



## HISTOIRE DE L'INFRASTRUCTURE EN COMMUN DANS TROIS VILLES DU CANADA

« L'omnibus » fut l'un des premiers moyens de transport en commun<sup>1</sup> dans les villes du Canada; il s'agissait d'une voiture, généralement de forme allongée, tirée par des chevaux et pouvant accueillir plusieurs personnes. Les omnibus font leur apparition à la fin des années 1840, mais ne seront pas utilisés très longtemps. Dans les années 1860, les chemins de fer urbains font leur apparition et des tramways tirés par des chevaux y circulent. Au cours des années 1890, ceux-ci sont remplacés par des tramways électriques à Montréal, Toronto et Vancouver.

Entre la fin des années 1800 et le début des années 1900, et avant que l'automobile ne soit accessible à la plupart des Canadiens, le transport en commun connaît une très forte expansion. Dans les villes, les tramways constituent un moyen de transport économique et pratique. L'augmentation très rapide du nombre d'usagers à Montréal – la plus grande ville du Canada à l'époque – entraîne alors la saturation du réseau des tramways. D'autres moyens de transport, comme l'autobus et le métro, deviennent populaires après l'avènement de l'automobile.

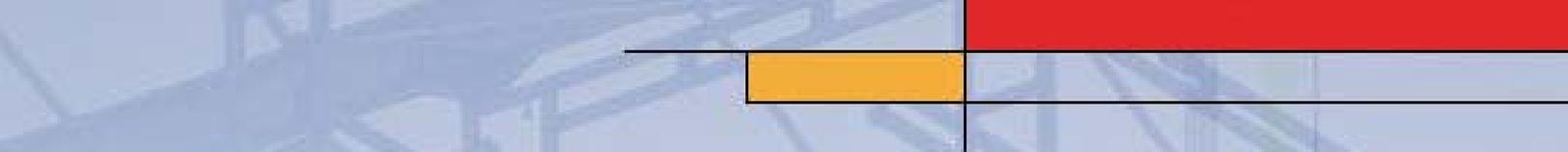
L'histoire de l'infrastructure du transport en commun dans les grandes villes du Canada comprend une importante vague de construction à la fin des années 1800, époque de la mise en place des lignes de tramway. Une deuxième vague de construction a lieu pendant l'installation des réseaux modernes de métro, dans les années 1950 et 1960. Pendant cette période, les villes convertissent une partie de leurs réseaux de tramways en réseaux de trolleybus<sup>2</sup> et d'autobus au diesel. Au cours des années 1960 et 1970, en réponse à l'expansion urbaine généralisée, les villes canadiennes commencent à exploiter des réseaux de trains de banlieue<sup>3</sup> tels que le réseau GO de Toronto, en place depuis 1967. Pendant les années 1980, les principales villes du Canada se lancent dans la construction de systèmes de métro léger<sup>4</sup> nouveaux et innovateurs, comme l'aérotrain de Vancouver. Aujourd'hui, alors que l'automobile continue de surpasser le transport en commun, des villes telles que Toronto luttent pour financer les infrastructures coûteuses nécessaires à l'exploitation des métros et des autres formes de transport en commun.

### Montréal

En 1848, la City Omnibus Company commence à offrir un service de transport entre la station Bonaventure et le traversier de Longueuil (Angus et Wilson), mais les omnibus sont bientôt relégués au second plan. Établie en 1861, la Montreal City Passenger Railway Company est en concurrence avec le service de transport par omnibus de Montréal et le surpasse bientôt. Éventuellement, l'utilisation des omnibus est réduite à la transition saisonnière entre les tramways tirés par des chevaux et les carrioles, ou « tramways d'hiver »<sup>5</sup>.

Dès 1892, les tramways électriques commencent à remplacer les tramways tirés par des chevaux, qui cessent d'être utilisés en 1894. L'apparition du tramway électrique se produit avant l'avènement de l'automobile privée et coïncide avec une époque dorée dans l'histoire de Montréal – une période d'expansion urbaine rapide, de croissance économique et d'explosion démographique – représentant une époque bénie pour le transport en commun.

