

Il est intéressant de rappeler à cette occasion les grands sinistres du passé. Québec en a eu sa trop large part. Ces rouges étapes sont pour cette ville : mai 1845, conflagration du faubourg St-Jean ; un mois après, grand feu à St-Roch ; 1866, nouvelle dévastation à St-Roch et St-Sauveur ; 1876, grand feu du quartier Montcalm ; 8 juin 1881, autre conflagration du faubourg St-Jean ; enfin, mai 1889, le grand feu de St-Sauveur qui n'était pas encore annexé à la ville.

Depuis 1881, nos plus gros incendies (St-Sauveur compris) ont été :

	Pertes	Assur.
8 juin 1881 gr'd feu du Faub.	\$1,500,000	650,000
12 août 1882 à St-Sauveur	62,500	36,400
18 " " rue Arago	40,000	12,000
7 sept " rue St-Joseph	100,000	100,000
29 oct " Cap Blanc	20,000	as part
24 nov " Manuf. Woodley	48,000	assuré
30 " " Hosack & Wood	100,000	70,000
17 mars 1883 Epie. Ging. & Langlois	25,000	pas d'
19 avr " Vieux Parlement	100,000	76,000
17 fevr 1885 rue Sous-le-fort	20,000	assuré
36 " " Usines Roussseau	20,000	"
4 déc 1887 Manuf. Vallière	50,000	10,000
1 janv 1888 Chapelle du Séminaire	20,000	assuré
16 mai 1889 Grand feu St-Sauv.	500,000	200,000
12 fevr 1891 Filature de laine	20,000	"
14 " " L'Événement	25,000	ass
13 sept " Cap Blanc	35,000	"
29 déc 1892 J. W. Reid & Co	80,000	45,000
13 jan 1895 Hotel Victoria	20,000	ass

Aujourd'hui l'ère des conflagrations semble finie pour notre ville, et le *Quebec Blaze* d'autrefois est devenu le *Montreal* ou *Toronto Blaze*.

Les choses sont complètement changées. En voici les causes :

Le nouveau tuyau de 30 pouces inauguré en avril 1885 ; l'annexion de St-Sauveur en octobre 1889 ; l'effectif de la Brigade, qui était de 26 hommes en 1877, aujourd'hui porté à 50 ; quatre nouveaux grands postes de pompiers, dont 2 à St-Sauveur, un télégraphe d'alarmes qui soutient bien la comparaison avec ce qu'il y a de mieux aux Etats-Unis. En un mot, la ville n'a rien épargné pour se protéger.

De leur côté, qu'ont fait les compagnies d'assurance ? Nous ne les inculpons point, nous constatons seulement les faits.

En 1881, à la suite du grand feu du faubourg St-Jean, elles ont déclaré qu'elles élèveraient leur tarif à moins que la ville ne doublât son approvisionnement d'eau, qui alors se faisait alternativement par quartiers. En 1882, devant les promesses d'un second tuyau d'aqueduc, le tarif a été retouché. Plus tard, avant que le nouvel aqueduc eût été mis à l'épreuve, le tarif tombait encore ; et en 1885, après des expériences qui ont donné satisfaction, troisième réduction. En juillet 1886, à l'inspiration de la "Quebec Fire Insurance Company," La "Underwriters Association," coalition de toutes les compagnies d'assurance contre le feu faisant affaires au Canada, décidait d'envoyer des inspecteurs à Québec pour reviser le tarif ; en novembre suivant, M. Alfred Perry commençait son travail et l'on annonçait une réduction prochaine de 33% sur les taux

d'alors. En 1887, les "Underwriters" se déclaraient satisfaits de l'organisation de Québec contre l'incendie, et le tarif actuel était mis en force.

Ce tarif, au lieu d'être générique comme celui de Montréal, est spécifique, c'est-à-dire que chaque cas est traité sur son mérite : ce qui nécessite une révision constante. Pour chaque cas particulier, pour chaque amélioration à la propriété, un rapport est envoyé à Montréal, à la "Underwriters Association", qui emploie un architecte à l'année pour remodeler les plans en couleurs de chaque quartier.

Nous ne condamnons pas entièrement ce système, bien qu'il nous paraisse trop compliqué pour pouvoir être parfaitement équitable. Ce que nous demanderons par exemple, c'est que la base, l'échelle du tarif, soit modifiée. Depuis 1887, elle n'a pas varié, et cependant la ville a beaucoup fait pendant ces huit années pour amoindrir les risques d'assurance.

