

## Section 2.—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 décade du 19e 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.

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 et charrires. Le système de trolley aérien simple ayant démontré sa supériorité, il est généralement en usage, mais depuis quelques années l'usage de l'autobus se répand de plus en plus; en 1924, il y en avait 48 et en 1936 on en comptait 605.

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. Le développement des véhicules-moteur, tout en faisant compétition à tous les modes de transport sur rail, a affecté les tramways électriques plus sérieusement que les chemins de fer. Le fait que les tramways électriques reposent sur le trafic-voyageur à courtes distances les rend particulièrement susceptibles de la compétition des véhicules-moteur. Depuis la guerre nombre de tramways électriques ont été abandonnés, le parcours des voies principales a baissé de 28 p.c. depuis 1925 (voir tableau 28, p. 692) tandis que même dans les grandes cités les tramways électriques ont généralement été obligés de hausser leurs tarifs à cause de la lente augmentation ou du déclin actuel du trafic.

### Sous-section 1.—Matériel des tramways électriques.

Le tableau 25 donne des détails sur la longueur des voies et le matériel roulant des tramways électriques pour les quatre dernières années. Le tableau 28 de la sous-section 3 fait le sujet des statistiques des voies principales et secondaires pour chaque année depuis 1919 et le tableau 27 de la sous-section 2, de la longueur des voies exploitées par chaque compagnie.

\* Révisé par G. S. Wrong, B.Sc., 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.