que dans la Colombie Britannique. Pour répondre aux besoins de la population du Canada il faut donc qu'un échange se fasse entre les diverses régions.

Le commerce interprovincial se pratiquait longtemps avant la Confédération, les pelleteries et le bois du Haut-Canada et du Bas-Canada étant troqués contre le poisson et les produits miniers des Provinces Maritimes. On croyait même, lors de la Confédération, que les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse produiraient du combustible en quantité suffisante pour tous les besoins de l'Est. Plus tard, les produits manufacturés des provinces d'Ontario et de Québec s'écoulaient d'une extrémité du pays à l'autre; en échange, les régions occidentales et septentrionales fournissaient aux grandes agglomérations urbaines des produits agricoles et miniers. Ces échanges qui s'accroissent sans cesse se font notamment par les chemins de fer et les cours d'eau. Un développement comparativement récent est l'inauguration des transports maritimes entre le Canada oriental et la Colombie Britannique via le canal de Panama (voir pp. 714-715).

La branche des Transports, Bureau Fédéral de la Statistique, publie tous les mois un bulletin sur le trafic ferroviaire au Canada, indiquant pour chaque province et le Dominion entier le mouvement global des marchandises sur tous les réseaux, excepté les transports de matériaux pour l'usage des compagnies de chemin de fer elles-mêmes. Ces données se répartissent parmi 70 catégories de marchandises et comportent également des indications sur le volume des chargements et déchargements dans chaque province; elles permettent de calculer les importations et les exportations de chaque province pour chacune de ces 70 catégories. Ces statistiques traitent exclusivement du trafic ferroviaire et ne tiennent aucun compte des transports fluviaux entre les différentes provinces. Figurent au tableau 1 les totaux des transports.

Le mouvement des transports commerciaux des chemins de fer canadiens est influencé, jusqu'à un certain point, par les récoltes et l'activité des industries minières et du bâtiment qui fournissent un fort trafic. De 1921 à 1928, la tendance a été ascendante, les transports ayant augmenté au cours de cette période de 83,814,436 à 119,227,758 tonnes mais pour retomber à 114,600,778 en 1929 et 95,833,228 en 1930. En raison de la crise industrielle, les transports ferroviaires accusent de nouveaux fléchissements en 1931 et 1932, années où il donnent 73,837,245 et 60,468,093 tonnes respectivement.

Il est possible de compiler pour chacune de 70 catégories de marchandises dont les statistiques sont recueillies des données semblables à celles du tableau 1, montrant les échanges interprovinciaux par chemin de fer. Les détails figurent dans le "Résumé des bulletins mensuels sur le trafic ferroviaire au Canada, 1932" que l'on peut obtenir en s'adressant au Bureau Fédéral de la Statistique.