

de lire est, dans Ontario, de 5.20 pour cent; dans Québec, 18.02.

La proportion des enfants de dix à vingt ans capables de lire est dans Ontario de 95.4 pour cent; dans Québec, 83.1.

La proportion des enfants de moins de dix ans capables de lire est, dans Ontario, de 28.3 pour cent, dans Québec, 19.9.

La proportion des garçons de dix à vingt ans, capables de lire est, dans Ontario, de 95 pour cent; dans Québec, 80.

La proportion des enfants de moins de dix ans capables de lire est, dans Ontario, de 27.1 pour cent; dans Québec, 12.9.

La proportion des enfants entre dix et dix-neuf ans capables d'écrire est, dans Ontario, de 94.22 pour cent; dans Québec, 77.78.

Qu'on ne nous accuse pas de dénigrement. On n'a que la peine d'ouvrir le livre de feu P. J. O. Chauveau sur l'éducation, et d'y lire les deux chapitres sur le programme des petites écoles dans les deux provinces d'Ontario et de Québec. Sans le dire, et peut-être sans le vouloir, le distingué surintendant de l'éducation faisait ressortir la supériorité manifeste du programme d'Ontario.

Ce sont là de dures vérités, mais des vérités tout de même; et assurément il doit être temps de les dire, si l'on ne veut pas achever d'abrutir la population dans la fausse sécurité où elle s'est jusqu'ici laissée endormir.

Les pères de famille qui neus lisent nous comprendront, nous en sommes convaincu.

o: o: o: o

LE FLÉAU DES BARRIÈRES DE PÉAGE

Dire que les barrières de péage qui cerrent de toutes parts les villes de Québec et de Lévis sont autant d'entraves et de camisoles de force pour le trafic local, c'est répéter une vérité de la Palisse.

L'octroi de Paris et des villes de France n'est pas plus moyen-âge. Vous n'êtes pas capable de faire un pas en dehors des limites de la ville sans mettre la main au gousset: c'est tantôt 15 cents, tantôt 23 cents. Vous avez beau pester, appeler cela pourboire, rançonnement, ce que vous voudrez, il faut payer. Quand on y songe de près, il est encore étonnant que, sous un pareil régime de contrainte, la ville de Québec ait pris autant d'extension.

Récemment, la cité a fait percer une nouvelle rue donnant sur la campagne dans la direction de Sto Foy. Vite, la Commission a reculé sa barrière de péage de quelques arpents, juste assez pour pouvoir écorcher au passage les voyageurs qui avaient cru échapper à ses doigts crochus en prenant par la rue neuve.

On trouvera peut-être que nous parlons bien irrévérencieusement d'un ordre éta-

bli sous l'autorité des lois du pays. Notre langage est pourtant modéré en comparaison des murmures quotidiens du public qui paie. Qui nous délivrera de cette institution barbare? Il viendra un jour où elle devra bon gré mal gré se soumettre ou se démettre; pour hâter cette époque bénie, multiplions les voies de communication, les chemins de fer, ayons l'Électrique au plus tôt, perçons des rues sur la campagne. La Commission attendra-t-elle jusque là pour se montrer raisonnable?

Sans doute, il y a au fond de son obstination de gros intérêts particuliers, des intérêts d'argent, disons le mot, des droits acquis. Mais s'il faut que toujours et partout les citoyens fassent passer l'intérêt personnel avant l'intérêt public, Québec restera toujours en arrière. Si les porteurs de débetures des chemins à barrières voyaient nettement les choses, ils comprendraient que ce que leur fera perdre un compromis, ils le regagneront cent fois par le progrès commun, l'agrandissement et l'enrichissement de leur ville.

Nous connaissons l'argument favori de ces receveurs intéressés. Ils prétendent que leurs péages sont surtout dirigés contre la concurrence des campagnes, au profit du commerce de la ville. Rien de plus faux: le nombre est en ville, et par conséquent paie à raison de dix contre un cette abominable taxe de tous les habitants.

