture se fera hors barrière, devant le restaurant Gillet, à la Porte de

Neuilly, dite Porte-Maillot.)

2° Paris à Mantes par Courbevoie, Bezons, Houilles, Maisons-Laffitte, Poissy, Triel, Vaux, Meulan, Juziers et Limay.

(51 KILOMÈTRES ENVIRON.)

3° Paris à Magny-en-Vexin par Courbevoie, Bezons, Cormeilles, la Patte-d'Oie d'Herblay, Saint-Ouen-l'Aumône, Pontoise et Puiseux.

(50 KILOMÈTRES ENVIRON.)

4° Paris à Rambouillet par le pont de Neuilly, Puteaux, Suresnes, Montretout, Versailles, Voisins-le-Bretonneux, Dampierre et Garne.

(50 KILOMÈTRES ENVIRON.)

5° De Paris à Corbeil par le pont de Neuilly, Puteaux, Suresnes, Versailles, Palaiseau, Longjumeau, Epinay-sur-Orge, Liers et Courcouronnes.

(56 KILOMÈTRES ENVIRON.)

6° De Paris à Précy-sur-Oise par

l'avenue de Neuilly, le bord de la Seine, le quai Michelet (Levallois), Asnières, Gennevilliers, Epinay-sur-Seine, Saint-Gratien, Eaubonne, Saint-Leu-Taverny, Méry, Mériel, l'Isle-Adam, Mours, Beaumont-sur-Oise, Bernés et Boran.

(53 KILOMÈTRES ENVIRON.)

Ces six itinéraires, empruntés à l'excellent guide routier de M. de Baroncelli sont mesurés de la porte de Neuilly, et les distances ci-dessus sont exactes, à bien peu de chose près.

Si le nombre des voitures en concurrence est de 60 par exemple, le concours éliminatoire durera cinq jours, pendant lesquels deux voitures suivront chacun des six itinéraires. Douze

voitures seront ainsi en service chaque jour et au bout de semaine l'épreuve finale pourra être courue.

A ce propos, nous devons avertir dès à présent les intéressés que notre excellent directeur M. Marinoni ne pouvant être à Paris avant le 5 Juin, le concours commencera seulement le jeudi 7, au lieu du 1^{er}.

C'est bien le moins que nous retardions le départ de quelques jours, pour être sûrs de la présence d'un homme qui non seulement est le directeur du *Petit Journal*, mais est encore le

donateur généreux de cinq mille francs de prix destinés aux lauréats de l'épreuve.

Donc, prière aux intéressés de vouloir bien noter ce retard de six jours sur leurs tablettes.

Date définitive du concours : le 7 juin.

J. s. T.



N° 42. — M. A. Lebrun

Le Petit Journal 31 Mars 1894

**VOITURES SANS CHEVAUX
le concours du 7 juin**

Les questions qu'on nous fait plus nombreuses de jour en jour au sujet de notre concours de voitures nous montrent que, cette fois encore, en l'organisant, le *Petit Journal* a touché une corde sensible et répondu à une préoccupation latente.

Il n'y a déjà plus qu'un mois pour que le délai d'inscription expire. C'est, en effet, le 30 avril à minuit que sera close la liste des engagements. Les voitures nouvellement inscrites depuis la publication de notre dernier tableau sont les suivantes :

Du 6 mars

N° 43. — M. Spanoghe, ingénieur, 193, Chaussée de Malines, Anvers.

— Voiture à 6 places. Moteur à vapeur.

Du 22 mars

N° 44. — M. de Prandières, ingénieur, 31, place Bellecour, Lyon.

— Voiture à 6 places. Système Serpollet et pétrole combinés.

N° 45. — M. Corniquet, 98, rue de Tolbiac, Paris.

— Voiture de 6 à 8 places. Moteur automatique..

Du 23 mars

N° 46. — M. F. Marin-Cudraz, horloger-mécanicien, 5, rue des Halles, Paris.

— Voiture à 2 places, 4 roues. Moteur à vapeur.

Du 26 mars

N° 47. — M. César Barthélemy, à Yèbles (Seine-et-Marne).

— Voiture à 3 places. Moteur : un système de balanciers.

Enfin, nous avons un Belge ! C'est le seul étranger qui soit jusqu'ici inscrit dans l'épreuve.

La raison de cette abstention des Anglais et des Américains?

C'est qu'en Angleterre, me disait un homme compétent l'autre jour, il existe un arrêté de police, valable pour tout le Royaume-Uni, qui interdit à toute locomobile une vitesse supérieure à quatre kilomètres environ à l'heure.

Or, toutes les voitures mécaniques sont considérées en Angleterre comme de simples locomobiles. De plus, chaque véhicule de ce genre doit être précédé d'un homme à pied porteur d'une sonnette qu'il agite éperdument afin que nul n'en ignore!

Avec de pareilles mesures de...prudence routière, on ne s'étonnera pas que l'Angleterre n'ait pas de voitures automobiles sur ses routes. Voici en tout cas un croquis retrouvé de celles qu'elle put connaître en 1827. Rien de bien neuf depuis !



*Voiture à vapeur de M. Gurney's
vue à Regents-Park le 6 décembre 1827*

Quant à l'Amérique, elle n'a pas de routes, la question est tout de suite simplifiée. Qu'y ferait-on de voitures à traction mécanique ? Les chemins de fer suffisent, et ils courent partout.

Pour ce qui est de l'Allemagne, elle a, dit-on, deux ou trois types de voitures sans chevaux, mais la loi sur les brevets s'oppose à ce qu'un seul de ces modèles passe la frontière, sous peine de déchéance. Par conséquent, pas de voitures d'au-delà du Rhin.

Il faut donc constater dès à présent que la France, grâce à son réseau magnifique de routes séculaires, et disons le aussi modernisées par les ponts et chaussées ou les agents voyers de chaque département, tient la tête du mouvement, puisqu'en se reportant seulement au tableau d'inscription de notre concours on trouve déjà sur notre territoire 46 types divers de voitures sans chevaux, prêtes à partir sur les routes contre un seul construit en Belgique.

Il nous reste, à vrai dire, un mois encore; mais rien ne fait présager un bouleversement dans la situation des concurrents en présence.

Un fureteur, M. Baudry de Saunier, m'envoie deux petits croquis dont l'âge n'est pas très ancien puisque l'un d'eux représente une voiture sans chevaux luttant contre le chemin de fer, lequel n'a pas encore un siècle.



L'autre nous montre une sorte de tricycle chargé d'accessoires bizarres. Mais ce sont là comme qui dirait des portraits d'ancêtres.

NDLR: Il s'agit bien entendu de la "bicyclette à pétrole" de Daimler (photo ci-contre)



Pour nos modèles de juin. Ils seront curieux à rapprocher de la voiture à laquelle sera attribué notre premier prix.

Un mot encore : Beaucoup de lecteurs nous demandent d'arranger avant le concours, ou après, une sorte d'exposition des voitures qui prendront part à l'épreuve. Ce sera fait pendant vingt-quatre ou quarante-huit heures, au bénéfice de notre *Caisse du secours immédiat*. Pensons à tout !

Jean sans Terre.



N° 44. — M. De Prandières syst. Serpollet



Rien de bien nouveau dans cette publication du 31 mars, 5 nouveaux engagements et des considérations générales sur la supériorité de la construction automobile française naissante.

La publication suivante a lieu le 5 Mai avec la liste des derniers engagements, close au 30 Avril. On y trouve, inscrits au milieu de la désormais classique cohorte de farfelus, des compléments d'inscriptions pour les constructeurs les plus sérieux, De Dion Bouton, Le Blant, Panhard et Levassor et Peugeot.

Le Petit Journal 5 Mai 1894

VOITURES SANS CHEVAUX

Notre concours du 7 juin

102 INSCRIPTIONS !

Lundi dernier 30 avril, à minuit, notre liste d'engagements pour le concours de voitures sans chevaux a été close... par le numéro 102, ainsi qu'on le verra plus bas !

Voilà déjà un résultat appréciable, avant même que l'épreuve ait commencé ! On sait aujourd'hui qu'il y a en France 102 voitures mécaniques prêtes, ou à peu près, à s'élancer sur les routes et à pousser la solution du problème si intéressant de la locomotion sans le secours des chevaux... ni des rails !

N'est-ce pas déjà prodigieux et cela ne dépasse-t-il pas l'attente des plus optimistes ?

Quelle meilleure preuve de l'actualité de la question ?

Quelle meilleure preuve de l'intérêt qu'elle offre pour le public ?

Si l'on considère que dans ce total il n'y a guère que trois ou quatre numéros attribués à des étrangers, on reconnaîtra sans peine que la France est de toutes les nations du monde celle qui travaille le plus ardemment le problème, celle qui est appelée à le résoudre, peut-être à cause de son réseau admirable de routes.

Mais sans entrer aujourd'hui dans des considérations générales, sur lesquelles nous aurons plus d'une fois à revenir, fermons le livre des inscriptions par les suivantes, qui nous sont parvenues en règle depuis la publication de notre dernière liste.

Du 9 avril

N° 48. — **M. Leblanc**, à Ay (Marne).

— Voiture à 6 places. Moteur à vapeur.

N°49. — **M. J.M. Valentin**, horloger-mécanicien à Bruyères-et-Montbérault (Aisne).

— Voiture à 3 places. Moteur : un système de leviers.

Du 10 avril

N° 50. — **M. Werstein**, 22, rue Saint Sauveur, Paris.

— Voiture à 3 places. Moteur : un système de pédales.

Du 16 avril

N° 53. — **M. Lepape**, 23, rue Montaigne, Paris.

— Locomoteur à pétrole (pouvant s'adapter à toute sorte de voiture). Quatre personnes.

Du 17 avril

N° 52.— **La Société parlienne de constructions vélocipédiques**, 40, avenue de la Grande-Armée, Paris

— Voiture à 4places. Moteur à air comprimé à charge constante (système G. Durand).

N° 53. — **M. de Bourmont**, chalet Saint-François, Arcachon (Gironde).

— Voiture à 4 places. Moteur à pétrole.

Du 19 avril

N° 54. — **M. Elie Froger**, à Feneu (Maine- et-Loire).

— Voiture à 4 places. Moteur à pétrole.

Du 20 avril

N° 55. — **MM. de Dion et Bouton**, 12, rue Ernest, à Puteaux (Seine).

— Voiture (genre phaéton) à 4 places. Moteur à pétrole.

Du 21 avril

N° 56. — **M. Martial Lebrun**, à Bettaincourt (Haute-Marne).

— Voiture à 4 places. Moteur automatique.

N° 57.— **M. N. Saunier**, 96, rue de Longchamp, Paris.

— Voiture à 4 places. Moteur à pétrole.

Du 22 avril

N° 58. — **MM. Barbier et Marillet**, constructeurs-mécaniciens, 102, rue Ordener, Paris.

— Voiture à 3 places. Moteur à vapeur.

N° 59. — **M. Bézamat**, à Colombes (Seine),

— Voiture à 4 places. Moteur à vapeur.

N° 60. — **M. Maurice Le Blant**, 10, rue Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris.

— Voiture (break) à 9 places. Moteur à vapeur.

Du 23 avril

N° 61. — **M. Roger de Montais**, à Beauvoir, près de Cloyes (Eure-et-Loir).

— Voiture à 2 places. Moteur à pétrole (?).

Du 25 avril

N° 62. — **M. Mallarmé**, 56, rue Frileuse à Gentilly (Seine).

—Voiture à 5 places. Moteur à vapeur.

Du 26 avril

N° 63. — **MM. Amboise Lacombe et Tissandier**, boulevard de la République à Agen.

— Tricycle dog-cart à 4 places. Moteur à pétrole.

N° 64. — **MM. Panhard et Levassor**, 19, avenue d'Ivry, Paris.

—Voiture à moteur à pétrole.

Du 27 avril

N° 65. — **MM. les Fils de Peugeot frères**, à Valentigney (Doubs).

— Voiture à 4 places (genre phaéton, type 1894). Moteur à gazoline.

N° 66. — **MM. L. Museur et E. Cordonnier**, à Masnières (Nord).

— Voiture à 4 places. Moteur à vapeur.

N° 67. — **M. Lebesgue**, 22 bis, rue des Taillandiers, Paris.

— Voiture à 4 places. Moteur à pétrole.

N° 68.— **MM. E. Garnier et G. Delannoy**, à Beauvois (Nord).

— Voiture à 4 places. Mue par la combinaison d'un moteur animé et d'un moteur mécanique.

N° 69. — **MM. Desvignes de Malapert**, ingénieur, rue de Montreuil, 95, et **Barrière**, constructeur, 22, rue Saint-Sabin, Paris.

—Voiture à 4 places. Moteur à liquides combinés.

Du 28 avril

N° 70. — **M. Fays-Poisson**, à Gigny (Yonne).

— Voiture à 6 places. Moteur: un système de balanciers.

N° 71. — **M. Th. Klaus**, 20, avenue du Grand-Camp, à Lyon (Rhône).

— Tricycle à 2 places. Moteur à pétrole.

N° 72. — **M. Tamarelle-Capeyron**, à Bergerac

(Dordogne).

— Voiture à 5 places. Moteur à vapeur.

N° 73. — **M. Prétot**, 11 et 13, rue des Immeubles-Industriels, Paris.

—Voiture (genre omnibus de famille) à 4 places. Moteur à pétrole.

N° 74. — **M. Raoul Mayer**, à Chevanceaux (Charente-Inférieure).

— Quadricycle à 2 ou 4 places. Générateur à vapeurs combinées.

N° 75. — **M. Charles Dessaux**, 329, rue Saint-Martin, Paris.

— Voiture tricycle 2 à 4 places. Moteur: Un système de leviers.

N° 76. —**M. George Tirant** à Baissy (Haute-Marne).

— Voiture à vapeur.

N° 77. — **M. Reverseau**, 2, rue des Lions-Saint-Paul, Paris.

— Voiture de 4 à 6 places. Moteur automatique.

N° 78. — **M. Barthaud**, 45, rue Chaponnay, à Lyon (Rhône).

— Break à 8 places. Moteur à eau comprimée.

N° 79. — **M. A. Baudet**, 7, rue Paul-Bert, Paris.

— Phaéton-wagonnette, 2 à 6 places. Moteur à vapeur.

N° 80. — **M. Quentin**, 177, boulevard de Strasbourg, à Boulogne-sur-Seine.

— Voiture à 6 places. Moteur à vapeur.

N° 81. — **M. Bècherel**,14, rue de la Fidélité, Paris.

— Tricycle à 2 places. Moteur à vapeur.

Du 30 avril

N° 82. — **M. Monges**, ingénieur, 8, rue des Portes-Blanches, Paris.

— Voiture genre phaéton à 4 places. Moteur électrique.

N° 83. — **M. Suodais**, à Fontenay-sous- Bois (Seine).

— Voiture à 6 places. Moteur semi électrique.

N° 84. — **M. Plantard**, 21, rue Rousselet, Paris.

— Voiture à 4 places. Moteur à air comprimé.

N° 85. — **M. Roger**, 52, rue des Dames, Paris.

— Voiture de 2 à 4 places. Moteur à pétrole.

N° 86. — **M. Garrard**, avenue Acocks Green, Birmingham (Angleterre).

— Voiture mue par un moteur électro-pneumatique.

N° 87. — **MM. Landry et G. Beyroux**, 19, rue Albouy, Paris.

— Voiture à 4 places. Moteur à pétrole.

N° 88.—**M. Jeantaud**, 51, rue de Ponthieu, Paris.

— Voiture à 5 places. Moteur à pétrole.

N° 89. — **M. Demont**, 144, avenue Victor-Hugo, Paris.

— Voiture à 4 quatre places. Moteur à vapeur.

N° 90. — **M. Mansart**, à Beauvais (Oise).

— Voiture à 4 places. Moteur: le poids des voyageurs.

N° 91. — **M. le comte Caril**, député au

Parlement italien, à Castelnovo di Garfagnana.



N° 53. — M. De Bourmont



N° 60. — M. Le Blant



N° 61. — M. Roger de Montais



N° 64. — MM. Panhard et Levassor



N° 65. — MM. les Fils de Peugeot frères

— Voiture à 2 places. Moteur électrique.

N° 92. — M. de Farcy, 114, rue Saint-Jacques, Angers (Maine-et-Loire).

— Voiture à 2 places. Moteur à pétrole (système Piau).

N° 93. — M. Gautry, 1 bis, rue du Château-Gaillard, Orléans (Loiret).

— Voiture à 2 places. Moteur : gaz et pesantier.

N° 94. — M. P. Morelleras, 32, rue de la Tour-Garnier, Angoulême (Charente).

— Voiture à 4 places. Moteur : système de leviers.

N° 95. — M. Roze-Andrillon, 1, rue Venture, à Marseille (Bouches-du-Rhône).

— Voiture à 4 places; moteur à air comprimé.

N° 96. — M. Canis, mécanicien à Meulan (Seine-et-Oise).

— Voiture à 4 places. Moteur à propulsion constante.

N° 97. — M. Deutsch (Allemagne).

— Voiture à 2 places. Moteur à pétrole.

N° 98. — La même.

— Voiture à 4 places. Moteur à pétrole.

N° 99. — M. L. Bonnefils, à Valence-d'Agen (Lot-et-Garonne).

— Véhicule locomoteur à 2 places. Moteur à pétrole.

N° 100. — M. Bellanger, rue des Noyers, 8, au Mans (Sarthe).

— Voiture à 4 places; fournissant elle-même son moteur.

N° 101. — M. Jean Mary, 19, rue des Fermiers, Paris.

— Voiture à 4 places. Moteur: Un gaz sous fortes pressions.

N° 102. — M. Barriquand, n° 281, rue de Vaugirard, Paris.

— Voiture à 4 places. Moteur hydraulique.



N° 85. — M. Roger

Nous voilà donc entrés dans la période d'action ! Le concours se fait dans un mois. Nous engageons vivement les concurrents à suivre d'ici là le Petit Journal attentivement chaque jour, car il ne leur sera adressé aucune communication à domicile. Tout se fera au grand jour, par l'intermédiaire du million d'exemplaires. C'est si commode !

Un point de la question, à propos de l'exposition des voitures, demandait à être résolu : ferait-on l'exposition avant ou après les épreuves ?

On a décidé que ce serait après.

En effet, le délai est déjà court. Chacun aura bien assez de préparer sa machine pour la date de concours qui lui sera assignée, sans avoir encore à se préoccuper de venir montrer son appareil trois jours avant. Tandis qu'après les résultats proclamés, la chose va de soi. Voitures primées et même non primées seront réunies, s'il plaît à leurs propriétaires, dans un local ou sur un terrain d'expériences où le public pourra les voir de près, au repos ou en marche pour de courtes évolutions.

Premier avis aux concurrents : ceux d'entre eux qui se trouveront à Paris le mardi 5 juin sont invités à se présenter au Petit Journal, à deux heures. Le récépissé de leur inscription servira de carte d'entrée.

Le tirage au sort des itinéraires se fera ce jour-là dans une salle de l'hôtel. Dans la même séance seront tirés au sort les noms des ingénieurs-conseils qui ont bien voulu nous promettre leur concours pour accompagner chaque voiture.

Ou s'y entendra enfin de vive voix avec MM. les constructeurs sur le but, simple et clair, de l'épreuve. Les dernières explications y seront fournies aux intéressés; on y éclaircira les points qui paraîtraient obscurs à quelques-uns d'entre eux afin que les départs du jeudi, du vendredi, du samedi et du dimanche s'effectuent avec la plus grande régularité. Car il est déjà convenu que, vu le nombre des voitures engagées, le concours durera trois jours pour les épreuves éliminatoires et un jour pour l'épreuve définitive (le dimanche).

Les Rouennais peuvent se préparer à recevoir un cortège singulièrement fin de siècle le dimanche 10 juin, puisque c'est Rouen qui servira de but à la course de classement final.

A bientôt, du reste, de nouveaux détails. Nous tâcherons, comme pour Paris-Brest, de penser à tout.

Jean sans Terre.

Peu de temps après, un certain nombre de concurrents demandent un délai car ils ne sont pas prêts. Ceci conduit aux articles des 10, 11 et 13 Mai qui suivent. Beaucoup d'encre pour pas grand chose, à croire que le chroniqueur était payé à la ligne !

Ensuite vient le 9 Juin une explication sur ce que sera le fonctionnement du jury et la numérotation des voitures.

**Notre concours de voitures automobiles
REFERENDUM**

J'ai reçu plusieurs lettres d'inventeurs ou constructeurs qui réclament, avec les accents de la sincérité la plus touchante, un délai de quelques semaines et l'ajournement des épreuves de notre concours au mois de juillet.

L'un d'eux m'a dit :

« Je viens de voir dix de mes concurrents; beaucoup sont de mes amis; ils me déclarent presque tous qu'ils sont désolés, que malgré toute l'ardeur déployée par leurs ouvriers, par eux-mêmes, ils n'arriveront pas en temps utile. »

Un autre, plus affirmatif encore, m'écrit textuellement :

Vous avez cent deux inscriptions au concours de voitures sans chevaux. Plus de la moitié ne sont pas et ne seront pas prêtes pour la date fixée. J'ai fait une tournée chez tous (?) et tous m'ont exprimé leur désespoir et leur regret de n'avoir eu, en somme, que cinq mois pour se préparer.

