

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 26. 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 Erié 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. Les statistiques de 1926 montrent en cette année que 63 compagnies avaient en exploitation 2,529 milles de voies simples, 5,665 voitures, locomotives, etc., ayant parcouru 122,935,055 milles et transporté 748,710,836 voyageurs. Le capital de ces compagnies est de \$215,808,520. Le nombre d'employés le 31 décembre 1926 est de 16,961 comparativement à 16,933 en 1925. Le total des traitements et salaires pour l'année 1926 est de \$24,686,549, comparativement à \$24,543,856 en 1925.

Statistiques des chemins de fer électriques.—Le tableau 23 résume les statistiques de l'exploitation des chemins de fer électriques au Canada de 1901 à 1926. On remarque dans ce tableau que le transport des marchandises a atteint son maximum en 1926 avec 3,493,457 tonnes, tandis que le nombre de voyageurs transportés en 1926 donne une diminution de plus de 52,000,000, comparativement au maximum atteint en 1920. 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 24 est consacré au réseau et au matériel roulant durant les quatre dernières années et le tableau 25 nous révèle la capitalisation des compagnies de tramways depuis 1908. Les statistiques de l'exploitation en 1926 sont données dans le tableau 26; enfin le tableau 27, consacré aux accidents, nous indique pour chaque année, de 1894 à 1926, le nombre de voyageurs, employés et passants, tués et blessés par les tramways canadiens.