Les chiffres donnés plus haut prouvent que ces risques sont tombés dans une proportion moyenne de plus de 80% depuis 1885. Si la réduction a été jusqu'ici de 33, il est évident qu'elle n'est plus suffisante ; les assureurs sont encore en dette de près de 50% envers les assurés.

Nous demanderons aussi à l'Association des "Underwriters" de tenir davantage compte, à l'avenir, des réclamations des représentants autorisés de Québec dans le conseil suprême qui siège à Montréal.

Nous pouvons leur citer, par exemple, un cas manifeste d'injustice. St-Sauveur est depuis six ans l'un des grands quartiers de Québec, il y a deux postes de pompiers, l'eau de l'aqueduc, le télégraphe d'alarmes, la plus forte pression d'eau de toute la ville, un terrain plat, des chemins praticables à toute vitesse pour les voitures de la brigade. Et cependant, St-Sauveur est tarifé à la lettre D sur l'échelle des taux d'assurance rurale, qui va de A à F, c'est-à-dire presque à la queue des municipalités de campagne. Or, le tarif D s'applique aux villages n'ayant ni pompes à vapeur, ni corps de pompiers, ni aqueduc !

Il y a là une anomalie qu'il importe de corriger au plus tôt, en attendant la révision complète du tarif.

L'ELECTRIQUE

Nous avons été stupéfaits de lire ces jours-ci dans les colonnes de notre estimable voisin le *Chronicle* une tirade anonyme et échevelée contre le projet de tramway électrique.

Il n'est pas étonnant que l'auteur de cette boutade n'ait pas osé mettre son nom au bas. Ce qui étonne davantage, c'est que ce chef-d'œuvre de démagogie

soit écrit dans la langue d'une race qui s'honore à bon droit d'être en avant des autres dans la voie du progrès matériel.

Les lamentations de cet anonyme nous remettent en mémoire ce désopilant passage d'une comédie d'Augier où un grotesque quelconque appelait les malédictions du ciel sur la Bretagne à l'époque où l'on allait remplacer la diligence par le chemin de fer. Le cheval de feu allait vomir la mort et l'incendie sur son passage et les sept péchés capitaux prendraient passage sur le premier train. Le chemin de fer pervertirait les paisibles populations ; les gars déserteraient les champs, les mécaniciens du chemin de fer perdraient les honnêtes filles du village, le sacristain s'enfuirait avec la femme du bedeau, vu les nouvelles facilités ouvertes aux enlèvements, et ainsi de suite.

Le correspondant du *Chronicle* ne va pas aussi loin ; il ne prétend pas que l'Électrique va démoraliser et corrompre le reste de la population, mais il prévoit des carnages sans nom. A Montréal, dit-il, l'Électrique a tué cinquante personnes depuis qu'il circule. D'abord, il est ridicule de comparer la circulation des rues de Montréal avec celle de Québec ; puis, précisément à cause de nos accidents de terrain, il sera possible en bien des endroits de diminuer les causes de danger en élevant la voie. De plus, il y a des accommodements avec le "trolley". Nous recommandons fortement au sous-comité municipal d'étudier les nouveaux systèmes. On nous dit du bien du "trolley double" qui offre moins de dangers. Il existe aussi le "third rail trolley system," que l'on a pu voir opérer sans accident pendant six mois à l'Exposition de Chicago, au milieu de foules variant de 300,000 à 750,000 visiteurs par jour. Le contact se fait au moyen d'un bras flexible fixé sous la voiture au lieu de dessus, et d'un cable enfermé dans une rainure au centre de la voie. Avec cela, pas de fils dangereux au-dessus des têtes, plus de rangées de poteaux encombrants.

Il serait peut-être aussi possible de profiter de ces mêmes excavations pour enfoncer les câbles du téléphone, du télégraphe et même de la lumière électrique, ce qui dépouillerait du coup nos rues de leur hideuse maturité. Nous espérons que les autorités municipales prendront note de ces quelques observations.

Le correspondant du *Chronicle* s'apitoie aussi sur le compte des cochers de places. Avec des raisonnements de cette force, les hommes broieraient encore le grain entre deux pierres, car le premier moulin à farine faisait l'ouvrage de 150 hommes, et les livres seraient encore copiés à la main, puisque la presse de Gutenberg a remplacé du coup tous les co-