Il me semble que ce concours perdra énormément d'intérêt si la plupart des inscrits ne sont pas là. Le *Petit Journal* ne peut se refuser à entendre les doléances de tant de gens intéressés, et le public lui-même préférera attendre que de voir beaucoup de bonnes volontés anéanties par l'inflexible rigueur d'une date que vous avez déterminée, mais que vous voudrez bien je pense, à la demande unanime, reculer au moins d'un mois... Car après tout, rien ne vous interdit de nous faire cette nouvelle faveur?

Agréer, etc.

Ce correspondant, — un concurrent inscrit dans le milieu du lot, dit-il vrai?

Exagère-t-il au contraire, pour mettre quelques atouts dans son jeu ?

Il est certain que s'il dit la vérité un retardement serait ce qu'il y a de plus juste, et même ceux qui sont prêts seraient, je pense, de l'avis de ceux qui ne le sont pas encore. A vaincre sans péril on triomphe sans gloire.

Le *Petit Journal* ne saurait être inflexible sur un tel point, du moment qu'on lui donnerait des raisons. Mais encore faudrait-il que ces raisons fussent bonnes, ou bien mieux, que le nombre-roï, que la majorité fût comme à la Chambre, de l'avis des réclamants.

Ceux qui demandent un délai sont-ils la majorité? Tout est là.

Bien facile de le savoir, par le moyen que j'emploie en traçant ces quelques lignes. Quoi de plus simple qu'un *referendum* ?

Nous avons 102 voitures inscrites. Certains concurrents en ayant inscrit plusieurs à la fois, le nombre des candidats à la timbale d'honneur est exactement de 78.

Que ces 78 veuillent bien m'écrire dès qu'ils auront lu cet article. Qu'ils me fassent savoir s'ils opinent pour ou contre l'ajournement, et tout sera dit. Le *Petit Journal* fera de la meilleure grâce ce que décidera la majorité.

Car il faut bien reconnaître que si les non-prêts ont droit à quelques égards, ceux qui sont prêts ont droit à des égards aussi. Mais comme après tout rien ne force à opérer en juin plutôt qu'en juillet, si la majorité, c'est-à-dire la moitié des inscrits plus un est pour l'ajournement, nous ajournerons. Et comme les réclamants nous demandent un mois, nous leur accorderons tout de suite six semaines. Ainsi au lieu du jeudi 7

juin, nous mettrions le concours au jeudi 19 juillet. On ne dira pas que nous ne faisons pas large mesure !

En conséquence et dans l'intérêt de la sincérité la plus grande à donner à l'épreuve je pose aux 78 concurrents la question suivante :

Convient-il de reporter le concours de voitures sans chevaux aux 19, 20, 21 et 22 juillet ?

Prière de me répondre par poste ou télégraphe dans les quarante-huit heures OUI ou NON.

Aucune autre date ne saurait être proposée, bien entendu. Sur 78, la majorité absolue est de 40. Si donc il y a 40 réponses pour l'ajournement, nous ajournerons. Autrement la date du 7 juin sera maintenue.

Enfin le *referendum* sera clos samedi à midi, pour la réception des avis de chacun.

Notre numéro de dimanche prochain contiendra le résultat de ce petit plébiscite à la vapeur, avec les noms des votants.

Et ce qui sera décidé ainsi sera définitif. **Jean sans Terre.**

P.-S. — Il est bien entendu, quoi qu'il advienne, que le nombre de 102 voitures inscrites reste acquis au concours, tel qu'il a été arrêté le 30 avril au soir, et que nul concurrent nouveau ne saurait être admis, à la faveur d'un retard possible dans les épreuves.

Là-dessus nous demeurerons inexorables, enfermés dans la tourelle blindée de l'équité la plus stricte, — comme toujours.

J.S.T.

**Notre concours de voitures automobiles
Statistique intéressante**

En attendant que MM. les constructeurs engagés dans notre épreuve prochaine aient fixé eux-mêmes la date définitive à laquelle le concours devra se faire, pour être dans les meilleures conditions possibles, il est intéressant de relever, dans les tableaux successifs que nous avons publiés, un peu de statistique.

Nous avons déjà dit que le nombre de 102 inscriptions avait surpris tout le monde. Les chiffres suivants sont aussi instructifs :

*

**

Il y a, en tout, 102 voitures engagées. Elles appartiennent à 78 concurrents.

Dans ce total de 102 voitures, on rencontrera vingt types de moteurs différents qui se répartissent ainsi :

Moteurs à pétrole, 30.

Moteurs à vapeur, 28.

Moteurs à gazoline, 7.

La pesanteur, 5.

L'air comprimé, 5.

Moteur automatique, 5.

Moteurs électriques, 4.

Moteurs à leviers, 3.

Moteurs hydrauliques, 3.

Moteur à balanciers, 2.

Moteur à gaz comprimé, 1.

Moteur à essence minérale, 1.

Moteur à pétroles combinés, 1.

Moteur à système multiple de leviers, 1.

Moteur à pédales, 1.

Moteur mécanique, 1.

Moteur à liquides combinés, 1.

Moteur à vapeurs combinées, 1.

Moteur électro-pneumatique, 1.

Moteur à gaz et pesanteur, 1.

Les propriétaires des voitures à pétrole sont MM. Edouard Pellorce; P. Gautier; Th. Klaus; Tenting; Panhard et Levassor; Quantin; Rodier; Roche et Sabatier; Gillot; Bargigli; A. Le Brun; Lepape; de Bourmont; Elie Kroger; de Dion et Bouton; N. Seunier; Roger de Montais; Lacombe et Tissandier; Lebesgue; Prétot; Roger; Landry et Beyroux; Jeantaud; de Farcy; Deutsch et L. Bonnefils.

Les voitures à vapeur appartiennent à MM. de Dion, Bouton et Cie; A. Lemaitre; Hidien; J. Scotte; Ernest Archdéacon; G. Péraire; Létar; Gaillardet; Varennes; Coquatrix; L. Darras; P. Geoffroy; Spanoghe; Marin-Cudraz; Leblanc; Barbier et Marcillet; Bézamat; Maurice Le Blant; Mallarmé; Muséur et Cordonnier; Tamarelle-Capeyron; G. Tirant; A. Baudet; Quantin; Becherel; Demont.

Les voitures marchant par l'électricité sont à MM. P. Geoffroy, Monges, Suodais et au comte Carli.

Les voitures à gazoline à MM. Vacheron, ainsi qu'à MM. les fils de Peugeot frères. — Les voitures mues par la pesanteur à MM. Rousselet, Leval, A. Duchemin, Louis Lemoigne et Mansart. — Les voitures à air comprimé à MM. Victor Popp, P. Geoffroy, à la Société Parisienne de constructions vélocipédiques, et à MM. Plantard et Roze-Andrillon. — Les voitures à moteurs hydrauliques à MM. Roussat, Berthaud et Barriquand.

La voiture à gaz comprimé est présentée par M. Jean Mary; la voiture marchant par un système multiple de leviers par M. Albert Loubière; la voiture mue par l'essence minérale par M. Ponsot; la voiture à pétroles combinés par M. de Prandières; les voitures mues par des moteurs automatiques par MM. Corniquet, Martial Lebrun, Reverseau, Bellanger et Canis.

Les voitures mues par un système de balanciers sont à MM. César Barthélémy et Fays-Poisson. Les voitures à leviers appartiennent à MM. J.-M. Valentin, Ch. Dessaux et Morelleras; la voiture à pédales à M. Werstein, la voiture à moteur mécanique à MM. E. Garnier et G. Delannoy; la voiture à liquides combinés à M. Desvignes de Malapert; la voiture à vapeurs combinées à M. Raoul Meyer, la voiture à moteur électro-pneumatique à M. Garrard; enfin la voiture mue par le gaz et la pesanteur à M. Gautry.

*

**

Par lieu d'origine, la statistique nous donne les résultats suivants : Il y a, avons nous dit, soixante-dix-huit concurrents.

Sont domiciliés dans le département de la Seine : MM. Rousselet, E. Pellorce, de Dion, Bouton et Cie, Le Maître, Roussat, P. Gautier, Victor Popp, Tenting, Panhard et Levassor, Archdéacon, Le Blant, Létar, Gaillardet, Varennes, Coquatrix, Leval, P. Geoffroy, A. Duchemin, Ponsot, Bargigli, Corniquet, F. Marin-Cudraz, Werstein, Lepape, la Société Parisienne de constructions vélocipédiques, MM. Seunier, Barbier et Marcillet, Bézamat, Mallarmé, Lebesgue, Desvignes de Malapert, Prétot, Ch. Dessaux, Reverseau, A. Baudet, Quantin, Bécherel, Monges, Suodais, Plantard, Roger, Landry et Beyroux, Jeantaud, Demont, Jean Mary et Barriquand.

Nous trouvons ensuite dans Seine-et-Oise; M. Canis, dans le Loiret M. Gautry, dans la Charente

M. Morelleras, dans les Bouches-du-Rhône M. Roze-Andrillon, dans l'Eure-et-Loir M. Roger de Montais, dans le Lot-et-Garonne MM. Ambroise Lacombe et Tissandier et G. Bonnefils, dans l'Yonne, M. Fays-Poisson, dans la Gironde M. de Bourmont, dans le Maine-et-Loire MM. Elie Froger et de Farcy, dans la Haute-Marne MM. M. Lebrun et G. Tirant, dans le Nord MM. Quantin, Jules Gillot, Museur et Cordonnier et Garnier, Delannoy;

Dans le Gard MM. Rodier, Roche et Sabatier, dans l'Aisne M. J.-M. Valentin, dans la Dordogne M. Tamarelle-Capeyron, dans la Charente-Inférieure M. Raoul Meyer, dans l'Oise M. Mansart, dans l'Indre M. Hidien, dans la Marne MM. J. Scotte et Leblanc, dans le Rhône MM. Ch. Klaus, de Prandières et Berthaud;

Dans Seine-et-Marne M. Albert Loubière et César Barthélemy; dans l'Ille-et-Vilaine M. Louis Lemoigne; dans la Seine-Inférieure M. A. Le Brun; dans les Ardennes MM. G. Peraire et Vacheron; dans le Doubs MM. les fils de Peugeot frères; dans le Pas-de-Calais M. Darras; dans la Sarthe M. Bellanger.

Enfin, nous avons parmi nos concurrents, un Belge, M. Spanoghe, un Anglais, M. Garrard, un Italien, le comte Carli, et un Allemand, M. Deutsch.

*
* *

Nous rappelons à ces messieurs que jusqu'à demain samedi, midi, nous comptons recevoir leur avis formel, par oui ou par non, sur l'utilité d'un ajournement du concours au 19 juillet. Cet avis doit m'être adressé directement, soit par une lettre, soit par une dépêche signée de l'intéressé, et non sous une autre forme.

Si le chiffre de 40 partisans de l'ajournement n'est pas atteint demain à midi, rien ne sera changé aux dispositions primitives et nous maintiendrons l'épreuve au 7 juin et jours suivants.

Jean sans Terre.

Le Petit Journal 13 Mai 1894

AU 19 JUILLET

Notre concours de voitures automobiles

Ainsi qu'il était aisé de le pronostiquer après les doléances que dix ou douze concurrents nous avaient fait entendre, le *referendum* a donné une majorité écrasante aux concurrents non encore prêts, qui ont travaillé en vue de ce concours du *Petit Journal* tout spécialement, et qui, par cet hommage même rendu à notre initiative, s'étaient créés des droits à l'indulgence, — sans parler de la saine justice.

Par **68** voix contre **13** et **7** abstentions les concurrents inscrits, au nombre de **88** (au lieu de 78, chiffre que la confusion de certaines,

raisons sociales à noms multiples nous avait fait enregistrer tout d'abord) l'ajournement de notre concours de voitures sans chevaux aux 19, 20, 21 et 22 juillet est prononcé.

*
* *

Voici comment se sont répartis les suffrages. D'abord les noms des 88 concurrents ou raisons sociales, par ordre alphabétique :

Archdèacon,
Barriquand, Berthaud, Bécherel, de Bourmont, Barbier et Marcillet, Bézamat, Bonnefils, Bellanger, Bargigli, G. Barthélemy, Baudet, Coquatrix, Corniquet, Carli, Canis, Demont, Deutsch, Darras, de Dion Bouton et Cie, Desvignes de Malapert, Duchemin, Dessaux,

De Farcy et Piau, Fays-Poisson, E. Froger, Geoffroy, Gillot, Garrard, Garnier et Delannoy, Gaillardet, P. Gautier, Gautry,

Hidien,
Jeanteaud,

Klaus,
Lemaître, Leblanc, Létar, Leval, Lepape, Le Blant, Le Brun, Lacombe et Tissandier, Lebesgue, Martial Lebrun, Lemoigne, Landry et Beyroux, Loubière, A. Lacombe,

Marin-Cudraz, Morellieras, Meyer, Monges, Mansart, Mallarmé, Museur et Cordonnier, Mary, R. de Montais,

Panhard et Levassor, les fils de Peugeot frères, Pellorce, Popp, Peraire, Ponsot, de Prandières, Prétot, Plantard,

Quantin, Quentin,
Roger, Rousselet, Roussat, Roze-Andrillon, Reverseau, Rodier-Roche et Sabatier, Suodajs, Scotte, Spanoghe, Seunier, Société Parisienne,

Tentling, Tamarelle-Capeyron, Tirant, Varennes, Vacheron, Valentin, Werstein.

Maintenant le scrutin :

Ont voté pour l'ajournement les 68 concurrents dont les noms suivent :

Archdèacon, Ambroise Lacombe, Berthaud, Becherel, Barbier et Marcillet, Bézamat, Bargigli, Baudet, Bellanger, Barriquand, Bonnefils, Carli (le comte), Corniquet, Coquatrix, Canis, Desvignes de Malapert, Demont, Duchemin, de Dion Bouton et Cie, Elie Froger, Fays-Poisson, de Farcy et Piau, Gaillardet, Gillot, Gautry, Garrard, Garnier et Delannoy, Hidien, Jean Mary, Jeanteud, Klaus, Le Maître, Létar, Landry et Beyroux, Lemoigne, Lacombe et Tissandier, Leval, Lebesgue, Loubière, Marin-Cudraz, Museur et Cordonnier, Mansart, Monges, Martial Lebrun, Mallarmé, Morellieras, Meyer, Prandières (de), Pellorce, Popp, Prétot, Peraire, Plantard, Quentin, Rousselet, Rodier, Roche et Sabatier,

Reverseau, Roussot, Roze-Andrillon, Seunier, Société parisienne de construction vélocipédique, Suodais, Tirant, Tamarelle-Capeyron, Tenting, Varennes, Valentin, Vacheron.

Ont voté contre les treize concurrents dont les noms suivent :

Bourmont (de), Darras, les fils de Peugeot frères, Gautier, Le Blant; Le Brun, Lepape; Panhard et Levassor, Quantin, Roger, Roger de Montais, Scotte, Werstein.

Sept concurrents, MM. César Barthélemy, Dessaux, Deutsch, Geoffroy, Leblanc, Ponsot, et Spanoghe se sont abstenus d'émettre une opinion.

Soit pour le retard.....	68
Contre.....	13
Abstentions.....	7
Total.....	88

Le concours est donc ajourné aux dates ci-dessus : 19, 20, 21 et 22 juillet.

*
* *

La majorité qui vient de se révéler est telle que nous ne pouvons que nous féliciter d'avoir pris l'initiative de cette consultation. Elle avait sa raison d'être puisque les trois quarts des intéressés sont tombés d'accord pour demander un délai de quelques semaines.

Ceux qui sont prêts ne le seront que davantage. De plus ils peuvent constater que si nous avions persisté dans la date primitivement fixée, leur isolement eût été à peu près complet. Le concours eût-il été aussi intéressant dans de semblables conditions? Non certes. Tout le monde se réjouira donc du retard qui vient d'être accordé aux concurrents.

A tous nous donnons rendez-vous, à présent, pour le 19 juillet, — sans remise cette fois. Ceux qui ne seront pas prêts alors ne le seront jamais, — ou bien ils attendront d'autres occasions de se produire.

Quant au concours, du *Petit Journal*, le voilà fixé à une époque qui réunit les suffrages presque unanimes des intéressés. C'était de cette quasi-unanimité qu'il fallait s'assurer avant de partir. Voilà qui est fait.

Pour les curieux et les acquéreurs intentionnels de voitures sans chevaux, qui avaient projeté un petit voyage à Paris à cette occasion, mon Dieu, je leur exprime ici tous mes regrets d'avoir dérangé leurs projets; mais si nous les condamnons à remettre leur visite de six semaines, n'est-ce pas pour que l'épreuve ait plus d'éclat? Ils ont tout à gagner, eux aussi, au délai qui vient d'être accordé par ce rapide *referendum*.

Jean sans Terre.

Bien que l'on s'approche de la date fatidique, le petit journal reste silencieux pendant quasiment un mois sur le concours de voitures automobiles.

Il faut dire que le Président de la République Sadi Carnot est assassiné le 24 Juin, Casimir Périer est élu à sa place le 27 et les funérailles de l'ex-président ont lieu le premier juillet. De quoi largement remplir les colonnes d'un journal !

L'information sur le concours reprend le 7 Juillet avec le détail des parcours des journées éliminatoires.

VOITURES SANS CHEVAUX
Notre concours du 19 juillet
QUESTIONS DIVERSES

Le 19 juillet approche. C'est dans douze jours que notre concours de voitures automobiles s'ouvrira. à la Porte-Maillot. On s'arrache le programme du concours, la petite brochure que nous avons publiée, et qui se vend 20 centimes au bénéfice de notre *Caisse du Secours immédiat*. Il est certain que ce petit mémento sera utile à quiconque veut suivre les épreuves, fût-ce simplement sur la route de Paris à Rouen, au passage des voitures réservées à l'épreuve définitive.

Dès à présent, on peut désigner à chaque concurrent son jour d'expériences préparatoires.

Les voitures qui portent les numéros de 1 à 36 seront examinées le jeudi 19.

De 37 à 72 le vendredi 20;

De 73 à 102 le samedi 21.

Trente six voitures seront examinées le premier jour, trente-six le second jour, et trente le troisième. En tout 102.

A ce propos nous serions bien obligés aux engagés qui sont dès à présent certains de ne pas concourir, de nous faire part de leur décision. Notre travail d'organisation pourra ainsi être simplifié.

Chaque jour, sur chacun des itinéraires éliminatoires, la colonne des voitures sera reliée par une petite escouade de cyclistes amis de la maison, qui au nombre de douze ou quinze, seront enchantés, j'en suis sûr d'avance, d'assurer ce service. Il s'agira pour eux de partir en avant, de prévenir les maires dans les communes ou autres représentants de l'autorité, à l'approche de chaque voiture, afin d'éviter les accidents.

Tous les maires des parcours adoptés ont été déjà visités d'ailleurs par mes collaborateurs du *Petit Journal*; ils ont, avec la meilleure grâce du monde, promis leur entier concours.

Ils veilleront à ce que les chevaux attelés ne stationnent pas sur la route où défilera la concurrence... Les quadrupèdes n'auraient qu'à trouver mauvaise cette prétention des mécaniques à les évincer de la circulation ! La plus noble conquête de l'homme n'aurait qu'à se cabrer sur le passage de la voiture sans chevaux!

Il est expressément recommandé aux concurrents de n'arborer aucun drapeau, aucun pavois, aucun autre signe distinctif que la pancarte portant le numéro d'ordre. La préfecture de police nous a prié d'insister deux fois pour une sur le danger des drapeaux agités. Rien n'effraie les chevaux comme les étoffes claquant au vent. Et bien qu'on recommande aux voituriers de ne pas amener de chevaux au devant des voitures, il faut craindre que les voituriers ne profitent pas assez de la recommandation.

Sans prétendre à l'interruption de la circulation sur les routes ces jours-là, nous demandons simplement à nos amis des campagnes, qui lisent tous le *Petit Journal*, de veiller à ne pas croiser les voitures du concours avec leurs chevaux, soit en plaine, soit à l'entrée des villes et villages. C'est l'affaire de quelques instants entre huit heures du matin et midi; il sera facile à chacun de calculer l'heure probable à laquelle les voitures passeront dans la région qui l'intéresse. Il n'y a pour cela qu'à prendre la distance de Paris et à

faire le calcul sur la vitesse normale demandée : 12 kilomètres 500 à l'heure; quatre heures pour 50 kilomètres.

Les rédacteurs du *Petit Journal* dont je parlais tout à l'heure ont relevé, en faisant leurs visites de politesse aux municipalités des communes traversées par les épreuves éliminatoires, les distances exactes de pays à pays avec le pavé. Bien que ces travaux existent déjà, je vais publier sommairement ceux de mes collaborateurs. Ils auront l'avantage d'être tout récemment mis au point, tandis que ce qui existe en librairie date déjà de quelques années.

