



**Rail
in
Canada
1995**



**Le transport
ferroviaire
au Canada
1995**

Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to obtain more information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to: Yasmin Sheikh, Surface and Marine Transport Section, Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-0579) or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

You can also visit our World Wide Web site:
<http://www.statcan.ca>

Toll-free access is provided **for all users who reside outside the local dialling area** of any of the Regional Reference Centres.

National enquiries line	1 800 263-1136
National telecommunications device for the hearing impaired	1 800 363-7629
Order-only line (Canada and United States)	1 800 267-6677

How to order publications

Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, the Statistics Canada Regional Reference Centres, or from:

Statistics Canada
Operations and Integration Division
Circulation Management
120 Parkdale Avenue
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-7277
Fax: (613) 951-1584
Toronto (credit card only): (416) 973-8018
Internet: order@statcan.ca

Standards of service to the public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and services to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Yasmin Sheikh, Section des transports de surface et maritime, Division du transport, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-0579) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :
<http://www.statcan.ca>

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à **tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres de consultation régionaux.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1 800 267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des centres de consultation régionaux de Statistique Canada, ou en écrivant à :

Statistique Canada
Division des opérations et de l'intégration
Gestion de la circulation
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone : (613) 951-7277
Télécopieur : (613) 951-1584
Toronto (carte de crédit seulement) : (416) 973-8018
Internet : order@statcan.ca

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Rail in Canada

1995

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le transport ferroviaire au Canada

1995

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1996

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1996

Price: Canada: \$50.00
United States: US\$60.00
Other countries: US\$70.00

Catalogue no. 52-216-XPB
Frequency: Annual

ISSN 0843-4530

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1996

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1996

Prix : Canada : 50 \$
États-Unis : 60 \$ US
Autres pays : 70 \$ US

N° 52-216-XPB au catalogue
Périodicité : annuel

ISSN 0843-4530

Ottawa

Note of appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing co-operation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued co-operation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- ^p preliminary figures.
- ^r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- ^p nombres provisoires.
- ^r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **Tricia Trépanier**, Director and **Andrea Mathieson**, Chief, Multimodal Transport Section.

Yasmin Sheikh, the Unit Head and **Angus MacLean**, the Survey Manager of the Rail Unit, were the principal authors of this publication. Technical assistance was provided by **John Nicoletta** and **David Binks**.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la Division des transports sous la direction générale de **Tricia Trépanier**, directeur et **Andrea Mathieson**, chef de la section des transports multimodaux.

Yasmin Sheikh, le chef, et **Angus MacLean**, le gérant de sondage, de la section de transport ferroviaire sont les auteurs principaux. **John Nicoletta** et **David Binks** ont prêté leur assistance technique.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 1984.



Table of Contents

Rail in Canada

Table des matières

Le Transport ferroviaire au Canada

	Page		Page
Content, Design and Objectives of the Publication	5	Contenu, plan et objectifs de la publication	5
Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry	6	Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada	6
Competition and Cooperation with Other Modes	9	Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport	9
Highlights	11	Faits saillants	11
<hr/>			
Chapter 1		Chapitre 1	
General Overview	15	Aperçu général	15
Summary Statistics, 1990 and 1995	15	Statistiques sommaires, 1990 et 1995	15
Carrier Activity, 1990 and 1995	15	Activités des transporteurs en 1990 et 1995	15
Operating and Financial Indicators, 1990-1995	18	Indicateurs opérationnels et financiers, 1990 à 1995	18
Financial Ratios, 1990-1995	25	Ratios financiers, 1990 à 1995	25
Inventory of Equipment in Service, 1990-1995	26	Inventaire du matériel en service, 1990 à 1995	26
<hr/>			
Chapter 2		Chapitre 2	
Financial and Property Accounts	29	Finances et comptes d'immobilisations	29
Operating Revenues and Expenses:	29	Recettes et dépenses d'exploitation :	29
Operating Revenues by Carrier and Source	29	Recettes d'exploitation selon le transporteur et la source	29
Operating Expenses by Source, 1990-1995	30	Dépenses d'exploitation selon la source, 1990-1995	30
Balance Sheet and Property Accounts	31	Bilan et comptes d'immobilisations	31
<hr/>			
Chapter 3		Chapitre 3	
Operating and Fuel Statistics	43	Statistiques d'exploitation et de carburant	43
Track Operated	43	Voies exploitées	43
Fuel and Power Consumed by Motive Equipment	45	Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices	45
Operating Indicators	47	Indicateurs opérationnels	47
Traffic Statistics	48	Statistiques sur le trafic	48
Inventory of Equipment	55	Inventaire du matériel roulant	55
<hr/>			
Chapter 4		Chapitre 4	
Employment Statistics	59	Statistiques sur l'emploi	59
Employment Statistics by Carriers	59	Statistiques de l'effectif selon le transporteur	59
Summary of Employment Statistics by Function	63	Statistiques sommaires de l'effectif selon la fonction	63
Major Occupational Classifications	63	Principales catégories professionnelles	63

Table of Contents – Concluded

Rail in Canada

Table des matières – fin

Le Transport ferroviaire au Canada

	Page		Page
Chapter 5		Chapitre 5	
Commodity Statistics	65	Statistiques sur les marchandises	65
Total Revenue Freight Traffic	66	Trafic total de marchandises payantes	66
Revenue Freight Traffic by Region	66	Trafic de marchandises payantes selon la région	66
Leading Commodities Handled	67	Principales marchandises manutentionnées	67
Revenue Freight Traffic by Commodity Section	67	Trafic de marchandises payantes selon la catégorie de marchandises	67
Chapter 6		Chapitre 6	
Commodity Origin and Destination	93	Origine et destination des marchandises	93
Tonnage by Commodity	93	Le tonnage des marchandises	93
Commodity Flows	93	Flux des marchandises	93
Intra-regional Rail Movements	96	Mouvements ferroviaires intra-régionaux	96
Inter-regional Rail Movements	96	Mouvements ferroviaires inter-régionaux	96
Rail Movements between Canada and the United States	96	Mouvements ferroviaires entre le Canada et les États-Unis	96
Marine Imports	98	Les importations par mer	98
Marine Exports	98	Les exportations par mer	98
Major Commodity Movements by Region	98	Mouvements des principales marchandises, selon la région	98
Chapter 7		Chapitre 7	
International Commodity Origin and Destination	109	International Commodity Origin and Destination	109
Northbound Movements	109	Mouvements à destination du nord	109
Southbound Movements	110	Mouvements à destination du sud	110
Chapter 8		Chapitre 8	
Special Studies	121	Études spéciales	121
VIA trailing but on track: A comparison between VIA Rail and Amtrak	121	VIA se fait distancer mais reste sur la voie : comparaison entre Via Rail et Amtrak	121
Chapter 9		Chapitre 9	
Survey Concepts and Data Limitations	135	Concepts d'enquête et limites des données	135
Collection Authorities and Related Classifications	135	Organismes de collecte et classifications connexes	135
Survey Methodology, Coverage and Data Limitations	136	Méthodes et champ d'enquête et limites des données	136
Financial, Operating and Carloading statistics	136	Statistiques financières, opérationnelles et de chargements ferroviaires	136
Commodity Origin and Destination Statistics	137	Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises	137
Glossary	139	Glossaire	144

Content, Design and Objectives of the Publication

This publication provides information relating to the size and structure of the Canadian rail transport industry. It contains a number of graphic presentations which highlight financial and operating indicators over selected time periods.

It also provides a brief historical presentation on the evolution and regulation of Canada's rail industry. As well, it contains a short discussion on the level of competition and cooperation between railways and other modes of transportation.

In the opening chapter, a general overview of the rail industry is presented, focusing on global variables extending over a six year period. The core chapters that follow, provide more in-depth analysis on the economic performance; operating and financial structure; and an origin and destination data series. The latter is supplied by the Canadian Transportation Agency.

Finally, it includes a special study on inter-city passenger travel entitled, VIA trailing but on track: A comparison between VIA Rail and Amtrak.

Note: *Data contained in this publication were released in three separate publications, prior to 1987:*

*Railway Transport in Canada:
General Statistics (Catalogue No. 52-215)
Commodity Statistics (Catalogue No. 52-211)
Commodity Origin and Destination Statistics
(Catalogue No. 52-214)*

Attention Users!

The following changes in the coverage, data and format apply to data contained in this and prior publications:

- Publications prior to 1992 contained some data series in constant dollars. After a review of the methodology of the index used, it was felt that the transportation component of the Consumer Price Index (CPI) did not accurately reflect a change in the cost of transporting freight. Publication of tables in constant dollars was, therefore, discontinued in 1992. For users who wish to continue these data series, this index is still available from the Prices Division (613) 951-9606 and published in Consumer Price Index, catalogue number 62-001, monthly.

Contenu, plan et objectifs de la publication

La présente publication fournit des renseignements sur la taille et la structure du secteur canadien du transport ferroviaire. Elle contient un certain nombre de graphiques qui présentent des indicateurs financiers et opérationnels sur des périodes données.

La publication fournit également un bref aperçu historique de l'évolution et de la réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada. Elle contient par ailleurs un résumé sur le niveau de concurrence et sur la collaboration entre les sociétés ferroviaires et les autres modes de transport.

Le premier chapitre présente un aperçu global du secteur du transport ferroviaire, notamment des variables générales s'échelonnant sur une période de six ans. Les principaux chapitres suivants fournissent une analyse plus approfondie du rendement, de la structure financière et opérationnelle, et de l'origine et de la destination des marchandises. Ces dernières données sont fournies par l'Office des transports du Canada.

Finalement, la publication renferme l'étude spéciale : VIA se fait distancer mais reste sur la voie : comparaison entre Via Rail et Amtrak.

Note : *La publication contient des données antérieurement diffusées dans trois publications distinctes avant 1987 :*

*Le Transport ferroviaire au Canada :
Statistiques générales (n° 52-215 au catalogue)
Statistiques des marchandises (n° 52-211 au catalogue)
Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises
(n° 52-214 au catalogue)*

Avis aux utilisateurs!

Les modifications suivantes qui sont contenues dans le champ d'observation, aux données et au format de la publication s'appliquent aux données contenues dans cette publications et celles antérieurement :

- Les publications antérieures à 1992 contiennent des séries de données représentées en dollars constants. Après avoir examiné la méthode d'établissement de l'indice, il a été convenu que la composante des transports de l'Indice des prix à la consommation (IPC) ne traduisait pas exactement la variation des coûts du transport de marchandises. La diffusion de tableaux de données en dollars constants est donc abandonnée. Les utilisateurs qui désirent obtenir les données originales peuvent obtenir l'indice en s'adressant à la Division des prix (613-951-9606) ou en consultant la publication mensuelle Indice des prix à la consommation, (n° 62-001 au catalogue).

- Statistics Canada undertakes a periodic review of the classification of industries in order to ensure that they are as homogeneous as possible, the objective being complete coverage with minimal duplication in different survey programs. Prior to 1991, interurban railways were included with the Railway Transport Industry, while street railways and urban rapid transit carriers were classified under Urban Transit Systems Industry. As of 1991, interurban railways were classified into the Urban Transit Industry. This decision affected the survey universe of the railway industry beginning in 1991, in particular the coverage of Class II and III carriers. A comparison of Class II and III carriers should therefore be undertaken with caution, with prior years.
- An important aspect of Statistics Canada's mandate is to preserve the confidentiality of the reported data. However, for decades, the railway industry was operating under a regulated environment, seeking governmental approval of its shipping rates or charging according to published rates. The railway data were therefore published in detail by carrier and by province/territory, if possible. With the introduction of deregulation, the railways may now negotiate confidential contracts with shippers. In order to preserve the confidentiality, data in chapter 5 have been presented by region since 1991.
- Afin de garantir une couverture complète et de minimiser le double emploi dans les différents programmes d'enquête, Statistique Canada effectue un examen périodique de la classification des industries afin d'en assurer l'uniformité. Avant 1991, les chemins de fer interurbains faisaient partie de l'industrie du transport ferroviaire, tandis que les chemins de fer urbains et les chemins de fer rapides urbains faisaient partie de l'industrie du transport en commun urbain. À partir de 1991, on a reclassifié les chemins de fer interurbains dans l'industrie du transport en commun urbain. Cette décision a influé sur l'univers de l'enquête sur le secteur ferroviaire pour 1991, plus particulièrement sur les transporteurs des catégories II et III. Il faut donc faire preuve de prudence lorsque l'on compare les données des transporteurs de ces catégories avec les données des années précédentes.
- L'un des aspects importants du mandat de Statistique Canada est de respecter la confidentialité des données déclarées. Pendant des décennies, les sociétés ferroviaires ont exploité leurs services selon une structure réglementée, étant tenues de demander l'approbation de l'État pour leurs tarifs de transport ou d'imposer des tarifs conformes aux tarifs publiés. Dans la mesure du possible, les données sur le transport ferroviaire étaient donc diffusées de façon détaillée, selon le transporteur et la province ou le territoire. Depuis l'introduction de la déréglementation, les sociétés ferroviaires peuvent négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs. Les données qui figurent au chapitre 5 sont donc publiées, depuis 1991, selon la région pour garantir la confidentialité des données.

Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry

Rich in history, Canada's rail industry has been serving people and communities since 1836, when the St. Jean - Laprairie line was opened. The 1850s saw the arrival of the Grand Trunk and Great Western Railway companies and less than three decades later, the Inter-colonial and the Canadian Pacific Railways (CPR) - Canada's first transcontinental system, was built. By 1918, following the appointment of a Railway Inquiry Commission, the Canadian National Railways (CNR) was founded, incorporating a number of railways, including the Grand Trunk and Inter-colonial, into one government owned enterprise.

In the years that followed, Canada's rail industry laid the foundation for economic growth and prosperity, providing indispensable transportation services to forest, mining and agricultural industries. Its contributions extended deeply into the social fabric of Canadian tradition, linking people and communities from coast to coast and providing essential transportation services to and from remote areas. Adapting readily to a rapidly changing environment, it quickly became a key factor in marine export activities and played a vital role in the efficient distribution of goods imported from foreign countries.

During this period, however, Canadian railway companies had to conform to the policies of a regulatory framework designed to promote regional and industrial expansion and encourage trade with other countries. They were often expected to provide services which would benefit the industry served rather than the railways. A prime example was the statutory rates on grain shipments

Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada

Riches d'histoire, les compagnies ferroviaires au Canada desservent la population et les collectivités depuis 1836, soit depuis l'ouverture de la ligne entre Saint-Jean et Laprairie. Les années 1850 ont marqué l'avènement du Grand-Tronc et de la Great Western Railways, puis moins de trois décennies plus tard, celui du chemin de fer Inter-colonial et du Canadien Pacifique (CP), le premier chemin de fer transcontinental au Canada. En 1918, à la suite de la nomination de la Commission d'enquête sur les chemins de fer, les Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) étaient créés, incorporant un certain nombre de chemins de fer, y compris le Grand-Tronc et l'Inter-colonial, en une seule entreprise publique.

Au cours des années qui ont suivi, le secteur du transport ferroviaire canadien a jeté les bases nécessaires à la croissance économique et à la prospérité, assurant des services de transport indispensables aux secteurs des forêts, des mines et de l'agriculture. Son apport allait s'étendre au tissu social de la civilisation canadienne, en établissant un lien entre les populations et les collectivités d'un bout à l'autre du pays et en fournissant des services de transport essentiels aux régions éloignées. Le secteur ferroviaire s'est vite adapté à l'évolution rapide du milieu et est devenu aussitôt un facteur clé des activités d'exportation maritime; il a par ailleurs joué un rôle vital dans la distribution efficace des produits importés des pays étrangers.

Durant cette période, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû toutefois se conformer à des règlements visant à promouvoir l'expansion régionale et industrielle et à encourager le commerce avec d'autres pays. Dans ce contexte, les transporteurs devaient souvent fournir des services qui profitaient davantage au secteur desservi qu'aux transporteurs eux-mêmes. Prenons par exemple les tarifs statutaires

transported to Canadian ports, as a result of the signing of the **Crow's Nest Pass Agreement** in 1897. Initially, the agreement only applied to the transportation of certain types of grains, moved along specific routes by Canadian Pacific railways. However, over the next thirty years, revisions to the Crow's Nest Pass Agreement, and new agreements implemented by the **Board of Railway Commissioners**, saw the application of statutory rates to a variety of grain and grain by-products, as well as to the operations of the Canadian National railway. It is noted however, that during this period, Canadian railways did benefit from some concessions in the form of land acquisitions.

In addition, this period saw the passing of the **Maritime Freight Rate Act**, in 1927, prescribing a reduction of tariffs for the movement of certain commodities in Eastern Canada. Carriers were granted subsidies as compensation for some of the losses incurred from these statutory rates.

During the 1930s, droughts and a worldwide depression plagued the economic performance of the rail industry. By the end of the decade, re-capitalization of capital stocks was undertaken to eliminate some of the government loans and interest charges incurred over this period.

The post World War II era saw the Canadian railway industry faced with increasing competition from a less rigidly regulated motor carrier industry. Competition between these two modes continued strongly and later played an important part in the appointment of a Royal Commission in 1949, to assess the impact of these two competing modes on the welfare of the Canadian society. At the same time there was also an internal struggle, with the government owned Canadian National railways competing directly with its private counterpart - the Canadian Pacific company - both providing transcontinental transportation services.

In the years that followed, Canadian railways modernized their equipment and by the early 1960s, had converted a substantial proportion of their locomotives to diesel combustion. They also extended centralized and electronic traffic controls and mechanized maintenance of ways operations. In addition, rolling stocks became progressively specialized and featured increasingly heavier transportation capabilities. Another important development was the growth in railway 'piggyback' operations for highway truck trailers.

In 1967, following an exhaustive review of Canada's transportation system, the **National Transportation Act** was legislated. It was designed to promote an efficient transportation system and emphasized the importance of cooperation and harmony between existing modes, at the same time recognized the need for a healthy competitive environment. It also discriminated against a system which would unduly impede the interlining of freight between modes and the export of commodities. The Act's core premise conceptualized a network of transportation services rendered on the basis of '**Public Convenience and Necessity**' and reinforced the notion

applicables aux livraisons de céréales dans les ports canadiens à la suite de la signature de la **Convention du Nid-de-Corbeau** en 1897. Cette convention ne s'appliquait au départ qu'au transport, par le Canadien Pacifique, de certains types de céréales, sur des trajets particuliers. Cependant, au cours des trente années suivantes, la révision de la Convention du Nid-de-Corbeau et la mise en application de nouveaux règlements par la **Commission des chemins de fer du Canada** ont amené l'application de tarifs statutaires au transport d'une variété de céréales et de produits de céréales, ainsi qu'aux activités du Canadien National. Il faut se rappeler, cependant, qu'au cours de cette période, les chemins de fer canadiens ont obtenu certaines concessions sous forme de terrains.

Par ailleurs, au cours de cette même période, on a assisté à l'adoption, en 1927, de la **Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes**, qui prévoyait une réduction des taux pour le transport de certaines marchandises dans l'est du Canada. Les transporteurs ont reçu des subventions en compensation d'une partie des pertes qu'a entraînées l'application de tarifs statutaires.

Pendant les années 30, les sécheresses et la crise mondiale ont influé sur la performance économique du secteur du transport ferroviaire. À la fin de la décennie, on avait entrepris la restructuration des capitaux afin d'éliminer certains prêts de l'État et les intérêts courus au cours de cette période.

Au cours de la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû faire face à la concurrence accrue du mode de transport moins rigoureusement réglementé qu'est le transport routier. La concurrence entre ces deux modes de transport s'est fait de plus en plus forte. Elle a plus tard joué un rôle important dans la création, en 1949, d'une Commission royale chargée d'examiner l'incidence de ces deux modes concurrentiels sur le bien-être de la société canadienne. Par ailleurs, les compagnies ferroviaires canadiennes étaient confrontées à leur propre crise interne avec le Canadien National, une entreprise publique faisant directement concurrence à son homologue du secteur privé, le Canadien Pacifique, alors que les deux compagnies assuraient des services de transport transcontinental.

Au cours des années qui ont suivi, les compagnies ferroviaires du Canada ont entrepris la modernisation de leur matériel. Dès le début des années 60, elles avaient converti un nombre considérable de locomotives au moteur diesel. De même, elles ont élargi les systèmes centralisés et électroniques de réglementation des mouvements et l'entretien mécanisé des voies. Le matériel roulant est devenu par ailleurs de plus en plus spécialisé, ayant la capacité de transporter des marchandises de plus en plus lourdes. Mentionnons, comme autre événement important, l'accroissement des activités rail-route des remorques routières.

En 1967, à la suite d'un examen détaillé du système de transports du Canada, on a adopté la **Loi nationale sur les transports**. Conçue pour promouvoir un système de transport le plus efficace possible, cette loi souligne l'importance d'un climat de collaboration et d'entente entre les deux secteurs, tout en reconnaissant la nécessité d'une saine concurrence. Elle interdit également tout système qui empêcherait indûment le transfert de marchandises d'un mode de transport à l'autre et l'exportation de produits. La création d'un réseau de services de transport offerts sur la base de la "**commodité et la nécessité publiques**" est la principale prémisses de cette loi qui appuie le concept selon lequel les transporteurs qui assurent des services

that carriers providing essential transportation services be compensated for any loss incurred in these operations. As a result, the Canadian rail industry, from 1967 onwards, received new sources of government assistance to indemnify carriers against loss of revenues in the provision of essential services.

By the 1970s, CN and CP were incurring substantial losses on passenger service in spite of federal compensation. In 1977, the federal government took over full responsibility for inter-city passenger service by creating VIA Rail.

By 1983, Canadian railways received further reprieve from their social obligations and the financial burdens incurred in the fostering of economic development. That year, the **Western Grain Transportation Act** abrogated some of the tariff controls on grain transportation offered beyond a predefined traffic ceiling; controls were also relaxed for services rendered below this traffic ceiling, with the difference in cost absorbed by government, in the form of Crow Benefit payments, and, to a lesser extent, by the shipper in the form of higher tariffs. Prior to this, carriers had only received indirect compensation in the form of subsidies for uneconomical branch lines and the acquisition of hopper cars.

Federal transport laws were further revised by the enactment of the **National Transportation Act (NTA), 1987**. This Act recognized the need for a more open transportation system, increasingly sensitive to the competitive forces of market supply and demand. As a result, Canadian rail carriers were allowed to negotiate confidential contracts with shippers and permitted to abandon up to four percent of their total track each year (this limit on abandonment was removed at the end of 1992). Shippers could request competitive line rates (CLR) for the interlining of their freight between carriers. The Canadian railway industry has been facing strong financial pressure since competition increased.

The 1987 Act, however, did not go far enough in resolving market distortions in the transportation sector particularly in the railway industry. In late 1994 and early 1995, Transport Canada held consultations with the railways, shippers, labour unions and provinces in order to simplify and update the legislative framework governing transportation in Canada. Effective July 1996, the Canada Transportation Act (CTA) replaced both the NTA, 1987 and the Railway Act. The Act renamed the National Transportation Agency to Canadian Transportation Agency with a reduced regulatory role. The new legislation will facilitate rationalization of the rail network and promote the growth of short line railways. It will also ensure that shippers continue to have access to competitive rail services, through rights and protective mechanisms in existing legislation.

The federal government has a long history of providing transportation subsidies to Canadian carriers and producers dating as far back as 1897. The federal budget of February 27, 1995 reduced or eliminated most of the subsidy programs. This government has also been pursuing a policy of divesting its investments in the

de transport essentiels doivent être compensés pour toutes pertes subies. À partir de 1967, le secteur ferroviaire canadien devait donc recevoir de nouvelles formes d'aide de l'État afin d'indemniser les transporteurs de la perte possible de recettes liée à la prestation de services essentiels.

Dès le début des années 70, le CN et le CP enregistraient des pertes considérables au titre du transport de passagers malgré l'aide de l'État. En 1977, ce dernier a assumé l'entière responsabilité du transport interurbain de passagers en créant VIA Rail.

Dès 1983, les compagnies ferroviaires canadiennes avaient reçu d'autres sursis relativement à leurs obligations sociales et aux dettes courues pour la promotion du développement économique. Cette année-là, dans le cadre de la **Loi sur le transport du grain de l'Ouest**, on a aboli certains des contrôles tarifaires du transport du grain imposés au-delà d'un plafond de mouvements prédéterminé; ces contrôles ont également été assouplis pour les services fournis en-deçà du plafond autorisé, la différence dans le coût étant absorbée par l'État sous la forme de paiements en vertu de la Convention du Nid-de-Corbeau, et, dans une moindre mesure, par l'expéditeur sous forme de tarifs plus élevés. Avant cela, les transporteurs n'avaient reçu qu'une compensation indirecte sous la forme de subventions applicables à des embranchements non rentables et à l'acquisition de wagons-trémies.

