

29.—Voyageurs, employés ou autres tués ou blessés par les tramways électriques années 1919-31, avec totaux de 1894 au 30 juin 1919.

NOTE.—Les détails pour les années terminées le 30 juin 1900-19, sont donnés dans l'Annuaire du Canada, 1926, p. 621.

Exercice.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Totaux, de 1894 au 30 juin 1919.	259	23,802	162	5,009	833	10,698	1,254	39,419
1919.....	4	1,717	29	951	58	1,505	91	4,173
1920.....	9	1,968	7	658	75	1,434	91	4,080
1921.....	5	1,110	8	609	35	666	48	2,385
1922.....	6	2,260	10	873	31	700	47	3,833
1923.....	6	2,465	11	1,652	45	790	62	4,907
1924.....	2	2,279	6	1,262	54	824	62	4,365
1925.....	9	2,272	5	1,736	37	744	51	4,752
1926.....	3	2,420	7	1,642	66	879	76	4,941
1927.....	—	2,090	7	1,508	71	1,260	78	4,858
1928.....	1	2,735	12	1,114	86	1,139	99	4,988
1929.....	5	2,808	5	1,200	93	1,372	103	5,380
1930.....	8	2,790	6	1,003	50	1,269	64	5,062
1931.....	1	2,245	3	758	61	1,144	65	4,147

PARTIE IV.—MESSAGERIES.¹

Le service de messagerie ou de grande vitesse n'est autre que le transport des marchandises par les trains de voyageurs; mais les compagnies de messagerie qui entreprennent ces expéditions n'ayant pas personnellement les moyens de transport nécessaires doivent avoir recours aux compagnies de chemin de fer. Les compagnies de messagerie canadiennes ont, de tout temps, été étroitement apparentées aux compagnies de chemin de fer. L'historique des débuts de ces diverses compagnies est relaté dans l'Annuaire de 1926, pp. 621-622.

Avant 1915, les compagnies de messagerie canadiennes n'étaient pas responsables des retards ou dommages ne résultant pas de leur propre fait et se considéraient comme une entité entièrement distincte des compagnies de chemin de fer, mais en 1915, cette irresponsabilité cessa et, depuis lors, une compagnie de messagerie doit répondre des retards ou des dommages causés par le fait des compagnies de chemin de fer chargées des transports.

Les marchandises confiées aux messageries sont envoyées en grande vitesse, de telle sorte que les compagnies de messagerie ne constituent pas une concurrence aux tarifs de fret. Ainsi, dans son premier tarif, la Dominion Express Company, conformément à ses conventions avec le C.P.R., faisait payer un tarif égal à 2½ fois le maximum du tarif des marchandises transportées à la même distance. Généralement, une compagnie de messagerie paie à la compagnie de chemin de fer un pourcentage de ses recettes brutes. Les tarifs des messageries sont sujets à l'approbation de la Commission des Chemins de fer.

Opérations des messageries.—En 1931, la dernière année sur laquelle la section des transports du Bureau Fédéral de la Statistique a pu terminer sa compilation, il y avait en activité au Canada quatre compagnies canadiennes de messagerie et une américaine. La Canadian Pacific Express Co., autrefois la Dominion Express Co., est une filiale du chemin de fer Canadien Pacifique et s'occupe des messageries sur les chemins de fer et sur les vaisseaux, en eau douce comme en mer, du Canadien Pacifique. Les messageries du Canadien National sont sous les soins d'un département spécial de ce chemin de fer. La British America Express Co. exploitait un service sur le chemin de fer Algoma Central jusqu'au 28 février 1931. La Central Canada Express Co. était autrefois exploitée sur le Central

¹ Révisé par G. S. Wrong, chef de la Division des Transports et Utilités Publiques du Bureau fédéral de la Statistique. Cette Division publie un rapport sur les statistiques des messageries.