Nous disons que la Commission qui la prélève ne se montre pas raisonnable. La municipalité de la Banlieue de Québec lui offrait récemment, disent nos confrères quotidiens, \$500 pour l'engager à reculer sa barrière Sto-Foy jusqu'à la route du Belvédère. L'offre a été, dit-on, repoussée; elle représentait cependant \$500 pour $\frac{1}{2}$ de mille, soit \$2000 par mille. N'est ce pas un bon prix, très raisonnable, pour un chemin gravé qui a déjà rapporté des profits énormes? Si nous étions à la place des municipaux de la Banlieue, nous emploierions ces \$500 à percer une nouvelle route à travers les champs jusqu'au Belvédère. La Commission serait forcée de reculer, et se lècherait les pouces.

Nous sommes informés que les municipalités voisines sont prêtes à désintéresser la Commission en lui payant la vraie valeur de ses améliorations. La Commission va-t-elle s'obstiner à refuser cette offre assurément raisonnable? Nous espérons que non, et qu'il se trouvera parmi ses porteurs de débetures assez d'hommes de bon vouloir et de progrès pour ne pas s'arc-bouter davantage contre les justes réclamations du public.

Si nous nous trompons, eh bien, au nom du public, nous entreprendrons une croi-

sade en règle; nous demanderons à la Chambre de Commerce de s'emparer de la question, et avec le concours de ce corps puissant, qui a son mot à dire puisque en fin de compte il s'agit de l'extension et du progrès commercial et industriel de la ville, nous croyons que les municipalités intéressées, la ville de Québec en tête, auront facilement raison d'obstinées qui n'ont qu'une excuse inavouable pour couvrir leurs actes: la cupidité, ou plutôt la rapacité.

—: x : x : x :—

QUESTIONS D'ASSURANCE

Nous avons déjà eu l'occasion de commenter dans ces colonnes les anomalies dont fait foi tous les ans le rapport du surintendant des assurances.

Il est évident que ce n'est pas un examen, pas même une audition des comptes, qui se fait par les fonctionnaires de l'Etat, mais une simple acceptation de *l'ipse dixit* des compagnies d'assurance. Il n'y a aucun contrôle quelconque, et le public par conséquent est aveuglé, plutôt qu'éclairé, sur le véritable *status* des compagnies. Les choses en sont venues au point que les journaux spécialistes eux-mêmes jettent le cri d'alarme.

Nous trouvons, par exemple, dans le *Bulletin*, organe d'assurance publié à Toronto, numéro du 2 janvier, un article tellement énergique sur ce sujet que nous croyons devoir en faire part à nos lecteurs. Le *Bulletin* demande la nomination d'un persécuteur public spécialement chargé de forcer les compagnies d'assurance à se conformer à la loi.

"Dans une conversation, dit-il, avec un ami fort en droit, sur la non-exécution des lois qui régissent l'assurance en ce pays, nous avons entièrement partagé son opinion que le remède qui s'impose est la nomination d'un persécuteur public. L'état actuel des choses au Canada est vraiment déplorable. Il y a un abîme entre la lettre et l'application des lois.

"Prenez, par exemple, le département des assurances à Ottawa. Les livres bleus publiés par le surintendant démontrent que la loi qui interdit tout paiement de dividende aux compagnies dont le capital est entamé, loi qu'il cite lui-même, est cependant traitée par lui comme une loi dont il n'a pas affaire à exiger l'exécution. Nous avons donc, dans les livres bleus d'assurance, l'aveu d'un état de choses manifestement dérogatoire aux lois qui régissent la matière, disgracieux pour le département lui-même, et violatoire des règles du sens commun.

"Il y a certainement quelque chose qui fait défaut dans l'administration des lois d'assurance. Il paraît y avoir un hiatus, un chaînon manquant entre celui qui fait la loi et celui qui l'applique, et d'après nous ce qui manque, c'est un persécuteur public pour mettre en mouvement les rouages de la loi."