

5. *La région septentrionale de pêche et de chasse*, s'étendant des régions colonisées vers le nord et des côtes du Labrador au Pacifique et à la frontière de l'Alaska. Ce vaste territoire n'est peuplé que de quelques tribus d'indigènes nomades vivant de pêche et de chasse et qui trafiquent avec les compagnies qui font le commerce de la fourrure et autres marchands qui visitent la région. Ces dernières années l'activité minière s'est développée dans cette région, spécialement le long de l'extrémité sud et dans le bassin du fleuve Mackenzie. Dans l'Est, il y a un port bien aménagé à Churchill. Le chemin de fer de la Baie d'Hudson et son terminus océanique offrent aux produits des Provinces des Prairies une route plus courte vers l'Europe.

Il y a une grande différence entre les produits de ces diverses sections; même les produits forestiers et les produits poissonniers ne sont pas dans l'Est les mêmes 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 étaient troqués contre le poisson et les produits miniers des Provinces Maritimes. Bien qu'une grande partie du bois, des minéraux, du poisson et des fruits de la Colombie Britannique, des produits agricoles des Provinces des Prairies, des minéraux de l'Ontario, du bois de pulpe, du papier et de l'amianté du Québec, et du bois, des pommes de terre, des fruits et du poisson des Provinces Maritimes soient exportés à des pays étrangers, il existe cependant un commerce considérable de produits manufacturés et de produits bruts entre les régions économiques du Dominion. Ce commerce se fait principalement par les chemins de fer et, dans une moindre mesure, sur le fleuve St-Laurent et les Grands Lacs et ces dernières années un volume croissant de marchandises a été transporté par camions.

Les rapports mensuels et annuels du trafic ferroviaire publiés par le Bureau Fédéral de la Statistique font voir le trafic-marchandises *payant* au Canada tel que réparti entre 76 catégories de denrées. Ces données montrent aussi le volume des chargements et déchargements dans chaque province et permettent de calculer les importations et les exportations de chaque province pour chacune de ces catégories. Ces statistiques ne donnent que le trafic ferroviaire. C'est une limitation dont il faut tenir compte dans le cas des provinces ayant entre elles des communications par eau. Les totaux, cependant, n'indiquent pas dans quelle mesure les importations de produits manufacturiers sont compensées par les exportations de grain, de charbon, etc., dans certaines provinces. Seules les données détaillées peuvent fournir de telles analyses.

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, lesquelles supposent un fort mouvement de marchandises lourdes. La tendance générale de 1921 à 1928 a été ascendante, les transports ayant augmenté au cours de cette période de 83,814,436 tonnes de marchandises en 1921 à 119,227,758 tonnes en 1928. En 1929 toutefois, le trafic-marchandises tombe à 114,600,778 et, en raison de la crise industrielle, tombe encore plus bas en 1933, soit 57,099,111 tonnes. Il reprend la route ascendante au cours des derniers six mois de 1933 et le total, en 1934, est de 18 p.c. plus élevé que celui de l'année précédente. Le taux de l'augmentation a été un peu réduit au cours de la première moitié de 1935, mais l'augmentation ne s'en est pas moins maintenue jusqu'à la fin de 1937. En 1938 les chiffres retombent aux niveaux de 1936, mais en 1939 il y a une nouvelle avance.