L'adoption de la **Loi nationale sur les transports de 1987** a eu pour effet de modifier les règlements fédéraux sur le transport. En vertu de cette loi, on reconnaît la nécessité d'un système de transport plus ouvert, tenant compte davantage des forces concurrentielles de l'offre et de la demande. Les transporteurs ferroviaires canadiens ont donc reçu l'autorisation de négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs et d'abandonner les embranchements moins rentables à un taux annuel recommandé. Les expéditeurs peuvent à leur tour obtenir des prix de ligne concurrentiels (PLC) pour le transfert de leurs marchandises entre transporteurs. Avec cette autonomie, le secteur ferroviaire canadien est de plus en plus vulnérable aux pressions de la concurrence.

Cependant, la loi de 1987 n'a pas permis de résoudre complètement les distorsions du marché dans le secteur des transports, surtout dans l'industrie ferroviaire. À la fin de 1994 et au début de 1995, Transports Canada a mené des consultations avec les transporteurs ferroviaires, les expéditeurs, les syndicats et les provinces afin de simplifier et de mettre à jour le cadre législatif régissant les transports au Canada. En vigueur depuis juillet 1996, la Loi sur les transports au Canada venait remplacer à la fois la Loi nationale sur les transports de 1987 et la Loi sur les chemins de fer. La loi changeait le nom de l'Office national des transports du Canada pour celui d'Office des transports du Canada et restreignait son rôle de réglementation. La nouvelle loi facilitera la rationalisation du réseau ferroviaire et favorisera la croissance des lignes ferroviaires sur courtes distances. Elle maintiendra en outre, pour les expéditeurs, l'accès à des services ferroviaires concurrentiels, par l'entremise de droits et de mécanismes de protection intégrés à la loi existante.

Depuis 1897, le gouvernement fédéral verse des subventions au transport aux transporteurs et producteurs canadiens. Le budget fédéral du 27 février 1995 a réduit ou éliminé la plupart des programmes de subventions. Le gouvernement a en outre préconisé une politique de retrait de ses investissements du secteur des transports, notamment par

transportation sector including privatizing CN by selling its shares in the fall of 1995.

It should also be noted that rail service in Newfoundland and Prince Edward Island was discontinued in 1988 and 1990 respectively. A major restructuring of VIA Rail also took place in 1990, when its services were cut in half. It is now relying less on government subsidies and striving to improve its operating efficiency, productivity and service to compete with other modes of passenger transportation.

In 1995, Canada's rail industry generated about \$7.2 billion in revenues and provided employment to some 52,000 employees. At \$4.9 billion (in constant 1986 dollars), the value of its economic production represented 29.7% of the transportation sector's contribution to the **Real Domestic Product**. It transported 273 million tonnes of freight and 4 million passengers, operating over 80 000 kilometres of track. During 1995, 99 million tonnes of iron ore, coal and wheat the three leading commodities, were transported by Canadian railways.

Competition and Cooperation with other Modes

The railway system has traditionally complemented marine transportation activity as both modes service quite distinct markets with the transportation of mostly resource based bulk commodities and grains. With globalization and deregulation the forces of both competition and cooperation have intensified between trucking and rail companies. Cooperation between railways and some big trucking companies has increased in order to offer the lowest rate to their shippers, who are now competing in the world market. The advent and increasing use of containers and new technology such as the use of road-railers have made this easier. On the other hand, competition has intensified as the two industries try to increase their share in the lucrative north-south market resulting from the Free Trade Agreement with the United States and North American Free Trade Agreement with the U.S. and Mexico.

In recent years, major Canadian railways have been streamlining their operations and are expected to do so even more under the new legislation. Some of the important developments that have taken place in the industry include:

- the introduction of new legislation on regulatory reform under the Canada Transportation Act;
- privatization of CN, transforming it from a Crown corporation to an investor-owned business;
- transfer of CP head offices from Montreal to Calgary;
- construction, by CN, of a tunnel beneath the St. Clair River that separates Ontario and Michigan, to handle tri-level auto carrying flat cars and double stack container trains;

la privatisation du CN, en vendant à l'automne 1995 les actions qu'il détenait dans cette société.

Précisons par ailleurs que les services de transport ferroviaire de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard ont été interrompus en 1988 et en 1990 respectivement. En 1990, VIA Rail a dû faire face à une restructuration majeure et abandonner la moitié de ses services. Dorénavant, ce transporteur se fie moins aux subventions gouvernementales et s'efforce d'améliorer ses opérations en se concentrant sur l'efficacité, la productivité et les services pour concurrencer les autres modes de transport de voyageurs.

En 1995, le secteur ferroviaire canadien a généré des recettes d'environ 7.2 milliards de dollars et comptait environ 52,000 employés. À 4,9 milliards de dollars (en dollars constants de 1986), la valeur de sa production économique a représenté 29,7 % de la contribution du secteur des transports au **produit intérieur réel**. Les sociétés ferroviaires ont transporté 273 millions de tonnes de fret et 4 millions de passagers, et exploité plus de 80 000 kilomètres de voies. Pendant l'année 1995, elles ont transporté 99 millions de tonnes de minerai de fer, de charbon et de blé, soit les trois principales marchandises transportées.

Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport

Traditionnellement, le secteur ferroviaire est le complément du secteur maritime, les deux étant chargés de desservir des marchés relativement distincts et de transporter principalement des produits en vrac à base de matières premières et des céréales. Suite à la mondialisation et à la déréglementation, la concurrence et la collaboration se sont accrues entre les sociétés ferroviaires et les entreprises de camionnage. Ainsi, la collaboration entre les sociétés ferroviaires et certaines importantes entreprises de camionnage a augmenté, afin de pouvoir offrir les meilleurs tarifs aux expéditeurs qui doivent désormais faire concurrence sur les marchés mondiaux. L'utilisation accrue des conteneurs et de nouvelles technologies, notamment les véhicules rail-route, a favorisé cette collaboration. En revanche, suite à l'entrée en vigueur de l'accord de libre-échange avec les États-Unis et de l'accord de libre-échange nord-américain (avec les États-Unis et le Mexique), la concurrence s'est intensifiée entre ces deux industries en ce qui concerne le lucratif trafic dans l'axe nord-sud.

Au cours des dernières années, les principales sociétés ferroviaires canadiennes ont rationalisé leurs activités et ce processus devrait se poursuivre de plus belle en vertu de la nouvelle loi. Certains des développements importants qui sont survenus dans le secteur ferroviaire sont présentés ci-dessous.

- introduction d'une nouvelle loi sur la réforme réglementaire aux termes de la Loi sur les transports au Canada.
- privatisation du CN; cette société d'État devient désormais une entreprise appartenant au secteur privé.
- transfert du siège social du CP de Montréal à Calgary.
- construction par le CN d'un tunnel sous la rivière St. Clair (séparant l'Ontario et le Michigan), afin de permettre le passage de wagons plats porte-voitures à trois niveaux et de wagons transportant des conteneurs gerbés.

- enlargement, by CP, of the Windsor-Detroit tunnel, to accommodate double-stack containers;
- solidification and establishment of closer links with the American railways and with Canadian and American trucking carriers;
- growth of short line railways resulting from rationalization of uneconomic track;

Over the years, truck transport was gaining ground over the railways due to its relative flexibility. However, in 1995 the share of rail in the Gross Domestic Product of the transportation sector (excluding pipelines) increased to 29.7% in 1995 from 25.5% in 1990, which is higher than the increase experienced by the trucking sector (44.1% in 1995 from 40.6% in 1990)¹.

¹ *Gross Domestic Product by Industry, Catalogue 15-001 Monthly*

- élargissement par le CP du tunnel entre Windsor et Détroit afin d'y permettre l'exploitation de wagons chargés de conteneurs gerbés.
- établissement de liens avec les sociétés ferroviaires américaines et les entreprises de camionnage canadiennes et américaines et renforcement des liens existants.
- croissance des lignes ferroviaires sur courtes distances en raison de la rationalisation des voies non rentables.

Au fil des ans, le secteur du camionnage gagnait du terrain sur les sociétés ferroviaires en raison de sa souplesse relative. Toutefois, en 1995, la part du secteur ferroviaire dans le produit intérieur brut des industries du transport (à l'exception du transport par pipeline) a augmenté, passant de 25,5 % en 1990 à 29,7 % en 1995, ce qui est supérieur à l'augmentation du secteur du camionnage (de 40,6 % en 1990 à 44,1 % en 1995)¹.

¹ *Produit intérieur brut par industrie, catalogue mensuel 15-001.*

Highlights

Faits saillants

The highlights presented below are based on various surveys of the Canadian railway transport industry. The objectives, coverage and methodology of all of these surveys are not identical. For details refer to the **Survey Concepts and Data Limitations, Chapter 9** of this publication.

Les faits saillants présentés ci-dessous proviennent de diverses enquêtes sur l'industrie canadienne du transport ferroviaire. Les objectifs, la couverture et la méthodologie de ces enquêtes ne sont pas identiques. Pour plus de détails, veuillez consulter le **chapitre 9** de cette publication, qui porte sur **les concepts d'enquête et les limites des données**.

General Overview: 1990-1995

- The financial performance of the railways operating in Canada deteriorated in 1995 as portrayed by an operating ratio of 1.02 compared to 0.95 in 1990. However, if restructuring charges provided for in 1995 are excluded the operating ratio improves to 0.92, which, in fact, is better than the ratio in 1990;
- There were increases of 11% in tonnes transported and 13% in tonne-kilometres performed;
- The dependency of the industry on government assistance declined by about one-fourth;
- The workforce declined by a quarter, as a result labour productivity as measured by revenues per employee, increased by 36%;
- In six years average compensation in the rail industry has increased 25%, to \$52 thousand (current dollars) in 1995; after accounting for inflation this increase amounts to 12%;

Aperçu global : 1990-1995

- Le rendement financier des sociétés ferroviaires au Canada s'est détérioré en 1995 comme l'indique leur ratio d'exploitation qui s'est chiffré à 1,02 comparativement à 0,95 en 1990. Cependant, si l'on exclut les provisions constituées au titre des coûts de restructuration en 1995, le ratio d'exploitation tombe à 0,92, soit un niveau plus favorable que le ratio enregistré en 1990;
- Le tonnage et les tonnes-kilomètres se sont accrus de 11 % et 13 % respectivement en 1995;
- La dépendance du secteur ferroviaire à l'égard du financement public a diminué du quart environ;
- Les effectifs ont été réduits du quart et la productivité de la main-d'oeuvre, mesurée en fonction des recettes par employé, a augmenté de 36 %;
- En six ans, la rémunération moyenne dans le secteur ferroviaire a progressé de 25 % pour atteindre 52 000 \$ (en dollars courants) en 1995. Après redressement pour tenir compte des effets de l'inflation, cette hausse s'établit à 12 %.

Financial Statistics: 1995

- The operating revenues of Canadian railways dropped 4% to \$7.2 billion in 1995 from \$7.5 billion in 1994. Revenues were adversely affected by concurrent strikes on the rail network and at ports of Montreal and Vancouver, poor weather and changes to the Western Grain Transportation Act;
- Operating expenses increased significantly by 10% to reflect reorganization costs in 1995;
- After a strong performance in 1994 when Canadian railways attained an operating ratio of 0.89, the ratio deteriorated to 1.02 in 1995. If restructuring charges are excluded this ratio improves to 0.92;

Statistiques financières : 1995

- Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes sont passées de 7,5 milliards de dollars à 7,2 milliards de dollars entre 1994 et 1995, soit un recul de 4 %. Leurs recettes ont été affectées par les grèves simultanées des travailleurs des chemins de fer et des ports de Montréal et Vancouver, les conditions météorologiques défavorables et les modifications apportées à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest;
- Les dépenses d'exploitation ont enregistré une croissance prononcée de 10 % qui reflète les provisions au titre des coûts de restructuration, en 1995;
- Après un rendement vigoureux en 1994, année où les sociétés ferroviaires canadiennes ont déclaré un ratio d'exploitation de 0,89, leur ratio est remonté à 1,02 l'année suivante. Si l'on fait abstraction des coûts de restructuration, ce ratio tombe à 0,92;

- CN and CP's operating revenues decreased by 5% each, VIA's revenues decreased by 7% while those of Class II and III railways rose 4%. The operating expenses of CN and VIA decreased by 3% and 9% respectively while those of CP and Class II and III railways increased by 32% and 24 % respectively;
- CN generated 49% of the industry's total operating revenues compared to 36% by CP, 6% by VIA and 9% for the remaining carriers;
- Labour costs accounted for 36% of the operating expenses;
- Canadian railways continued their efforts to cut costs by reducing employment. The number of employees decreased by 6% and total compensation declined by 1%.
- Les recettes d'exploitation du CN et du CP ont diminué de 5% respectivement et les recettes de VIA ont fléchi de 7%, tandis que celles des transporteurs des catégories II et III se sont accrues de 4 %. Les dépenses d'exploitation du CN et de VIA ont baissé de 3 % et 9 % respectivement, alors que celles du CP et des transporteurs des catégories II et III ont grimpé de 32 % et 24 % respectivement;
- Le CN a déclaré 49 % des recettes d'exploitation totales du secteur, comparativement à 36 % pour le CP, 6 % pour VIA et 9 % pour les autres transporteurs;
- Les charges salariales ont représenté 36 % des dépenses d'exploitation totales;
- Les sociétés ferroviaires canadiennes ont poursuivi leurs efforts en vue de réduire leurs coûts en procédant à des compressions d'effectifs. Le nombre d'employés a diminué de 6 % et la rémunération totale a accusé un recul de 1 %.