ITINÉRAIRE N° 1**De Paris à Mantes par Saint-Germain et Flins**
(DISTANCE 51 KILOMÈTRES)

Avenue de Neuilly, très large, pavée (bon pavé). Pont de Neuilly, beaucoup plus étroit. Etranglement dangereux, à cause du tramway à vapeur de Paris à Saint-Germain, dont les deux voies laissent entre elles un espace libre, assez restreint, pour la circulation des autres voitures. L'avenue et le pont de Neuilly mesurent 2 kil. 300.

Avenue de la Défense, environ 1,800 mètres. Très large, pavée, montant en pente assez raide, surtout vers le haut. Jusqu'ici la route a été absolument droite. Passant sur un des côtés du monument, la route 190 tourne à gauche, presque à angle droit. Pavée toujours, après avoir fait 350 mètres à peu près en palier, elle aboutit au rond-point des Bergères. On a marché jusque-là sur les territoires de Courbevoie et de Puteaux. On va entrer sur celui de Nanterre.

Au rond-point des Bergères, attention au tramway à vapeur qui, deux fois, traverse la chaussée pour tourner à droite en continuant à suivre l'avenue de Saint-Germain, laquelle change bientôt de nom pour prendre celui d'avenue de Paris.

L'avenue de Paris, large, pavée toujours, descend légèrement d'abord, plus raide ensuite jusqu'à la place de la Boule. On laisse ici l'itinéraire du tramway pour tourner à droite dans la rue Gambetta. Pavé très mauvais. On continue à travers les maisons de Nanterre par la rue de Saint-Germain, mal pavée, qui se tortille, assez large, pourtant, à droite et à gauche. On traverse sous un pont la ligne du chemin de fer et sorti de la ville, on aborde une voie plantée d'arbres, pavée atrocement. Ainsi jusqu'au pont de Chatou.

Pavé aussi le pont de Chatou. En le quittant, on fait après quelques mètres un brusque écart à gauche, puis, très court encore on tourne à droite, rue de Saint-Germain.

Le pavé cesse presque aussitôt, et la route devient magnifique, très large, à pentes légères, à descentes faciles. Pendant quelques centaines de mètres, on roule au milieu des superbes villas du Vésinet et voici le pont du Pecq (pavé), puis la montée de Saint-Germain bien entretenue, mais passablement raide.

A travers la ville, par les rues de Paris, du Vieux-Marché et de Pologne (pavé deux kilomètres), on atteint la grille de l'octroi (grille d'Hennemont), qui s'ouvre sur la route de Mantes. C'est ici que commence la route dite de Quantre-Sous.

Bonne route, en palier à peu de chose près. On passe au large de Chambourcy (quelques maisons), la Maladrerie de Poissy (quelques maisons), puis le petit hameau de la Maison-Blanche, dépendant de la commune d'Orgeval,

deux ou trois côtes à monter et à descendre, pas saillantes.

Pourtant une forte montée précède Ecqueville (*télégraphe*) dont la traversée pavée est mauvaise.

D'Ecqueville à Flins, région très ondulée, quatre petites côtes raides suivies d'une descente extrêmement rapide qui aboutit à Flins. La traversée de Flins, pavée, est courte. On continue à descendre en pente très douce. On passe à travers le village d'Aubergenville, et bientôt on atteint Epône, précédé d'une côte. Pour traverser Epône, belle rue macadamisée, terrain plat jusqu'à Mézières. Longue traversée de Mézières, bonne route macadamisée. Au delà, plate aussi, la route se rapproche de la voie ferrée et de la Seine. On tourne à droite. Dans le hameau de Chantereine, petite côte raide à monter. Tout de suite après, on trouve le pont qui traverse la voie ferrée, et on entre dans Mantes par la rue, bien pavée, du faubourg Saint-Lazare. Point terminus au Grand-Cerf.

ITINÉRAIRE N° 2**Paris à Mantes par Poissy**
(DISTANCE 51 KILOMÈTRES)

Paris à Mantes, par l'avenue de Neuilly, Courbevoie, Bezons, Houilles, Maisons-Laffitte, la forêt de Saint-Germain, Poissy, Triel, Vaux, Meulan, Juziers, Limay.

De la Porte-Maillot à la Croix-de-Noailles dans la forêt de Saint Germain, même chemin que l'itinéraire 3 V. ci-dessous.

De la Croix-de-Noailles à POISSY, montées et descentes douces à travers la forêt. On franchit le passage à niveau de la Grande Ceinture. A la première bifurcation après la forêt, on prend à droite le boulevard de Maisons, on arrive, à une petite place triangulaire; on continue tout droit, on traverse par une rue à droite jusqu'à la place de la Mairie. On descend jusqu'au pont qui vous conduit sur l'autre rive de la Seine (pavé). A 400 mètres environ du pont, à l'angle d'un débit, se détache une route qu'on laisse à sa droite; on continue tout droit vers Triel, sur une véritable piste et on arrive au pavé de Triel (1,800 mètres),

La route continue sans montées ou descentes appréciables, pavée dans le milieu, avec des bas-côtés passables, jusqu'à Vaux où l'on traverse encore 700 mètres de pavé. En quittant Vaux, on descend doucement pendant 1,300 mètres pour remonter une route à peu près égale, puis on continue droit sur Meulan, toujours avec un milieu de route pavé et des bas-côtés macadamisés.

On entre dans Meulan (ville encore pavée pendant 1,700) mètres par le boulevard Thiers; on traverse la place de la Mairie, on prend la rue Basse, on tourne à gauche et aux dernières maisons, la route, semblable à une avenue devient entièrement macadamisée reste plate pendant quatre kilomètres et demi. En approchant de Juziers, il y a une assez longue montée, assez dure sur la fin. Après Gargenville nouvelle montée. Descente rapide de 600 mètres, montée égale et descente agréable jusqu'à Mantes.

Laisser le petit chemin raccourcissant à gauche et entrer franchement à Limay qui est séparé de Mantes par un pont que l'on traverse. Continuer tout droit jusqu'à l'hôtel du Grand-Cerf. La traversée de Mantes est pavée. Forte côte.

ITINÉRAIRE N° 3

De Paris à Magny-en-Vexin (DISTANCE 54 KILOMÈTRES)

Départ de la Porte Maillot.— Avenue de Neuilly jusqu'au rond-point, de la Défense (3 kil. 500), route pavée très bonne, terrain plat pendant 3 Kilomètres. A 500 mètres avant d'arriver au monument de la Défense, côte rapide, le pavé devient mauvais.

Quand on a passé le rond-point, on prend à droite la route du Havre. Après 2 kilomètres on arrive à Charlebourg. Obliquant alors à gauche on poursuit sa route sur Bezons, où l'on arrive après avoir franchi le pont qui passe la Seine (2 kilomètres).

De Bezons on se dirige sur Houilles par la rue de la Villeneuve, en face du pont, macadam, terrain plat, route superbe pendant 2 kilomètres encore.

De Houilles à Sartrouville (2 kil. 500 environ) route macadamisée à 500 mètres en avant de Sartrouville, montée assez raide.

Après Sartrouville, descente sur une très belle route macadamisée jusqu'à Maisons-Laffitte.

A Maisons-Laffitte, traverser le pont sur la Seine, tourner à gauche, puis à droite, passer devant le parc de Maisons et tourner à gauche, avenue Longueil. Suivre ensuite tout droit jusqu'au pont du chemin fer. Le pont franchi, prendre à droite la route de Poissy, entrer dans la forêt de Saint-Germain et suivre la route de Poissy jusqu'à la croix de Noailles (5 km.), très belle route macadamisée, terrain plat.

A la croix de Noailles, laisser la route de Poissy et prendre sur la droite, à angle droit, la superbe route de Conflans. Suivre tout droit jusqu'au pont de Conflans, en laissant sur sa droite la croix Saint-Simon, la croix du Maine et la gare d'Achères; là, passage à niveau; après avoir traversé la quadruple voie du chemin de fer, on quitte la forêt et on arrive au pont de Conflans, après avoir parcouru 6 kilomètres encore, sur une belle route macadamisée. Belle descente en sortant de la forêt.

Après avoir passé le pont de Conflans, tourner à droite, longer la Seine, puis reprendre à 250 mètres plus loin sur la gauche la route de Pontoise (très bonne route macadamisée et terrain plat).

On arrive directement à Eragny, puis à Saint-Ouen-l'Aumône, qu'on traverse sur une route pavée et montant légèrement. On oblique ensuite à gauche et on rencontre un pont qui, passant l'Oise, vous conduit à Pontoise (rive droite).

A Pontoise on prend la route de Puiseux; après avoir monté une côte peu rapide de 2 kilomètres environ, on laisse, à 10 kilomètres de Poissy, Puiseux sur la droite et on continue à suivre la route départementale qui est pavée sur presque tout son parcours jusqu'à Magny-en-Vexin, soit pendant 26 Kil. 500 mètres.

Le pavé est de-ci de-là mauvais, mais sur le côté droit de la route est un bas-côté praticable aux voitures (Montées et descentes successives).

Après Puiseux, on rencontre les villages de Villeneuve et du Bord-de-Haut-de-Vigny, qui sont reliés par un beau morceau de route macadamisée, mais qui monte pendant 2 kilomètres environ pour redescendre ensuite.

Passé Vigny, mauvais pavé; la côte s'accroît pour redescendre pendant 1,500 mètres jusqu'au village de Cléry, qui est situé à 5 kilomètres en avant de Magny.

En quittant Cléry, la route pavée monte encore

pendant 200 mètres, pour redescendre ensuite Jusqu'à Magny, où l'on arrive par une belle avenue macadamisée (descente rapide). En entrant à Magny, on tourne à droite, et l'on arrive en suivant tout droit la grande rue pavée à l'hôtel du Grand-Cerf, point terminus.

ITINÉRAIRE N° 4

De Paris à Rambouillet (DISTANCE 50 KILOMÈTRES)

pont de Neuilly. — Puteaux. — Suresnes. — Montretout. — Garches. — Vaucresson. — Versailles. — Voisins-le-Bretonneux. — Dampierre et Garne.

I. — DE PARIS A VERSAILLES

On longe l'avenue de Neuilly qui est pavée et on arrive au pont. Le traverser et tourner tout de suite à gauche. On longe alors le bord de l'eau jusqu'à Suresnes. Ce chemin est, en commençant, pavé sur toute la largeur de la chaussée, puis, à partir de la mairie de Puteaux à peu près, le pavé ne s'étend plus que sur les deux tiers de la chaussée, laissant sur sa droite un sentier, généralement très mal entretenu et rempli d'ornières.

A la hauteur du pont de Suresnes on quitte le bord de l'eau pour s'engager sur le boulevard de Versailles, qui monte pendant 2 kil. 1/2. A la hauteur des premières maisons de Montretout, le boulevard descend jusqu'au rond-point de Montretout (place Magenta).

On prend alors à droite la route de Garches bien macadamisée et ne présentant que des montées assez courtes. On laisse Garches sur la droite et on gagne Vaucresson que la route laisse encore à droite.

Après avoir dépassé Vaucresson, on traverse la ligne de chemin de fer. Ici une côte assez raide; la côte franchie, on atteint la route allant à Versailles, elle prend à gauche (poteau indicateur) et présente bientôt une descente assez raide, d'où l'on aperçoit déjà les toits de Versailles.

On entre dans cette ville par la rue de Béthune et par la rue Duplessis qui lui fait suite.

II. — DE VERSAILLES A RAMBOUILLET

Prendre la rue de Satory, dépasser la grille et s'engager sur la route qui oblique à droite et atteint le plateau de Satory sur le flanc duquel elle tourne. On passe entre le polygone et le champ de manœuvres et tout aussitôt on descend dans le vallon de la Bièvre par une belle route ombragée. Le pavé commence au fond de la vallée et dure pendant 4 kilomètres. On traverse ainsi la plaine de Guyancourt; peu après le village de ce nom qu'on laisse à droite la route redevient bonne jusqu'à Voisins-le-Bretonneux. La traversée du village est pavée.

Viennent ensuite une descente légère, puis un raidillon et enfin une descente magnifique menant dans une vallée des plus pittoresques (côte de Port-Royal). La route continue par une forte côte pavée à laquelle succède un plateau qui se termine par une descente en lacets menant à Dampierre. Dans ce village tourner à droite et passer devant le château, le chemin descend ensuite presque continuellement et suit la vallée formée par le ruisseau des Vaux-de-Cernay en passant par le hameau de Garne. Au lieu dit le Moulin-des-Rochers, le vallon se resserre en un défilé des plus agrestes.

Près des auberges, au croisement du chemin de Cernay-aux-Vaux, continuer devant soi et gravir la côte. Au sommet, on rejoint la route venant de Saint-Rémy par Chevreuse et Cernay-la-Ville et

on prend à droite à travers une plaine ondulée qui dure 9 kilomètres et conduit à Rambouillet, en suivant en partie la lisière de la forêt de ce nom.

ITINÉRAIRE N° 5

De Paris à Corbeil par Versailles (DISTANCE 56 KILOMÈTRES)

Porte Maillot. — Puteaux. — Suresnes. — Ville-d'Avray. — Versailles. — Jouy-en-Josas. — Igny. — Palaiseau. — Longjumeau. — Epinay-sur-Orge. — Sainte-Genevieve-Liers. — Courcouronnes — Corbeil.

Départ de la porte Maillot. Suivre l'avenue de Neuilly jusqu'au pont qu'il faudra franchir, puis tourner tout de suite à gauche par la route du bord de l'eau jusqu'au pont de Suresnes comme ci-dessus et continuer jusqu'à Versailles.

Prendre le chemin de Jouy-en-Josas qui descend agréablement entre la tranchée du chemin de fer et la lisière du bois des Mets. Dans Jouy laisser le passage à niveau à sa droite, suivre le long de la voie du chemin de fer et ne traverser le passage à niveau qu'après la station.

La route s'élève et coupe la route départementale n° 8 pour se diriger vers le village d'Igny (8. 5.)

Descente dangereuse sur un pavé mauvais.

Au sortir du village la route redevient bonne. On franchit un passage à niveau qui est suivi d'une forte côte au bout de laquelle on trouve la voie du chemin de fer de Limours. Passer sur le pont et continuer vers Palaiseau (3.5). Dans ce village, traverser la rue de Paris et suivre, en face, la rue de Corbeil vers Longjumeau. Série d'ondulations jusqu'à Champlan, qu'on laisse sur sa gauche pour atteindre le Petit-Champlan, entrée de Longjumeau (4 kil. 2)

On arrive sur la place du Marché (station du tramway à vapeur), traverser cette place et tourner à droite dans la grande rue de Longjumeau. 500 mètres de pavés, traverser le pont sur la Bièvre et tourner à gauche dans la rue de Corbeil. Entre Longjumeau et Epinay-sur-Orge (3,250), descente dangereuse.

Dans Epinay-sur-Orge, route macadamisée excellente. Descente rapide passant sous le chemin de fer d'Orléans. La route un peu plus loin se sépare en deux, ne pas prendre à droite qui conduit dans Villemoisson, mais suivre à gauche vers la forêt de Sequigny. Forte montée jusqu'à l'entrée de la forêt. Puis, plus loin, 1.800 mètres de pavés. On arrive à Sainte-Geneviève-des-Bois (4,150), un peu plus loin Liers (1,250). La route à cet endroit est étroite avec des tournants brusques.

De Liers à Courcouronnes (5,500), route magnifique en plaine. On coupe au delà du village le chemin de Mennecy pour arriver à la route départementale de Fontainebleau (3,5). Sur la route de Fontainebleau, tourner à droite vers Essonnes. Descente de 700 mètres assez forte et pavée.

Ne pas entrer dans Essonnes, tourner à gauche dans la rue de Corbeil (2,150), suivre dans Corbeil les rues des Grandes-Bordes jusqu'à la place Galignani et prendre la rue Notre-Dame qui aboutit à la place du Marché, point terminus.

ITINÉRAIRE N° 6

De Paris à Précy-sur-Oise (DISTANCE 52 KILOMÈTRES)

En quittant la porte Maillot on suit l'avenue de Neuilly tout droit par la chaussée du milieu jusqu'à la Seine. Ne pas traverser le pont, tourner

à droite et suivre le bord de l'eau jusqu'au pont d'Asnières. Après avoir traversé le pont tourner de suite à droite (petite descente raide) et suivre la rive gauche du fleuve jusqu'au pont de Clichy,

Devant le pont tourner à gauche par le boulevard Voltaire et arrivé sur la petite place où se trouve la statue de Durand-Claye, prendre à droite du café du *Coq gaulois* la route pavée et mauvaise que suit la ligne de tramways et mène à Gennevilliers. A l'entrée de Gennevilliers, quelques mètres après le cimetière, prendre le boulevard d'Épinay à droite large et bien macadamisé qui va tout droit au pont d'Épinay.

On traverse le pont, on monte une petite côte et on prend à gauche la grande route de Saint-Denis à Pontoise, qui est pavée au milieu et dont les bas-côtés sont assez mauvais. (Beaucoup de camions¹ sur cette route.)

Arrivé sur la place d'Armes de Saint-Gratien, prendre à gauche la rue de Paris qui vous fait rejoindre la grande route à droite et que l'on suit jusqu'au passage à niveau. Là, ne pas traverser le

passage mais prendre de suite à droite la route un peu étroite mais très belle qui va à Eaubonne en passant par la station d'Ermont.

A Eaubonne continuer vers Saint-Leu par la route de Paris qu'on suit tout droit. On traverse Saint-Leu sur du pavé, puis on descend sur Bessancourt. On a ensuite une montée assez douce, puis une descente assez rapide sur Sognolles et Méry.

Après Méry tourner à droite de l'auberge *Au Chapeau de Napoléon* et aller droit sur Mériel. Après avoir dépassé la voûte du chemin de fer, on arrive à une bifurcation. Prendre la route de droite qui ne traverse qu'une partie de L'Isle-Adam, mais qui est le meilleur chemin pour se rendre à Beaumont-sur-Oise. A 2 kilomètres environ de Beaumont, on trouve une côte assez forte.

Au milieu de la grande rue de Beaumont on tourne à gauche et on arrive au pont, qu'on traverse. Le pont franchi, suivre à droite, traverser le passage à niveau, puis prendre à droite la route qui à travers la plaine conduit aux

villages de Bernes, Bruyères et Boran. En sortant de Boran on prend à droite une petite route d'abord mauvaise, étroite et encaissée puis assez belle mais accidentée, qui mène directement à Précy-sur-Oise. A Précy peu de ressources, pas d'écuries ni de grandes remises. Point terminus à la mairie.

Voilà qui servira de guide minutieux à tous les intéressés. Il est bien entendu que les 50 kilomètres seront chronométrés par les membres du jury et que les kilomètres supplémentaires faits pour aboutir à un centre plus ou moins peuplé ne compteront pas dans l'épreuve. Le départ se fera chaque matin à huit heures de la Porte-Maillot, heure militaire.

Jean sans Terre.

NDLR : -¹) Il s'agit bien sûr de charrettes lourdes tirées par des chevaux.

Toujours beaucoup de bla-bla dans les parutions des 16 et 17 Juillet, avec tout de même une information importante : il ne reste plus que 46 concurrents probables sur les 102 inscrits, la majorité des farfelus a probablement hésité à pousser le ridicule plus loin ! En conséquence l'itinéraire N°3, le plus mauvais des 6, a été supprimé pour les épreuves éliminatoires.

Le Petit Journal 16 Juillet 1894

VOITURES SANS CHEVAUX La date approche. — Suppression de l'itinéraire n° 3.—Repos le samedi.

La date approche; pour quiconque s'intéresse au concours de voitures sans chevaux ouvert par nos soins, c'est la grande semaine qui commence aujourd'hui.

Diverses modifications, conséquence de défections prévues, s'imposaient au programme des épreuves éliminatoires. Les voici brièvement résumées.

D'abord le chiffre de ces défections, quel est-il ? Le devinez-vous ?

Nous avons pointé ces jours-ci les partants certains, nous avons écrit à tous les concurrents pour les prier de nous fixer sur leurs intentions définitives. Presque tous ont répondu, les uns par un oui plein de promesses, les autres par un non de découragement.

Celui-ci travaillait d'arrache-pied, mais il ne peut être prêt pour la date définitive; celui-là est tordé malade, cet autre n'a pu obtenir livraison de ses fournisseurs en temps voulu.

Bref il résulte de l'enquête que 50 % des concurrents, c'est-à-dire une cinquantaine de voitures, sur 102 inscrites, sont en mesure de prendre part aux épreuves.

C'est fort joli, et cela dépasse l'attente des plus optimistes, qui ne voulaient croire qu'à vingt-cinq voitures en ligne, au grand maximum.

✕

Cette réduction prévue d'un nombre de concurrents nous a amenés à décider immédiatement deux

améliorations au programme.

La première est la suppression de l'itinéraire n° 3, de Paris à Magny-en-Vexin, la terreur de tous les engagés!

Je le savais médiocre, cet itinéraire, mais avec cent voitures à examiner en trois jours, il nous fallait six routes. Le contingent étant diminué de moitié, cinq routes nous suffiront et nous profiterons de la circonstance pour réduire d'un jour le travail des épreuves préparatoires.

On examinera les voitures, en vue du concours définitif, jeudi et vendredi seulement.

La journée de samedi sera réservée à chacun pour qu'il puisse faire les petites réparations éventuelles avant le grand départ de dimanche pour Rouen.

