

21.—Dette des chemins de fer de l'État, en principal et intérêt (y compris crédits affectés aux chemins de fer du gouvernement canadien), 1919-1925—fin.

INTÉRÊT.

Année.	Couru durant l'année.			Augm. sur l'année précédente.		
	Dette envers le public.	Dette envers le gouvernement.	Total.	Dette envers le public.	Dette envers le gouvernement.	Total.
1919.	\$ 28,599,687	\$ 9,596,581	\$ 38,196,268	\$ 669,715	\$ 3,517,851	\$ 4,187,566
1920.	31,055,318	14,346,832	45,402,150	2,455,631	4,750,251	7,205,882
1921.	34,476,014	20,966,782	55,442,796	3,420,696	6,619,950	10,040,646
1922.	34,652,324	24,912,876	59,565,200	176,310	3,946,094	4,122,404
1923.	35,041,380	30,157,944	65,199,324	389,056	5,245,068	5,634,124
1924.	38,361,704	31,271,043	69,632,747	3,320,324	1,113,099	4,433,423
1925.	40,438,235	31,450,382	71,888,617	2,076,531	179,339	2,255,870

III.—TRAMWAYS ÉLECTRIQUES.

Le transport rapide et peu coûteux de la population des villes est une nécessité moderne dont le développement prend chaque jour plus d'ampleur au Canada, sous la forme des tramways électriques, généralement mus par la force motrice des chutes hydrauliques qui joue un si grand rôle dans notre vie économique.

Esquisse historique.—Les tramways à chevaux circulaient à Montréal et à Toronto depuis 1861, lorsque l'on expérimenta le système des tramways électriques, en 1885, à Toronto, sur les terrains de l'exposition. Bientôt après, leur commodité et leur rapidité firent abandonner complètement l'ancien système. Un réseau 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 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 l'on 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 Érié 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,