Freight Traffic Statistics: 1995

- After a record increase of 14% in 1994, revenue freight traffic, excluding interlining, increased only 1% in 1995 to attain a volume of 273 million tonnes. While the initial loadings remained almost unchanged, there was a strong increase of 9.4% in tonnage received from United States rail destined to Canadian points and points in the U.S.;
- The three top ranking commodities, iron ore and concentrates, bituminous coal and wheat accounted for 36% of the total tonnage transported. Compared to 1994, traffic of iron ore and coal increased 3% and 7% respectively because of export demand while shipments of wheat were impeded by poor weather and hence declined by 17%. These commodities were mostly transported domestically for marine export;
- The leading commodities delivered to the U.S.; lumber, potash, newsprint paper and wood-pulp accounted for 37% of tonnage delivered to the U.S.

Commodity Origin and Destination Data of Canadian National and Canadian Pacific Railways: 1995

- CN and CP transported 203 million tonnes in 1995, down 1% compared to 1994;
- Of the total tonnage transported, 30% was transported by rail domestically for marine exports while another 25% were bound for the U.S.;
- Marine exports and imports decreased 15% and 7% respectively;
- Inter-regional movements represented 44% of total tonnage, international movements (including U.S. to U.S.) accounted for another 32% while the remaining 24% were transported intra-regionally;

Statistiques sur les marchandises transportées : 1995

- Après une hausse sans précédent de 14 % en 1994, le transport des marchandises payantes (transferts non compris) ne s'est accru que de 1 % en 1995 pour atteindre 273 millions de tonnes. Quoique les chargements initiaux soient demeurés quasi inchangés, le tonnage expédié par train des États-Unis vers des points situés au Canada et aux États-Unis a enregistré une forte augmentation de 9,4 %;
- Les trois marchandises dominantes, soit le minerai et les concentrés de fer, la houille grasse et le blé, ont compté pour 36 % du tonnage total transporté. Par rapport à 1994, le trafic du minerai de fer et de la houille s'est accru de 3 % et 7 % respectivement en raison de la demande d'exportations, tandis que les expéditions de blé ont été affectées par les conditions météorologiques défavorables et ont, de ce fait, diminué de 17 %. Ces marchandises ont été principalement transportées sur le marché intérieur en vue d'être exportées par voie maritime;
- Les marchandises dominantes qui ont été expédiées aux États-Unis, soit le bois de construction, la potasse, le papier journal et la pâte de bois, ont représenté 37 % des chargements acheminés vers ce pays.

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par le Canadien National et le Canadien Pacifique : 1995

- Le CN et le CP ont manutentionné 203 millions de tonnes de fret en 1995, ce qui représente un fléchissement de 1 % par rapport à l'année précédente;
- Une forte proportion du tonnage total transporté, soit 30 %, a été acheminée par chemin de fer sur le marché intérieur en vue d'être exportée par voie maritime. Vingt-cinq pour cent des chargements étaient destinés aux États-Unis;
- Les exportations et les importations transportées par voie maritime ont diminué de 15 % et 7 % respectivement;
- Les mouvements interrégionaux ont représenté 44 % du tonnage total. Les mouvements internationaux (y compris entre des points situés aux États-Unis) ont compté pour 32 % du trafic, alors que le reste, soit 24 %, a été transporté à l'échelle intrarégionale;

- Shipments originating in Alberta, British Columbia, Saskatchewan and Ontario accounted for 71% of total tonnes transported;
 - British Columbia and the U.S. were the principal destinations, accounting for 62% of the traffic;
 - Traffic between Canada and the U.S. increased. Both northbound and southbound traffic increased by 4%.
- Les expéditions en provenance de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et de l'Ontario ont représenté 71 % des chargements totaux transportés;
 - La Colombie-Britannique et les États-Unis, qui ont réceptionné 62 % du fret total, ont été les destinations les plus importantes;
 - Le trafic entre le Canada et les États-Unis s'est intensifié. Les mouvements sud-nord et les mouvements nord-sud ont augmenté de 4% respectivement.

How to get the economic facts and analysis you need on transportation!

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain, Chief
Trucking Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Andrea Mathieson, Chief
Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0579

Gord Baldwin, Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

OR

Robert Larocque, Head
Dissemination Unit
Trucking and Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-2486
Facsimile: (613) 951-0579

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain, Chef
Section du camionnage

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Andrea Mathieson, Chef
Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin, Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

OU

Robert Larocque, Chef
Unité de la diffusion
Section des transports multimodaux et du camionnage

Téléphone: (613) 951-2486
Télécopieur: (613) 951-0579

Chapter 1 General Overview

Chapitre 1 Aperçu général

This chapter provides a series of major rail statistics for the period 1990-1995 to assist in the analysis of the railway industry and study the emerging trends.

Ce chapitre présente une série de statistiques-clés sur le secteur ferroviaire pour les années 1990 à 1995 afin de faciliter l'analyse du secteur et l'étude des nouvelles tendances.

Summary Statistics 1990 and 1995

Table 1.1 is a snapshot of the industry in 1990 and 1995. Following are the main observations based on a comparison of major variables:

- it appears that the financial performance of the railways operating in Canada deteriorated in 1995 compared to 1990 as portrayed by an operating ratio of 1.02 versus 0.95. However, if restructuring charges provided for in 1995 are excluded the operating ratio improves to 0.92, which, in fact, is better than the ratio in 1990;
- government assistance declined by 26.7%;
- there was a notable decline in the number of employees (25.1%), as a result labour productivity measured by revenues per employee improved to \$139 thousand in 1995 from \$102 thousand in 1990;
- in comparison to employment, total compensation decreased (6.3%) proportionately less, hence average compensation per employee increased from \$41 thousand in 1990 to \$52 thousand in 1995;
- there was an increase of 11.1% in total tonnage carried;
- the corresponding increase in other operating statistics was: tonne-kilometres were up 12.9%, train-kilometres increased 12.7% and car-kilometres were up 4.9%.

Carrier Activity, 1990 and 1995

CN maintained its dominance of the selected rail industry measures in 1995. Except for subsidies, its share ranged between 38.0% and 54.6%, while CP's shares ranged from 31.6% to 42.4%. In contrast, VIA rail accounted for 64.3% of the government subsidies and less than 8.0% of the share in other variables. Class II and III carriers generated 9.3% of the operating revenues, had 11.8% of the property accounts and transported 30.4 % of the total tonnage. The high tonnage is due to the resource based commodity mix transported by these carriers.

Statistiques sommaires pour 1990 et 1995

Le tableau 1.1 fournit un instantané de la situation du secteur ferroviaire en 1990 et 1995. Voici les principales observations qui se dégagent de la comparaison des variables-clés :

- Il semble que le rendement financier du secteur ferroviaire canadien s'est détérioré de 1990 à 1995, comme en témoigne le ratio d'exploitation, passé de 0,95 à 1,02. Par contre, lorsqu'on exclut les charges de restructuration comptabilisées en 1995, le ratio d'exploitation est ramené à 0,92, ce qui représente en effet une amélioration par rapport à 1990.
- L'aide gouvernementale a diminué de 26,7 %.
- Les effectifs ont accusé une baisse sensible (25,1 %) et la productivité de la main-d'oeuvre, mesurée en fonction des recettes par employé, s'est améliorée pour atteindre 139 000 \$ en 1995, contre 102 000 \$ en 1990.
- Toutes proportions gardées, la baisse de la rémunération globale (6,3 %) a été inférieure à celle de l'emploi, de sorte que la rémunération moyenne par employé est passée de 41 000 \$ en 1990 à 52 000 \$ en 1995.
- Le tonnage total des marchandises transportées s'est accru de 11,1 %.
- Les autres résultats d'exploitation se sont également améliorés : les tonnes-kilomètres, les trains-kilomètres et les wagons-kilomètres ou voitures-kilomètres ont augmenté respectivement de 12,9 %, 12,7 % et 4,9 %.

Activités des transporteurs en 1990 et 1995

Le CN a continué à dominer le secteur à l'égard des résultats choisis en 1995. À l'exception des subventions, la part du marché de ce transporteur a varié de 38,0 % à 54,6 %, alors que celle du CP a oscillé entre 31,6 % et 42,4 %. En revanche, VIA Rail a compté pour 64,3 % des subventions gouvernementales et moins de 8,0 % des autres variables. Les transporteurs des catégories II et III ont déclaré 9,3 % des recettes d'exploitation, 11,8 % des comptes d'immobilisations et 30,4 % du tonnage total. Leur part élevée du tonnage est attribuable au fait que ces sociétés transportent essentiellement des matières premières.

Operating Revenues

Operating revenues of \$3,517 million generated by CN in 1995 represented 48.8% of total industry revenues, an increase from its share of 47.9% in 1990. CP's share also increased to 36.2% in 1995 from 35.2% in 1990. VIA's relative share declined to 5.7% in 1995 from 6.9% in 1990. The contribution of Class II and III carriers decreased to 9.3% in 1995 from 10.0% in 1990.

Table 1.1

Financial and Operating Statistics, Percentage Shares by Carrier, 1990 & 1995

Recettes d'exploitation

En 1995, le CN a déclaré des recettes d'exploitation de 3 517 millions de dollars, ce qui représente 48,8 % des recettes totales du secteur, contre 47,9 % en 1990. La part du CP s'est aussi accrue pour passer de 35,2 % en 1990 à 36,2 % cinq ans plus tard. La part de VIA a régressé, allant de 6,9 % en 1990 à 5,7 % en 1995, et celle des transporteurs des catégories II et III est tombée de 10,0 % à 9,3 % pendant la même période.

Tableau 1.1

Statistiques sommaires financières et d'exploitation, parts en pourcentage selon le transporteur, 1990 & 1995

		Percentage Shares – Parts en pourcentage				
		Total	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class II – III
			Canadien National	Canadien acifique		Catégorie II – III
1995						%
Operating revenues – Recettes d'exploitation	\$'000	7,207,440	48.8	36.2	5.7	9.3
Subsidies – Subventions	"	377,444	20.9	8.4	64.3	6.3
Operating expenses – Frais d'exploitation	"	7,350,643	43.4	42.4	6.2	8.0
Property accounts – Comptes d'immobilisation	"	19,378,828	50.0	32.9	5.3	11.8
Employees – Employés	No. – Nbre	51,754	45.7	36.2	7.3	10.8
Compensation – Rénumération	\$'000	2,670,614	48.9	35.4	6.1	9.5
Tonnes	'000	298 625	38.0	31.6	0.0	30.4
Tonne-Km – Tonnes-km	"	280 474 284	50.0	40.6	0.0	9.4
Train-km – Trains-km (total)	"	139 675	52.6	33.9	7.2	6.4
Car-km – Wagons/voitures-km (total)	"	7 530 062	54.6	36.9	0.8	7.6
1990						
Operating revenues – Recettes d'exploitation	\$'000	7,068,378	47.9	35.2	6.9	10.0
Subsidies – Subventions	"	515,043	19.1	5.7	68.0	7.2
Operating expenses – Frais d'exploitation	"	6,716,893	49.2	33.4	7.8	9.6
Property accounts – Comptes d'immobilisation	"	19,053,307	46.9	31.4	4.7	16.9
Employees – Employés	No. – Nbre	69,119	49.8	32.1	6.5	11.6
Compensation – Rénumération	\$'000	2,851,211	50.6	32.1	7.5	9.7
Tonnes	'000	268,737	38.5	30.2	0.0	31.3
Tonne-Km – Tonnes-km	"	248,370,817	51.5	39.0	0.0	9.5
Train-km – Trains-km (total)	"	126,387	50.7	33.1	8.1	8.1
Car-km – Wagons/voitures-km (total)	"	7,178,806	53.3	37.8	0.7	8.2

Government Subsidies

Total subsidies decreased 26.7%, to \$377.4 million in 1995 from \$515.0 million in 1990. VIA received the highest proportion, 64.3%, of the total government subsidies (excluding Western Grain transportation payments). CN and CP obtained 20.9% and 8.4% of such payments, respectively. Class II and III carriers received 6.3% of the total.

