

tramway électrique au Canada et, probablement, en Amérique du Nord, qui allait de Windsor à Walkerville, a été établie de bonne heure en juin 1886. (On rapporte qu'elle était en opération active avant le 11 juin.) Un réseau de 7 milles de longueur fut inauguré à St. Catharines en 1887; on y utilisait le double trolley aérien. Le troisième tramway électrique dans le Dominion fut établi à Victoria le 23 février 1890 et le quatrième commença ses opérations à Vancouver en juin 1890. Vinrent ensuite la construction du tramway électrique d'Ottawa en 1891 et l'électrification des réseaux 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 nouvelles villes 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 villes de l'Ontario et de l'Ouest le tramway électrique est municipalisé.

La circulation des tramways est considérablement gênée en hiver par la neige, obstacle qu'on a toutefois réussi à surmonter au moyen de chasse-neige, balayeuses et charriages. Tous les réseaux emploient le système mono-trolley aérien, mais depuis quelque temps, Edmonton, Montréal et Winnipeg se servent du trolley aérien double et du trolley-bus (il y a 28 de ces voitures en circulation en 1939). Des 36 réseaux en opération en 1939, 17 mettent en circulation des tramways électriques et des autobus, l'augmentation de ces derniers étant de 92, sans compter les autobus des réseaux de Sandwich-Windsor et d'Amherstburg (40 en 1938 et 71 en 1939) et ceux du Guelph Radial (9 en 1938 et 1939) qui ont abandonné définitivement le tramway en 1939. L'autobus offre l'avantage de n'être pas limité à une seule route et de n'entraîner aucune dépense pour les voies. Sa capacité est toutefois beaucoup moindre que celle d'un tramway. Depuis 1920, vingt-neuf réseaux de tramways électriques ont succombé à la concurrence du véhicule à moteur ou ont été remplacés par des service d'autobus.

Sous-section 1.—Matériel des tramways électriques

Le millage de voies de tramways électriques se contracte graduellement depuis quelques années. Il ne se fait que peu de construction; d'autre part, des réseaux entiers ou des parties de réseaux sont abandonnés.

23.—Millage et matériel des tramways électriques, 1936-39

Item	1936	1937	1938	1939	Item	1936	1937	1938	1939
	milles	milles	milles	milles		nomb.	nomb.	nomb.	nomb.
MILLAGE DES VOIES—					VOITURES À VOYAGEURS—				
Voie principale, simple.	1,247	1,222	1,154	1,083	Fermées.....	3,329	3,303	3,358	3,261
Voies doubles.....	533	549	539	509	Ouvertes.....	17	13	13	8
Millage total, voies principales.....	1,800	1,771	1,693	1,592	Mixtes, voyageurs et marchandises.....	9	13	10	11
Millage de voies d'évitement, de service, etc.....	272	267	264	253	Sans moteur électrique.....	250	249	184	180
					Omnibus.....	605	653	760	803
					Trolley-bus, sans rail.....	7	7	13	28
TOTAL CALCULÉ COMME VOIE SIMPLE.....	2,072	2,038	1,957	1,845	TOTAL, VOITURES À VOYAGEURS.....	4,217	4,238	4,338	4,291
Voitures à bagages, de messageries et postales	No. 23	No. 24	No. 23	No. 21	Chasse-neige.....	72	71	74	173
Voitures à marchandises.	206	203	201	187	Balayeuses.....	162	161	170	52
Locomotives.....	46	46	47	46	Camions.....	21	3	109	266
					Diverses.....	348	344	237	26