

12.—Personnes tuées ou blessées sur les chemins de fer, selon la cause, 1949-1951—fin

Classe de personnes	1949		1950		1951	
	Tuées	Blessées	Tuées	Blessées	Tuées	Blessées
	TOUS LES AUTRES ACCIDENTS					
Classe de personnes—						
Employés de gares et stations.....	3	772	1	-56	1	773
Ouvriers des ateliers.....	4	2,440	6	2,218	4	1,885
Gardes-lignes.....	11	2,434	2	2,266	7	1,993
Autres employés.....	1	730	4	624	3	659
Voyageurs.....	—	48	—	35	1	30
Autres.....	8	185	5	152	12	128
Total.....	27	6,609	18	6,051	28	5,468

Sous-section 4.—Chemins de fer Nationaux du Canada

L'*Annuaire* de 1926 décrit, pp. 611-613, l'origine et l'expansion des chemins de fer de l'État du Canada. L'article décrit leur unification en "les chemins de fer Nationaux du Canada", qui remonte à 1923. Le chemin de fer de la baie d'Hudson, responsabilité directe du gouvernement fédéral, est exploité par le National-Canadien pour le compte de l'État depuis le 1^{er} avril 1935, mais n'est pas compris dans les chiffres du réseau National-Canadien. Le 31 mars 1951, les dépenses d'établissement de ce chemin de fer s'élevaient à \$33,466,861, à l'exclusion des \$6,240,096 consacrés au terminus de Port-Nelson (Man.) et d'une perte d'exploitation de \$5,208,585. Le déficit d'exploitation de l'année financière terminée le 31 mars 1951 s'est établi à \$228,420.

Le 1^{er} avril 1949, les chemins de fer Nationaux du Canada ont pris charge de l'exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve, comprenant 705 milles de ligne, 14 caboteurs et une cale sèche (à Saint-Jean). Les services de communications des Postes et Télégraphes du gouvernement de Terre-Neuve sont aussi passés sous la régie des chemins de fer Nationaux du Canada à la même date. (L'hôtel Newfoundland a été pris en charge vers la fin de l'année.)

Le chemin de fer National-Canadien, à compter du 1^{er} janvier 1950, a pris charge du chemin de fer de Témiscouata, que le gouvernement avait acheté en 1949. Il avait ainsi à son réseau 69 milles de ligne.

La *Quebec Railway, Light and Power Company* (division de Montmorency), qui comptait 25.7 milles de voie simple, a été achetée et incorporée au réseau National-Canadien le 1^{er} novembre 1951.

La majeure partie de l'immobilisation fédérale dans les chemins de fer comprend le coût de construction du réseau de l'Intercolonial, du Transcontinental-National et du chemin de fer de la baie d'Hudson et le prix d'achat de petits chemins de fer des provinces de l'Est.

Vu l'intérêt qu'offre le réseau de l'État, certaines statistiques particulières sont données touchant l'actif, la dette, les comptes d'exploitation, le nombre de milles de parcours et l'achalandage du réseau. Pour plus de détails, consulter *Chemins de fer Nationaux du Canada, 1923-1952*, publié par le Bureau fédéral de la statistique.