

Section 3.—Messageries.*

Le service de messageries est le transport des marchandises par les trains de voyageurs; mais les compagnies de messageries n'ayant pas personnellement les moyens de transport nécessaires doivent avoir recours aux compagnies de chemin de fer par contrat. Les compagnies de messageries canadiennes ont été étroitement apparentées aux compagnies de chemin de fer depuis le début pratiquement. L'histoire des débuts de ces diverses compagnies est relaté dans l'Annuaire de 1926, pp. 621-622.

Les marchandises confiées aux messageries sont envoyées en grande vitesse de telle sorte que les compagnies de messageries ne concurrencent pas les tarifs des trains de marchandises. 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 de première classe des marchandises transportées à la même distance. Généralement, une compagnie de messageries 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.

Opération des messageries.—En 1936, la dernière année pour laquelle des statistiques sont disponibles, il y avait en activité au Canada trois compagnies canadiennes de messageries 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 et du réseau Northern Alberta sont sous les soins d'un département spécial de ces chemins de fer respectifs. La Railway Express Agency, Inc., s'occupe des messageries sur les sections canadiennes des chemins de fer des États-Unis et sur la route de Skagway jusqu'au Yukon. Ces compagnies sont organisées en vertu de pouvoirs qui leur sont conférés par des statuts du gouvernement canadien, leur service consistant en l'expédition rapide du bétail et des denrées périssables, poisson, fruits, etc., et le transport des colis et des bagages, et elles ont le droit d'émettre des mandats circulaires, des chèques de voyageur, des lettres de crédit et autres formes d'effet de commerce. Il n'y a pas de statistiques disponibles concernant le volume du trafic par messagerie. Une grande partie du trafic, naturellement, consiste en colis et petits paquets qu'il serait difficile de classer et de mesurer d'après les données de la statistique. Cependant, il y a aussi un mouvement important dans les quantités de wagons de bétail sur pied, de poisson frais, de fruits, de légumes et d'autres denrées périssables. Le capital nominal des trois compagnies canadiennes ainsi que des départements était de \$6,239,535 le 31 décembre 1936.

Dans les tableaux suivants les montants payés par les compagnies de messageries aux voituriers, c'est-à-dire, chemins de fer, lignes de navigation, etc., pour le transport des matières de messageries, apparaissent sous la rubrique "privilèges de messageries". Sur 63,146 milles exploités en 1936, 42,192 étaient par chemins de fer, 280 par tramways électriques, 14,227 par bateaux océaniques (principalement par les lignes du Canadien Pacifique), 5,188 milles par navigation intérieure ou par bateaux côtiers, 397 par avions et 862 milles par d'autres moyens de transport.

* Révisé par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la section des Transports et Utilités Publiques du Bureau Fédéral de la Statistique. Cette section publie un rapport annuel sur les statistiques des messageries.