Operating Expenses

CN's share in the operating expenses decreased from 49.2% in 1990 to 43.4% in 1995 while that of CP increased to 42.4% from 33.4%, reflecting the restructuring costs provided for by CP, in 1995. VIA and Class II and III carriers accounted for 6.2% and 8.0%, respectively, of the operating expenses in 1995.

Subventions gouvernementales

Les subventions totales ont diminué de 26,7 %, passant de 515,0 millions de dollars en 1990 à 377,4 millions de dollars en 1995. VIA a reçu la part du lion (64,3 %) des subventions totales (à l'exception des versements au titre du transport des céréales de l'Ouest). Le CN et le CP ont respectivement touché 20,9 % et 8,4 % de ces subventions, et les transporteurs des catégories II et III en ont reçu 6,3 %.

Dépenses d'exploitation

La part du CN dans les dépenses d'exploitation est passée de 49,2 % en 1990 à 43,4 % en 1995, et celle du CP, de 33,4 % à 42,4 % à cause des charges de restructuration comptabilisées par le CP en 1995. VIA et les transporteurs des catégories II et III ont respectivement compté pour 6,2 % et 8,0 % des dépenses d'exploitation en 1995.

Property Accounts

At \$19.4 billion, the value of property (land, ways and structures; and equipment) of all railways in 1995 increased by 1.7% compared to 1990. The shares of CN, CP and VIA in the total, increased by 3.1%, 1.5% and 0.6% respectively, while that of Class II and III carriers declined by 5.1%.

Number of Employees and Compensation

CN in 1995 reduced a higher proportion of its workforce hence its relative share in the workforce and compensation paid out declined. It employed 45.7% of the workforce in 1995, down from 49.8% in 1990. Similarly its share in total compensation decreased to 48.9% from 50.6%. On the other hand, CP's employment share increased to 36.2% and compensation to 35.4% in 1995 from 32.1% each in 1990.

Tonnes and Tonne-kilometres

Between 1990 and 1995, total freight tonnage carried (including interlined freight) increased by 11.1%, to 298.6 million tonnes from 268.7 million tonnes. CP increased its share to 31.6% from 30.2% at the expense of all other carriers.

In 1995, CN, CP and Class II and III carriers performed 50.0%, 40.6% and 9.4% of the tonne-kilometres compared to 51.5%, 39.0% and 9.5% in 1990, respectively.

Train-kilometres and Car-kilometres

Train-kilometres and car-kilometres increased 12.7% and 4.9% respectively, in 1995.

CN and CP accounted for 52.6% and 33.9%, respectively, of the total train-kilometres during 1995. VIA Rail accounted for 7.2%, while Class II and III carriers represented another 6.4%.

In 1995, of the 7.5 billion car-kilometres recorded by the railways operating in Canada, CN's share stood at 54.6%, while CP accounted for another 36.9%. VIA logged a minimal share (0.8%), consisting entirely of passenger car-kilometres, while Class II and III carriers accounted for 7.6%.

It should be noted that in accordance with the Uniform Classification of Accounts, carriers may report operating train and car-kilometres relating to their own operations and those of other carriers using their tracks and ways. This may introduce duplication especially in the data related to VIA's passenger service.

Comptes d'immobilisations

La valeur des comptes d'immobilisations (terrains, voies et ouvrages et matériel) de l'ensemble des sociétés ferroviaires s'est établie à 19,4 milliards de dollars en 1995, soit une augmentation de 1,7 % par rapport à 1990. Les parts du CN, du CP et de VIA ont respectivement progressé de 3,1 %, 1,5 % et 0,6 %, tandis que celle des transporteurs des catégories II et III est tombée de 5,1 %.

Nombre d'employés et rémunération

En 1995, les compressions d'effectifs du CN ont été supérieures à celles des autres sociétés ferroviaires, de sorte que sa part des effectifs totaux et de la rémunération versée a diminué. Le CN employait 45,7 % des travailleurs du secteur ferroviaire en 1995, contre 49,8 % en 1990. De même, sa part de la rémunération totale est passée de 50,6 % à 48,9 %. Par contre, le CP, qui comptait pour 32,1 % des effectifs totaux et de la rémunération en 1990, a vu sa part grimper dans les deux catégories pour passer respectivement à 36,2 % et 35,4 % en 1995.

Tonnage et tonnes-kilomètres

Entre 1990 et 1995, le trafic marchandises (y compris le trafic interréseaux) a augmenté de 11,1 %, passant de 268,7 millions de tonnes à 298,6 millions de tonnes. Le CP a amélioré sa part (qui est passée de 30,2 % à 31,6 %) aux dépens de tous les autres transporteurs.

Le CN, le CP et les transporteurs des catégories II et III ont respectivement enregistré 50,0 %, 40,6 % et 9,4 % des tonnes-kilomètres en 1995, comparativement à 51,5 %, 39,0 % et 9,5 % en 1990.

Trains-kilomètres, wagons-kilomètres ou voitures-kilomètres

Les trains-kilomètres ont progressé de 12,7 % en 1995, tandis que les wagons-kilomètres ou voitures-kilomètres se sont améliorés de 4,9 %.

Le CN et le CP ont respectivement compté pour 52,6 % et 33,9 % des trains-kilomètres totaux en 1995. La part de VIA Rail s'est établie à 7,2 % et celle des transporteurs des catégories II et III, à 6,4 %.

Sur les 7,5 milliards de wagons-kilomètres ou voitures-kilomètres enregistrés par le secteur ferroviaire canadien en 1995, la part du CN s'est chiffrée à 54,6 %, alors que celle du CP a représenté 36,9 % du total. VIA a enregistré une part minime du total (0,8 %), consistant entièrement en voitures-kilomètres, tandis que la part des transporteurs des catégories II et III s'est élevée à 7,6 %.

Il convient de signaler que, conformément à la Classification uniforme des comptes, les transporteurs peuvent déclarer le nombre de trains-kilomètres et de wagons-kilomètres ou voitures-kilomètres en fonction de leur propre exploitation et des activités d'autres transporteurs qui utilisent leurs voies. Il peut donc y avoir double compte, en particulier dans les données portant sur les services voyageurs de VIA.

Operating Revenues by source, 1990-1995

Freight transportation revenues¹ accounted for 88.4% of the total operating revenues in 1995 compared to 84.8% in 1990 as revenues from other sources declined particularly government payments. The railway industry is easily affected by internal and external factors as shown by fluctuating freight revenues over the study period. Freight revenues received a temporary boost of 3.2% in 1991, despite the recession, from strong export demand for wheat and other grains. In 1992, this demand subsided, there were disruptions in the coal industry in British Columbia and the economy in general was weak, resulting in a decrease of 4.1%. In 1993, the economy was still weak so freight revenues inched up, 0.5%, just recovering from previous year's disruptions in coal shipments. A notable increase of 10.5% in 1994, endorsed by a relatively stronger domestic economy, a good crop and strong international demand for grain, was followed by a decline of 3.3% in 1995. This latest decrease resulted from concurrent strikes on rail network and at ports of Montreal and Vancouver, poor weather and lower grain rates due to changes to the Western Grain Transportation Act.

Passenger transportation revenues which had been growing at an increasing rate since 1991 (6.8% in 1994, 6.3% in 1993 and 2.4% in 1992) decreased marginally (0.3%), in 1995. The growth in passenger revenues had emanated from improvement in services by VIA in recent years. The sharp drop in passenger revenues in 1991 was related to a change in the coverage when interurban railways were removed from the universe of the Annual Survey of Railways (refer to page 6).

Government payments (excluding Western Grain Transportation payments) decreased consecutively by 13.1% in 1994 and 1995 after having increased slightly in 1993. Between 1990 and 1995, there was a total decrease of 26.7% in government payments. The share of government payments in total revenues decreased to 5.2% in 1995 from 7.3% in 1990.

Revenues from services rendered for VIA by CN and CP rail have been declining steadily as VIA took over some of the functions previously performed by CN and CP. Between 1990 and 1995 the total decrease was 31.1%.

Other revenues decreased by 12.4% between 1990 and 1995. Their share in the total revenues in 1995 was 3.1%.

Operating Expenses

Operating expenses are broken into four main categories: ways and structures; equipment; rail operations and general expenses. Rail operations normally account for the highest proportion of operating

¹ Western Grain transportation payments which were discontinued part way through the year are included in freight revenues.

Recettes d'exploitation selon la source entre 1990 et 1995

Les recettes tirées du transport des marchandises¹ ont représenté 88,4 % des recettes d'exploitation totales en 1995, contre 84,8 % en 1990, surtout à cause du repli des recettes provenant d'autres sources (notamment les subventions gouvernementales). Le secteur ferroviaire est sensible aux facteurs internes et externes, comme le montrent les fluctuations des recettes au titre du fret pendant la période de référence. Ainsi, malgré la récession, les recettes tirées du transport des marchandises ont marqué une hausse temporaire de 3,2 % en 1991 par suite de la forte demande à l'exportation du blé et d'autres céréales. En 1992, cette demande a faibli, l'industrie du charbon a été perturbée en Colombie-Britannique, et l'économie dans son ensemble s'est embourbée, si bien que les recettes au titre du fret ont chuté de 4,1 %. En 1993, l'économie est restée anémique, et les recettes tirées du transport des marchandises ont à peine progressé (0,5 %), se redressant péniblement des perturbations enregistrées l'année précédente dans les livraisons de charbon. En 1994, la vigueur de l'économie, l'abondance des récoltes et la forte demande internationale de céréales ont donné lieu à un bond de 10,5 %. Enfin, en 1995, le repli de 3,3 % s'explique par les grèves qui ont frappé simultanément le réseau ferroviaire et les ports de Montréal et Vancouver, par le mauvais temps et par la chute des taux applicables aux céréales, imputable aux amendements apportés à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Les recettes tirées du transport des voyageurs, qui s'étaient constamment accrues depuis 1991 (6,8 % en 1994, 6,3 % en 1993 et 2,4 % en 1992) grâce à l'amélioration du service de VIA au cours des dernières années, ont baissé faiblement (0,3 %) en 1995. La forte chute des recettes en 1991 s'explique par une modification du champ d'observation de l'Enquête annuelle auprès des sociétés ferroviaires, en vertu de laquelle les chemins de fer interville ont été supprimés de l'univers (voir la page 6).

Les subventions gouvernementales (à l'exception des versements au titre du transport des céréales de l'Ouest) ont accusé des baisses successives de 13,1 % en 1994 et 1995, après avoir légèrement progressé en 1993. Entre 1990 et 1995, les subventions gouvernementales ont été réduites au total de 26,7 %. La part des recettes totales que représentent les versements gouvernementaux est passée de 7,3 % en 1990 à 5,2 % en 1995.

Les recettes tirées des services dispensés à VIA Rail par le CN et le CP ne cessent de diminuer, VIA ayant pris en charge une partie des fonctions auparavant remplies par le CN et le CP. Entre 1990 et 1995, la baisse totale s'est établie à 31,1 %.

Les autres recettes ont diminué de 12,4 % entre 1990 et 1995. Leur part des recettes totales en 1995 s'est chiffrée à 3,1 %.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation sont réparties en quatre grandes catégories, soit les voies et ouvrages, le matériel, l'exploitation ferroviaire et les frais généraux. L'exploitation ferroviaire représente habituellement le poste le plus élevé. En 1995, elle

¹ Les versements au titre du transport des céréales de l'Ouest, auxquels il a été mis fin pendant l'année, sont compris dans les recettes tirées du transport des marchandises.

car maintenance to meet the extra demand for grain transportation and incurred other equipment and train related expenditures to haul increased traffic that year.

During the period 1990 to 1995, general expenses have fluctuated to reflect variable amounts of costs related to work force reduction and other restructuring charges as Class I railways reorganised their operations. Notable charges were reported in 1992 and 1995 when general expenses jumped 50.5% and 50.8%, respectively.

sociétés ferroviaires ont accru leurs dépenses au titre de la location de matériel et de la maintenance des wagons en vue de répondre à la forte demande du transport des céréales et elles ont engagé d'autres dépenses relatives au matériel et à l'exploitation par suite de la hausse du trafic enregistrée cette année-là.

Au cours de la période allant de la 1990 à 1995, les frais généraux ont enregistré des fluctuations pour tenir compte de la variation des coûts relatifs à la compression des effectifs et aux autres charges de restructuration, les transporteurs de catégorie I ayant rationalisé leur exploitation. Des charges appréciables ont été comptabilisées en 1992 et 1995, lorsque les frais généraux ont respectivement bondi de 50,5 % et 50,8 %.