Au début des années 1900, époque à laquelle Montréal était la plus grande ville du Canada et le centre commercial, financier et culturel du pays, les tramways urbains sont si populaires que le réseau est saturé aux heures de pointe. Le nombre de voies demeure presque inchangé, tandis que le nombre de tramways connaît une augmentation drastique. Une photo prise en



1910 au centre-ville de Montréal montre plusieurs tramways se suivant de très près à l'heure de pointe<sup>6</sup>.

Avant la Deuxième Guerre mondiale, le nombre de tramways à Montréal augmente si rapidement qu'en 1913, on peut compter 485 tramways sur les quatre principales artères nord-sud du centre-ville, durant les heures de pointe entre dix-sept et dix-neuf heures.

Les autobus, connus à l'origine sous le nom de « tramways sans rail », font leur apparition en 1919. Au départ, la Ville ne possède que deux autobus, mais en 1925, la Montreal Tramway Company crée une division des autobus. L'année suivante, le nombre d'autobus en activité passe de 28 à 57. Le 29 mars 1937, Montréal dispose du premier réseau moderne de trolleybus au Canada qui circule sur la rue Beaubien. En 1959, lorsque les tramways deviennent dépassés, Montréal suit la tendance de modernisation adoptée par les autres villes et abandonne son service de tramways. Pour répondre aux besoins d'une ville en croissance rapide, un grand nombre d'anciens rails sont tout simplement enterrés sous la nouvelle chaussée.

Le premier métro du monde ouvre ses portes en 1863 à Londres, en Angleterre. En 1900, Paris ouvre son métro et New York fait de même quatre ans plus tard. Mais l'apparition du métro n'aura lieu que beaucoup plus tard dans les villes canadiennes. Dès le début du siècle, des entrepreneurs proposent de construire à Montréal un métro, ou « tramway souterrain », mais la ville n'ouvrira pas son métro avant le 14 octobre 1966. Le métro de Montréal est le premier métro au monde à rouler exclusivement sur des pneus en caoutchouc, plutôt que sur des roues en acier ou sur des rails. Les métros roulant sur des pneus en caoutchouc sont moins bruyants, accélèrent plus rapidement et peuvent monter ou descendre des pentes plus abruptes que les métros conventionnels roulant sur des rails; cependant, les roues créent davantage de friction, ce qui entraîne une hausse de la consommation d'énergie. Au moment de leur ouverture, les lignes 1 et 2 comptaient 20 stations en activité; six mois plus tard, on ouvrait la ligne 4. La ligne 3 a fait l'objet d'une proposition, mais elle n'a jamais été construite. Le coût total des trois lignes était de 213,7 millions de dollars.

Aujourd'hui, le métro de Montréal transporte en moyenne 750 000 personnes par jour. Il assure près de la moitié des déplacements vers le centre-ville et comprend 66 kilomètres de tunnels, 65 stations en activité et 3 stations en construction. De plus, le métro de Montréal se distingue par ses œuvres d'art : en effet, plus d'une centaine d'œuvres d'art y sont exposées, notamment des sculptures, des vitraux et des murailles exécutés par des artistes québécois de renom. Même si toutes les stations ne sont pas décorées d'œuvres d'art, on dit que le métro de Montréal est l'un des plus beaux au monde.

## **Vancouver**

La compagnie Vancouver Street Railways commence à installer des rails sur la rue Granville en 1889, et les premiers tramways électriques sont en activité dès 1890 – il s'agissait de petits tramways à quatre roues, munies de banquettes et de plate-formes ouvertes. Au cours de la première décennie du 20<sup>e</sup> siècle, les lignes de tramways atteignent New Westminster, Vancouver, et les municipalités avoisinantes de Point Grey et de South Vancouver, et des travaux commencent à North Vancouver.

Vancouver commence à remplacer ses tramways par des autobus avant la Seconde guerre mondiale. En 1945, la British Columbia Railway Company Limited (BCER), fondée en 1897, lance un programme de dix ans visant à remplacer tous les tramways par des autobus roulant sur des pneus en caoutchouc, ou « trolleybus ». En 1955, tous les tramways ont été remplacés par des autobus ou des trolleybus. On utilise toujours les trolleybus électriques aujourd'hui.



