

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 le tableau 25. 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; elles constituent à l'heure actuelle une proportion considérable du total; le plus grand nombre de ces réseaux se trouvent dans la banlieue de Toronto, dans les régions de Niagara et du lac Érie 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 absorbait \$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. En 1924, 64 compagnies possédaient 2,547 milles de voies, sur lesquelles circulaient 5,486 tramways, locomotives, etc., ayant accompli dans l'année un parcours de 119,803,072 milles et transporté 726,497,729 voyageurs payants; toutes ensemble, ces compagnies avaient un capital de \$213,767,660; au 31 décembre 1924, elles occupaient 17,379 employées, dont les gains s'élevaient à \$24,964,441, au lieu de 17,779 employés ayant reçu \$25,039,286 en 1923.

Statistiques des tramways.—Un résumé statistique de l'exploitation des tramways électriques du Canada d'année en année, entre 1901 et 1924 inclusive, fait l'objet du tableau 22. On y trouvera que, quoique les tramways aient prolongé leur parcours en 1924, ils ont transporté moins de voyageurs et de marchandises que précédemment. Directement ou indirectement, ceci résulte des progrès de l'automobilisme, qu'il s'agisse des automobiles appartenant à des particuliers ou des autobus, dont le nombre s'accroît dans les municipalités urbaines. Le tableau 23 est consacré au réseau et au matériel roulant durant les quatre dernières années et le tableau 24 nous révèle la capitalisation des compagnies de tramways depuis 1908. Les statistiques de l'exploitation en 1924 sont données dans le tableau 25; enfin le tableau 26, consacré aux accidents, nous indique pour chaque année, de 1894 à 1924, le nombre des voyageurs, employés et passants, tués et blessés par les tramways canadiens.