

21.—Personnes tuées ou blessées par les chemins de fer, 1938-40—fin

Classe de personnes et description des accidents	Accidents autres que ceux résultant du mouvement des trains, des locomotives ou des wagons					
	1938		1939		1940	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.
Classe de personnes—						
Employés des gares et stations.....	1	569	1	522	2	668
Ouvriers des ateliers.....	4	1,336	4	1,359	2	1,563
Employés des trains et ouvriers de la voie.....	2	1,807	9	1,872	5	2,191
Autres employés.....	2	351	1	538	1	531
Voyageurs.....	Nil	37	Nil	40	1	101
Autres.....	2	39	1	42	14	91
Totaux.....	11	4,139	16	4,373	25	5,145

Section 2.—Tramways électriques*

Les tramways électriques sont venus remplacer au Canada les tramways à chevaux, en usage à Montréal et à Toronto, en 1885, à la suite de l'essai fructueux d'une voie expérimentale construite sur les terrains de l'exposition à Toronto. Avant bien des années, leur sécurité et leur commodité déterminèrent l'abandon définitif de l'ancien système. La première ligne de tramway électrique au Canada et probablement en Amérique du Nord, qui reliait Windsor à Walkerville, fut inaugurée au début de juin 1886 (les relations de l'époque disent qu'elle était en pleine exploitation avant le 11 juin).

Un transport peu coûteux et relativement rapide des populations urbaines est une nécessité de la vie moderne. Dans les villes de l'Est du Canada, les tramways sont généralement exploités par des compagnies privées possédant des franchises municipales, bien que dans un grand nombre de villes de l'Ontario et de l'Ouest ils soient la propriété de municipalités qui les exploitent.

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 trolleybus sans rail (29 de ces voitures sont en circulation en 1940). Des 35 réseaux, 20 mettent en circulation des voitures électriques et des autobus en 1940, l'augmentation de ces derniers étant de 121, sans compter les autobus du réseau municipal de Brantford (8 en 1939 et 17 en 1940). 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. En 1940, les tramways de Brantford et de London ont disparu de la circulation et, à Oshawa, ils ne circulent plus que pour le transport des marchandises. Ils ont été remplacés par les autobus pour le transport des voyageurs.

Sous-section 1.—Matériel des tramways électriques

Tel qu'indiqué plus haut, l'autobus remplace le tramway électrique et dans un grand nombre de municipalités celui-ci a disparu tout à fait. Pour cette raison, les statistiques sur le millage total des voies des tramways électriques ont été omises de cette édition de l'Annuaire. La longueur des voies principales est cependant

* Révisé et vérifié par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la Branche des Transports et Utilités Publiques, Bureau Fédéral de la Statistique. Cette branche publie un rapport annuel sur les tramways du Canada.