

17.—Personnes tués ou blessés par les chemins de fer, 1940-42

Classe de personnes et description des accidents	Accidents résultant du mouvement des trains, des locomotives ou des wagons					
	1940		1941		1942	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.
<b>Classe de personnes—</b>						
Voyageurs.....	5	277	10	485	43	639
Employés.....	49	1,278	88	1,556	103	2,163
Piétons non autorisés à circuler sur la voie.....	95	106	130	137	117	125
Piétons autorisés.....	124	377	147	472	148	463
Commis des postes, messageries, etc....	2	32	1	106	Nil	40
<b>Totaux.....</b>	<b>275</b>	<b>2,070</b>	<b>376</b>	<b>2,756</b>	<b>411</b>	<b>3,430</b>
<b>Description de l'accident (employés et voyageurs seulement)—</b>						
Accouplant ou découplant les wagons....	5	69	4	92	5	120
Tamponnements.....	2	115	30	305	67	419
Déraillements.....	5	35	10	132	4	58
Bris de locomotive ou de wagon.....	Nil	Nil	Nil	1	Nil	2
En tombant des trains ou wagons.....	7	144	7	137	9	197
En sautant, montant sur les wagons ou en descendant.....	6	286	5	380	4	543
Frappés par les trains, etc.....	25	45	17	31	26	46
Obstructions au-dessus des trains et autres.....	Nil	19	1	19	1	17
Autres causes.....	4	842	24	944	30	1,400
<b>Totaux.....</b>	<b>54</b>	<b>1,555</b>	<b>98</b>	<b>2,041</b>	<b>146</b>	<b>2,802</b>
	Accidents autres que ceux résultant du mouvement des trains, des locomotives ou des wagons					
<b>Classe de personnes—</b>						
Employés des gares et stations.....	2	668	2	959	Nil	1,219
Ouvriers des ateliers.....	2	1,563	5	2,067	6	2,877
Employés des trains et ouvriers de la voie.....	5	2,191	10	2,682	9	2,670
Autres employés.....	1	531	1	735	2	1,079
Voyageurs.....	1	101	Nil	167	1	140
Autres.....	14	91	9	180	14	115
<b>Totaux.....</b>	<b>25</b>	<b>5,145</b>	<b>27</b>	<b>6,790</b>	<b>32</b>	<b>8,100</b>

Section 2.—Tramways électriques\*

En 1885, les tramways électriques ont remplacé au Canada les tramways à chevaux, en usage à Montréal et à Toronto dès 1861, 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 1<sup>er</sup> 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,

\* Révisé et vérifié par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la Branche des Transports et Utilités Publiques, Bureau Fédéral de la Statistique. Le rapport annuel sur les tramways du Canada, publié par cette Branche, donne les détails sur les opérations des tramways particuliers, détails qui ne paraissent plus dans l'Annuaire.