

5. *La région de chasse et de pêche septentrionale*, s'étendant depuis les contrées colonisées jusque vers le cercle arctique et depuis le Labrador jusqu'à la côte du Pacifique et l'Alaska. Cette immense région est à peine habitée par des tribus indigènes nomades, se livrant à la pêche et à la chasse; elles trouvent leurs moyens d'existence dans l'échange des pelleteries avec les marchands de fourrure ayant des établissements dans le pays ou bien avec quelques baleiniers et autres négociants qui visitent certaines parties de cette contrée.

En outre, une division peut être établie entre les districts industriels d'Ontario et ceux de Québec et des provinces maritimes, laquelle séparerait le sud d'Ontario des contrées de l'est; une autre division non moins logique pourrait être établie entre les districts hautement industrialisés d'Ontario, habités par une population de langue anglaise, dont la classe ouvrière est solidement organisée, d'une part, et les régions manufacturières de Québec et du Nouveau-Brunswick, où les manufactures sont plus petites et où la classe ouvrière, généralement de langue française, a une organisation plutôt locale.

Les produits de ces différentes régions diffèrent sensiblement les uns des autres; ni le poisson ni le bois de l'est ne ressemblent à ceux de la Colombie Britannique. Les besoins de la population canadienne ne se peuvent satisfaire que par l'échange, entre les différentes régions, de leurs produits respectifs.

Au Canada, le commerce intérieur se pratiquait longtemps avant la Confédération, puisque les fourrures et le bois de Québec et d'Ontario s'échangeaient pour le poisson et les produits agricoles des provinces maritimes. On avait pensé que les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse produiraient du combustible en quantité suffisante pour subvenir à tous les besoins de l'est de la Puissance—les provinces de l'intérieur fournissant leur production en échange—mais ce dessein ne s'est réalisé que partiellement. Plus tard, les manufactures d'Ontario et de Québec ont trouvé un écoulement d'une extrémité à l'autre du pays; en échange, les acheteurs donnèrent les produits de leurs fermes ou de leurs mines pour la consommation des groupements urbains. L'exploitation graduellement croissante des houillères de l'Alberta constituera nécessairement une stimulation du commerce entre l'est et l'ouest, à travers les régions dénudées du nord du lac Supérieur, obstacle désormais aplani.

Nous voyons donc qu'il existe un commerce considérable entre les régions économiques de la Puissance, c'est-à-dire entre les provinces, comme il se pratique entre les nations de l'univers, situation éminemment avantageuse et grandement différente des méthodes primitives où le petit cultivateur produisait uniquement pour ses propres besoins et se proclamait économiquement indépendant.

La section des Transports du Bureau Fédéral de la Statistique publie un rapport mensuel sur les chemins de fer du Canada, indiquant, pour chaque province et pour la Puissance entière, le trafic des marchandises sur tous les réseaux, celles-ci étant divisées en 70 classes. Les données indiquent aussi le volume ou la quantité de chacune de ces marchandises chargées dans les différentes provinces, ainsi que le point de déchargement. C'est au moyen de ces rapports que l'on a pu computer les importations et les exportations de chaque province pour chacune de ces 70 marchandises. Par exemple, si l'on soustrait le tonnage des marchandises déchargées dans l'Alberta en 1923, ainsi que nous le montre le tableau 27, du tonnage chargé dans cette province, le surplus, soit 4,724,868 tonnes, représente les exportations nettes de l'Alberta pendant l'année 1923; en 1922 cet excédent avait été de 3,697,147 tonnes. Ces statistiques traitent exclusivement du trafic par rail, ce qu'il ne faut pas perdre de vue lorsqu'il s'agit des provinces bénéficiant également des transports par eau.