

électrique de 7 milles de longueur fut inauguré à St-Catharines en 1887; il circulait au moyen du double trolley aérien; on vit ensuite la construction du tramway électrique d'Ottawa en 1891, de Montréal et Toronto en 1892. Pendant la dernière décade du 19e siècle, les autres grandes villes de l'est substituèrent le nouveau système à l'ancien et les cités neuves de l'ouest l'adoptèrent de prime abord. Dans l'est, les tramways électriques sont généralement exploités par des compagnies jouissant d'un monopole accordé par la ville; au contraire, dans un grand nombre des cités d'Ontario et de l'ouest, le tramway électrique est municipalisé, ainsi qu'on le constatera dans les tableaux 24 et 25 où revient avec fréquence le mot "municipal". En 1921, à l'expiration des trente années du monopole dont jouissaient les tramways de Toronto, le réseau de cette cité fut acquis par la municipalité, qui en assure l'exploitation au moyen d'une commission des transports.

Partout où on le peut, les chutes hydrauliques fournissent la force motrice, par l'intermédiaire de turbines; à leur défaut, on recourt à la vapeur, nécessairement plus coûteuse quoique la modernisation des usines ait sensiblement réduit le coût par h. p. La circulation des tramways pendant l'hiver est considérablement gênée par la neige, la glace et le grésil, qui sont toutefois victorieusement combattus au moyen de chasse-neige, balayeuses, etc. Le système de trolley aérien ayant démontré sa supériorité est généralement en usage.

Dans les dernières années on s'est beaucoup occupé de la construction de lignes suburbaines ou interurbaines, qui constituent à l'heure actuelle une proportion considérable du total; le plus grand nombre de ces réseaux se trouve dans la banlieue de Toronto, dans les régions de Niagara et du lac Erie où ils servent aussi bien aux marchandises qu'aux voyageurs et, enfin, sur le littoral du Pacifique où la compagnie des tramways de la Colombie Britannique faisait circuler 421 wagons à marchandises en 1920.

**Progrès des tramways électriques.**—En 1893, 30 compagnies ayant un capital versé d'environ \$9,000,000 exploitaient 256 milles de voies. En 1897, les rapports de 35 compagnies constataient l'existence de 583 milles de voies et de 1,156 voitures; le capital absorbé s'élevait alors à \$18,727,355, les voyageurs transportés étaient au nombre de 83,811,306 et les milles parcourus se chiffraient par 26,431,017. En 1904, 46 compagnies possédaient 766 milles de voies et 2,384 voitures; leur capital atteignait \$30,314,730; les voyageurs transportés étaient au nombre de 181,689,998 et les milles parcourus se chiffraient par 42,066,124. Ces progrès se sont continués d'année en année, si bien qu'en 1922, il existait 65 compagnies de tramways, exploitant 2,494 milles de voies, sur lesquelles circulaient 5,048 voitures, ayant accompli dans l'année un parcours de 116,711,189 milles et transporté 738.908,949 voyageurs payants. Toutes ensemble, ces compagnies absorbaient un capital de \$188,258,974 et occupaient 18,099 employés dont les gains s'élevaient à \$24,988,119, au lieu d'un personnel de 17.015 employés ayant reçu \$32,976,728 en 1921.

**Statistique des tramways électriques.**—Un résumé statistique de l'exploitation des tramways électriques du Canada, d'année en année, entre 1901 et 1922 inclusivement, fait l'objet du tableau 21. Le tableau 22 est consacré au réseau et au matériel roulant pendant les quatre dernières années et le tableau 23 nous révèle le capital nominal des compagnies de tramways depuis 1908. Les statistiques de l'exploitation en 1921 sont données dans le tableau 24 et en 1922 dans le tableau 25; enfin le tableau 26, consacré aux accidents nous donne pour chaque année, de 1894 à 1922, le nombre des voyageurs, employés et autres, tués et blessés par les tramways canadiens.