De cette façon tous les concurrents se trouveront sur le pied d'égalité, ce qui n'était pas le cas avec la distribution en trois journées du travail éliminatoire. Le dernier rentré samedi soir, pouvait avoir besoin de quelques heures avant de reprendre la route de Rouen. C'est à peine si son numéro d'ordre lui donnait, comme on dit, le temps de souffler.

De cette façon tout le monde aura vingt-quatre heures pour respirer, entre les petites épreuves et la grande. Ce sera mieux ainsi.

✕

Pour ce qui est de la route de Magny-en-Vexin, j'ai tenu à la parcourir moi-même samedi pour me faire une idée de ce qu'elle pouvait être avec un temps d'automne comme celui dont nous sommes prématurément gratifiés.

Franchement les difficultés y eussent été excessives et les concurrents qui seraient tombés au sort sur cet itinéraire n'en seraient pas sortis.

De Pontoise à Magny ce n'est que pavé du temps de Louis XIV, par longues places. Je le connais bien ce pavé, et il ne m'effrayait point parce qu'il réservait des bas-côtés à peu près sortables. Mais aujourd'hui ces bas-côtés, détremés par les pluies, ne sont plus que cloaques ignobles. Et cela s'appelle une route nationale ! C'est peu flatteur pour la catégorie de grandes voies à laquelle ce hideux tronçon appartient. Impossible de maintenir un pareil itinéraire. Il est biffé.

Les concurrents, qui n'en dormaient plus en appréhendant le tirage au sort de demain, vont pouvoir respirer.

Les expériences d'élimination se feront donc jeudi et vendredi seulement, et sur cinq routes au lieu de six. Voilà qui est bien compris ?

✕

Autre chose : quantité de personnes écrivent au *Petit Journal* pour demander à assister au concours. La demande ne se conçoit pas, puisque le concours est public et gratuit, puisque l'exposition, mercredi à Neuilly, est publique et gratuite, et que nulle entrée réservée ne saurait être, dans ces conditions, mise à la disposition de qui que ce soit.

Les curieux n'ont qu'à venir; ils verront, comme tout le monde, comme nous-mêmes.

Quant aux voyages d'expériences, ils ne peuvent être faits que par la rédaction et l'administration du *Petit Journal*, composant le jury, ainsi que par les ingénieurs qui ont bien voulu nous promettre le concours de leurs lumières pendant les expériences des deux premiers jours.

Demain mardi, à deux heures, tirage au sort des itinéraires.

Jean sans Terre.

Le Petit Journal 17 Juillet 1894

Qu'en sortira-t-il ?

Voilà la question que chacun se pose, car chacun s'intéresse à ce concours de voitures mécaniques, qui va s'ajouter ces jours-ci aux épreuves déjà célèbres — le mot n'est pas excessif — dont le *Petit Journal* a pris l'initiative.

Qu'en sortira-t-il, oui, de ce concours ?

Sera-ce quelque chose de neuf, ou du déjà vu ?

A vrai dire, le déjà vu en pareille matière, s'il existe pour les Parisiens assez indifférents au passage d'une voiture mécanique par-ci par-là, reste du neuf pour la masse des curieux qui vont se donner rendez-vous dimanche sur la route de Paris à Rouen.

Dans huit jours nous saurons ce qui sortira

de cette épreuve routière. Ce qu'il en résulte par avance, c'est un désir général de voir une formule ou deux, un modèle ou deux adoptés par l'opinion.

Oui, l'idée de ce concours est de celles qui flottent dans l'air. Oui, le besoin de ce véhicule indépendant, qui nous permette enfin de nous élaner sur les routes avec une famille entière, ou plus modestement avec un bagage de commis

voyageur, se fait impérieusement sentir.

Ce sera la renaissance des routes qui s'épanouira. Elle fut commencée par la bicyclette. Trop heureux d'y avoir contribué pour ma part, je me demande avec autant d'impatience que les plus impatients quel modèle sortira victorieux de la journée de dimanche prochain. — Quel qu'il soit, il constituera la réalisation d'un rêve acharné de mon enfance.

*

* *

Car si vous voulez tout savoir je vous dirai que cette idée de rouler sur les routes sans le secours des chemins de fer m'a toujours hanté. Elle me poursuit depuis toujours.

C'est comme je vous le dis : au lycée de cette ville de Rouen, qui sera dimanche notre point terminus, en ai-je passé des soirées, sur des croquis informes, qui n'avaient qu'une valeur utopique, puisque j'étais incapable, à douze ans, de les baser sur aucun savoir ! Mais leur objet demeurerait le même, des soirs et des soirs : il s'agissait de dessiner, sinon de construire, une voiture à vapeur idéale (on ne connaissait guère autre chose que la vapeur en 1865) qui pût nous transporter, à trois ou quatre camarades, sur les belles routes de la Normandie, bordées de pommiers, de blés verts ou de colzas jaunes. Il me semblait impossible qu'un inventeur ne se levât pas pour combattre la tyrannie des chemins de fer qui commençait, et affranchir du rail, du formalisme, de l'enrégimentation inévitable les touristes-nés aussi bien que les modestes commerçants que leur genre d'affaires appelle à faire continuellement le tour de France...

*

* *

Hélas ! Les inventeurs ont mis de longues années à se lever. La question était ardue. Elle demeure difficile. Trente ans ont passé depuis lors, et nous ne savons pas encore, dans le gros public, si la vraie voiture automobile existe, si elle est pratique dans le sens absolu du mot.

Quel chemin parcouru néanmoins dans ces dernières années !

Comme tout ce qui s'est fait à ce propos indique bien que la solution est proche !

L'existence seule d'une ordonnance préfectorale sur la matière ne trahit-elle pas, à Paris et dans le département de la Seine, un avancement subit de la question ?

Le concours du *Petit Journal* la fera entrer dans une phase nouvelle, dans la phase de la grande vulgarisation, sans laquelle aucun progrès n'est réalisable.

Admettons (ce que nous ne pouvons ici prévoir, ne voulant rien savoir avant les épreuves), admettons qu'il ne sorte rien de complet de ce concours. Quel coup d'épaule il aura tout de même donné à la question ! Comme il ouvrira les idées des chercheurs, de ceux qui trouvent aussi bien que de ceux qui perfectionnent.

Oui, l'idée est dans l'air, et je crois que nous allons voir ces jours-ci des choses intéressantes, qui donneront aux foules une idée de ce que sera un concours de ballons

dirigeables en l'an....Plaise au ciel que nous soyons encore là pour l'organiser, celui-là ! Mais la matière n'est pas aussi «prête » que celle de la

locomotion routière.

*

* *

Un de nos collaborateurs revient de Rouen, où il a trouvé le meilleur accueil auprès de la municipalité. L'arrivée est fixée au Champ-de-Mars, dimanche prochain, près de l'église Saint-Paul, à l'entrée de la ville du côté de Paris.

L'autorité militaire, à qui le Champ-de-Mars appartient, n'a pas été moins obligeante que l'autorité civile, et nous l'en remercions ici.

Du reste, les voitures qui arriveront à Rouen ne feront que passer, pour ainsi dire, au Champ-de-Mars. C'est le but du voyage, parce qu'il faut qu'un voyage de ce genre ait un but matériellement déterminé. L'entrée des roues de chaque voiture sur le sol du Champ-de-Mars marquera, dimanche soir, le terme de l'épreuve finale imposée aux concurrents. Aussitôt après, ceux-ci s'en iront où bon leur semblera.

Combien seront-ils ? Nous ne le saurons nous-mêmes que samedi, après les deux jours d'épreuves éliminatoires.

Si j'en crois les on-dit, mais ce ne sont là que des on-dit sur la valeur desquels je n'ai pas d'opinion, les éliminations ne seraient pas si nombreuses qu'on pourrait le croire. Le plus fort contingent se serait éliminé de soi-même, et il se pourrait que la presque totalité des partants probables fût bonne pour le voyage de Rouen. Acceptons-en l'augure ! Plus l'émulation sera vive, plus ce sera intéressant pour nous tous, qui cherchons le véhicule fin de siècle pour le montrer comme point de départ aux chercheurs du siècle qui va commencer !

Notre envoyé à Rouen a demandé à la Ville s'il ne serait pas possible de remiser, dimanche soir, les voitures qui auront effectué le parcours en un seul local, de dimensions vastes, qui eût pu les abriter toutes sous la garde de quelques préposés.

Malheureusement ce local n'existe pas à Rouen. MM. les inventeurs et constructeurs sont donc invités à se pourvoir individuellement. Ce sera chose aisée pour chacun d'eux.

*

* *

Les partants probables :

Comme à la veille des courses de chevaux, il faut, pour renseigner le public, que je fasse connaître dès aujourd'hui les noms des partants probables, on peut dire certains pour les neuf dixièmes d'entre eux.

Voici leurs noms et les numéros d'ordre que leurs voitures porteront, très apparents à l'extérieur;

PROPRIÉTAIRES DES VOITURES

N^{os} MM.

3 de Dion, Bouton et C^{ie}, vapeur, 6 places.

4 Les mêmes, vapeur, 4 places.

7 P. Gautier, pétrole, 4 places.

10 J. Scott, vapeur, 8 places.

12 Tenting, pétrole, 4 places.

13 Panhard et Levassor, pétrole, 4 places.

14 Les mêmes, pétrole, 4 places.

15 Les mêmes, pétrole, 2 places.

16 Quantin, pétrole, 6 places.

18 Archdéacon, vapeur Serpollet, G places.

19 A. Le Blant, vapeur, 8 places.

21 A. Létar, vapeur, 4 places.

24 Vacheron, gazoline, 2 places.

25 Coquatix, vapeur, 4 places.

27 Les fils de Peugeot frères, gazoline, 2 places.

28 Les mêmes, gazoline, 4 places.

29 Les mêmes, gazoline, 4 places.

30 Les mêmes, gazoline, 3 places.

31 Les mêmes, gazoline, 5 places.

37 Loubières, leviers, 6 places.

40 Lemoigne, 4 places.

42 Le Brun, pétrole, 4 places.

44 De Prandières, vapeur et pétrole, 6 places.

51 Lepape, pétrole, 4 places.

52 Société parisienne, air comprimé, 4 places.

53 De Bourmont, pétrole, 4 places.

60 Maurice Le Blant, vapeur, 9 places.

61 R. de Montais, pétrole, 2 places.

62 Mallarmé, vapeur, 5 places.

64 Panhard et Levassor, pétrole, 4 places.

65 Les fils de Peugeot frères, gazoline, 4 places

67 Lebesque, pétrole, 4 places.

68 Garnier et Delannoy, 4 places.

N^{os} MM.

71 Th. Klaus, pétrole, 2 places.

72 Tamarelle-Capeyron, vapeur, 5 places.

74 Raoul Meyer, vapeur, 4 places.

75 Dessaux, leviers, 4 places.

77 Reverseaux, 6 places.

79 Baudet, vapeur, 4 places.

84 Plantard, air comprimé, 4 places.

85 Roger, pétrole, 4 places.

88 Jentaud, pétrole, 5 places.

91 Comte Carli, électricité, 2 places

99 Bonnefils, pétrole, 2 places.

100 Bellanger, 4 places.

101 Jean Mary, gaz, 4 places.

Jusqu'au n^o 44 inclus, épreuve préparatoire jeudi.

Du n^o 45 au n^o 101, épreuve vendredi.

Repos samedi.

Toutefois, en cas d'impossibilité absolue, certains retardataires seront admis à une épreuve supplémentaire samedi matin, à 8 heures.

*

* *

Ainsi qu'on peut en juger par la liste définitive qui précède, ce sont presque exclusivement des Français qui vont prendre part à ce concours, le premier du genre qu'on ait jamais vu.

Un Anglais, M. Garrard, était engagé, mais il n'est pas prêt, bien que l'image suggestive de sa voiture électrique, baptisée par lui le Véhicule de l'avenir, ait fait le tour des journaux de son pays... avant que le susdit véhicule ait roulé sur le sol.

Un Belge, M. Spanoghe, d'Anvers, est malheureusement décédé en mai dernier.

Il ne reste comme étranger dans le concours que le comte Carli, député italien, dont la voiture électrique est arrivée ces jours-ci.

Tous les concurrents, sauf un, sont donc nos compatriotes.

Raison de plus pour souhaiter que les beaux prix de 5,000, 2,000, 1,500, 1,000 et 500 francs, dus à la libéralité du *Petit Journal* et à celle de son excellent directeur. M. Marinoni, soient disputés par de belles journées, comme juillet nous en réserve tant d'ordinaire.

Jean sans Terre.

L'échéance approchant, les articles deviennent quotidiens sans apporter beaucoup d'information autres que l'affectation des concurrents sur les cinq itinéraires des éliminatoires préliminaires et des redites sur ces itinéraires à l'intention des spectateurs.

Le Petit Journal 18 Juillet 1894

VOITURES SANS CHEVAUX

Avant les épreuves.

— Tirage au sort des itinéraires.

— Programme de la journée d'aujourd'hui.

Déjà Paris était hier sillonné de voitures mécaniques. Nous en avons vu passer quatre dans la rue Lafayette, deux aux Champs-Élysées, en moins d'une heure. Chacun arrive au rendez-vous et prend ses dernières dispositions pour se rendre aujourd'hui à Neuilly, où l'exposition est annoncée à deux heures.

✕

Le tirage au sort des itinéraires de chaque épreuve préparatoire s'est fait hier dans les bureaux du *Petit Journal*, où la plupart des concurrents s'étaient réunis. Nous avons amicalement causé ensemble des épreuves qui se préparent et qui préoccupent à juste titre le monde de la mécanique.

Puis une jeune fille, avec la main de l'innocence, a gracieusement extrait d'un chapeau les numéros des itinéraires, qui ont été affectés comme suit :

JOURNÉE DE JEUDI

Sont désignées pour l'itinéraire n° 1 les voitures suivantes :

- N^{os} 3 MM. de Dion, Bouton et Cie.
- 13 MM. Panhard et Levassor.
- 21 M. Letar.
- 30 MM. les fils de Peugeot frères.

Pour l'itinéraire n° 2 :

- N^{os} 10 M. Scotte.
- 15 MM. Panhard et Levassor.
- 25 M. Coquatrix.
- 28 MM. les fils de Peugeot frères.
- 44 M. de Prandières.

Pour l'itinéraire n° 4 :

- N^{os} 7 M. Gautier.
- 18 M. Archdeacon.
- 19 M. Le Blant.
- 37 M. Loubières.
- 42 M. Le Brun.

Pour l'itinéraire n° 5 :

- N^{os} 4 M. de Dion.
- 16 M. Quantin.
- 27 MM. les fils de Peugeot frères.
- 29 Les mêmes.
- 40 M. Lemoigne.

Pour l'itinéraire n° 6 :

- N^{os} 12 M. Tenting.
- 14 MM. Panhard et Levassor.
- 24 M. Vacheron.
- 31 MM. les fils de Peugeot frères.

JOURNÉE DE VENDREDI

Sont désignées pour l'itinéraire n° 1 les voitures suivantes :

- N^{os} 51 M. Lepape.
- 64 MM. Panhard et Levassor.
- 72 M. Tamarelle.
- 79 M. Baudet.
- 88 M. Jentaud.

Pour l'itinéraire n° 2 :

- N^{os} 60 M. Leblanc.
- 71 M. Klaus.
- 74 M. Meyer.
- 99 M. Bonnefils.

Pour l'itinéraire n° 4 :

- N^{os} 62 M. Mallarmé.
- 68 MM. Garnier et Delannoy.
- 84 M. Plantard.
- 91 M. Carli.
- 100 M. Bellanger.

Pour l'itinéraire n° 5 :

- N^{os} 61 M. R. de Montais.
- 67 M. Lebesque.
- 77 M. Reverseaux.
- 85 M. Roger.

Pour l'itinéraire n° 6 :

- N^{os} 52 Société parisienne.
- 53 M. de Bourmont.
- 65 MM. les fils de Peugeot frères.
- 75 M. Dessaux.
- 87 M. Landry.
- 101 M. J. Mary.

Samedi matin, examen supplémentaire pour ceux qui n'auront pu se présenter les autres jours.

Le programme de la journée d'aujourd'hui mercredi est simple : à midi, MM. les concurrents sont invités à prendre leur place jusqu'à deux heures au rond-point d'Inkermann, à Neuilly.

A deux heures, exposition publique jusqu'à six heures, et entièrement gratuite des voitures qui doivent se présenter au concours. Toute évolution sur la place est interdite.

Chaque voiture doit demeurer au repos jusqu'à six heures à l'endroit qui lui aura été assigné par les soins de trois rédacteurs du *Petit Journal*, délégués à cette organisation.

✕

L'approche du concours fait venir à Paris des savants et des amateurs de tous les pays, qui ont l'extrême amabilité de nous rendre visite avant de se mettre à l'étude des modèles que le concours va réunir.

Citons d'autre part l'arrivée de journalistes spéciaux, anglais et américains, ainsi que celle d'un envoyé de deux journaux de Lisbonne.

The Engineer, la grande revue technique anglaise, a délégué M. Dolby aux diverses épreuves. *La Nature* y est représentée par notre éminent confrère Gaston Tissandier et son collaborateur, M. Hospitalier ; le *Génie civil* par M. Bourdil, la *Revue technique* par M. Yves Guédon, le *Bulletin de la Société des anciens élèves des Ecoles d'Arts et Métiers* par M. Mesureur, etc.

D'autre part la liste des ingénieurs qui ont bien voulu se mettre pour quelques heures à notre disposition comprend des anciens élèves des Mines, de l'École polytechnique, de l'École centrale, des écoles diverses d'arts et métiers. Nous sommes heureux d'avoir ainsi groupé des hommes sortis de pépinières scientifiques et industrielles aussi différentes. Chacun de ces messieurs a dû recevoir hier au plus tard sa convocation. Les uns sont affectés à la journée de demain jeudi, les autres à celle d'après-demain vendredi.

✕

Un détail : la fonderie de Poissy a promis un licenciement général d'une heure à tous ses travailleurs (ils sont 400), pour leur permettre de voir passer les voitures qui fourniront l'itinéraire n° 2, de Paris à Mantes par Poissy et Triel, demain et après-demain.

Les petites brochures que nous avons fait tirer par milliers ont été absorbées si vite qu'il n'y en a plus. Je reproduis ici, pour suppléer à ce vademecum de poche, le tracé des itinéraires qui vont être suivis demain et après-demain par les concurrents :

Itinéraire n° 1. — PARIS à MANTES, par l'avenue de Neuilly, le rond-point des Bergères, Nanterre, Chatou, Le Pecq, Saint-Germain, Ecquevilly, Flins et Epône (47 kilomètres environ de la Porte-Maillot)

Itinéraire n° 2. — PARIS à MANTES, par l'avenue de Neuilly, Courbevoie, Bezons, Houilles, Maisons-Laffitte, la Croix-de- Noailles, Poissy, Triel, Vaux, Meulan, Juziers et Limay (51 kilomètres environ).

L'itinéraire n° 3, de Paris à Magny-en-Vexin, est supprimé comme étant trop défectueux.

Itinéraire n° 4. — De PARIS A RAMBOUILLET, par le pont de Neuilly, Puteaux, Suresnes, Montretout, Versailles, Voisins-le-Bretonneux, Dampierre et Garne (50 kilomètres environ).

Itinéraire n° 5. — De PARIS A CORBEIL, par le pont de Neuilly, Puteaux, Suresnes, Versailles, Palaiseau, Longjumeau, Epinay- sur-Orge, Liers, Courcouronnes et Essonnes (56 kilomètres environ).

Itinéraire n° 6. — De PARIS A PRÉCY-sur-OISE, par l'avenue de Neuilly, le quai de la Seine, rive droite, le quai Michelet (Levallois), le pont de Clichy (celui d'Asnières étant barré), Gennevilliers, Epinay, Saint- Gratien, Eaubonne, Sainl-Leu-Taverny, Méry, Mériel, l'Isle-Adam, Beaumont-sur-Oise, Bernes et Boran (52, kilomètres environ).

✕

Ainsi qu'on vient de le voir, tous les itinéraires passent par l'avenue de Neuilly. C'est donc là qu'on verra le plus grand nombre de voitures se mettre en marche chaque jour. Deux passent par Suresnes et Versailles.

✕

La direction du Vélodrome de Rouen nous prie d'annoncer aux intéressés qu'elle dispose d'un grand local couvert sous le toit duquel on peut remiser une vingtaine de voitures. Voilà qui est fait.

✕

Nous avons déjà donné le programme de la journée de dimanche ; précisons-le à nouveau ;

Départ de Paris.. 8 h. du matin

Arrivée à Mantes.. midi

Départ de Mantes.. 1h/2

Arrivée à Rouen.. vers 8h. du soir

(Arrêt de 15 minutes à Vernon ; arrêt de 15 minutes à Pont-de-l' Arche.)

Soit en tout 10 heures de route effective, pour 128 kilomètres.

