

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 19^e 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 possède plusieurs centaines de wagons à marchandises.

Progrès des tramways électriques.—En 1893, 30 compagnies disposant d'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 sans interruption, si bien qu'en 1923 il existait 64 compagnies de tramways, exploitant 2,528 milles de voies, sur lesquelles circulaient 5,035 voitures ayant accompli dans l'année un parcours de 119,374,416 milles et transporté 737,282,038 voyageurs payants. Toutes ensemble, ces compagnies avaient un capital de \$199,069,870; au 31 décembre 1923, elles occupaient 17,779 employés dont les gains s'élevaient à \$25,039,285, au lieu de 18,099 employés ayant reçu \$24,988,119 en 1922.

Statistiques des tramways électriques.—Un résumé statistique de l'exploitation des tramways électriques du Canada, d'année en année, entre 1901 et 1923 inclusivement, fait l'objet du tableau 20. Le tableau 21 est consacré au réseau et au matériel roulant pendant les quatre dernières années et le tableau 22 nous révèle le capital nominal des compagnies de tramways depuis 1908. Les statistiques de l'exploitation en 1923 sont données dans le tableau 23; enfin le tableau 24, consacré aux accidents, nous donne pour chaque année, de 1894 à 1923, le nombre des voyageurs, employés et autres, tués et blessés par les tramways canadiens.