

12.—Victimes des accidents de chemins de fer, selon la cause, 1957-1959

Classe de personnes et nature des accidents	1957		1958		1959	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
ACCIDENTS CAUSÉS PAR DES TRAINS, LOCOMOTIVES OU WAGONS EN MARCHÉ						
Classe de personnes						
Voyageurs.....	2	143	1	83	9	151
Employés.....	27	1,348	33	1,016	30	1,092
Piétons non autorisés.....	84	77	78	51	65	56
Piétons autorisés.....	197	432	192	299	196	505
Commis des postes, messageries, etc.....	—	18	—	13	3	14
Total.....	310	2,018	304	1,462	303	1,818
Nature de l'accident (employés et voyageurs seulement)						
Attelage et dételage de wagon.....	—	67	3	46	—	50
Tamponnements.....	10	99	6	58	15	188
Déraillements.....	2	110	2	40	4	44
Bris de locomotive ou de wagon.....	—	6	—	1	—	18
Chute de train ou wagon.....	4	76	7	79	2	80
Personnes montant dans un train ou en descendant.....	2	341	3	255	1	247
Personnes frappées par un train, etc.....	4	24	7	20	11	17
Obstructions aériennes et autres.....	2	28	—	11	3	26
Autres causes.....	5	740	6	589	3	573
Total.....	29	1,491	34	1,099	39	1,243
TOUS AUTRES ACCIDENTS						
Classe de personnes						
Employés des gares et stations.....	—	272	2	256	—	239
Ouvriers des ateliers.....	2	1,016	2	764	3	739
Gardes-lignes.....	5	919	7	836	8	760
Autres employés.....	2	527	2	443	1	426
Voyageurs.....	—	50	—	41	—	42
Autres.....	6	53	10	82	1	52
Total.....	15	2,837	23	2,422	13	2,258

Sous-sections 4.—Chemins de fer Nationaux du Canada*

A cause de l'intérêt qu'on lui porte, le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada (le National-Canadien) est étudié séparément dans la présente sous-section. L'historique en est fait dans l'*Annuaire* de 1955, pp. 859-866. Des détails plus complets se trouvent dans le rapport annuel du B.F.S., *Canadian National Railways* (n° de catalogue 52-201).

Statistique financière.—La structure financière initiale du National-Canadien et les mesures prises par les lois de 1937 et de 1952 sur la révision du capital pour alléger la charge des intérêts de la dette de la compagnie contractée lors de sa formation, en 1923, sont exposées dans l'article spécial mentionné plus haut. En résumé, la loi de 1937 sur la révision du capital a annulé tous les emprunts qui avaient été faits pour couvrir les déficits ainsi que les intérêts non payés sur ces emprunts, et certains emprunts faits en vue d'adjonctions et d'améliorations ont été convertis en participation, libérant le National-Canadien du paiement de charges fixes sur ces montants. En vertu de la loi de 1952 sur la révision du capital, 50 p. 100 de la dette de la compagnie portant intérêt a été convertie en actions privilégiées rapportant, après paiement de l'impôt sur le revenu, un dividende de 4 p. 100 payable sur les recettes. De même, pour une période de dix ans se terminant le 31 décembre 1961, la compagnie n'est pas tenue de payer les intérêts sur une tranche de 100 millions de sa dette à long terme. Le gouvernement est autorisé à acheter chaque année des actions privilégiées pour un montant proportionné aux recettes brutes de la

* Le Chemin de fer de la Baie d'Hudson, qui était administré et exploité par le National-Canadien pour le compte du gouvernement fédéral, fait partie du réseau des chemins de fer Nationaux depuis le 1^{er} janvier 1958 et est exploité de la même façon que les autres chemins de fer du gouvernement canadien. La statistique en est donc incluse dans celle du National-Canadien à compter de 1958.