À la fin des années 1970, les autobus desservant les lignes de transport à longue distance de Vancouver ne peuvent plus permettre d'atténuer la congestion routière croissante causée par le développement des banlieues. En réponse à cette situation, la ville crée l'aérotrain, construit à l'origine pour l'Expo 86. La ville voulait construire un moyen de transport de pointe, rapide et économique, plutôt qu'un réseau traditionnel de métro ou de rail léger. Cette première section de l'aérotrain ouvre juste à temps pour l'Expo, d'où son appellation de ligne Expo. Les travaux commencent ensuite pour prolonger la ligne au-dessus du fleuve Fraser, ce qui nécessite la construction du SkyBridge, pont suspendu à haubans réservé au transport le plus long au monde. La ligne prolongée est prête en 1994. Une deuxième ligne de l'aérotrain, la ligne Millennium, dessert le nord de Burnaby et l'est de Vancouver. Elle a ouvert ses portes au public le 31 août 2002.

D'une longueur totale de 49 kilomètres, les lignes Expo et Millennium constituent la ligne automatisée de transport rapide léger la plus longue au monde. L'aérotrain est écoénergétique et ne produit aucune émission, puisqu'il fonctionne à l'électricité. Il circule sur une emprise surélevée et distincte, située bien au-dessus de la circulation et ne comportant aucune traverse de piétons ou de véhicules.

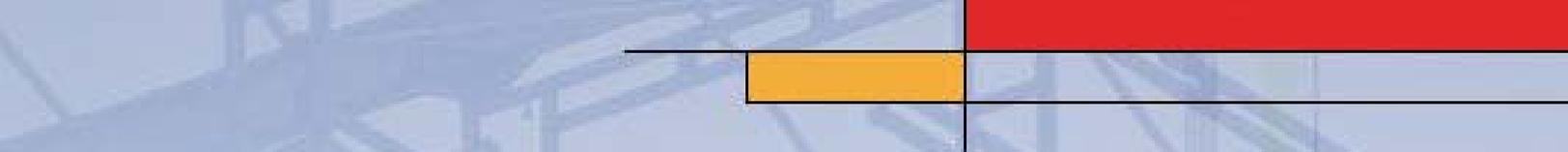
La Greater Vancouver Transportation Authority, TransLink, envisage la construction de deux nouvelles lignes de transport rapide pour prolonger les lignes actuelles de l'aérotrain : une ligne vers Coquitlam et une ligne qui reliera Richmond, l'aéroport international de Vancouver et Vancouver. La construction de la ligne Richmond – aéroport – Vancouver (RAV) devrait commencer en août 2005.

Le service de chemin de fer de banlieue West Coast Express fait son apparition en 1995, et il exploite aujourd'hui cinq lignes sur lesquelles circulent des voitures à deux niveaux, qui sont des versions modernisées de l'équipement utilisé par le réseau GO. Ces trains circulent pendant les périodes de pointe, entre les banlieues du nord-est et le centre-ville de Vancouver.

## **Toronto**

À Toronto, la rue Yonge est reconnue comme la plus longue au monde et, au cours deux siècles derniers, cette partie du patrimoine canadien a été témoin de l'évolution du transport en commun. Nombreux sont ceux qui associent le début du transport en commun à Toronto avec la création de la Williams Omnibus Bus Line. En 1849, le propriétaire, Burt Williams, assurait le transport des passagers en omnibus sur la rue Yonge, entre le marché St. Lawrence et le village de Yorkville. Les tramways tirés par des chevaux, avec leurs portes qui s'ouvraient au niveau de la rue, étaient plus accessibles. Ils n'étaient pas munis de roues, mais circulaient plutôt sur des rails en acier. En 1861, la ville accorde la première franchise de chemin de fer urbain à la Toronto Street Railway Company.

À l'époque, la compagnie installe des rails sur les rues Yonge et King en utilisant le même gabarit d'écartement particulier qu'utilise encore aujourd'hui la Toronto Transit Commission (TTC), soit 4 pieds, 10 7/8 pouces (le gabarit d'écartement standard est de 4 pieds, 8 1/2 pouces). Les historiens ont débattu de la raison de cette particularité de Toronto. Il semble que la Toronto Street Railway Company aurait choisi cette mesure pour répondre aux besoins des voitures privées avant que les rues de Toronto ne soient pavées. La Toronto Street Railway Company avait ordonné que le gabarit d'écartement permette aux véhicules ordinaires d'utiliser les rails et qu'il soit légal que quiconque puisse utiliser les rails tout en accordant la priorité aux voitures de la Toronto Street Railway. Les voitures munies de roues en fer et tirées par des chevaux circulaient sur la voie supérieure des rails, tandis que les voitures munies de roues en



bois avec un bandage en fer pouvaient circuler sur la voie inférieure. La TTC est la seule compagnie de chemins de fer au monde qui utilise ce gabarit d'écartement, qui est toujours en vigueur pour tous les rails de tramway et de métro.

