

PARTIE IV.—MESSAGERIES.*

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 des trains de marchandises. Ainsi, dans son premier tarif, le Dominion Express Company, conformément à ses conventions avec le C.P.R., faisait payer un tarif égal à $2\frac{1}{2}$ 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 1933 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 trois 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. Lorsque les chemins de fer Central Canada, Edmonton, Dunvegan & British Columbia, et Alberta & Great Waterways se sont fusionnés pour former la Northern Alberta Railways Company, le service des messageries a été assumé par un département de la nouvelle compagnie le 1er novembre 1929. La Railway Express Agency, Inc. s'occupe des messageries sur les sections canadiennes des chemins de fer des Etats-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 de colis et le transport des bagages, et elles ont le droit d'émettre des mandats payables, des chèques de voyageur des lettres de crédit et autres formes d'effet de commerce. Le capital des deux compagnies canadiennes ainsi que du département des messageries du Canadien National le 31 décembre 1933 était de \$6,244,173.

Le tableau 30 donne en résumé la statistique des recettes et dépenses des compagnies de messagerie au Canada de 1919 à 1933 tandis que le tableau 31 donne les mêmes détails pour chaque compagnie en 1932 et 1933. Dans ces tableaux on donne sous l'en-tête "privilèges de messagerie", les montants versés par les compagnies des messageries aux voituriers publics, c'est-à-dire chemins de fer, lignes de navigation, etc., pour le transport de matières de messagerie. Le tableau 31 donne aussi le parcours exploité par chaque compagnie en 1932 et 1933. Sur 62,405

*Revisé par G. S. Wrong, B.Sc., 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.