Il va de soi que les concurrents sont libres de se rendre à Rouen à une allure plus rapide que celle ci-dessus indiquée. Toutefois nous leur rappelons qu'il ne sera tenu aucun compte d'une vitesse supérieure à 12 kil. 500 à l'heure, et nous faisons appel à l'intelligence pratique de ces messieurs pour que le voyage de Rouen s'accomplisse le plus possible en colonne, chaque voiture suivant la voiture précédente à distance raisonnable, avec ordre, comme un concours pratique, et non

comme une course qui n'aurait pour résultat que d'effrayer le public au lieu de le conquérir à la locomotion de l'avenir, tout en contrevenant à l'ordonnance actuelle du préfet-de police que les autorités de chaque département traversé ont prise à leur compte.

Jean sans Terre.

P.-S. — Le premier départ se fera demain matin de la Porte-Maillot, à 8 heures précises.

Le rendez-vous est pour 7 heures 1/2, heure

militaire.

Les conducteurs de voitures sont prévenus une fois encore qu'ils devront exhiber leurs papiers au délégué de la préfecture de police, qui se tiendra, dès 7 heures 30, sur le boulevard Maillot, à la grille du Bois de Boulogne.

Ajoutons avec reconnaissance que M. Michel Lévy, l'ingénieur en chef des mines chargé de l'examen des voitures, 26, rue Spontini, se multiplie avec une bonne grâce charmante pour

faciliter aux postulants les courts examens exigés par la préfecture.

On sent que, là encore, il y a un esprit novateur qui travaille, et qui voudrait comme nous voir la question si intéressante des voitures automotrices faire un grand pas ces jours-ci. M. Michel Lévy recevra encore des demandes d'autorisation aujourd'hui et demain, pour samedi. C'est tout dire.

J.s.T.

Le Petit Journal 19 Juillet 1894

VOITURES SANS CHEVAUX

L'Exposition à Neuilly.—Le programme d'aujourd'hui jeudi.

L'exposition des voitures à Neuilly a été hier ce que nous pensions d'avance qu'elle serait.

Vingt-six voitures, - toutes celles qui étaient définitivement prêtes, - avaient répondu à l'appel du *Petit Journal* et l'exposition préliminaire de ces nouveaux engins de locomotion au rond-point d'Inkermann a obtenu auprès du public un plein succès.

Dès onze heures, les premières voitures arrivent et aussitôt la foule d'accourir pour voir de près les véhicules fin de siècle. Le rond-point d'Inkermann offre un coup d'œil des plus curieux, et pendant toute l'après-midi le mouvement va toujours en augmentant.

A deux heures, il y a déjà deux mille curieux; à quatre heures, ce nombre a doublé, et les voitures retardataires ont grand'peine à se frayer un passage dans les rangs du public.

Ce public mérite lui-même d'être remarqué. On voit passer devant les voitures alignées devant le trottoir circulaire un grand nombre d'ingénieurs très connus, des hommes du monde, des dames en grande toilette, de simples propriétaires qui se passionnent pour la question, à titre d'acquéreurs ou de bailleurs de fonds des inventeurs.

Citons au hasard le prince de Sagan, M. Henrion-Bertier, le maire de Neuilly, M. Gragnon, ancien préfet de police, M. Dupuy, ingénieur, M. Michel Lévy, ingénieur en chef des mines, MM. Ossude, de Montagnac, toute la rédaction et l'administration du *Petit Journal*, la plupart de nos obligés ingénieurs-conseils, la presse spéciale, française et étrangère, etc., etc.

Le long de l'avenue du Roule, qui aboutit au rond-point, s'alignait une file d'équipages, attelés de chevaux, dont les propriétaires étaient venus voir leurs... chevaux de demain.

Enfin, suivant la vieille formule, des familles entières avaient tenu à venir examiner de près, et avec les plus sympathiques dispositions, les voitures sans chevaux qui arrachaient à plusieurs intentionnels cette phrase typique :

— Si j'avais l'argent nécessaire, j'achèterais une voiture comme celle-là...

Dès qu'une voiture avait pris place sur le rond-point, on voyait tout aussitôt les groupes

se former autour d'elle et chacun discuter ses chances ou étudier son mécanisme. Plus loin, c'était un dessinateur qui prenait un croquis, ou encore un photographe qui braquait son objectif.

Et ainsi toute l'après-midi, sous un ciel qui peu à peu s'est dépouillé des nuages menaçants de la première heure, pour laisser briller un beau soleil que venait tempérer une légère brise.

Ce serait le rêve de garder un temps semblable quatre jours durant, pour rouler sur les grandes routes !

✕

Programme d'aujourd'hui, à l'intention de ceux de nos lecteurs qui désirent voir passer les voitures sur les routes, aux environs de Paris :

Concentration de 7 heures à 7 heures 1/2 au boulevard Maillot.

Départ à 8 heures précises des voitures dont la désignation suit, avec leurs itinéraires:

Itinéraire n° 1, de Paris à Mantes par Saint-Germain et Flins :

N°s 3 MM. de Dion, Bouton et Cie, break 6 pl., vapeur.

— 13 MM. Panhard et Levassor, 4pl.,vapeur.

— 21 M. Letar, 4 pl., vapeur.

— 30 MM. les fils de Peugeot frères,3pl., gazoline.

Itinéraire n° 2, de Paris à Mantes par Poissy et Triel :

N°s 10 M. Scotte, 8 à 10 pl., vapeur.

— 15 MM. Panhard et Levassor, 2pl., pétrole.

— 25 M. Coquatrix, 4 pl., vapeur.

— 28 MM. les fils de Peugeot frères,4 pl., gazoline.

— 44 M. de Prandières, 6 pl., syst.

Serpellet et pétrole combinés.

Itinéraire n° 4, de Paris à Rambouillet par Versailles et Dampierre :

N°s 7 M. Gautier, 4 pl., pétrole.

— 8 M. Archdeacon, 6 à 7 pl., vapeur.

— 19 M. Le Blant, 8 à 10 pl., vapeur.

— 42 M. Le Brun, 4 pl., pétrole.

Itinéraire n° 5, de Paris à Corbeil par Versailles et Palaiseau :

N°s 4 M. de Dion, Victoria 4 pl., vapeur.

— 16 M. Quantin, 6 pl., pétrole.

— 27 MM. les fils de Peugeot frères, 2 pl., gazoline.

— 29 Les mêmes, 4 pl., gazoline.

— 40 M. Lemoigne, 4pl., pesanteur.

Itinéraire n° 6, de Paris à Précy-sur-Oise par Gennevilliers et l'Isle-Adam :

N°s 12 M. Tenting, 4 pl., pétrole.

— 14 MM. Panhard et Levassor, 4pl. (nouv. type), pétrole.

— 24 M. Vacheron, 2 pl., gazoline.

— 31 MM. les fils de Peugeot frères, break 5 pl., gazoline.

✕

MM. les ingénieurs qui se rendront ce matin à la Porte-Maillot sont priés de se présenter à partir de sept heures et demie au restaurant Gillet, salle du rez-de-chaussée.

✕

Les voitures seront rangées l'une derrière l'autre, sur le boulevard Maillot, la première à la grille, les autres derrière, à dix mètres d'intervalle, les voitures de l'itinéraire numéro 1 en tête, celles du numéro 2 à la suite, etc., toutes rangées sur le côté du boulevard qui longe le bois de Boulogne.

Au signal du départ, qui sera donné à huit heures précises, la première voiture se mettra en marche. La deuxième ne partira que quinze secondes après la première; la troisième quinze secondes après la deuxième, et ainsi de suite jusqu'à la dernière.

Un de nos collaborateurs donnera d'ailleurs le signal du départ, après les trente secondes réglementaires, à chaque voiture prête à se mettre en route.

Si une voiture n'est pas tout à fait en mesure de prendre son départ, on passera à la suivante; la voiture retardataire restera alors la dernière, pour éviter tout accident.

De cette façon les voitures auront toutes, au départ de la Porte-Maillot, cinquante mètres environ d'intervalle.

✕

M. Pitot, directeur du Cirque de Rouen, offre d'abriter toutes les voitures à leur arrivée à Rouen, sous l'immense hall du Cirque qui se trouve situé tout près du Champ-de-Mars.

✕

Est-il présomptueux de prévenir la Compagnie de l'Ouest que ce matin elle aura quelques voyageurs en plus pour les trains de Mantes, et que dimanche il serait peu étonnant qu'elle en eût beaucoup pour toute la ligne de Rouen ? Un bon averti en vaut deux.

Jean sans Terre.

Enfin les premiers résultats vont arriver...mais pas seulement! Pas question d'échapper à la logorrhée épistolaire du sieur Jean sans Terre.

VOITURES SANS CHEVAUX
Première journée du concours

— Un temps à souhait a favorisé, hier matin, le départ des concurrents désignés pour prendre part à l'épreuve de la première journée du concours.

C'est par un gai soleil — chose rare depuis quelque temps — que les voitures sont venues se ranger sur le boulevard Maillot, où, dès sept heures du matin, les attendait une foule compacte. Cyclistes, cavaliers, piétons, tous les promeneurs matineux du Bois de Boulogne, encouragés par le ciel clair et la température printanière, étaient venus pour examiner les véhicules et leur faire un bout de conduite.

Parmi les spectateurs, beaucoup d'ouvriers aussi, qui étaient partis de chez eux un peu plus tôt, pour pouvoir, avant de se rendre à l'usine ou à l'atelier, donner en connaissances un coup d'œil aux véhicules.

Un à un, à intervalles assez espacés, comme pour ménager l'attention des curieux, les concurrents arrivent entre sept et huit heures.

Le jury se trouve au complet depuis longtemps. Dès sept heures, la plupart des ingénieurs qui ont bien voulu nous prêter l'appui de leurs connaissances techniques étaient au rendez-vous, et ce n'est pas de cette exactitude que nous les remercierons le moins.

Un de nos collaborateurs fait placer les voitures à leur ordre de marche; il les groupe par numéros d'ordre et suivant l'itinéraire qui leur a été assigné...Ce n'est pas une mince besogne avec la masse de spectateurs qui augmente de minute en minute et que les agents de police ont peine à contenir sur les trottoirs du boulevard.

Enfin, à huit heures cinq tous les concurrents sont rangés à leur place, le long du trottoir qui borde le fossé du Bois. Les groupes se trouvent ainsi constitués. En tête les voitures qui doivent suivre l'itinéraire n° 1 (de Paris à Mantes par Saint-Germain et Flins). Ce sont :

N^{os} 3 MM. de Dion, Bouton et C^{ie},
break 6 pl., vapeur.

— 13 MM. Panhard et Levassor, 4 pl.,
vapeur.

— 21 M. Letar, 4 pl., vapeur.

— 30 MM. les fils de Peugeot frères,
3-pl., gazoline.

Puis le groupe de l'itinéraire n° 2 (de Paris à Mantes par Poissy et Triel) :

N^{os} 10 M. Scotte, 8 à 10 pl., vapeur.

— 15 MM. Panhard et Levassor, 2 pl.,
pétrole

• Le troisième groupe, qui doit prendre l'itinéraire n° 4 (de Paris à Rambouillet par Versailles et Dampierre), comprend :

N^{os} 7 M. Gautier, 4 pl., pétrole.

— 18 M. Archdeacon, 6 à 7 pl., vapeur.

— 19 M. Le Blant, 8 à 10 pl., vapeur.

— 42 M. Le Brun, 4 pl., pétrole.

Pour l'itinéraire n° 5 (de Paris à Corbeil par Versailles et Palaiseau), il y a :

N^{os} 4 M. de Dion, Victoria 4 pl., vapeur.

— 27 MM. les fils de Peugeot frères, 2 pl.,
gazoline.

— 29 Les mêmes, 4 pl., gazoline.

Enfin le dernier peloton, celui de l'itinéraire n° 6 (de Paris à Précly-sur-Oise par Gennevilliers et l'Isle-Adam) composé de :

N^{os} 12 M. Tenting, 4 pl., pétrole.

— 14 MM. Panhard et Levassor, 4 pl.,
(nouv.type), pétrole.

— 31 MM. les fils de Peugeot frères,
break 5 pl., gazoline.

Inventeurs, membres du jury, ingénieurs prennent place dans leurs voitures respectives. A huit heures dix tout le monde est prêt et l'un de nos collaborateurs donne le signal du départ.

Par suite d'un léger accident survenu à la première voiture, c'est le n° 13 qui part en tête. Trente secondes après, pour laisser un peu d'espace entre les concurrents et éviter tout risque de collision, le signal du départ est donné au n° 21 et ainsi de suite de trente secondes en trente secondes. Le n° 3 qui a réparé son avarie ne tarde pas à rejoindre son groupe.

A huit heures vingt tous les concurrents ont quitté le boulevard Maillot et remontent l'avenue de Neuilly que tous suivent jusqu'au pont.

Les voitures sont précédées et entourées de cyclistes, éclaireurs officiels ou officieux, et défilent entre deux haies de curieux.

Au pont de Neuilly la colonne se disloque, une partie des concurrents — ceux qui allaient à Mantes — remontant vers le monument de la Défense, les autres tournant à gauche ou à droite pour se diriger par la route de Versailles vers Corbeil ou Rambouillet, le dernier groupe tournant à droite pour gagner Gennevilliers, l'Isle-Adam et Précly-sur-Oise.

Résultats de la première journée

La première journée d'épreuves éliminatoires a donné d'excellents résultats, si l'on en juge par le tableau suivant des voitures qui ont été admises à prendre part au concours définitif, dimanche, sur l'itinéraire de Paris à Rouen.

N^{os} 4 MM. de Dion, Bouton, 4 pl.,
vapeur.

— 7 M. Gautier, 4 pl., pétrole.

— 10 M. Scotte, 8 pl., vapeur.

— 13 MM. Panhard et Levassor, 4 pl.,
pétrole.

— 14 Les mêmes (nouveau type), 4 pl.,

— 15 Les mêmes (2 pl.).

— 18 M. Archdeacon, 6 pl., vapeur.

— 19 M. Le Blant, 10 pl., vapeur.

— 27 Les fils de Peugeot frères, 2 pl.,
pétrole.

— 28 Les mêmes, 4 pl., pétrole.

— 30 Les mêmes, 3 pl., pétrole.

— 31 Les mêmes, 4 pl., pétrole.

— 42 M. Le Brun, 4 pl., pétrole.

Voici maintenant les impressions de quelques-uns de nos collaborateurs qui ont accompagné les voitures dans cette intéressante expérience :

DE PARIS A MANTES PAR SAINT-GERMAIN ET FLINS

Quatre voitures sur cet itinéraire : les n°5, 3, 13, 21 et 30.

Avenue et pont de Neuilly, tout va bien et les quatre véhicules défilent en bon ordre, mais avenue de la Défense le n° 21 a une avarie qui l'empêche de continuer l'épreuve.

Les trois autres voitures continuent à belle allure jusqu'à Ecquevilly. Après cette commune, c'est-à-dire à quelque distance de Flins, la voiture n° 3 est obligée de s'arrêter et reste définitivement en panne, une de ses bielles s'étant brisée.

L'accueil du public est très chaleureux à Mantes, comme sur tout le parcours d'ailleurs. Aussi bien à proximité de Paris qu'en pleine campagne, les curieux se pressent sur le passage des voitures. Beaucoup saluent, d'autres applaudissent, tous

paraissent vivement intéressés.

A l'intersection des moindres sentiers aboutissant à la grande route, des groupes s'étaient formés; hommes, femmes et enfants. C'est jeudi, et ces derniers sont en grand nombre. Que sera-ce dimanche, entre Paris et Rouen ?

Les autorités locales ont partout montré le plus grand empressement pour assurer, comme nous le leur avions demandé, la libre circulation de nos concurrents.

Les gendarmes, les agents de police et les gardes champêtres avaient été partout mis sur pied, et de ce côté aussi tout a marché à souhait.

Quant aux vélocipédistes ils étaient légion, les uns venus en simples curieux, les autres s'employant utilement à faciliter le passage des voitures.

Une remarque : la plupart des curieux avaient en main soit le numéro du jour du Petit Journal, soit la petite brochure explicative éditée par nos soins.

DE PARIS A RAMBOUILLET

A une heure et demie deux seulement des voitures, de l'itinéraire n° 4 sont arrivées à Rambouillet. Le trajet s'est effectué, pour elles dans de bonnes conditions. Beaucoup de monde sur la route. Tous ces curieux adressaient des vœux aux concurrents.

L'une des voitures, le n° 19, a eu un accident : une tige de tiroir s'est cassée au moment où le véhicule arrivait dans le haut du boulevard de Versailles. Elle a pu faire une réparation sommaire et arriver à son tour à Rambouillet, au milieu d'une foule énorme qui s'était portée sur son passage.

Toute l'après-midi la petite ville de Rambouillet a eu un air de fête vraiment extraordinaire.

DE PARIS A CORBEIL PAR VERSAILLES

Le concours des voitures a amené sur tout le parcours un public nombreux, visiblement intéressé par le passage des nouveaux véhicules. Les voitures ont été suivies d'un bout à l'autre du trajet par des cyclistes, des voitures et des gamins, lesquels allaient d'un village à l'autre.

A Jouy-en-Josas, l'arrivée des concurrents est accueillie par les cris des enfants en joie. Les gens sont sur les portes, le travail ayant été interrompu pendant la matinée, pour permettre à chacun de venir voir les voitures sans chevaux.

A Igny, des bouquets sont offerts par le correspondant du *Petit Journal*, à chacune des voitures qui passent; la population se presse autour des véhicules, qui sont arrêtés. un instant; conducteur et membre du jury sont interrogés minutieusement sur les nouveaux types de voitures.

Partout où l'on passe il en est ainsi. Sur les routes les cultivateurs sont venus à la rencontre des voitures. A Palaiseau, à Longjumeau, les groupes sont nombreux, les rues ont un air de fête.

A Epinay-sur-Orge, la municipalité a fait pavoiser la ville à l'occasion du concours du *Petit Journal*; tous les habitants sont sur la route et ils accueillent chaleureusement les concurrents.

C'est surtout à Corbeil, point terminus de l'itinéraire, que la foule est grande; un nombre considérable de personnes stationnent autour des voitures qui viennent de faire le trajet.

DE PARIS A PRÉCY-SUR-OISE

Très pittoresque l'itinéraire n°6, de Paris à Précly-sur-Oise, tout au moins à partir de Gennevilliers, car jusqu'à ce village les voitures traversent une

région que les eaux d'égout parfument de telle sorte que les voyageurs songent moins à admirer le paysage qu'à se boucher le nez.

Mais une fois le pont d'Epinay-sur-Seine passé, on se dirige vers Saint-Gratien par une jolie route à travers champs et dès lors on respire l'air pur.

A Saint-Gratien comme à Epinay les habitants se pressent sur les trottoirs pour voir passer les concurrents.

A Ermont tout le monde est sur la chaussée et pendant que les voitures montent lentement la côte très rapide qui aboutit au village, des personnes s'approchent pour examiner les véhicules, posent des questions aux conducteurs et complimentent le *Petit Journal* de son initiative.

A Saint-Leu et à Taverny, où la voiture n°12 est obligée de s'arrêter, les voyageurs saluent en passant les membres du conseil municipal qui se sont réunis devant la mairie, puis en route, grande vitesse, par Méry et l'Isle-Adam. On croise un grand nombre de cyclistes venus des environs ainsi que quelques châtelains en breaks.

A tous les tournants ou aux carrefours des personnes complaisantes indiquent de loin aux concurrents la route à suivre de peur qu'ils ne se trompent. Voici Beaumont dont on traverse la grande rue entre deux haies de curieux. Près du pont qui passe sur l'Oise se trouve un pensionnat de petites filles. Toutes les élèves massées sur une terrasse applaudissent gentiment les voyageurs. Puis c'est Boran qui est traversé, et bientôt après on entre à Précý où les concurrents du *Petit Journal* reçoivent le plus gracieux accueil.

La grande rue est pavée et devant la mairie se dresse un arc de triomphe que surmonte cette inscription :

Honneur au génie industriel !

Le maire, M. Wateau, se porte au devant des voyageurs pour leur souhaiter la bienvenue et les conduit dans une des salles de la mairie où se trouvent M. Gaillard, député de l'Oise, les membres du conseil municipal et les notabilités de la ville. Une jeune personne, fille de l'adjoint, offre, le plus aimablement du monde, un bouquet à chacun des concurrents et une superbe gerbe aux représentants du *Petit Journal*.

Puis, le verre en main, le maire boit aux bons résultats du concours, et, comme il est midi passé, et que les estomacs commencent à se creuser, concurrents, cyclistes, curieux, etc, se dirigent vers les restaurants de Précý où tout a été préparé pour qu'ils ne manquent de rien.

LE PROGRAMME D'AUJOURD'HUI

Programme d'aujourd'hui vendredi :

Il est le même qu'hier.

Réunion des voitures à sept heures et demie, au boulevard Maillot.

Départ à huit heures.

Sont inscrites pour cette deuxième journée les voitures suivantes (quelques-unes toutefois ne partiront pour l'essai préalable de 50 kilomètres que demain samedi, à la demande de leurs propriétaires) :

Itinéraire n° 1, de Paris, à Mantes par Saint-Germain et Flins :

- Nos 51. M. Lepape, 4 pl., pétrole.
- 64 M. Panhard et Levassor, 4pl., pétrole.
- 72 M. Tamarelle-Capeyron, 5 pl., vapeur.
- 88 M. Jentaud, 5 pl., pétrole.