À Toronto, le premier service de transport par tramway électrique est offert en 1892, et en 1894, le dernier tramway tiré par des chevaux est retiré de la circulation. Dans les années 1910, on trouve à Toronto plusieurs réseaux de tramway avec divers tarifs. En 1911, Toronto construit plusieurs lignes de chemin de fer urbain pour offrir le service jusqu'aux limites de la ville – les lignes Gerrard et Danforth à l'est, une ligne sur l'avenue St. Clair au nord, et une ligne sur la rue Bloor à l'ouest, après High Park. La Toronto Street Railway Company, une entreprise privée, refuse de construire ces lignes, qui sont alors construites sous le nom de Toronto Civic Railways.

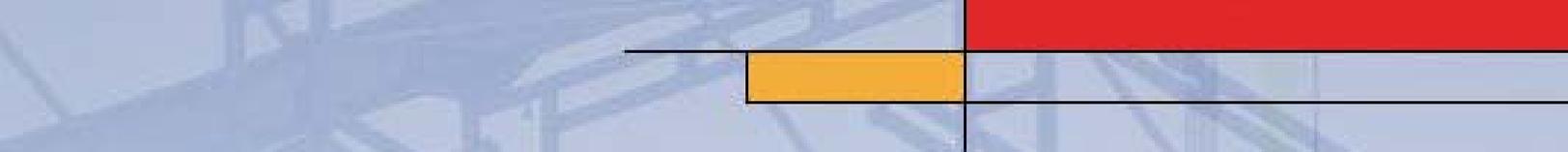
En 1920, une loi provinciale crée le précurseur de la Toronto Transit Commission (TTC) que l'on connaît aujourd'hui; elle était alors appelée Toronto Transportation Commission. Finalement, les nombreux réseaux de tramways de la ville sont fusionnés, et en 1927, la TTC exploite la totalité des tramways de Toronto.

En 1921, les premiers autobus font leur apparition à Toronto, et les premiers trolleybus électriques commencent à circuler en 1922. Les trolleybus ne nécessitent pas de rails en acier, et ils sont plus faciles à manœuvrer parce que leurs déplacements ne sont restreints que par des fils électriques aériens. Même s'ils n'ont pas besoin des rails, les trolleybus utilisent le système d'alimentation électrique mis en place pour les tramways. Leur construction coûte moins cher que celle des tramways et leurs coûts d'infrastructure sont également moins élevés. De nombreuses villes ont remplacé, en totalité ou en partie, leurs tramways par des trolleybus, notamment Montréal, Saskatoon, Halifax et Vancouver.

À Toronto, la flotte de trolleybus et son infrastructure devaient atteindre la fin de leur vie utile en 1992; cette période coïncide avec de faibles coûts du pétrole, des problèmes budgétaires et une réduction de l'achalandage. La mise à niveau de l'infrastructure vétuste aurait coûté des millions de dollars à la TTC, et les fabricants d'autobus fonctionnant au gaz naturel ont alors présenté ces derniers comme une solution de rechange attrayante pour remplacer les trolleybus. Toronto a donc éliminé son service de trolleybus au cours des années 1990, même si les améliorations apportées par les autobus fonctionnant au gaz naturel n'étaient illustrées qu'en comparaison des caractéristiques des autobus au diesel, et non des trolleybus.

Entre les années 1930 et 1960, malgré la tendance populaire, Toronto n'a pas abandonné ses lignes de tramways. Bien que pendant des décennies, Toronto ait eu l'intention d'abandonner ses lignes de tramway, la ville envisage aujourd'hui la création de lignes de tramway et d'autobus dans des voies réservées comme solution de rechange à l'expansion du métro, les experts prévoient que ces solutions de rechange ne coûteront que quelques centaines millions de dollars, contrairement aux milliards de dollars requis pour les travaux d'agrandissement du métro.

