

## 20.—Voyageurs, employés et autres personnes tuées ou blessées dans des accidents de tramways, 1944-1953

NOTA.—Les chiffres de 1900 à 1943 figurent aux tableaux correspondants des *Annuaire*s antérieurs, à compter de 1926.

Année	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1944.....	3	3,980	7	835	88	1,556	98	6,371
1945.....	2	4,092	3	944	104	1,592	109	6,628
1946.....	8	4,009	3	904	66	1,584	77	6,497
1947.....	2	4,181	4	910	71	1,469	77	6,560
1948.....	2	3,792	5	1,336	74	1,328	81	6,456
1949.....	1	3,688	1	766	63	1,239	65	5,693
1950.....	—	3,718	1	730	44	1,204	45	5,652
1951.....	—	3,392	2	650	42	998	44	5,040
1952.....	2	3,551	1	655	40	1,046	43	5,252
1953.....	—	3,322	2	650	31	941	33	4,913

*Le métro de Toronto.*—Le premier métro canadien, mis en chantier à Toronto en 1949, est entré en service en mars 1954. Long de 4.5 milles environ, il est à peu près parallèle à la rue Yonge et s'étend de la rue Front à l'avenue Eglinton. Douze stations s'échelonnent le long du parcours et un tunnel pour piétons relie le métro à la gare Union et à l'hôtel Royal-York. Les parties souterraines sont de 6 à 20 pieds sous terre. Des véhicules rapides, au nombre de 104 et pouvant transporter 62 personnes chacun, sont utilisés; à chaque station, des quais de 500 pieds peuvent recevoir des rames de huit wagons. Le métro peut transporter jusqu'à 40,000 voyageurs par heure dans chaque direction.

### Section 3.—Messageries

Le service de messagerie est le transport rapide des marchandises par train de voyageurs. Cependant, les sociétés de messagerie, ne possédant pas elles-mêmes les moyens de transport nécessaires, utilisent à forfait les services des sociétés de chemin de fer. Les sociétés de messagerie canadiennes ont toujours fonctionné en étroite collaboration avec les sociétés de chemin de fer.

On confie les marchandises aux messageries pour en assurer le transport rapide, de sorte que le tarif-messageries ne concurrence pas le tarif-marchandises. Ainsi, dans son premier tarif, la *Dominion Express Company*, conformément à son contrat avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, exigeait 2 fois et demie le tarif-marchandises maximum de première classe pour les mêmes marchandises transportées sur la même distance. La majorité des contrats passés entre les messageries et les chemins de fer pour le transport rapide des marchandises sont fondés sur un pourcentage des recettes brutes de la société de messagerie. Les tarifs-messagerie sont assujétis à l'approbation de la Commission des transports. Toutes les sociétés de messagerie sont organisées en vertu de lois fédérales; elles s'occupent d'expédier rapidement des bestiaux de prix, des denrées périssables comme le poisson frais, les fruits, etc., de transporter les colis, d'émettre des mandats d'argent, des chèques de voyage, des lettres de crédit et autres effets de commerce.

**Activité.**—Il existe au Canada trois sociétés canadiennes de messagerie et une société américaine. La *Canadian Pacific Express Co.*, autrefois la *Dominion Express Co.*, est une filiale du Pacifique-Canadien et s'occupe des messageries sur les chemins de fer et sur les lignes de navigation intérieure et océanique de ce dernier. Les messageries du National-Canadien et des *Northern Alberta Railways* relèvent d'un service spécial de chacun de ces chemins de fer. La *Railway Express Agency, Inc.*, exerce son activité sur les sections canadiennes des chemins de fer des États-Unis et sur la route de Skagway (Alaska) jusqu'au Yukon. Il n'existe pas de statistique sur le trafic des messageries, dont une partie consiste en colis et petites quantités de colis difficiles à classer et à évaluer à cette fin.