Itinéraire n° 2, de Paris à Mantes par Poissy et Triel.

- Nos 60. M. Leblanc, 9 pl., vapeur.
- 71 M. Klaus, 2 pl., pétrole.
- 74 M. Meyer, quadricycle 2 ou 4 pl., vapeurs combinés.
- 99 M. Bonnefils, 2 pl., pétrole.
- 44 M. de Prandières, 6 pl., Serpollet et pétrole combinés.

Itinéraire n° 4, de Paris à Rambouillet par Versailles et Dampierre.

- Nos 68 MM. Garnier et Delarmois, 4 places, moteur mécanique.
- 84 M. Plantard, 4 places, air comprimé.
- 91 M. Carli, 2 places, électrique.
- 100 M. Bellanger, 4 places.

Itinéraire n° 5, de Paris à Corbeil par Versailles et Palaiseau :

- Nos 61 M. Roger de Montais, 2 pl., pétrole.
 - 67 M. Lebesque, 4 pl., pétrole.
 - 77 M. Reverseau; 4 à 6 pl., moteur automatique.
 - 85 M. Roger, 2 à 4 pl., pétrole.
- Itinéraire n°6, de Paris à Précý-sur-Oise par Gennevilliers et l'Isle-Adam*
- Nos 65 MM. Peugeot, 4 pl., gazoline.
 - 75 M. Dessaux, 2 à 4 pl., tricycle, système de leviers.
 - 101 M. Mary, 4 pl., gaz sous forte pression.

Le Petit Journal 21 Juillet 1894

VOITURES SANS CHEVAUX

Deuxième Journée

Temps aussi beau hier matin, pour la seconde journée que pour la première, mais beaucoup moins de concurrents. Est-ce par superstition ? Et la crainte du vendredi a-t-elle retenu chez eux une partie des inventeurs convoqués pour le 20 ? Toujours est-il que plusieurs des concurrents ont demandé à voir reporter à aujourd'hui samedi leur épreuve éliminatoire et que six voitures seulement sont rangées sur le boulevard Maillot, à huit heures du matin, prêtes à partir.

Il y a bien une dizaine de véhicules à traction mécanique, mais les autres ne prennent pas part à l'épreuve. Ce sont les concurrents de jeudi qui viennent voir le départ de leurs collègues ès mécanique routière.

Bref les partants sont :

- Nos 44 M. de Prandières, vap., 4 pl.
- 60 M. Le Blant, vap., 8 pl.
- 61 M. R. de Montais, pétr. et vap., 2 pl.
- 65 Les fils de Peugeot frères, pétr., 4 pl.
- 64 MM. Panhard et Levassor, pétr., 4 pl.
- 85 M. Roger, pétr., 4 pl.

Pour simplifier les opérations et en présence du nombre restreint des concurrents, on décide de réduire à deux le nombre des itinéraires d'essai.

Tout le monde se rendra à Mantes par Bezons, Houilles et Maisons-Laffitte, sauf les numéros 61 et 85, qui sont attendus à Corbeil, au terme de

l'itinéraire qui leur avait, été assigné.

A huit heures dix, la première voiture se met en marche; les autres suivent de trente en trente secondes, et la colonne s'engage dans l'avenue de Neuilly au milieu d'une foule de spectateurs et escortée, comme la veille, par une nuée de cyclistes.

Tout s'est passé le mieux du monde, aussi bien sur la route de Mantes, où la curiosité a été aussi grande que jeudi, que sur celle de Corbeil.

Les mêmes ovations que la veille ont été prodiguées par la population, toujours très intéressée, aux inventeurs et aux rédacteurs du *Petit Journal*.

A Igny, notre correspondant, M. Langard, a offert gracieusement des bouquets aux concurrents.

Les résultats de la 2^e Journée

A la suite des expériences, les six voitures sont admises à l'épreuve définitive de demain (Paris à Rouen).

AUJOURD'HUI SAMEDI

Aujourd'hui samedi, matinée supplémentaire d'épreuves préparatoires, à la demande des quelques retardataires qui sont :

- MM. Quantin (n° 46), pétrole, 6 pl.
- Vacheron (n° 24), pétrole, 2 pl.
- de Bourmont (n° 53), pétrole, 4 pl.
- Garnier et Delannoy (n° 68).
- Tamarelle-Capeyron (n° 72), vap., 5pl.
- Landry et Beyroux (n° 87), pétrole, 4 pl.
- Jeantaud (n° 88), pétrole, 5 pl.

Pour permettre à ces retardataires d'être de bonne heure à Paris et d'avoir tout le temps de se préparer au voyage de demain, l'épreuve préparatoire se fera aujourd'hui sur la route de

Paris à Poissy par Saint-Germain (aller), avec retour par Maisons-Laffitte (50 kilomètres environ).

DEMAIN DIMANCHE

La journée de demain dimanche sera fort intéressante, et la foule ne manquera pas d'être grande sur tout le parcours des vingt et quelques voitures qui attaqueront en colonne le trajet de Paris à Rouen (126 kilomèt.), thème définitif du concours. Le programme reste celui des autres jours :

Concentration de 7 h. à 7 h. 45 du matin à la porte Maillot.

Départ à 8 heures précises du boulevard Maillot;

Arrivée à Mantes à midi ;

Départ de Mantes à 1 h. 1/2;

Arrivée à Rouen vers 8 heures.

Itinéraire : Neuilly, Courbevoie, Nanterre, Chatou, Le Pecq, Saint-Germain, Poissy, Triel (28 kil.), Vaux, Meulan, Mantes (51 kil.), Rosny, Bonnières, Vernon (70 kil.), Gaillon, Le Vaudreuil (100 kil.), Pont-de-l'Arche, Port-Saint-Ouen et Rouen (126).

Pour voir passer le gros de l'armée, c'est-à-dire les voitures qui, tout en roulant à belle allure, feront halte de temps en temps pour permettre aux membres du jury de les examiner en les occupant successivement, il suffira de calculer cette marche à raison de 12 kilomètres 500 à l'heure.

VOITURES SANS CHEVAUX

Troisième Journée. — Dernière épreuve éliminatoire

La plupart des retardataires qui avaient demandé à ne concourir qu'hier à l'épreuve éliminatoire n'ont pu, paraît-il, se trouver prêts malgré ce délai supplémentaire.

Deux d'entre eux seulement, M. Vacheron (n° 24), pétrole, et M. de Bourmont (n° 53), pétrole, se sont trouvés au rendez-vous boulevard Maillot.

L'épreuve préparatoire s'est faite sur la route de Paris à Poissy par Saint-Germain (aller), avec retour par Maisons-Laffitte (50 kilomètres environ). Les deux concurrents ont été admis à leur tour.

Voici maintenant quelques types des voitures concurrentes, d'après des clichés pris ces jours-ci par M. Girard¹, photographe à Mantes, au hasard des itinéraires. Nous en publierons d'autres demain. Il est fâcheux qu'à chaque point terminus des premières épreuves il ne se soit pas trouvé un photographe aussi avisé que celui de Mantes. Il est vrai que le même photographiera tout le monde aujourd'hui sur la route de Rouen.



Voiture à vapeur, 8 places (SCOTTE)



Voiture à vapeur, 6 places (SERPOLLET)



Vis-à-vis à pétrole, 4 places (PEUGEOT)



Phaéton à pétrole, 2 places (PANHARD ET LEVASSOR)

AUJOURD'HUI DIMANCHE

La liste des vingt et une voitures qui partiront ce matin pour Rouen s'établit comme suit :

- N°s 4 MM. de Dion, Bouton, 4 pl., vapeur.
- 7 M. Gautier, 4 pl., pétrole.
- 10 M. Scotte, 8 pl., vapeur.
- 13 MM. Panhard et Levassor, 4 pl., pétrole.
- 14 Les mêmes (nouveau type), 4 pl.
- 15 Les mêmes, 2 pl.
- 18 M. Archdeacon, 6 pl., vapeur.
- 19 M. Le Blant, 10 pl., vapeur.
- 24 M. Vacheron, 2 pl., pétrole.
- 27 Les fils de Peugeot frères, 2 pl., pétrole.
- 28 Les mêmes, 4 pl., pétrole.
- 30 Les mêmes, 3 pl., pétrole.
- 31 Les mêmes, 4 pl., pétrole.
- 42 M. Le Brun, 4 pl., pétrole.
- 44 M. de Prandières, 4 pl., vap.
- 53 M. de Bourmont, 4 pl., petr.
- 60 M. Le Blant, 8 pl., vap.

- 61 M. R. de Montais, 2 pl., pétr. et vap.
- 64 MM. Panhard et Levassor, 4 pl., pétr.
- 65 Les fils de Peugeot frères, 4 pl., pétr.
- 85 M. Roger², 4 pl., pétr.

L'itinéraire

Aujourd'hui dimanche, voyage de Paris à Rouen (126 kilomètres), thème³ définitif du concours.

Concentration de 7 h. à 7 h. 45 du matin à la porte Maillot.

Départ à 8 heures précises du boulevard Maillot;

Arrivée à Mantes à midi ;

Départ de Mantes à 1 h. 1/2 ;

Arrivée à Rouen vers 8 heures.

Itinéraire : Neuilly, Courbevoie, Nanterre.

Nota. — Pour éviter l'abominable fondrière que les Ponts et Chaussées qualifient de «route nationale de Paris à Cherbourg» et qui traverse le rond-point des Bergères, celui de la Boule et tout Nanterre, les voitures se rendront à Nanterre par la route de « Paris au Havre ».

Au lieu d'aller à Nanterre par en haut, elles iront par en bas.

Au monument de la Défense, au lieu de tourner à gauche, on tournera à droite, pour traverser la ligne de l'Ouest sur le pont de la Garenne-Bezons.

Cinq minutes après, on virera brusquement à gauche pour rejoindre dans le bas de Nanterre la route de Chatou par l'excellent chemin macadamisé qui vient de Colomhes.

Ensuite Chatou, Le Pecq, Saint-Germain, Poissy, Triel (28 kil.), Vaux, Meulan, Mantes(51 kil.), Rosny, Bonnières, Vemon (70 kil.), Gaillon, Le Vaudreuil (100 kil.), Pont-de-l'Arche, Port-Saint-Ouen et Rouen (126 kil.).

Pour voir passer le gros de l'armée, c'est-à-dire les voitures qui, tout en roulant à belle allure, feront halte de temps en temps pour permettre aux membres du jury de les examiner en les occupant successivement, il suffira de calculer cette marche à raison de 12 kilomètres 500 à l'heure.

NDLR : -¹) Les photos reproduites plus haut dans le document sont celles de M. Girard. Elles ont fait l'objet d'un album conservé à la B.N.F. et aussi de cartes postales éditées par le «Museon di rodo» d'Uzès. Vous remarquerez que ces premiers dessins sont effectivement l'exacte reproduction des photographies. Bien que la fortune de Hippolyte Marinoni vienne de ses avancées en matière d'imprimerie, la technique ne permettait pas encore de reproduire des photographies à un prix acceptable pour un journal de grande diffusion.

-²) Mr Roger (Emile) était l'importateur de mécaniques Benz dont il équipait des voitures appelées Roger ou Roger-Benz.

-³) Sic

Nous nous sommes astreints à donner une reproduction fidèle du Petit Journal, aussi le lecteur attentif aura noté que depuis le début effectif du concours les articles ne sont plus signés. «Jean sans Terre», l'organisateur en chef, était sans doute trop occupé sur le terrain.

Suivront (enfin !) les compte-rendus de l'épreuve proprement dite et les classements, ou plus exactement les prix attribués.

le concours du «Petit Journal»

LA GRANDE JOURNÉE

Lorsque vous lirez ces lignes, suivant la formule traditionnelle, nous aurons cessé (quand je dis nous, je parle de la maisonnée tout entière du *Petit Journal*) de rouler à



Voiture à 4 places Gautier (Pétrole)

fond de train, à demi-vitesse, à lenteur fixe, sur toutes les routes et sur tous les pavés ou macadams, dans les voitures de toute forme et de tout système, que l'ingéniosité des constructeurs a soumises à notre jugement, au jugement sincère de gens qui sont

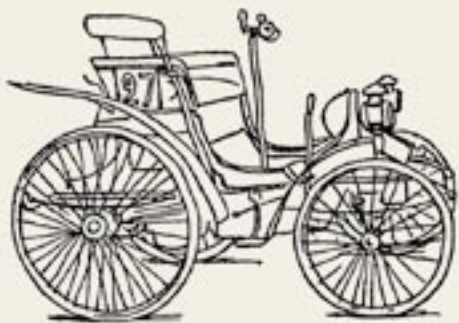


Nouveau type Panhard et Levassor (Pétrole, 4 places)

désireux de faire connaître au grand public ce qui existe, afin de provoquer l'arrivée plus rapide de ce qui doit venir.

Le jugement en question, vous le connaîtrez demain, chers lecteurs, puisque c'est ce matin, vers le coup de midi, que nous avons promis de le rendre, en notre âme et conscience, absolument comme au Palais de Justice. Et nous le rendrons tel, vous n'en doutez pas.

Le moment n'est pas encore venu de jeter



Phaéton Peugeot à 2 places (Pétrole)

un coup d'œil d'ensemble sur ce concours absolument original, qui a, j'ose le dire toutefois, recueilli dès à présent tous les suffrages des gens compétents et tous leurs encouragements.

Je me contenterai d'encadrer, à votre intention,



Voiture à 7 places (Vapeur Serpollet)

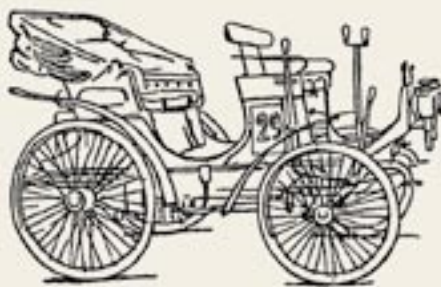
de vous laisser passer au compte rendu de la grande épreuve, quelques-unes des voitures que notre dessinateur a pu crayonner au vol, c'est-à-dire à l'arrêt. Ceux de nos lecteurs qui, au nombre de cent mille, ont vu passer hier les voitures sans chevaux sur la route de Rouen, les reconnaîtront sans peine. Elles sont moins plaisantes à l'œil que celles dont nous avons donné hier les images «animées», c'est-à-dire avec des voyageurs assis dedans. Différence entre le tableau à figures et la nature morte.

Nous sommes là vingt-cinq qui depuis trois jours avons passé par toutes les phases



Phaéton Panhard et Levassor (Pétrole)

de la surprise. Ce concours nous a révélé tant de choses que nous ignorions et que nous allons à notre tour révéler au public, lequel les ignore encore davantage !



Victoria Peugeot (Pétrole)

C'est ce qu'on appelle proprement vulgariser. Eh bien ! vous me croirez si vous voulez, mais à force d'examiner des voitures sans chevaux, à force de monter dedans et défilier ainsi, pendant des cinquantaines de kilomètres tous les matins, nous nous figurons être déjà au siècle prochain, lorsque la voiture automotrice sera de toutes les fêtes et de tous les transports.



Voiture à boggie de Dion (Vapeur, 4 places)

Les quelques fiacres que nos occupations nous forcent à prendre dans Paris nous paraissent ces jours-ci démodés. Le cheval qui les traîne nous fait l'effet d'un non-sens. Le dos du cocher nous offusque. Nous vivons dix ans, vingt ans peut-être avant le moment voulu, mais c'est ainsi.



Voiture Chastel et David (Vapeur Serpollet)

Pourquoi ces voitures qui roulent dans Paris sont-elles traînées par des animaux encombrants et capricieux? Comment peut-on voyager autrement qu'en automobile ?

Vraiment ces épreuves consécutives nous auront bien donné la vision de l'avenir.

Mais je passe la plume à nos collaborateurs. Ils vont ci-dessous vous conter par le menu cette mémorable journée d'hier. C'est une page de l'histoire des transports, oui, une curieuse page.

C'est le point de départ, encore une fois, d'un effort qui se continuera jusqu'à l'épanouissement complet. Et la solution définitive du problème qui se pose devant les chercheurs ne se fera certainement pas attendre, à présent que l'élan est donné. Nous voilà arrivés, nous, le jury. Aux chercheurs de trouver le complément logique des résultats déjà brillants que le concours du *Petit Journal* aura mis en lumière.

Jean sans Terre.

L'ÉPREUVE DÉFINITIVE

Un temps superbe, vingt et un partants sur vingt et un concurrents admis, une foule considérable, telles sont les conditions dans lesquelles s'est effectué hier matin à la porte Maillot le départ des voitures sans chevaux.

Dès sept heures les abords du restaurant Gillet étaient noirs de monde. Quelques fiacres, quelques victorias élégantes qui avaient amené là des curieux stationnaient à l'entrée du Bois de Boulogne; un nombre considérable d'habitants de Neuilly ou du quartier de la Grande-Armée venus là en voisins, des centaines de cyclistes des deux sexes guettaient rangés sur les trottoirs l'arrivée des concurrents. Parmi les personnalités présentes, aperçu le prince de Sagan et M. Gordon Bennett, propriétaire du New-York Herald, le journal

américain bien connu. M. Gordon Bennett prend, du reste, à notre concours un tel intérêt, qu'il a chargé un de ses rédacteurs de suivre à bicyclette les différentes phases de la dernière épreuve; son journal vient de commencer la publication d'une série d'articles sur le concours du *Petit Journal*.

Dans les groupes, en attendant de pouvoir discuter l'élégance des voitures ou la valeur comparative des moteurs, on s'exalte sur le beau temps qui favorise le concours.

— Il fallait, dit un spectateur, que le *Petit Journal* organisât quelque chose pour nous ramener un peu de soleil.

Puis ceux qui ont assisté aux départs des journées précédentes renseignent complaisamment les curieux qui viennent pour la première fois.

A sept heures un quart, les premières voitures paraissent à la grille de l'octroi. Elles sont aussitôt entourées par la foule qui se précipite pour les voir de près, pour les examiner en détail, pour supputer leurs chances d'après leur aspect extérieur. On dirait des fanatiques de courses de chevaux qui, avant une épreuve, entourent leur favori à la sortie du paddock.

Il n'y a qu'un itinéraire cette fois pour tous les concurrents; aussi les fait-on ranger dans l'ordre de leur numéro d'engagement. Ils se placent à cinq mètres les uns derrière les autres le long du trottoir du boulevard Maillot.

La foule augmente sans cesse et autour de chaque arbre sont formés de véritables faisceaux de bicyclettes; bon nombre de cyclistes, qui veulent suivre l'itinéraire annoncé et qui craignent de se laisser distancer, sont allés se poster sur l'avenue de Neuilly, prêts à sauter en selle dès que la voiture de tête se mettra en marche.

A huit heures moins dix, dix-neuf voitures sont rangées, n'attendant plus que le signal du départ. Les membres du jury, les rédacteurs du *Petit Journal*, les ingénieurs prennent place dans le break, le phaéton ou le vis-à-vis qui leur a été désigné. Il y a malheureusement moins de places disponibles que d'aspirants voyageurs. Beaucoup viennent demander à faire la route invoquant des amitiés, faisant valoir des titres sérieux; on est obligé de les éconduire avec regrets mais avec fermeté.

— Complet partout ! comme disent les conducteurs d'omnibus.

Enfin, à huit heures précises, tous ceux qui doivent partir sont casés; les conducteurs de voitures sont à leur poste. Les gardiens de la paix font, pour la dixième fois, déblayer la chaussée sans cesse envahie par le flot des curieux; un brigadier se rend vers le bureau des tramways de l'avenue de Neuilly pour arrêter pendant quelques instants le passage des trains de Saint-Germain ou de Courbevoie—des voitures à vapeur aussi, mais qui ne prennent pas part au concours.

A huit heures une minute, le départ est donné au n° 4 qui est en tête de la colonne, puis, comme les jours précédents, de trente en trente secondes aux autres concurrents. A huit heures dix, la dernière des automobiles s'engage dans l'avenue de Neuilly où les curieux se sont portés au pas gymnastique. La colonne est précédée, flanquée, suivie par d'innombrables cyclistes et aussi par quelques voitures à moteur mécanique qui vont faire le parcours en amateurs.

La dernière voiture a déjà fait trois ou quatre cents mètres, lorsque deux retardataires, le 19 et le 60, arrivent sur le boulevard Maillot. On leur apprend que le départ est achevé et les voilà

partis à la poursuite de leurs concurrents.

On avait pourtant bien prévenu tout le monde qu'il fallait se trouver au rendez-vous à 7 h. 45, dernière limite, et que le départ serait donné à huit heures précises.

Voici maintenant les dépêches que nous avons reçues de divers points du parcours :

Mantes, midi 50.

La première partie du voyage depuis Paris jusqu'à Mantes n'est qu'un long triomphe pour les concurrents. Partout du monde en foule qui acclame et qui salue, partout aussi des nuées de cyclistes qui précèdent et qui suivent sans parler de ceux qui avec une imprudence sans pareille escortent les voitures entre les roues et les bordures des trottoirs.