La construction du premier métro au Canada n'a pas commencé avant 1949. Les ingénieurs ont utilisé une technique connue sous le nom de « tranchée couverte » pour construire l'infrastructure souterraine de la première partie du métro de Toronto, située sous la rue Yonge. Cette méthode consiste à déménager temporairement les installations avoisinantes, à retirer le revêtement routier et à placer des poutres dans le site d'excavation. Cette méthode permet de construire un revêtement routier temporaire sur les poutres, de façon à construire



le tunnel tout en permettant la circulation routière au-dessus. Lorsque le tunnel de métro en béton est terminé, on remplit le trou de terre compactée, on restaure le revêtement routier et on remet les installations en place. Pour terminer, on installe les rails de métro et on termine l'aménagement intérieur du tunnel. La construction du métro de la rue Yonge, qui a coûté environ 50,5 millions de dollars en 1954, était beaucoup moins chère grâce à cette méthode, mais les travaux ont dérangé les automobilistes, les entreprises et le réseau principal de tramways de la ville. Le métro de Londres, qu'on a construit en creusant des puits et des tunnels souterrains, a causé beaucoup moins de perturbations dans les rues situées au-dessus des travaux. Cependant, cette méthode nécessite la construction d'un métro beaucoup plus profond, ce qui entraîne des retards et une augmentation considérable des coûts. Aujourd'hui, on a toujours recours à la méthode des tranchées couvertes; cette dernière a notamment été utilisée récemment pour la construction de la nouvelle ligne Sheppard, qui a ouvert ses portes en 2002.

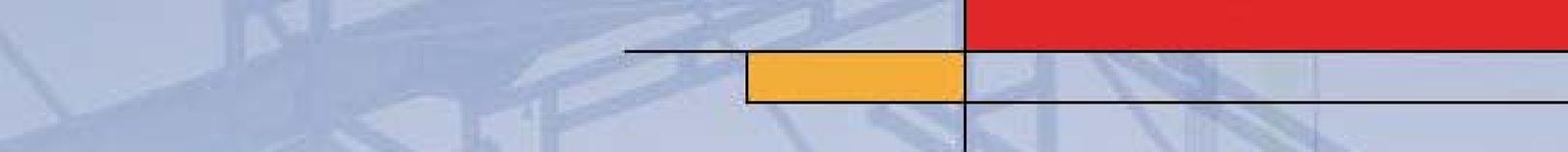
En 1963, le métro de l'université ouvre ses portes entre les stations Union et St George, et en 1966, le métro Bloor-Danforth est ouvert entre les stations Keele et Woodbine. Au cours des années 1970 et 1980, le métro Yonge est prolongé vers le nord et le métro Bloor-Danforth est prolongé vers l'ouest et l'est. En 1978, le métro Spadina ouvre ses portes entre les stations St George et Wilson. On compte quelques stations abandonnées dans les entrailles de Toronto, comme la station Lower Queen, qui n'a jamais été terminée, et la station abandonnée Lower Bay, sous les rues Bay et Bloor. On utilise souvent la station Lower Bay pour tourner des films et des publicités.

Le réseau de métro de Toronto a également recours au gabarit unique d'abord utilisé par la Toronto Street Railway Company pour les tramways. À l'origine, la TTC utilisait ce gabarit pour que les tramways puissent avoir accès à l'emprise du métro ou pour qu'on puisse les convertir en voitures de métro. Certains tramways ont été transformés en trains de travaux pour le métro, et le gabarit commun permet d'échanger des pièces entre les tramways et les autres voitures du métro.

L'espace utilisé pour l'entreposage des véhicules et les travaux relatifs à ces derniers constituent un aspect important de l'infrastructure du transport en commun. Les tramways, les autobus et les métros nécessitent des garages et des gares de triage. À Toronto, il existe toujours des réseaux d'anciens garages et de lignes de tramways tels que le Landsdowne Carhouse, sur lequel la Toronto Railway Company (TRC) a commencé à travailler aux environs de 1910. Aujourd'hui, la TTC entrepose ses véhicules dans sept garages.

À mesure que la ville de Toronto s'agrandissait, des moyens de transports additionnels étaient requis pour transporter les gens des banlieues jusqu'au centre-ville. Par conséquent, en 1967, le gouvernement de l'Ontario lance un nouveau service de banlieue, le réseau GO, qui emprunte les rails du Canadien National entre Hamilton et Pickering. Aujourd'hui, le réseau ferroviaire et d'autobus GO transporte plus de 44 millions de passagers par année et couvre une zone de service qui comprend Hamilton et Guelph à l'ouest, Barrie au nord et Newcastle à l'est. En 2004, Infrastructure Canada, dans le cadre de son Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), et le gouvernement de l'Ontario ont contribué à 12 projets de construction visant à améliorer le réseau GO<sup>7</sup>.