Table 1.4

Operating Statistics for Freight Transportation, 1990-1995

Year	Tonne-km	Train-km	Car-km	Cars per train (average number)
Année	Tonnes	Trains-km	Wagons-km	Wagons par train (nombre moyen)
	'000	'000 000	'000	No. - Nbre
1995	298 625	280 474	7 408 636	62.2
1994	295 117	288 432	7 795 988	63.3
1993	264 306	256 338	7 288 198	64.6
1992	263 434	250 607	7 099 701	64.4
1991	274 118	260 537	7 350 963	66.6
1990	268 737	248 371	7 073 431	70.4

Tableau 1.4

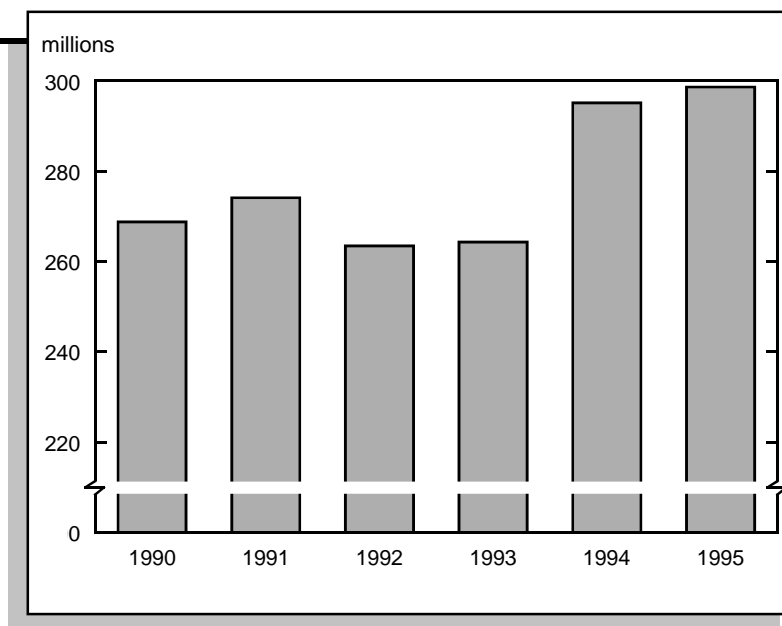
Statistiques d'exploitation sur le transport de fret, 1990-1995

Figure 1.3

Total Tonnage, 1990-1995

Figure 1.3

Tonnage total, 1990-1995



Operating Statistics: Freight Transportation

In 1995, freight carried increased to 298.6 million tonnes (including interlined freight), an increase of 1.2% over the level of 295.1 million tonnes achieved in 1994. However, other operating statistics related to freight transportation in 1995, decreased as average length of haul on each railway declined (figure 3.6). Compared to 1990 tonnes, tonne-kilometres, train-kilometres and car-kilometres increased 11.1%, 12.9%, 18.6% and 4.7% respectively. The number of cars per freight train decreased from 70 to 62 during the same period.

Table 1.5

Operating Statistics for Passenger Transportation, 1990-1995

Year	Passengers	Passenger-km	Trains-km	Car-km	Cars per train ¹ (average number)
Année	Voyageurs	Voyageurs-km	Trains-km	Voitures-km	Wagons par train ¹ (nombre moyenne)
	'000	'000	'000	'000	'000
1995	4,082	1 472 620	20 526	119 072	5.7
1994	4,184	1 439 932	21 720	119 732	5.4
1993	4,112	1 412 752	21 807	118 687	5.3
1992	4,241	1 439 122	21 942	118 586	5.3
1991	4,256	1 425 619	21 412	121 586	5.6
1990	29,119	2 004 360	24 337	136 145	5.5

¹ Includes freight cars.

¹ Comprend les wagons.

Note: As the U.C.A. allows railways to report both their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.

Nota: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

Operating Statistics: Passenger Transportation

A comparison of data on passenger transportation with 1991 and prior years should not be undertaken due to a change in the universe of the survey (see page 6). Between 1991 and 1995 when the data are consistent, ridership has been decreasing except for 1994. The overall decrease was 4.1% during the period. Other operating statistics related to passenger transport that declined were train-kilometres and car-kilometres by 4.1% and 2.1%, respectively. Passenger-kilometres, however, increased by 3.3% as average journey per ticket increased from 335 km to 361 km (figure 3.6).

The average number of cars per train remained unchanged at 6.

Employment and Compensation

In recent years, the railways have undertaken various measures to compete effectively with each other and other modes of transport. A major effort has been directed at improvements in labour productivity. Employment decreased to 52 thousand in 1995 from 69 thousand in 1990. Both employment and total compensation have

Statistiques d'exploitation : transport de marchandises

En 1995, le volume des marchandises transportées s'est dégage à 298,6 millions de tonnes (marchandises interréseaux comprises), en hausse de 1,2 % sur les 295,1 millions de tonnes transportées en 1994. D'autres statistiques d'exploitation relatives au transport de marchandises ont toutefois fléchi en 1995, en raison du repli de la distance moyenne parcourue par chaque société ferroviaire (figure 3.6). De 1990 à 1995, les tonnes, les tonnes-kilomètres, les trains-kilomètres et les wagons-kilomètres ont respectivement progressé de 11,1 %, 12,9 %, 18,6 % et 4,7 %. Le nombre de wagons par train de marchandises est passé de 70 à 62 au cours de la même période.

Tableau 1.5

Statistiques d'exploitation sur le transport des voyageurs, 1990-1995

Statistiques d'exploitation : transporteur de voyageurs

Les données sur le transport des voyageurs de 1991 et des années antérieures ne se prêtent pas à des comparaisons parce que l'univers de l'enquête a été modifié (voir la page 6). De 1991 à 1995, période pour laquelle les données sont comparables, l'achalandage a diminué chaque année, sauf en 1994. La baisse globale s'élève à 4,1 % au cours de la période. Par ailleurs, les trains-kilomètres et les voitures-kilomètres ont respectivement fléchi de 4,1 % et 2,1 %. En revanche, le nombre de voyageurs-kilomètres a augmenté de 3,3 %, le trajet moyen par billet étant passé de 335 km à 361 km (figure 3.6).

Le nombre moyen de voitures par train est resté inchangé, à six.

Emploi et rémunération

Au cours des dernières années, les sociétés ferroviaires ont pris diverses mesures pour accroître leur compétitivité entre elles et concurrencer les autres modes de transport. Elles ont consenti des efforts considérables pour augmenter la productivité de la main-d'oeuvre. Les effectifs sont passés de 69 000 personnes en 1990 à 52 000 en 1995. L'emploi et la rémunération totale ont diminué pendant la période de

Table 1.6

Tableau 1.6

Number of Employees and Total Compensation, 1990-1995

Nombre d'employés et rémunération totale, 1990-1995

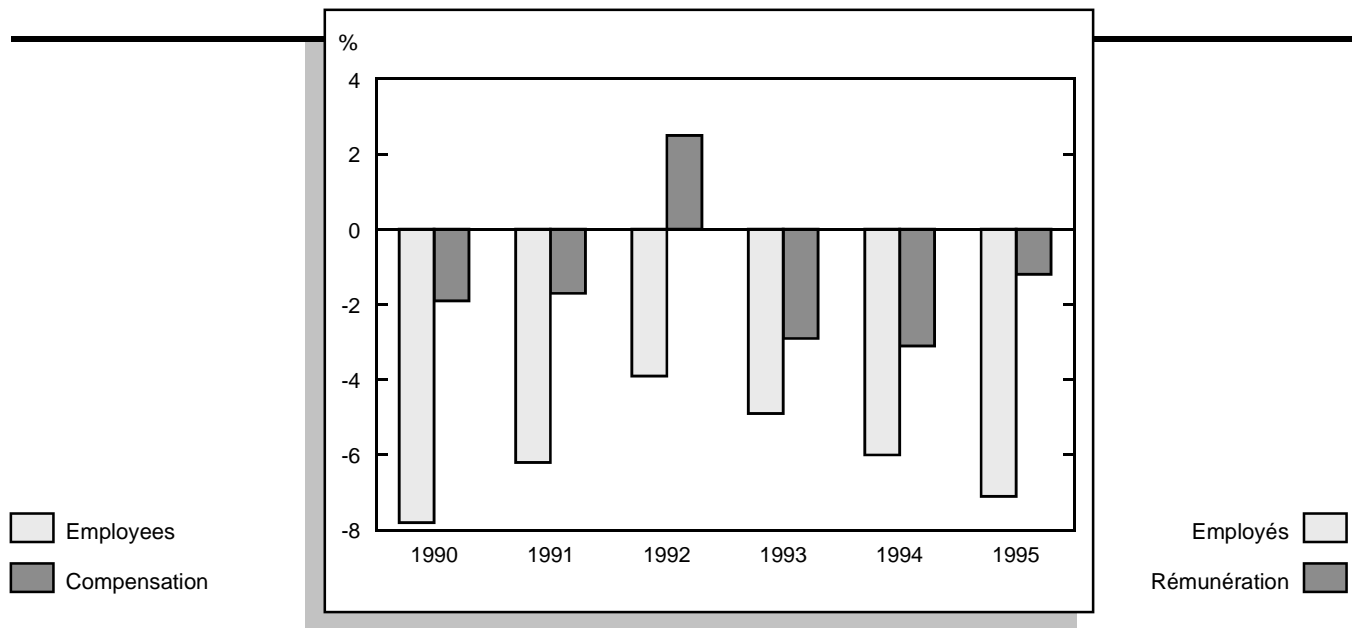
Year	Number of Employees	Compensation	Average annual Compensation
Année	Nombre d'employés	Rémunération	Rémunération moyenne annuelle
	No. - Nbre	\$'000	\$
1995	51,754	2,670,600	51,602
1994	55,696	2,703,188	48,535
1993	59,247	2,789,471	47,082
1992	62,316	2,871,500	46,079
1991	64,849	2,801,377	43,199
1990	69,119	2,851,211	41,251

Figure 1.4

Figure 1.4

Annual Growth Rates, Employees and Compensation, 1990-1995

Taux de croissance annuelle employés et rémunération, 1990-1995



decreased over the study period except for 1992 when employment decreased by 3.9% while compensation increased by 2.5%. In general, the rate of decrease in compensation has lagged behind the rate of decrease in total employment (figure 1.4), hence the average compensation has progressed steadily from \$41 thousand in 1990 to \$52 thousand in 1995. In current dollars this amounts to a 25.1% increase; after accounting for inflation wages increased by 12.0% in these six years.

référence, sauf en 1992 où l'emploi a baissé de 3,9 % alors que la rémunération progressait de 2,5 %. En général, le taux de diminution de la rémunération a été inférieur au taux de réduction de l'emploi total (figure 1.4), si bien que la rémunération moyenne n'a cessé de s'accroître, passant de 41 000 \$ en 1990 à 52 000 \$ en 1995. En dollars courants, cela représente une augmentation de 25,1 %; compte tenu de l'inflation, les hausses salariales ont atteint 12,0 % pendant cette période.

Fuel Consumption

Consommation de carburant

In 1995, fuel consumed decreased marginally to 2.1 billion litres compared to 1990. Most of the fuel consumed was diesel oil, its share increased from 91.8% in 1994 to 93.2% in 1995 and decreased slightly compared to 93.9% in 1990.

En 1995, la consommation de carburant a légèrement diminué par rapport à 1990 pour s'établir à 2,1 milliards de litres. La majeure partie du carburant consommé a consisté en carburant diesel, dont la part est passée de 91,8 % en 1994 à 93,2 % en 1995, après avoir atteint 93,9 % en 1990.