Les premières ovations sont recueillies.— et ma foi c'est bien justice — par la voiture qui conduit la colonne, le n° 4 à MM. de Dion, Bouton et C^{ie}, dans laquelle ont pris place au départ nos collaborateurs Jean sans Terre et Franc Lamy, puis son propriétaire, le comte de Dion, et enfin son invité le prince de Sagan qu'on trouve toujours prêt à encourager par sa présence toutes les manifestations sportives, car ceci devient vraiment un sport et je vous le montrerai tout à l'heure.

Tout va bien jusqu'à l'entrée de Nanterre, sauf toutefois la poussière qui gêne énormément tout le monde; mais, suivant l'expression d'un membre du jury, il ne faut pas dire du mal de toute cette poussière, c'est le « nuage de l'apothéose » et, de fait, cette journée est bien l'apothéose de la voiture fin de siècle.

A Nanterre, un incident fâcheux se produit : la voiture n° 44, à vapeur (système Serpollet), en abordant l'ignoble pavé de l'ignoble route que les ponts et chaussées ont l'aplomb de présenter aux contribuables comme une route nationale, fléchit sur une de ses roues et reste en panne. Les voyageurs sont recueillis par la voiture suivante, et la tête de colonne parvient ainsi à Chatou, puis au Pecq.

Elle est composée de la voiture à vapeur de Dion et de cinq ou six voitures à pétrole, ainsi que de la voiture n° 18 à vapeur Serpollet. Elle arrive à la forêt de Saint-Germain, puis fait un arrêt, prévu d'avance, de dix minutes, à la sortie de la forêt pour permettre aux membres du jury de changer de voiture et de faire des comparaisons.

Poissy, Triel, Vaux et Meulan sont franchis toujours à la même allure rapide par la voiture n° 4 qui continue à tenir la tête, et les voitures à pétrole qui la suivent à quelques minutes à peine et soutiennent très joliment son train d'enfer.

Après un second arrêt d'un quart d'heure à la sortie de Meulan les sept ou huit voitures de tête ont repris la route de Mantes où elles arrivent dans l'ordre suivant au milieu des vivats de la foule qui ne les attendait certainement pas sitôt : le n° 4 traverse le pont de Mantes à onze heures sonnantes.

En défalquant les vingt-cinq minutes d'arrêt, la voiture a mis deux heures trente-cinq de marche effective pour franchir la distance qui sépare la porte Maillot de Mantes-la-Jolie. Trois minutes après arrive à une allure extraordinairement brillante le numéro 65, Peugeot, et aussitôt après le 15, Panhard et Levassor.

En dix minutes se succèdent à travers les rues de Mantes et à fort belle vitesse, le 28, le 64, le 30, le 14, le 10. Je disais tout à l'heure que ceci était un sport, et la preuve c'est que, sur la

route, nos voyageurs ont rencontré des voitures à pétrole dont les propriétaires viennent avec intérêt prendre des nouvelles de leurs confrères sur la route, offrant leurs bons services s'ils en ont besoin, avec une fraternité tout à fait cyclique.

Arrivent entre onze heures et demie et onze heures quarante-cinq le 13, le 24, le 27, le 18, le 53, le 42. A midi, le 60, à midi cinq, le 85, à midi quinze, le 19. En somme tous les concurrents sont arrivés aisément dans les délais, sauf deux.

Les ingénieurs qui ont bien voulu donner leur précieux concours au *Petit Journal* se montrent enchantés de leur voyage et de cette intéressante épreuve.

Mantes, 1h. 30.

Vient d'arriver à midi 30 le 61, à M. Roger de Montais; à 12 h. 44 le 7 et à 1 h. 16 le 19.

Un fait fort remarqué par tous ceux qui se trouvaient dans les voitures : le calme parfait des chevaux. Aucun d'eux ne s'effraie à la vue des véhicules dépourvus de leurs congénères.

Un paysan, craignant le contraire avait enveloppé la tête de son cheval; le malheureux était entièrement masqué et est resté ainsi empaqueté durant tout le temps du passage des concurrents.

Le temps est absolument superbe et tel qu'on pouvait le souhaiter, ni pluie, ni trop forte chaleur.

Les photographes, inutile de le dire, se sont répandus à profusion sur la route.

Vernon, 22 juillet, 3 h. soir.

Le trajet de Mantes à Vernon s'exécute avec une précision mathématique. Quelques minutes avant une heure et demie, heure militaire, un clairon va sonner le rassemblement dans les rues de Mantes.

A une heure trente exactement, par un temps couvert à souhait, en dépit de la poussière, toutes les voitures se mettent en marche à grande vitesse pour atteindre Vernon, 22 kilomètres, point d'arrêt convenu entre les concurrents.

La voiture n°4 partie la dernière, continue à aller le diable; elle arrive à Vernon, devant l'hôtel du Soleil d'Or, à deux heures vingt-cinq minutes. Arrivent successivement, après elle, le 28 (Peugeot) à une minute, qui marche admirablement et semblerait prouver que pour la vitesse le pétrole ne craint plus la vapeur.

Sur la route, quelques incidents aimables: le propriétaire d'un jardin à Triel, avant Mantes, qui a offert des abricots à tout le monde, puis les maires de différentes communes qui ont fait tirer le canon; enfin le dépositaire du *Petit Journal* à Bonnières qui a offert à la première voiture de la colonne un magnifique bouquet.

On note, au fur et à mesure qu'ils arrivent en excellent état comme des coursiers fin de siècle qu'ils sont, les numéros ci-dessous entre 2h. 30 et 2 h. 45 : les 13, 64 et 31.

3 h. 30 soir.

Arrivés successivement à quelques minutes à peine d'intervalle 65, 42, 13, 63, 30, 24, 18, 14, 27, 60, 10, au milieu d'une foule de plus en plus enthousiaste. Un accident manque de se produire : un cheval effrayé par une des voitures s'emballe et arrive à toute vitesse au milieu de la foule massée sur la place de Paris. Par un bonheur inouï, un des assistants a réussi à arrêter l'animal avant qu'aucun accident ne se fût produit.

A trois heures dix minutes, le lot presque complet est passé.

A ROUEN

Rouen, 11 h. soir.

Voici quatre jours que nous courons les grandes routes sur des voitures sans chevaux de toutes formes et de tous systèmes. Mais c'est vraiment aujourd'hui que nous avons eu la sensation complète de l'importance de l'épreuve organisée par le *Petit Journal* et des conséquences inappréciables qu'elle aura dans l'avenir.

Pendant les trois premières journées, nous n'avions accompli que des trajets relativement courts, une cinquantaine de kilomètres au plus, mais aujourd'hui, c'était la grande épreuve. Nous ne nous adressions plus aux habitants des communes voisines de Paris, nous allions avoir affaire à des populations moins familiarisées avec les modes de locomotions rapides que nous nous proposons de faire défiler sous leurs yeux.

Je tiens à constater immédiatement que l'effet produit a été considérable, énorme et en quelque sorte analogue à celui que dut produire le passage des premiers trains de chemin de fer sur ce même parcours de Paris à Rouen.

Tous ceux qui ont pris part au voyage d'aujourd'hui en conserveront un inoubliable souvenir. Comment oublier, en effet, cette haie ininterrompue sur un parcours de plus de 100 kilomètres; ces habitants des petites communes se portant au devant des voitures automobiles et les saluant de chaleureux applaudissements?

On nous a jeté des fleurs par monceaux, des gerbes de blé et jusqu'à des fruits qui ont fait une agréable diversion à la poussière que nous avalions. Les bouquets nous étaient lancés très adroitement, ma foi, par de jeunes et jolies femmes; les fruits nous étaient offerts par de braves paysans qui nous les montraient de loin, afin que nous pussions ralentir l'allure de nos véhicules et les saisir au passage.

Aux fenêtres, sur les portes, des vieillards saluaient avec une sorte d'émotion ces véhicules de l'avenir, d'un avenir certainement prochain. Des instituteurs, des religieuses avaient fait ranger sur les trottoirs leurs élèves, afin de les faire assister à un spectacle qui datera évidemment dans les annales de ce pays.

Faut-il parler des cyclistes qui par centaines nous ont suivis, quelques-uns depuis Paris, beaucoup d'une ville à l'autre? Ceux-là aussi ont rivalisé d'entrain et de bonne grâce pour faciliter le passage des concurrents, comme toujours.

Ils ont fait avec une incomparable endurance un service très utile d'éclaireurs et d'estafettes. Voitures mécaniques et cyclistes, tout cela marche ensemble et on ne concevrait guère les uns sans les autres. Parmi ces zélés du cyclisme, nous devons une mention à une gracieuse cycliste que nous avons eu le chagrin de voir ramasser

ce qu'en terme de métier on appelle une pelle formidable; la malheureuse, qui descendait une côte à emballage, avait sans doute heurté une pierre ou tout autre obstacle et était lourdement tombée.

Elle était restée un moment sans connaissance et nous avions craint qu'elle ne se fût grièvement blessée. Il n'en était rien, et une demi-heure plus tard nous la retrouvions montant avec entrain les plus rudes côtes.

Les voitures ont produit un effet très différent suivant leur nature. Lorsque les curieux voyaient passer, par exemple, à une vitesse inouïe, la voiture à vapeur de Dion, ils éprouvaient une sorte d'effroi; mais lorsque c'était une légère voiture de promenade, mue par un moteur à pétrole, tout le monde semblait plus rassuré.

Les applaudissements allaient cependant à l'un et à l'autre de ces genres de véhicules.

J'ai fait une grande partie du trajet d'aujourd'hui dans la voiture de Dion et j'ai remarqué que, chaque fois que nous étions aperçus par des groupes stationnant à une certaine distance, des curieux, des femmes principalement, qui se trouvaient à gauche de la route traversaient à quelques mètres devant la machine et passaient à droite.

Très intrigué pendant quelque temps de ce fait, j'ai fini par en avoir l'explication. La place de droite de notre voiture était occupée par le capitaine de Place, brillant officier, en même temps que savant distingué; et comme il était en uniforme, les curieuses qui apercevaient de loin le rouge de son képi se portaient de préférence de son côté pour mieux voir le brave officier. Sans compter qu'il a rendu de grands services à M. de Dion, une première fois lorsqu'un peu avant d'arriver à Pont-de-l'Arche nous nous sommes heurtés à un empiérement de quelques centaines de mètres, empiérement fait, bien mal à propos par les ponts et chaussées.

Il était fort difficile de naviguer sur ces cailloux tranchants. Avec une rapidité de décision pleine d'à-propos, le capitaine de Place et M. de Dion ont appelé à leur aide les braves cultivateurs qui assistaient à notre naufrage, et en deux temps, deux mouvements, la voiture soulevée de terre franchissait ce mauvais passage.

Plus loin, nouvelle alerte. Par suite d'une fausse indication, notre véhicule s'engage sur une montée à pic qui n'était pas la vraie route, et au moment où, s'en apercevant, le mécanicien veut virer, un faux mouvement nous jette dans un champ de pommes de terre.

Là encore, la voiture a été remise dans le bon chemin grâce à l'énergie du capitaine de Place, et nous avons pu faire à Rouen une magistrale entrée, à cinq heures trente, sur le Champ-de-

Mars, où la foule nous a accueillis par des bravos prolongés.

Les véhicules qui se sont succédé ont été également fêtés, et ainsi s'est terminée au milieu des applaudissements cette journée commencée par des vivats sur l'avenue de Neuilly.

En résumé, tout le monde a le droit d'être satisfait. Voitures à vapeur ou à pétrole ont fait leurs preuves et l'accueil qu'elles ont reçu du public a dû prouver à leurs propriétaires ou inventeurs combien la question à l'étude de laquelle ils se sont voués intéresse les masses.

Tous ceux qui ont assisté à ce concours d'un genre si nouveau ont eu en quelque sorte la prescience qu'une ère nouvelle va s'ouvrir en ce qui concerne la locomotion.

«Le concours du *Petit Journal* aura une portée incalculable, me disait, il y a quelques instants, un Rouennais qui était venu au devant de nous à bicyclette. On s'en apercevra bien lors de L'Exposition de 1900. Cette fois encore le *Petit Journal* aura donné le mouvement et ce mouvement sera fécond.»

Roland.

Rouen, minuit.

L'arrivée à Rouen s'est faite au milieu d'une foule énorme. D'ailleurs, on peut dire que la foule n'a pas cessé depuis Pont-de-l'Arche où les premières voitures ont été acclamées par des milliers de curieux, massés à droite et à gauche de la route. Partout des nuées de cyclistes.

A Gaillon, un accident s'est produit par suite de la rupture d'un tube: Une explosion s'est produite dans la voiture de M. Scotte. Malheureusement dans cette explosion, qui a causé les plus graves avaries dans la voiture, le chauffeur a été légèrement blessé.

Voici, par ordre d'arrivée et par heure, la liste des voitures:

MM.	
N ^{os} 4 de Dion, 4 pl., vapeur.....	5.h. 40
— 65 Peugeot, 4 pl., pétr.....	5 45
— 28 Peugeot, 4 pl., pétr.....	5 50
— 13 Panhard & Levassor, 4 pl., pétr.	6 3
— 31 Peugeot, 5 pl., pétrole.....	6 7
— 42 Le Brun, 4 pl., pétr;.....	6 24
— 15 Panhard et Levassor, 2 pl., pét.....	6 30
— 64 Panhard et Levassor, 4 pl.; pét...6	49
— 53 de Bourmont, 4 pl., pétr.....	7 1
— 30 Peugeot, 3 pl., pétr.....	7 2
— 24 Vacheron, 2 pl., gazoline.....	7 3
— 27 Peugeot, 2 pl., gazoline	7 5
— 14 Panhard et Levassor, 4 pl., pét.	7 10
— 85 Roger, 4 pl., pétr.....	8 9
— 60 Le Blant, 8 pl., vapeur.....	8 50

Le Petit Journal 24 Juillet 1894

VOITURES SANS CHEVAUX

Le concours du « *Petit Journal* »

LES RECOMPENSES

Notre concours de voitures sans chevaux est terminé.

Conformément au programme, dont c'était le dernier acte, le personnel du *Petit Journal*, rédaction et administration, s'est réuni hier matin

à onze heures pour délibérer sur l'attribution des récompenses que nous avons promises à ceux des concurrents qui se seront le plus rapprochés de la donnée du concours.

Textuellement, nous rappelons cette donnée telle qu'elle a été formulée dès le début, en décembre dernier.

«Le premier prix sera attribué, littéralement, à la voiture sans chevaux qui remplira ces conditions **d'être, sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et de ne pas coûter trop cher sur la route.**»

La délibération, qui a duré en tout et pour tout une

demi-heure, a réglé l'attribution des récompenses de la manière suivante et à l'unanimité presque constante des vingt-cinq personnes présentes:

Premier prix. — Prix du Petit Journal

5,000 francs au concurrent dont la voiture se rapprochera le plus du modèle demandé.

Sera partagé entre MM.

Panhard et Levassor, avenue d'Ivry, à Paris.

ET

Les Fils de Peugeot frères, de Valentigney (Doubs).

Les qualités des voitures envoyées au concours par ces deux raisons sociales nous ont paru telles, elles répondent si bien au desideratum du

concours, sans réaliser encore complètement le rêve du touriste et du commerçant, que le premier prix leur a été voté d'acclamation. Deux mille cinq cents francs sont attribués à l'une, deux mille cinq cents francs à l'autre.

Chacune d'elles aura ainsi le droit de dire qu'elle a été classée au premier rang. Et, en bonne justice, il nous a été impossible de savoir pour quelle raison l'une pourrait être placée avant l'autre à la suite des superbes performances qu'elles nous ont montrées toutes deux sur la route de Rouen.

Les deux concurrents emploient comme agent de propulsion l'essence de pétrole ou gazoline, que le moteur Daimler, inventé par un savant mécanicien du Wurtemberg, M. Daimler, — lequel était hier à Rouen pour assister au triomphe de son œuvre, — a rendue pratiquement maniable.

Ce n'est pas aujourd'hui que je décrirai ce curieux appareil, appelé à devenir célèbre à la suite de notre concours ; j'en parlerai plus longuement un de ces jours. Car à l'encontre des épreuves de vélocipédie ou de marche, celle-ci n'est pas finie pour le public quand le dernier des retardataires est arrivé et que les prix sont connus.

Il faut dire, — c'est bien ce que je compte faire, — il faut dire au public ce que sont ces engins nouveaux récompensés, avec lesquels il devra bientôt se familiariser. Je m'en tiendrai aujourd'hui à la distribution des récompenses.

✕

Elle s'est poursuivie par l'attribution du *Deuxième prix. — (Prix Marinoni)*

2,000 francs, à MM.

De Dion, Bouton et Cie, pour leur intéressant remorqueur à vapeur qui s'attelle à une voiture comme un cheval, et donne (avec un moteur puissant, il faut le reconnaître) une vitesse absolument au-dessus de toute comparaison, principalement à la montée des côtes.

La voiture remorquée par l'appareil de M. de Dion ne correspondait pas tout à fait au desideratum du concours, M. de Dion est le premier à le reconnaître; aussi le premier prix ne pouvait-il en aucune façon lui être attribué. Mais nous lui avons, d'un avis presque unanime, attribué le second, la traction de lourds fardeaux sur route pouvant ad libitum se transformer par lui (il nous l'a bien fait voir en nous emmenant dans une Victoria à Rouen sur le train soutenu de 18 kilomètres à l'heure, malgré des côtes formidables) en une traction de voyageurs.

✕

C'est dans le même esprit que le jury a décerné le

Troisième prix. — (Prix Marinoni)

1,500 francs, à M.

Maurice Le Blant, 19, rue Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris, pour sa voiture à 9 places du système Serpollet.

C'est encore « à côté » du concoureur-puisque le client ne peut guère conduire lui-même la voiture et que le secours d'un mécanicien lui est nécessaire. Mais la voiture de M. Le Blant (le n° 60) a des qualités qui la recommandent sérieusement à l'attention, aussi bien pour le gros transport, comme la précédente, que pour la plaisance, où elle peut être d'un grand secours à la condition que son propriétaire soit un industriel ayant chez lui un chauffeur ou un ajusteur disponible qui puisse tenir l'emploi de mécanicien. Pour établir des petites lignes d'omnibus à vapeur sans rails, ce modèle est

charmant et obtiendra un vif succès.

✕

Le quatrième prix (prix Marinoni),

1,000 francs, a été attribué par partage égal (500 fr. à chacun) à deux intéressants constructeurs qui ont apporté aux voitures à pétrole deux perfectionnements utiles, à savoir :

MM.

Vacheron (n° 24), mécanicien à Phade, près Monthermé (Ardennes).

Et

Le Brun (n° 42), 10, rue Alsace-Lorraine, à Rouen.

Nous reviendrons aussi sur les travaux de ces deux lauréats, quand nous aurons dit, au préalable, ce qu'est exactement le moteur Daimler, sur lequel ils ont basé leurs travaux de perfectionnement à la voiture mécanique que ce moteur actionne d'ordinaire.

✕

Le cinquième prix (prix Marinoni),

500 francs, a été attribué à M. Roger (n° 85), pour les modifications heureuses qu'il a aussi apportées dans la voiture à pétrole.

✕

La liste des prix du *Petit Journal* étant épuisée, nous avons songé à l'emploi d'une somme de 500 francs que M. Dupuy, de Rouen (pour 200 fr.), et un autre donateur anonyme (pour 300 fr.) ont mise à notre disposition.

— Attribuez ce prix supplémentaire, nous a-t-on dit, à celui de vos concurrents, heureux ou malheureux dans l'épreuve finale, qui aura mérité à votre avis un solide encouragement.

Notre choix s'est porté sur M. J. Scotte, d'Épernay (n° 10). Après avoir fait des essais pleinement satisfaisants, M. J. Scotte a été victime d'un inoïdent de route qui n'enlève à sa voiture à vapeur aucune des qualités de solidité, de sécurité un peu rustique que nous lui avons tous reconnues. Les 500 francs en question sont donc attribués à M. Scotte sous le titre de **Prix d'Encouragement**.

✕

Enfin une mention honorable avec médaille en vermeil a été votée à l'unanimité pour M. Roger de Montais, dont le tricycle à vapeur, et surtout le mode de chauffage par le pétrole sortant de lampes à souder, a vivement intéressé le jury.

M. Roger de Montais est un amateur dans toute la force du terme. Il avait fort bien exécuté sur son petit tricycle les 112 kilomètres de Paris à Corbeil...et retour vendredi dernier. Dimanche, il n'a pu aller plus loin que Vernon. Honneur au courage malheureux ! Honneur à l'ingéniosité du chercheur, qui dans ce concours où l'on aura vulgarisé à haute pression des appareils déjà connus du monde scientifique, mais inconnus de la foule, avait apporté la nouveauté originale, l'emploi de la vapeur chauffée par le pétrole.

✕

Je le répète, nous avons encore beaucoup de choses à dire sur l'épreuve magnifique qui s'achève. A bientôt deux ou trois derniers articles sur ce concours du *Petit Journal*, qui ne manquera pas de provoquer la concurrence, la lutte, et le progrès par suite, à bref délai.

Jean sans Terre.