Aujourd'hui, sur le plan du financement et de l'achalandage, le transport en commun est confronté à une rude concurrence à Toronto. Les trois ordres de gouvernement travaillent ensemble afin de garantir la durabilité du réseau de transport en commun de Toronto. En mars 2004, les gouvernements du Canada et de l'Ontario et la Ville de Toronto ont annoncé l'octroi de fonds d'un milliards de dollars afin d'améliorer, de moderniser et de développer le réseau de



la TTC, ainsi que d'offrir un meilleur service de transport en commun aux 1,3 millions d'usagers quotidiens de la TTC. Dans le cadre de cette entente, chaque gouvernement versera en moyenne 70 millions de dollars par année sur une période de cinq ans; cela représente le plus grand investissement conjoint fédéral-provincial consacré au transport en commun municipal<sup>8</sup>.

## Conclusion

Des omnibus à l'aérotrain de Vancouver, le transport en commun au Canada a évolué continuellement pendant plus de 150 ans, s'adaptant aux changements et transformant nos villes. Traditionnellement, les Canadiens utilisaient le transport en commun parce qu'il s'agissait d'une façon économique et efficace de se déplacer. Aujourd'hui, le transport en commun est essentiel pour de nouvelles raisons, et il n'a jamais été aussi important pour les villes canadiennes. Le transport en commun est un élément vital de la stratégie du Canada concernant les changements climatiques, qui consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à respecter les engagements du Protocole de Kyoto. Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), les transports constituent la principale source d'émissions de gaz à effet de serre. De plus, le transport en commun permet de réduire les polluants atmosphériques qui contribuent au smog et aux maladies respiratoires, contribue à la réduction de l'étalement urbain et favorise la conservation des espaces verts. Il ne permet pas seulement de réduire le nombre de véhicules au centre-ville, mais aussi d'accroître le nombre de piétons, puisque les passagers des transports en commun sont également des piétons. Cette augmentation contribue à soutenir les commerces de détail, à rendre les rues plus dynamiques et à réduire la criminalité. En plus d'offrir ces avantages environnementaux, sociaux et économiques, le transport en commun est également très sécuritaire.

Pour profiter des nombreux avantages du transport en commun, nos réseaux de transport en commun ont besoin de capacités accrues, de nouvelles technologies, d'une clientèle plus importante et d'investissements continus afin de moderniser et de renouveler l'infrastructure actuelle. Le gouvernement fédéral, grâce à des programmes comme le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique d'Infrastructure Canada, investit dans l'infrastructure du transport en commun pour garantir que les réseaux de transport en commun du Canada continuent d'améliorer notre qualité de vie.

## Notes de bas de page

1. Le transport en commun comprend les réseaux de transport – comme les tramways, les autobus et les métros – qui transportent des membres du grand public. L'infrastructure du transport en commun comprend les chemins de fer, les réseaux de métro, les tunnels, les fils électriques, les terminaux et d'autres installations et services de base nécessaires au bon fonctionnement de ces réseaux de transport.
2. Un trolleybus est un autobus muni de pneus en caoutchouc (il ne suit pas un rail) et alimenté par deux fils électriques aériens.
3. Les trains de banlieue offrent un service de transport entre les zones métropolitaines et les banlieues.
4. Les trains légers sur rail (TLR), par opposition aux « rails lourds » ou aux métros, constituent un moyen de transport économique alimenté à l'électricité. Ils peuvent fonctionner dans la circulation mixte ou sur une emprise surélevée. Les lignes aériennes d'alimentation électrique sont courantes, mais pas universelles, et les voitures à voyageurs des TLR sont généralement plus légères et plus petites que celles qu'on utilise sur les rails lourds.
5. Rendez-vous à [http://www.stcum.qc.ca/en-bref/tramways/description/S1711\\_6.htm](http://www.stcum.qc.ca/en-bref/tramways/description/S1711_6.htm) pour voir la photo d'un tramway d'hiver à Montréal, en 1877.

