

23.—Personnes tuées ou blessées par les chemins de fer, 1936-38—fin.

Classe de personnes.	Accidents autres que ceux résultant du mouvement des trains, des locomotives ou des wagons.					
	1936.		1937.		1938.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
	nombre.	nombre.	nombre.	nombre.	nombre.	nombre.
Employés des gares et stations.....	2	592	2	692	1	569
Ouvriers des ateliers.....	1	1,518	3	1,584	4	1,336
Employés des trains et ouvriers de la voie	6	2,706	12	2,164	2	1,807
Autres employés.....	1	229	1	252	2	351
Voyageurs.....	Nil	34	Nil	48	Nil	37
Autres.....	9	81	2	70	2	39
Totaux.....	19	5,160	20	4,810	11	4,139

Section 2.—Tramways électriques.*

Le transport peu coûteux et relativement rapide de la population urbaine est une nécessité moderne. Un important moyen de pourvoir à cette nécessité dans tout le Canada est fourni par le tramway électrique, généralement actionné par l'énergie hydroélectrique.

Historique.—Se substituant aux tramways à chevaux utilisés à Montréal et à Toronto dès 1861, les tramways électriques ont commencé à être exploités au Canada en 1885, alors qu'une voie expérimentale fut construite et exploitée avec succès aux terrains de l'Exposition de Toronto. Avant bien des années leur sécurité et leur commodité amenèrent l'abandon de l'ancien système. La première ligne de tramway électrique au Canada et, probablement, en Amérique du Nord, qui allait de Windsor à Walkerville, a été établie de bonne heure en juin 1886. (On rapporte qu'elle était en opération active avant le 11 juin.) Un réseau de 7 milles de longueur fut inauguré à St. Catharines en 1887; on y utilisait le double trolley aérien. Le troisième tramway électrique dans le Dominion fut établi à Victoria le 23 février 1890 et le quatrième commença ses opérations à Vancouver en juin 1890. Vinrent ensuite la construction du tramway électrique d'Ottawa en 1891 et l'électrification des réseaux de Montréal et de Toronto en 1892. Pendant la dernière décennie du 19^e siècle, les autres grandes villes de l'Est substituèrent le nouveau système à l'ancien et les cités neuves de l'Ouest l'adoptèrent de prime abord. Dans l'Est les tramways électriques sont généralement exploités par des compagnies jouissant d'un monopole accordé par la ville; au contraire, dans un grand nombre des cités de l'Ontario et de l'Ouest le tramway électrique est municipalisé.

La circulation des tramways pendant l'hiver est considérablement gênée par la neige, obstacle qu'on a toutefois réussi à surmonter au moyen de chasse-neige, balayeuses et charrires. Le système de trolley aérien simple ayant démontré sa supériorité, il est généralement en usage, mais depuis quelques années l'usage de l'autobus se répand de plus en plus; en 1924 il y en avait 48, en 1938 on en comptait 760. En 1936 le réseau de Montréal s'est porté acquéreur de 7 trolley-bus sans rail. Ces voitures ont des bandages pneumatiques et ne requièrent pas de rails, mais un second fil de trolley remplace le rail d'acier pour le retour du courant électrique.

Outre les tramways électriques des villes, il existe plusieurs systèmes qui desservent des régions suburbaines et font aussi du transport interurbain, mais pour ce dernier genre de service on a de plus en plus recours à l'autobus. Le développement des véhicules-moteur, tout en faisant compétition à tous les modes de transport sur rail, a affecté les tramways électriques plus sérieusement que les chemins de fer. Le fait que les tramways électriques reposent sur le trafic-voyageur à courtes dis-

* 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.