

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-Écosse 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 pour la consommation des groupements urbains les produits de leurs fermes ou de leurs usines provenant surtout des régions de l'ouest et du nord. L'exploitation graduellement croissante des houillères de l'Alberta constituera probablement une stimulation du commerce entre l'est et l'ouest, à travers les régions dénudées du nord du lac Supérieur.

Nonobstant la persistance dans quelques petits groupements isolés des méthodes primitives où le petit cultivateur produisait uniquement pour ses propres besoins et se proclamait économiquement indépendant, un grand courant économique s'est établi entre les diverses régions de la Puissance. Ces échanges, qui s'accroissent sans cesse, empruntent principalement les voies ferrées et, à leur défaut, les voies d'eau. Depuis l'ouverture du canal de Panama, des transports maritimes s'effectuent par cette voie entre l'est du Canada et la Colombie Britannique.

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 1927, ainsi que nous le montre le tableau 1, du tonnage chargé dans cette province, le surplus, soit 5,468,601 tonnes, représente les exportations nettes de l'Alberta pendant l'année 1927; en 1926 cet excédent avait été de 4,938,372 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.

Le revenu des transports commerciaux des chemins de fer du Canada est influencé jusqu'à un certain point par les récoltes, l'activité dans les industries minières et la construction, qui fournissent un lourd mouvement de marchandises. Néanmoins, il est visible d'après les chiffres de ces dernières années qu'il y a une augmentation générale de trafic, le total des transports commerciaux en 1927 donnant 107,557,957 tonnes, comparativement à 107,003,864 tonnes en 1926, 96,239,379 tonnes en 1925, 93,650,916 tonnes en 1924, 103,757,559 tonnes en 1923, 88,854,800 tonnes en 1922 et 83,814,436 tonnes en 1921.

Il est possible de compiler pour chacune des 70 catégories de marchandises dont les statistiques sont colligées des données semblables à celles du tableau 1 montrant les échanges interprovinciaux par chemins de fer. Pour détails, voir le "Résumé du rapport mensuel des mouvements commerciaux des chemins de fer" pour 1927, publié par le Bureau Fédéral de la Statistique.