

17.—Trafic<sup>1</sup> des chemins de fer Nationaux du Canada (lignes au Canada et aux États-Unis), 1950 et 1951—fin

Parcours et trafic	1950	1951
<b>Parcours des trains de marchandises—</b>		
Wagons-marchandises, chargés..... milles	1,226,527,761	1,314,101,690
Wagons-marchandises, vides..... “	531,072,795	562,171,410
Fourgons..... “	45,543,687	48,539,588
<b>Total, parcours des trains de marchandises... “</b>	<b>1,803,144,243</b>	<b>1,924,812,688</b>
<b>Trafic-voyageurs—</b>		
Voyageurs payants transportés..... nomb.	16,819,857	17,322,723
Voyageurs payants transportés un mille..... “	1,407,724,037	1,611,153,281
Milles des trains de voyageurs par mille de voie..... “	925	1,010
Moyenne de parcours d'un voyageur..... milles	83-69	93-01
Recette moyenne par voyageur..... \$	2-37155	2-74066
Recette moyenne par voyageur-mille..... \$	0-02834	0-02947
Moyenne de voyageurs par train-mille..... nomb.	62-88	66-00
Moyenne de voyageurs par wagon-mille..... “	12-31	12-82
Recette des trains de voyageurs, par train-mille..... \$	3-50	3-72
Revenu des trains de voyageurs, par mille de voie..... \$	3,246-62	3,761-04
<b>Trafic-marchandises—</b>		
Marchandises payantes transportées..... tonnes	81,364,658	89,618,436
Marchandises payantes transportées un mille..... “	31,988,269,548	36,434,821,058
Marchandises payantes transportées un mille par mille de voie..... “	1,317,500	1,501,578
Total des marchandises (toutes sortes) transportées un mille par mille de voie..... “	1,451,268	1,624,019
Moyenne de tonnes de marchandises payantes par train-mille..... nomb.	704	754
Moyenne de tonnes de marchandises (toutes sortes) par wagon-mille chargé..... “	28-64	29-88
Parcours moyen des trains de marchandises payantes..... milles	393-15	406-55
Revenu-marchandises, par train-mille..... \$	9-81	10-32
Revenu-marchandises, par mille de voie..... \$	18,429-50	20-632
Revenu-marchandises, par tonne..... \$	5-48	5-57
Revenu-marchandises, par tonne-mille..... \$	0-01394	0-01369

<sup>1</sup> Moins les lignes électriques.

<sup>2</sup> A l'exclusion du service des travaux.

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 aménagée sur les terrains de l'exposition à Toronto. Avant bien des années, leur sécurité et leur commodité déterminèrent l'abandon définitif des anciens tramways. 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).

Le transport peu coûteux et relativement rapide des populations urbaines est une nécessité de la vie moderne. Dans les villes de l'Est du Canada, des tramways sont encore exploités par des sociétés privées en vertu de concessions municipales, tandis que dans maintes villes de l'Ontario et de l'Ouest ils sont la propriété de municipalités qui les exploitent. Le nombre de tramways électriques en service diminue chaque année à mesure que les autobus les remplacent.

Les statistiques portent sur l'exploitation des réseaux de tramways électriques dans les villes et les banlieues.

\* Pour plus de détails, voir *Tramways électriques du Canada, 1950*, publié par le Bureau fédéral de la statistique.