Figure 1.5

Average Annual Compensation, 1990-1995

Figure 1.5

Rémunération moyenne, annuelle, 1990-1995

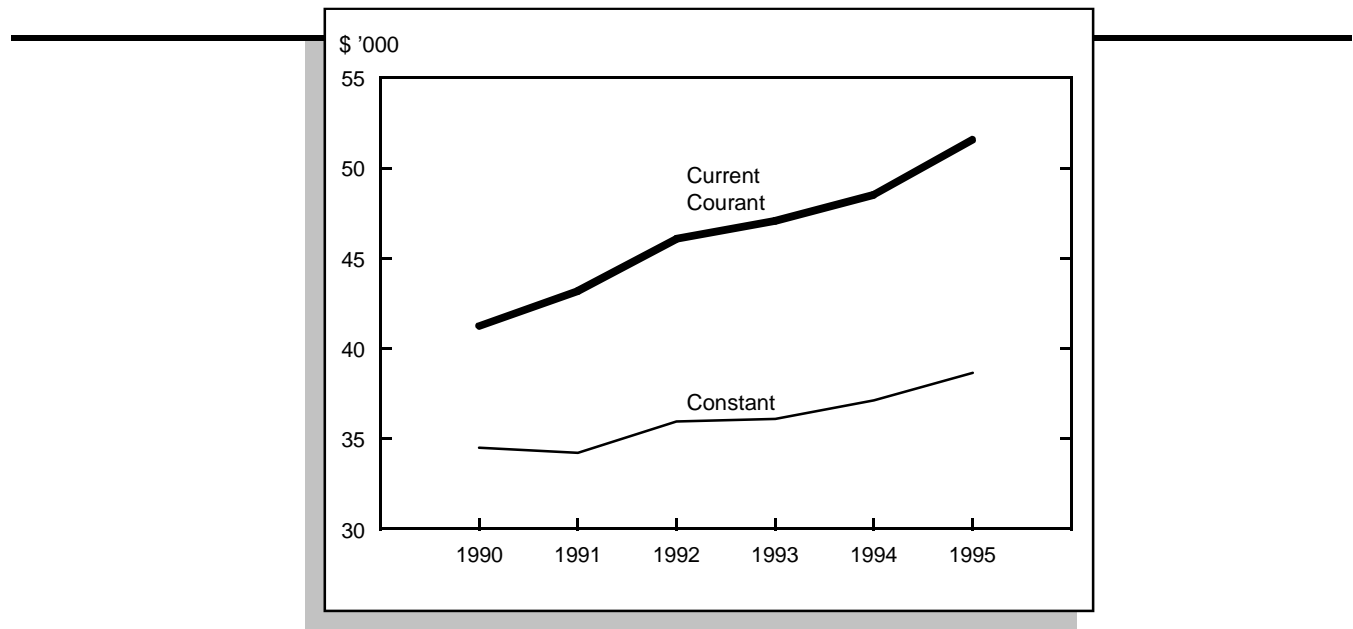


Table 1.7

Fuel Consumption by Type, 1990-1995

Tableau 1.7

Consommation de carburant selon le genre, 1990-1995

Year	Fuel consumed	Diesel	Crude petroleum
Année	Consommation de carburant		Pétrole brut
	'000 litres	%	
1995	2 145 809	93.2	6.8
1994	2 154 321	91.8	8.2
1993	2 020 541	94.3	5.7
1992	2 026 930	93.4	6.6
1991	2 086 704	93.3	6.7
1990	2 064 334	93.9	6.1

Table 1.8

Financial Ratios and Solvency Indicators, 1990-1995

Tableau 1.8

Coefficients financiers et indicateurs de rentabilité, 1990-1995

	Operating ratio	Current ratio	Debt-asset ratio	Debt-equity ratio
	Ratio d'exploitation	Ratio du fond de roulement	Ratio des capitaux propres	Ratio d'endettements
1995	1.02	0.82	0.44	0.78
1994	0.89	0.82	0.42	0.74
1993	0.94	0.67	0.43	0.75
1992	1.13	0.72	0.42	0.73
1991	0.96	0.95	0.35	0.53
1990	0.95	0.93	0.33	0.49

Figure 1.6

Operating Ratio, 1990-1995

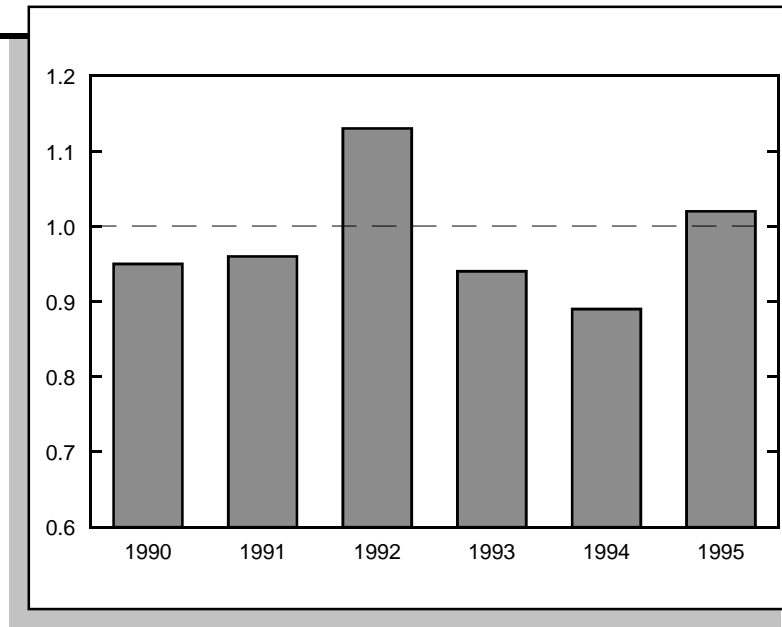


Figure 1.6

Ratio d'exploitation, 1990-1995

Financial Ratios

Table 1.8 shows some commonly used ratios. In order to fully evaluate the financial strength of the railway or any other industry these measures of liquidity and solvency should be analysed in conjunction with the asset distribution and capital structure of the industry.

The **operating ratio** is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses. Having experienced a significant improvement in this ratio in 1994 to 0.89, the ratio deteriorated to 1.02 in 1995. The use of this ratio is somewhat limited during this period of study when railways have incurred costs or provided for the reorganisation of their operations. For example, if restructuring charges were excluded for 1995, the operating ratio would improve to 0.92. Such charges related to the Canadian operations only, are not available for all years to permit the calculation of a ratio excluding such non-recurring charges.

The **current ratio**, sometimes called the working capital ratio, measures the liquidity of the railways by their ability to pay current debts from current assets. The current ratio that had deteriorated to 0.67 in 1993, improved to 0.82 in 1994 and remained unchanged for 1995. The highest ratio of 0.95 was attained in 1991.

The **debt-asset ratio** is used as a measure of solvency and a measure of capital provided by creditors. The ratio of 0.44 shows that in 1995, creditors supplied 44% of the railways' total finances compared to 33% in 1990.

Ratios financiers

Le tableau 1.8 présente des ratios courants. Pour évaluer en détail la vitalité financière du secteur ferroviaire ou de tout autre secteur, il faut analyser les données relatives à la liquidité et à la solvabilité de pair avec la répartition de l'actif et la structure des capitaux.

Le **ratio d'exploitation**, soit la proportion des recettes d'exploitation totales absorbée par les dépenses d'exploitation, s'est nettement amélioré en 1994 pour se situer à 0,89, mais il s'est détérioré en 1995 pour passer à 1,02. Il faut faire preuve de circonspection lorsqu'on applique ce ratio à la période de référence, pendant laquelle les sociétés ferroviaires ont engagé ou comptabilisé des frais au titre de la restructuration de leur exploitation. Par exemple, si l'on ne tient pas compte des charges de restructuration en 1995, le ratio d'exploitation passe à 0,92. Comme ces charges ne portent que sur l'exploitation canadienne et ne sont pas comptabilisées chaque année, il est impossible de calculer un ratio qui en fasse abstraction.

Le **ratio du fonds de roulement**, parfois appelé ratio de liquidité générale, mesure la capacité des sociétés ferroviaires de rembourser leurs dettes à court terme à même l'actif à court terme. Le ratio du fonds de roulement, qui s'était détérioré en 1993 pour se chiffrer à 0,67, s'est amélioré en 1994 et a atteint 0,82, et il est resté inchangé en 1995. Le ratio le plus élevé, soit 0,95, a été enregistré en 1991.

Le **ratio d'endettement** sert à mesurer la solvabilité et l'apport en capitaux des créanciers. Le ratio de 0,44 enregistré en 1995 révèle que les créanciers ont financé les sociétés dans une proportion de 44 %, contre 33 % en 1990.

The **debt-equity ratio**, another measure of solvency, relates total liabilities to equity. This ratio has deteriorated over the years to reach 0.78 in 1995 compared to 0.49 in 1990.

Track Operated

As railways endeavoured to rationalise their lines, the length of track operated declined steadily. The total decrease was 7.5%, to 80 326 kilometres in 1995 from 86 880 in 1990 due mainly to a decline in branch lines. Mainline track decreased by 2.4%, branch lines by 15.7% and yards, sidings and industrial track by 7.6%.

Le **ratio d'autonomie financière**, une autre mesure de la solvabilité, établit le rapport entre le passif total et les capitaux propres. Ce ratio s'est détérioré au fil des ans pour se dégager à 0,78 en 1995, comparativement à 0,49 en 1990.

Voies exploitées

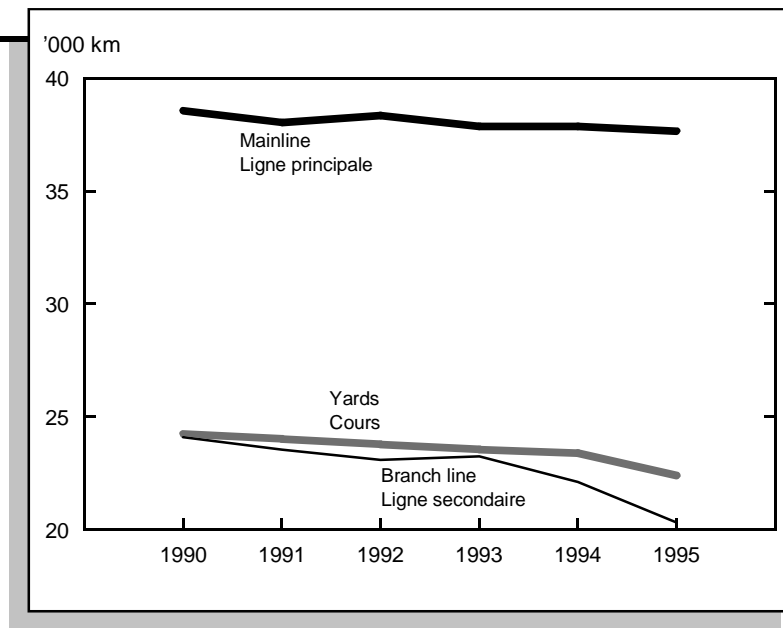
Dans un contexte de rationalisation des voies, la longueur des voies exploitées ne cesse de diminuer depuis 1990. La diminution totale s'est chiffrée à 7,5 %, passant de 86 880 kilomètres en 1990 à 80 326 kilomètres en 1995, en raison principalement de la réduction des embranchements. Les lignes principales ont diminué de 2,4 %, les embranchements, de 15,7 % et les voies de manoeuvre, voies d'évitement et voies industrielles, de 7,6 %.

Figure 1.7

Total Length of Track Operated, 1990-1995

Figure 1.7

Longueur total des voies exploitées, 1990-1995



Inventory of equipment

The inventory of freight cars by type is portrayed in figure 1.8 for the period 1990-1995. The total freight car fleet (in service) decreased by 10.0% during this period, as average growth in railway traffic has not been strong (less than 2% per year). Hopper and gondola cars have maintained their number while all other equipment has declined. It is a bit surprising to note that the number of flat cars has decreased, although intermodal activity has increased. Perhaps it is due to multiple stacking. However, as the trend towards a reduction in total freight car fleet continues, flat cars have maintained their share of about 22% in the total.

Inventaire du matériel

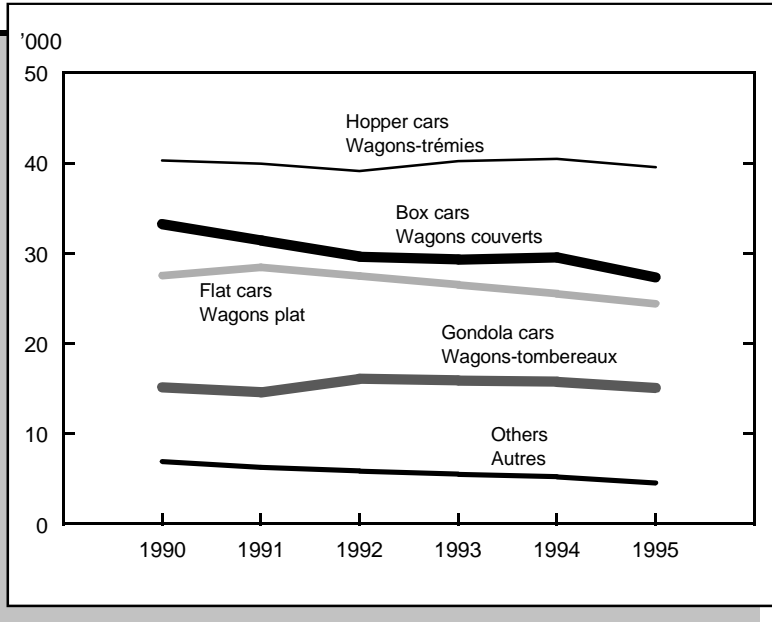
L'inventaire des wagons selon le type est présenté à la figure 1.8 pour les années 1990 à 1995. Le parc total de wagons (en service) a diminué de 10,0 % pendant cette période, car la croissance moyenne du trafic a été faible (inférieure à 2 % par an). Le nombre de wagons-trémies et de wagons-tombereaux est resté constant, mais celui de tous les autres wagons a baissé. Bien que l'activité intermodale se soit intensifiée, il est un peu surprenant de constater que le nombre de wagons plats a diminué. Ce repli est peut-être attribuable à l'utilisation du gerbage multiple. Quoi qu'il en soit, pendant que la tendance à la rationalisation du parc de wagons se poursuit, les wagons plats réussissent à maintenir leur part à environ 22 % du total.

