

PARTIE III.—TRAMWAYS ÉLECTRIQUES.*

Le transport peu coûteux et relativement rapide de la population urbaine est une nécessité moderne. Un important moyen de pourvoir à cette nécessité dans tout le Canada est fourni par le tramway électrique, généralement actionné par l'énergie hydroélectrique.

Historique.—Se substituant aux tramways à chevaux utilisés à Montréal et à Toronto dès 1861, les tramways électriques ont commencé à être exploités au Canada en 1885, alors qu'une voie d'expérimentation fut construite et exploitée avec succès aux terrains de l'Exposition de Toronto. Avant bien des années leur sécurité et leur commodité amenèrent l'abandon de l'ancien système. Un réseau de 7 milles de longueur fut inauguré à St. Catharines en 1887; on y utilisait le double trolley aérien. Le deuxième tramway électrique du Canada fut mis en exploitation à Vancouver en juin 1890. Vinrent ensuite la construction du tramway électrique d'Ottawa en 1891 et l'électrification des systèmes de Montréal et de Toronto en 1892. Pendant la dernière décennie 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.

La circulation des tramways pendant l'hiver est considérablement gênée par la neige, obstacle 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 1934 on en comptait 537.

Outre les tramways électriques des villes, il existe plusieurs systèmes qui desservent des régions suburbaines et font aussi du transport interurbain, mais pour ce dernier genre de service on a de plus en plus recours à l'autobus.

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.

Le tableau 25 donne en résumé les principales statistiques des tramways électriques au Canada de 1911 à 1933 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 et que le parcours n'a cessé de diminuer depuis 1925. 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 au tableau 27 est donnée pour les années 1908-34. Les chiffres détaillés du nombre de milles exploités, de la capitalisation, des profits, des frais d'exploitation, du nombre de voyageurs transportés, du personnel, des salaires et gages, pour 1934 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 1934.

* Révisé par G. S. Wrong, chef de la section des transports et des utilités publiques, Bureau fédéral de la Statistique. Cette section publie un rapport annuel sur les tramways du Canada.