

au moyen du double trolley aérien; on vit ensuite la construction du tramway électrique d'Ottawa en 1891, de Montréal et de 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 28. 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 assumait l'exploitation au moyen d'une commission des transports.

La circulation des tramways pendant l'hiver est considérablement gênée par la neige, la glace et le grésil, obstacles qu'on a toutefois réussi à surmonter au moyen de chasse-neige, balayeuses, etc. Le système de trolley aérien ayant démontré sa supériorité, il est généralement en usage, mais depuis quelques années l'usage de l'autobus tend à se répandre; en 1924, il y en avait 48 et en 1931 on en comptait 547.

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 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, 44 compagnies possédaient 766 milles de voies et 2,373 voitures ayant parcouru 42,066,124 milles et transporté 181,689,998 voyageurs; leur capital atteignait \$50,399,188. La statistique de 1931 montre qu'en cette année 52 compagnies disposant d'un capital de \$215,818,096 possédaient 1,959 milles de voie simple, 4,044 voitures à voyageurs, 547 omnibus, 491 wagons à marchandises et 52 locomotives électriques, ayant parcouru 133,883,489 milles et ayant transporté 720,468,361 voyageurs payants. Le nombre d'employés de tramway électrique, le 31 décembre 1931, était de 17,135 comparativement à 18,340 en 1930. Les salaires et gages pour 1931 se sont élevés à \$24,647,391, contre \$26,954,994 en 1930.

Statistiques des tramways électriques.—Le tableau 25 donne en résumé les principales statistiques des tramways électriques au Canada de 1910 à 1931 inclusivement. On y voit que le transport des marchandises a atteint son maximum en 1928, se chiffrant par 3,888,672 tonnes, tandis que le nombre de voyageurs payants transportés en 1929 s'est élevé au chiffre sans précédent de 833,496,866 pour retomber à 720,468,381 en 1931. Le tableau 26 donne la statistique tant du parcours que du matériel roulant, les quatre dernières années civiles, et la statistique annuelle de la capitalisation des tramways électriques dans le tableau 27 est donnée depuis 1908. Les chiffres détaillés du nombre de milles exploités, de la capitalisation des profits, des frais d'exploitation, du nombre d'employés, des salaires et gages, pour 1931 sont donnés au tableau 28, tandis que le tableau 29 montre, par années, le nombre de voyageurs, d'employés et autres tués ou blessés par les tramways canadiens, de 1919 à 1931.