LES ARRIVÉES A ROUEN

A la liste que nous avons publiée hier des concurrents arrivés à Rouen, il faut ajouter :

N° 7 Gautier, 4 pl., pétrole.....9 h. 37

AUTOUR DU CONCOURS

Le temps merveilleux qui a favorisé cette journée de dimanche a permis à des milliers de personnes d'assister au passage des voitures. Sur la grande route de Paris à Rouen, c'est entre deux haies de curieux que les véhicules ont presque constamment roulé.

De tous les côtés on était venu s'installer, dès le matin, aux endroits les plus favorables pour voir arriver les voitures de loin et juger de leur vitesse; les autres avaient préféré s'installer au bas d'une côte pour assister au spectacle toujours impressionnant de la descente.

Les plus malins attendaient sur la crête d'un mamelon. Ils pouvaient ainsi voir comment les voitures se comportaient à la montée et les suivre ensuite du regard lorsqu'elles filaient en descendant la rampe.

Beaucoup de familles s'étaient commodément installées sur le bord de la route et y avaient déjeuné. Quelques-unes avaient même apporté table et chaises. Au moment du défilé des voitures, tous les spectateurs, le *Petit Journal* à la main, ainsi que la petite brochure que nous avions publiée sur le concours, notaient les numéros au passage,

✕

Nous avons dit hier qu'avant Pont-de-l'Arche, près de Léry, les concurrents s'étaient subitement trouvés en présence d'un empierrement d'une centaine de mètres qui les avait énormément gênés.

Les voitures les plus légères ont pu passer sans trop de difficulté, mais celles qui avaient un gros poids ont eu beaucoup de mal à sortir de ce mauvais pas.

La voiture de M. de Dion qui, la première, a affronté ce passage, s'est trouvée complètement immobilisée sur les cailloux, et c'est grâce aux vigoureux biceps du propriétaire, du capitaine de Place, de notre collaborateur Coqhardy et de trois ou quatre hommes de bonne volonté qui se trouvaient là que l'arrêt n'a pas dépassé dix minutes.

Une autre voiture à vapeur, chargée de voyageurs, a été moins heureuse et il lui a fallu une heure et demie pour se dégager et le concours de plus de vingt personnes.

En vérité, on ne peut comprendre que l'agent voyer ait eu pareille négligence. D'aucuns prétendaient qu'il avait voulu en faire « une bien bonne ». Nous ne pouvons le croire et préférons supposer qu'il a simplement manqué d'intelligence,

✕

Un homme qui s'est fait des cheveux blancs pendant le parcours, c'est le propriétaire d'une des voitures à vapeur que nous ne désignerons pas autrement.

Le malheureux avait un chauffeur craignant la chaleur (ce qui pour un chauffeur est un défaut capital) et d'un caractère particulièrement susceptible.

En route, au moment où on marchait bon train, il fait soudain, de l'arrière de la voiture où il se trouvait, un signal d'arrêt au conducteur qui était placé devant.

On stoppe et il explique alors qu'ayant trop

chaud, il lui faut se reposer quelques instants sous un arbre. Tête du conducteur et reproches d'icelui.

Le chauffeur déclare alors que du moment qu'on manque d'égards vis-à-vis de lui, il rend son tablier et veut s'en aller. On juge de l'embarras de tous.

Ce n'est qu'à force de bonnes paroles qu'on a décidé le susceptible chauffeur à reprendre son poste, mais plusieurs fois, pendant le trajet, il a fallu s'arrêter pour lui laisser prendre le frais.

Nous avons dit que la voiture électrique du comte Carli était arrivée à Paris pour prendre part au concours. C'est le comte Carli qui nous avait en personne informé de la chose.

Or, sa voiture n'avait pas paru à la porte Maillot pour les épreuves éliminatoires. Les membres du jury se demandaient quel pouvait bien être le motif de cette absence.

Nous l'avons enfin appris hier par une lettre du comte Carli, qui nous dit que sa voiture est bel et bien arrivée à Paris.

Seulement elle est, depuis huit jours, retenue à la douane!

✕

Le trajet de Paris à Rouen a appris dimanche aux rédacteurs du *Petit Journal* ce qu'il en coûtait d'avoir à répondre aux saluts d'une foule empressée.

L'un deux — il a eu la constance d'en faire le calcul — n'a pas donné moins de 2,420 coups de chapeau !

✕

Un amusant épisode extrait du *Journal de Rouen* :

La course du *Petit Journal* a failli faire deux victimes ! Qu'on se rassure toutefois, il ne pouvait y avoir mort d'homme.

C'était l'heure, un peu avant la nuit, où les voitures qui avaient pris part à la course faisaient leur entrée à Rouen. Perdus au milieu de la foule, un homme et la femme d'un de ses amis, l'un complètement gris et l'autre davantage encore, attendaient l'arrivée des coureurs. Et pour tromper les longueurs de l'attente, entre eux deux ils engagèrent un pari.

— Ecoute, disait l'homme, j'te parie un litre que c'est une voiture avec un numéro impair qu'arrive là-bas.

— Ça me va; j'marche pour le numéro pair; deusse, quatre, etc.

Ce fut un numéro impair qui arriva.

La femme en fut désappointée. Elle devint nerveuse, tira la langue et voulait boire à l'œil.

N'y pouvant parvenir, elle chercha une querelle d'Allemand — nous allions écrire, sans le vouloir, une querelle de femme en colère — déclara qu'il y avait eu triche « dans le pari engagé, et à bout d'arguments, administra une maîtresse gifle à son partenaire qui y vit trente-six lanternes d'omnibus.

L'homme riposta de son mieux, et ce fut pendant un quart d'heure, devant la foule qui faisait cercle, un combat épique où les coups furent administrés de part et d'autre avec une remarquable envolée.

Le mari de la femme arriva sur ces entrefaites et prit naturellement parti pour sa légitime qui eut les honneurs du champ de bataille.

Une lettre

Nous avons reçu hier la lettre suivante de M. J. Scotte :

Paris, 22 juillet 1894.

Monsieur le rédacteur,

J'ai l'honneur de vous informer qu'hier soir, entre Vernon et Gaillon, il m'est arrivé un petit accident qui a empêché mon arrivée à Rouen. Un des tubes Field de ma chaudière a lâché son bouchon à l'intérieur du foyer au moment où mon chauffeur était en train de charger son feu; mon homme, pour éviter la vapeur dégagée par la porte ouverte, a sauté de la voiture et s'est fait une écorchure au genou et à la main droite, parce qu'il est tombé avant que la voiture fût complètement arrêtée; mais il n'a éprouvé aucune blessure.

Un monsieur très complaisant, qui se trouvait là avec sa voiture, nous a de suite conduits chez un pharmacien de Vernon, qui a fait faire un léger pansement et a constaté que ce n'était nullement grave. Après cette constatation, j'ai essayé de trouver un mécanicien chez qui j'aurais pu me procurer un tampon, afin de pouvoir continuer ma route; mais à cause de la fête tout était fermé et je n'ai pu le faire. Dans ces conditions, il ne me restait plus qu'un parti à prendre : abandonner la partie puisque je ne serais pas arrivé à l'heure fixée. J'ai donc fait charger ma voiture en gare de Vernon à destination de Paris où vous pourrez constater, si cela vous intéresse, qu'elle n'a AUCUNE AVARIE. Après avoir dîné tous trois, mon neveu, mon chauffeur et moi, à l'hôtel du Lion-d'Or, à Vernon ils sont rentrés tous deux à Epervain, puisque leur présence n'est plus utile ici.

Vous comprendrez sans peine notre tristesse puisque la fatalité nous arrêtait à 40 kilomètres du but; si ce tube avait tenu deux heures de plus j'arrivais à Rouen non pas dans les premiers, je n'ai jamais essayé de tenir la tête, mais avant les

délais que vous aviez fixés, bien certainement.

Comme vous pourriez supposer que c'est le défaut d'une mauvaise construction de chaudière qui a amené cette rupture, je dois vous dire que ce petit accident est assez fréquent dans les chemins de fer où les mécaniciens ont toujours seize tampons de réserve en cas de fuite d'un tube. Ce fait ne s'étant jamais produit depuis quatre ans que je m'en sers, pouvais-je prendre cette précaution d'avoir des tampons? C'est bien la malchance qui s'en est mêlée. Je vous joins inclus le certificat d'épreuve de ma chaudière qui est une simple chaudière à tubes penditifs, comme elles se font toutes; seulement je lui ai adapté un régulateur de vapeur tout extérieur qui en rend le fonctionnement et le rendement excellents.

Depuis quatre ans que je m'en sers (pièce à l'appui), c'est la première fois que je suis arrêté et cela parce que je ne veux pas prolonger plus longtemps mon absence à 300 kilomètres de chez moi; autrement j'aurais pu attendre à aujourd'hui lundi et faire cette petite réparation à Vernon...

Veuillez agréer, monsieur, mes civilités empressées.

J. SCOTTE.

Autre lettre

Levallois, 22 juillet 1894
75, rue Gravel.

Monsieur le rédacteur,

Je lis dans le numéro du *Petit Journal* de mardi 17 juillet une phrase que vous seriez bien aimable de rectifier.

Ma voiture électrique a parfaitement roulé depuis le 15 juin, notamment devant les membres de « The Birmingham Association of Engineers », dans les rues les plus fréquentées à Birmingham. Ceux qui désiraient d'ailleurs des renseignements peuvent s'informer auprès de son acquéreur, M. Alfred Fairley, Shadwell Street, Birmingham, qui n'a malheureusement pas consenti à l'envoyer à Paris pour votre magnifique concours, et je n'ai pas eu le temps d'en construire une autre.

Comme vous voyez par la copie ci-avec, c'est le rédacteur du « *Cyclist* » qui l'a baptisée « Le véhicule de l'avenir », et non moi.

Mes bien sincères salutations.

C. R. GARRARD,

Membre Institution Ingénieurs Londres.
(de passage à Paris).

Le Petit Journal 25 Juillet 1894

VOITURES SANS CHEVAUX

ÉCHOS DU CONCOURS

Le classement des lauréats par genre de moteur est intéressant à faire. Le voici. Comme on le verra, il est favorable au pétrole un peu plus qu'à la vapeur.

En réalité, la journée de dimanche a donné la victoire au pétrole pour la promenade et les voyages d'affaires, laissant à la vapeur le privilège des gros transports sur la route et de la locomotion publique.

Il y a donc là deux éléments bien distincts, deux forces tout à fait dissemblables, qui ont chacune leur valeur respective, bien différente

l'une de l'autre. Rien n'est plus intéressant que cette division des qualités pour arriver au but unique : la traction commode et économique sur les routes.

1^{er} Prix : Panhard et Levassor, pétrole.

1^{er} Prix : Les fils de Peugeot frères, pétrole.

2^e Prix : de Dion, vapeur.

3^e Prix : Maurice Le Blant, vapeur.

4^e Prix : Vacheron, pétrole.

— Le Brun, pétrole,

5^e Prix : Roger, pétrole.

Prix d'encouragement : J. Scotte, vapeur.

Mention honorable et médaille de vermeil : Roger de Montais, vapeur chauffée par le pétrole.

✕

Un peu désorientée tout d'abord par le concours du *Petit Journal* (concours qui pourtant vient bien

à son heure, mais le *Petit Journal* va toujours de l'avant et souvent on est seul à l'avant-garde), la presse parisienne et départementale est venue peu à peu prendre position et tirer une salve en l'honneur des moteurs mécaniques.

Remercions plus particulièrement pour les éloges qu'ils ont bien voulu nous adresser le *Matin*, le *Temps*, le *Gaulois*, le *Soleil*, l'*Actualité*, le *Jour*, le *Figaro*, la *Gazette de France*, le *Vélo*, l'*Echo de Paris*, le *Journal de Rouen*, le *Nouvelliste de Rouen*, l'*Industriel de Saint-Germain*, le *Journal du Cher*, l'*Italie*, la *Justicia* de Madrid, le *New-York Herald*, etc.

✕

M. Girard, photographe à Mantes, nous a apporté hier les épreuves d'un très intéressant album, composé des photographies qu'il a prises dimanche dernier et les jours précédents.

On trouve là réunies toutes les voitures du concours qui sont allées à Rouen, avec leurs voyageurs.

C'est un curieux souvenir de cette course inoubliable. M. Girard vendra son album 15 francs. Il tient aussi, nous dit-il, à la disposition des collectionneurs une série de photographies isolées, des mêmes voitures, à 1 fr. 50 l'une.

Toutes sont parfaitement réussies, et nous adressons à l'artiste avisé qu'est M. Girard tous nos compliments.

A propos de photographies, un amateur nous adresse les deux instantanés ci-dessous, pris à Précy-sur-Oise jeudi dernier.



Le premier représente l'arrivée du n°14 à Précy.



Le second donne très joliment l'impression de l'entrée dans le village, orné de drapeaux et de guirlandes à l'intention des concurrents et du *Petit Journal*.

Le *Soleil* publie les impressions du prince de Sagan sur son voyage de dimanche à Mantes. Très justes, trop justes hélas! les récriminations du prince contre les abominables routes de Nanterre;

«Mes impressions de route ? mais elles sont excellentes. Jamais je n'avais fait une excursion si agréable ni si originale. Cependant permettez-moi une restriction concernant l'état des routes. Ces dernières sont épouvantables. C'est une honte pour les ponts et chaussées,»

Est-il admissible, je vous le demande, qu'un Parisien ne puisse se rendre de la place de la Concorde à Saint-Germain, cette promenade de Paris, sans risquer de casser sa voiture sur d'odieux pavé tout défoncé que l'on rencontre entre Nanterre et Chatou?

Entrenez donc une campagne à ce sujet. Vous aurez bien des gens avec vous.

A part cet inconvénient nous avons accompli le parcours dans des conditions admirables. Très confortablement assis, ne nous trouvant gênés ni par la fumée, dont on ne se ressent guère qu'au moment de la mise en mouvement, ni par la chaleur de la chaudière, tout à fait séparée de nous, nous n'avons guère eu à nous plaindre que de la poussière soulevée par les vélocipédistes.

Un de ces derniers m'a bien étonné : il nous a suivis tout le long de la terrible côte de Saint-Germain, que nous avons cependant gravie à seize kilomètres à l'heure. Il pédalait à notre gauche sans effort apparent. Je lui ai demandé son nom.



M. Tenting nous prie de dire que si sa voiture, dans l'épreuve éliminatoire de Paris à Précy-sur-Oise, a dû s'arrêter à Saint-Leu-Taverny, cet arrêt a été nécessité par la rupture du ressort de suspension d'arrière-train.

Cet arrêt provenait donc d'un cas de force majeure, indépendamment du système de traction.

Ajoutons que M. Tenting a fait, pour son compte dimanche dernier, le trajet de Paris à Rouen.

✕

Une demi-douzaine de «petits pétrolistes», comme les appelle un de nos correspondants, a quitté Rouen lundi matin pour se rendre, avant de revenir sur Paris, à Dieppe et sur la côte cauchoise, histoire de visiter un peu les bains de mer.

Cette petite promenade, après la course du 22, leur était bien due. Ils ont produit, paraît-il, grande sensation partout; car ils avaient eu soin, les malins (c'est notre correspondant qui parle) de conserver leurs numéros attachés de chaque côté de la voiture, devant et derrière.

✕

Première conséquence du concours :

Le groupe de Paris des anciens élèves de l'École centrale doit dîner demain jeudi, en réunion champêtre, à Saint-Germain. Des breaks à chevaux ont été retenus pour la circonstance et le départ se fera à cinq heures un quart place de la Concorde.

Mais devant le succès obtenu par notre concours, plusieurs ingénieurs du groupe de Paris qui avaient bien voulu nous apporter l'appoint de leurs connaissances techniques ont obtenu de quelques concurrents l'envoi de voitures automobiles pour remplacer les breaks traînés par la force animale.

Il y aura encore du monde pour voir le départ des Centraux, demain à cinq heures pour le quart sur la place de la Concorde.

Jean sans Terre.

NDLR :

Si Peugeot se taille la part...du lion ! dans ce concours c'est aussi qu'ils ont eu les moyens d'inscrire un plus grand nombre de voitures et ont donc été bien aidés par la statistique. Mais cela n'enlève rien à leur performance d'ensemble. En ce qui concerne les moteurs à pétrole c'est surtout la domination des moteurs Daimler qui frappe, mais De Dion n'en était qu'à ses balbutiements en matière de moteur «à pétrole» et Benz n'avait qu'un représentant.

Avec plus d'un siècle de recul on se doit de saluer la prescience du Petit Journal qui avait axé son concours sur la facilité d'utilisation de l'automobile à des fins de déplacement familial ou professionnel car c'est bien ce qui, in fine, a fait son succès (et peut-être son déclin dans les décennies à venir).

Moins visionnaire, la mention accordée au tricycle à vapeur chauffé au pétrole. Le jury a été abusé par la nouveauté du moyen de chauffage en oubliant totalement le rendement désastreux du système.

ÉPILOGUE

Là encore nous laisserons la parole au Petit Journal, mais cette fois dans le supplément illustré du Dimanche 6 août, dans lequel le meilleur ami de l'homme finit par littéralement «passer à la casserole»



Concours du «Petit Journal» DES VOITURES SANS CHEVAUX

Le *Petit Journal* a encore une fois le droit de s'enorgueillir; si le mot n'était un peu usé pour

avoir trop souvent servi, on pourrait l'appeler le pionnier du progrès.

Mais peu importe le mot quand la chose est considérable.

Un immense progrès vient de s'accomplir et l'honneur en revient au *Petit Journal*.

Depuis longtemps, on s'occupait de remplacer, pour la traction, les chevaux qui coûtent cher à acheter et à nourrir, qui s'enrhument, glissent et s'emballent, dont les forces ont une limite; déjà l'on avait trouvé... les locomotives, les machines routières et aussi les tramways à traction mécanique.

Avouons en passant que sur ce point comme sur probablement d'autres nous sommes joliment en retard. C'est à peine si dans Paris, — et il n'y a pas longtemps encore, — circulent quelques rares tramways électriques; or, voilà pas mal d'années que j'ai vu pour la première fois dans la jolie ville de Berne de charmants omnibus à air comprimé, qui conduisent sans secousse, sans bruit, sans accident de la gare à la fosse où s'ébattent les ours exquis dont j'ai gardé un inoubliable souvenir.

Chez nous on prétendit longtemps les voitures à traction mécanique absolument impossibles sous prétexte que les chevaux s'emballaient en voyant des voitures cheminer sans être traînées par des individus de leur espèce.

Un humoriste proposa d'atteler alors aux nouveaux véhicules des chevaux empaillés pour ménager la susceptibilité des autres.

Le remède n'était point plus ridicule que le prétendu mal.

En dépit de la crainte de froisser les chevaux on continua les études; mais les efforts étaient isolés, par conséquent infructueux jusqu'au jour où le *Petit Journal* eut l'idée de réunir tous les inventeurs, de leur fournir le moyen de se comparer entre eux afin que tous profitassent des résultats acquis par chacun.

Le succès a été immense. Je ne reviendrai pas sur les détails; avec une grande compétence. Jean sans Terre les a donnés dans le *Petit Journal*.

Vous savez la condition imposée à la voiture: être sans danger, facilement maniable pour les voyageurs et ne pas coûter trop cher sur la route.

Le prix de 5,000 francs donné par le *Petit Journal* été partagé entre MM. Panhard et Levassor d'une part, les fils de Peugeot frères, de l'autre.

D'autres récompenses de 2,000, 1,500, 1,000, 500 francs, ont été données par M. Marinoni qui, en sa qualité de grand inventeur, s'intéresse généreusement aux nouvelles inventions.

Et la morale de tout cela c'est que dans quelque temps nous aurons tous notre voiture mécanique pour nous promener et faire nos courses ou nos voyages; les modèles proposés coûtent encore relativement cher, mais on arrivera à les exécuter à infiniment moins de frais.

Les chevaux seront vexés, mais s'ils ne sont pas contents on en fera du bœuf à la mode.

Quelques mots avant de fermer cette chronique sur notre ami «Jean sans Terre» dont la prose assez typique de l'époque nous a égayés au fil des jours :

Derrière le pseudo de Jean sans Terre se cache Pierre Giffard, journaliste, écrivain très célèbre en son temps.

Il a créé la course cycliste Paris-Brest-Paris, la course à pied Paris-Belfort, bien sûr le concours automobile Paris-Rouen puis en 1896 le Marathon de Paris. Promoteur de la bicyclette puis de l'automobile, il a prophétisé le remplacement du cheval par des moyens mécaniques dans un livre intitulé «La Fin du Cheval».

Alors qu'il était rédacteur en chef du journal «Le Vélo», il s'est opposé au comte De Dion à propos de l'affaire Dreyfus, ce qui a conduit à la création du journal concurrent «l'Auto-Vélo» devenu ensuite «l'Auto» par le comte qui mit à sa tête Henri Desgranges. La création par ce dernier du Tour de France cycliste n'avait d'autre but que faire mieux que Giffard et son Paris-Brest-Paris.

Mais ceci est une autre histoire...

Quoiqu'il en soit, ce «Concours des Voitures sans Chevaux» fût une belle aventure concrétisée par cette chevauchée (mot bien mal adapté en la circonstance) de Paris à Rouen qui vit toujours grâce au club des Teuf-Teuf.



Pierre Giffard dit
«Jean sans Terre»

Niveaux..., Contact..., Moteur...!....