

geaient pour le poisson et les produits miniers des Provinces Maritimes. Lors de la Confédération, on avait pensé que les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse produiraient du combustible en quantité suffisante pour tous les besoins de l'est de la Puissance — les provinces de l'intérieur fournissant leur production en échange. 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, et la réduction des taux de transport constitueront 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. (Voir pp. 716-717.)

La section des Transports du Bureau Fédéral de la Statistique publie un rapport mensuel sur le trafic des chemins de fer du Canada indiquant, pour chaque province et pour la Puissance entière, le mouvement 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 1929, ainsi que nous le montre le tableau I, du tonnage chargé dans cette province, le surplus, soit 4,930,569 tonnes, représente les exportations nettes de l'Alberta pendant l'année 1929; en 1928 cet excédent avait été de 7,536,293 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. La tendance générale de 1921 à 1928 a été ascendante, augmentant de 83,814,436 tonnes de marchandises transportées en 1921 à 119,227,758 tonnes en 1928. En 1929, toutefois, une diminution de 114,600,778 tonnes est constatée.

Il est possible de compiler pour chacune des 70 catégories de marchandises dont les statistiques sont colligées des données semblables à celles du tableau I montrant les échanges interprovinciaux par chemins de fer. Pour détails, voir le "Résumé du rapport mensuel des mouvements commerciaux des chemins de fer" pour 1929, publié par le Bureau Fédéral de la Statistique.