

17.—Personnes tuées ou blessées par les chemins de fer, 1941-43—fin

Classe de personnes et description des accidents	Accidents résultant du mouvement des trains, des locomotives ou des wagons					
	1941		1942		1943	
	Tués nomb.	Blessés nomb.	Tués nomb.	Blessés nomb.	Tués nomb.	Blessés nomb.
Description de l'accident (employés et voyageurs seulement)—						
Accouplant ou découplant les wagons...	4	92	5	120	7	182
Tamponnements.....	30	305	67	419	31	226
Déraillements.....	10	132	4	58	6	147
Bris de locomotive ou de wagon.....	Néant	1	Néant	2	3	8
En tombant des trains ou wagons.....	7	137	9	197	19	259
En sautant, montant sur les wagons ou en descendant.....	5	380	4	543	6	666
Frappés par les trains, etc.....	17	31	26	46	27	72
Obstructions au-dessus des trains et autres.....	1	19	1	17	Néant	37
Autres causes.....	24	944	30	1,400	22	1,762
Totaux.....	98	2,041	146	2,802	121	3,359
	Accidents autres que ceux résultant du mouvement des trains, des locomotives ou des wagons					
Classe de personnes—						
Employés des gares et stations.....	2	959	Néant	1,219	2	1,409
Ouvriers des ateliers.....	5	2,067	6	2,877	5	3,770
Employés des trains et ouvriers de la voie.....	10	2,682	9	2,670	8	3,212
Autres employés.....	1	735	2	1,079	3	1,334
Voyageurs.....	Néant	167	1	140	Néant	129
Autres.....	9	180	14	115	5	120
Totaux.....	27	6,790	32	8,100	23	9,974

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 11 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 en vertu de concessions municipales, alors que dans un grand nombre de villes de l'Ontario et de l'Ouest ils sont 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 rails (41 de ces voitures sont en circulation en 1943). Des 34 réseaux, 24 mettent en circulation des voitures électriques et des autobus en 1943, le nombre d'autobus étant de 1,329. Le principal avantage de l'autobus est qu'il n'est pas limité à un seul trajet et, dans le cas des autobus et des trolleybus, les dépenses pour l'entretien des voies sont éliminées.

* 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.