6. <http://www.stcum.qc.ca/English/en-bref/a-1910.htm>
7. [http://www.infrastructure.qc.ca/csif/publication/newsreleases/2004/20040507mississauga\\_f.shtml](http://www.infrastructure.qc.ca/csif/publication/newsreleases/2004/20040507mississauga_f.shtml)
8. [http://www.infrastructure.qc.ca/csif/publication/newsreleases/2004/20040330toronto\\_f.shtml](http://www.infrastructure.qc.ca/csif/publication/newsreleases/2004/20040330toronto_f.shtml)

**Pour plus amples d'informations :**

[Archives de la Colombie-Britannique](#) - Le site présente des renseignements sur des films tels que « Going to Town », documentaire de 1948 sur les problèmes croissants relatifs à la circulation routière à Vancouver, et sur la réaction de BC Electric, y compris le remplacement des tramways par des trolleybus et l'élimination des rails de tramway.

[Société Radio-Canada](#)

Association canadienne du transport urbain

- <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaperSpec1ENG.pdf>
- <http://www.cutaactu.ca/pdf/TransitMeansBusiness.pdf>
- <http://www.cutaactu.ca/pdf/IssuePaper3ENG.pdf>

Ville de Toronto

- [http://www.city.toronto.on.ca/union\\_station/history.htm](http://www.city.toronto.on.ca/union_station/history.htm)
- <http://www.city.toronto.on.ca/ttc/history.htm>
- [http://www.city.toronto.on.ca/toronto\\_history/history\\_yongest.htm](http://www.city.toronto.on.ca/toronto_history/history_yongest.htm)

[Archives de la Ville de Toronto](#) - Comprend des photos de la construction de chemins de fer urbains. Voir la photo de travaux de construction de la Toronto Railway Company (série 8, dossier 6, photo 26).

[Coast Mountain Bus Company](#)

Université Hofstra

- <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/conc6en/omni.html>
- <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/appl6en/ch6a2en.html>

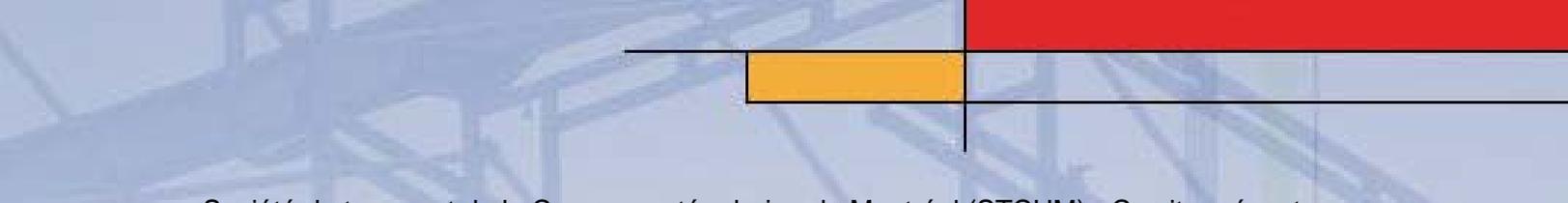
[Houghton Mifflin, The Reader's Companion to American History](#)

[Industrie Canada](#) - Comprend des photos historiques des tramways de Montréal.

[Métro de Montréal](#) - Œuvres d'art dans le métro de Montréal, par Benoît Clairoux  
*Traduction de Matthew McLaughlin.* Comprend des photos d'œuvres d'art dans le métro.

[Rapid Transit Project 2000 Ltd \(RTP 2000\)](#)

[Rinbad : Géographie et infrastructure des chemins de fer en Europe et dans le monde entier](#)



Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) - Ce site présente une collection de photos des premiers chemins de fer de Montréal et de l'évolution du transport en commun entre 1861 et 1959.

- <http://www.stcum.qc.ca/en-bref/tramways/index.htm>
- <http://www.stcum.qc.ca/en-bref/autobus.htm>
- <http://www.stcum.qc.ca/en-bref/1944.htm>

[TrainWeb](#)

Transit Toronto

- <http://transit.toronto.on.ca>
- <http://www.transittoronto.org/streetcar/4002.shtml>

[TransLink, Greater Vancouver Transportation Authority](#)

[Université du Manitoba](#)

[Urban Transport Technology](#)

[Vancouver TrolleyBus](#)