Figure 1.8

Summary of Freight Cars Inventory
by Type, 1990-1995

Figure 1.8

Sommaire de l'inventaire des wagons
selon le genre, 1990-1995



Chapter 2 Financial and property accounts

Chapitre 2 Finances et comptes d'immobilisations

Operating Revenues and Expenses:

After a strong performance in 1994 when Canadian rail-ways attained an operating ratio of 0.89, this ratio deteriorated to 1.02 in 1995. However, the picture is not as gloomy as it appears, as the big increase of 10.1% in operating expenses reflects a provision by CP, of reorganization costs and write-down of assets. The operating revenues dropped 4.0% to \$7.2 billion in 1995 from \$7.5 billion in 1994. Although overall traffic volumes increased marginally, revenues were adversely affected by a number of factors: concurrent strikes on the rail network and at the ports of Montreal and Vancouver in March 1995; impediments to grain traffic flow due to poor weather that delayed the 1995-1996 crop harvest; a severe and cold winter and lower grain rates because of changes to the Western Grain Transportation Act.

Operating Revenues by Source

Revenues from all sources declined in 1995, government payments decreased 13.1%, miscellaneous revenues (such as revenues from switching) by 9.6%, those from services to VIA by 6.9%, freight revenues by 3.3% and passenger revenues only marginally (0.3%).

The share of freight in total operating revenues increased somewhat to 88.3% in 1995 from 87.7% in 1994 and that of government payments decreased from 5.8% to 5.2 %.

Operating Revenues by Carrier

In 1995, CN accounted for 48.8%, CP for 36.2%, VIA for 5.7% and other railways for the remaining 9.3% of the total operating revenues.

Canadian National

CN's operating revenues decreased 4.7% to \$3.5 billion in 1995.

Freight transportation accounted for 93.4 % of CN's operating revenues, the remaining 6.5% were: miscellaneous revenues (2.7%), government payments (2.2%), revenues for services to VIA (1.5%) and passenger revenues (0.1%).

Overall, CN accounted for 51.6% of freight revenues, 1.0% of passenger revenues, 41.8% of miscellaneous revenues, 93.0% of the revenues received from services to VIA, and 20.9% of government payments.

Recettes et dépenses d'exploitation :

Après avoir enregistré d'excellents résultats en 1994, les sociétés ferroviaires canadiennes ont vu leur ratio d'exploitation se détériorer, passant de 0,89 à 1,02 en 1995. Toutefois, le tableau est moins sombre qu'il n'y paraît, car le bond de 10,1 % des dépenses d'exploitation est attribuable à la création, par CP, d'une provision pour frais de restructuration et réduction de la valeur de l'actif. Les recettes d'exploitation ont reculé de 4,0 %, passant de 7,5 milliards de dollars en 1994 à 7,2 milliards de dollars en 1995. Malgré une légère augmentation de l'ensemble du trafic, divers facteurs ont pesé sur les recettes : grèves simultanées sur le réseau ferroviaire et dans les ports de Montréal et de Vancouver en mars 1995; ralentissement du trafic céréalier à cause du mauvais temps qui a retardé les récoltes de 1995-1996; rigueur de l'hiver et diminution des taux applicables aux céréales par suite des modifications apportées à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Recettes d'exploitation selon la source

Les recettes de toutes provenances ont reculé en 1995 : les paiements gouvernementaux ont diminué de 13,1 %; les recettes diverses (dont les recettes tirées des opérations de manoeuvre), de 9,6 %; les recettes tirées des services offerts à VIA Rail, de 6,9 %; les recettes du transport des marchandises, de 3,3 %, et celles du transport de voyageurs, de 0,3 % seulement.

La part du transport des marchandises par rapport aux recettes d'exploitation totales a augmenté légèrement, passant de 87,7 % en 1994 à 88,3 % en 1995, et celle des paiements gouvernementaux a fléchi, passant de 5,8 % à 5,2 %.

Recettes d'exploitation selon le transporteur

En 1995, CN a représenté 48,8 % des recettes d'exploitation totales; CP, 36,2 %; VIA Rail, 5,7 %, et les autres sociétés ferroviaires, 9,3 %.

Canadien National

Les recettes d'exploitation de CN ont diminué de 4,7 % pour s'établir à 3,5 milliards de dollars en 1995.

Les recettes du transport de marchandises ont représenté 93,4 % des recettes d'exploitation de CN. Le reste des recettes, soit 6,5 %, se répartit comme suit : 2,7 % en recettes diverses; 2,2 % en paiements gouvernementaux; 1,5 % en recettes tirées des services offerts à VIA Rail et 0,1 % en recettes tirées du transport de voyageurs.

Dans l'ensemble, CN a figuré pour 51,6 % des recettes du transport de marchandises, 1,0 % des recettes du transport de voyageurs, 41,8 % des recettes diverses, 93,0 % des recettes tirées des services offerts à VIA Rail et 20,9 % des paiements gouvernementaux.

Canadian Pacific

CP's operating revenues of \$2.6 billion in 1995 were down 4.5% compared to 1994.

The breakdown of CP's total operating revenues in 1995 was: freight revenues 95.5%; miscellaneous rail revenues 3.1%; government payments 1.2% and revenues from services to VIA and transportation of passengers together 0.2%.

In terms of overall share, CP generated 39.1% of the freight revenues, 36.2% of miscellaneous rail revenues, 7.0% of revenues from services to VIA, 8.4% of government payments and 0.8% of passenger revenues.

VIA Rail

VIA's passenger revenues remained almost unchanged at \$162.4 million in 1995, however, its total operating revenues decreased 7.5% due to a further decline in government payments to \$242.8 million in 1995 from \$274.7 million in 1994.

VIA earned 90.5% of total passenger revenues, received 64.3% of total government payments and generated 1.5% of all miscellaneous rail revenues.

Class II and III Carriers

Only the Class II and III carriers reported a 4.3% increase in 1995 in their operating revenues to attain \$671.7 million.

Class II and III railways accounted for 9.2% of freight revenues, 7.7% of passenger revenues and 6.3% of government payments. Class II and III railways represented 20.5% of miscellaneous revenues.

Operating Expenses by Source

In recent years the two major railways have embarked upon a process of restructuring and downsizing to reduce costs. As a result of these efforts, there was a decrease in three of the four main categories of expenses: rail operations; equipment; and ways and structures. General expenses were up sharply in 1995 as CP recorded a three fold increase in this category to provide for reorganization costs. The total operating expenses in 1995, therefore, increased to \$7,350.6 million from \$6,677.2 million in 1994.

Rail Operations

In 1995, rail operations accounted for 31.8% of operating expenses. These expenses declined by 2.6% from \$2,396.1 million in 1994 to \$2,334.5 million in 1995. CN, CP and VIA recorded decreases of 4.5%, 1.2% and 7.8% while Class II and III railways had an increase of 7.5%.

General Expenses

As railways make provisions for non recurring charges in this category, these expenses change markedly from year to year. In 1995, general expenses jumped 51.8% to reach \$2,285.2 million, accounting for 31.1% of total operating expenses. All carriers except VIA reported increases in general expenses in 1995.

Canadien Pacifique

Les recettes d'exploitation de CP se sont chiffrées à 2,6 milliards de dollars en 1995, soit une baisse de 4,5 % comparativement à 1994.

La ventilation des recettes d'exploitation totales de CP en 1995 est la suivante : 95,5 % en recettes du transport de marchandises; 3,1 % en recettes diverses; 1,2 % en paiements gouvernementaux; et 0,2 % en recettes tirées des services offerts à VIA Rail et en recettes du transport de voyageurs.

Quant à la part globale des transporteurs, CP a généré 39,1 % des recettes du transport de marchandises, 36,2 % des recettes diverses, 7,0 % des recettes tirées des services offerts à VIA Rail, 8,4 % des paiements gouvernementaux et 0,8 % des recettes du transport de voyageurs.

VIA Rail

Les recettes de VIA Rail au titre du transport des voyageurs sont demeurées stables, atteignant 162,4 millions de dollars en 1995. Cependant, ses recettes d'exploitation totales ont reculé de 7,5 % en raison d'une nouvelle réduction des paiements gouvernementaux, qui sont passés de 274,7 millions de dollars en 1994 à 242,8 millions de dollars en 1995.

VIA Rail a figuré pour 90,5 % des recettes totales du transport de voyageurs, 64,3 % des paiements gouvernementaux et 1,5 % des recettes diverses.

Transporteurs des catégories II et III

Seuls les transporteurs des catégories II et III ont déclaré en 1995 une augmentation de leurs recettes d'exploitation, qui ont grimpé de 4,3 % pour atteindre 671,7 millions de dollars.

Les transporteurs des catégories II et III ont figuré pour 9,2 % des recettes du transport de marchandises, 7,7 % des recettes du transport de voyageurs et 6,3 % des paiements gouvernementaux. Dans l'ensemble, ils ont représenté 20,5 % des recettes diverses.

Dépenses d'exploitation selon la source

Au cours des dernières années, les deux principales sociétés ferroviaires ont entrepris des programmes de restructuration et de compression des effectifs afin de réduire leurs coûts. Ces mesures se sont traduites par une diminution des dépenses dans trois des quatre principales catégories : exploitation ferroviaire, matériel, et voies et ouvrages. Les frais généraux ont augmenté de façon marquée en 1995 : ceux de CP ont triplé en raison de la provision constituée pour frais de restructuration. Les dépenses d'exploitation totales sont donc passées de 6 677,2 millions de dollars en 1994 à 7 350,6 millions de dollars en 1995.

Exploitation ferroviaire

En 1995, l'exploitation ferroviaire a compté pour 31,8 % des dépenses d'exploitation. Les dépenses à ce titre ont reculé de 2,6 %, passant de 2 396,1 millions de dollars en 1994 à 2 334,5 millions de dollars en 1995. CN, CP et VIA Rail ont respectivement enregistré des diminutions de 4,5 %, 1,2 % et 7,8 %, tandis que les transporteurs des catégories II et III déclaraient une augmentation de 7,5 %.

Frais généraux

Comme les sociétés ferroviaires constituent des provisions pour dépenses non récurrentes dans cette catégorie, les frais généraux varient considérablement d'une année à l'autre. En 1995, ils ont grimpé de 51,8 % pour atteindre 2 285,2 millions de dollars, comptant ainsi pour 31,1 % des dépenses d'exploitation totales. Tous les transporteurs, sauf VIA Rail, ont déclaré une augmentation de leurs frais généraux en 1995.

Equipment

Equipment expenses accounted for 20.9% of the total. All Class I carriers recorded decreases; on aggregate their expenditure on equipment declined by 2.3%, while that of Class II and III carriers increased by 13.3%, resulting in an overall decrease of 0.9% to \$1,538.6 million in 1995.

Ways and Structures

Ways and structures, the smallest category of operating expenses accounted for 16.2% of the total in 1995. These expenses decreased 2.4% to \$1,192.4 million in 1995 compared to \$1,222.1 million in 1994. Rationalization of track by CN and CP was a likely contributing factor in this overall decrease as Class I carriers recorded a decline of 3.3% while Class II and III carriers spent an additional 4.7%.

Operating Ratio

The operating ratio depicts the proportion of operating revenues used up by the operating expenses. As mentioned earlier this ratio deteriorated to 1.02 in 1995.

This ratio for CN was 0.91 in 1995, a deterioration from 0.89 in 1994. CP's provision for special charges worsened its ratio to 1.19 from 0.87 in 1994. The operating ratio of Class II and III railways also deteriorated from 0.84 in 1994 to 0.87 in 1995. VIA's ratio improved from 1.14 in 1994 to 1.12 in 1995, however, it still could not meet its operating expenses out of its operating revenues.

Balance Sheet and Property Accounts

The value of total assets remained unchanged at \$13.7 billion in 1995. CN accounted for \$6.8 billion or 50.1% of the total, CP for \$4.4 billion or 32.5%, VIA for \$0.8 billion or 5.7% and all other railways for \$1.6 billion or 11.7%.

The Balance Sheet sub-account for Property: land; ways and structures; and equipment was valued at \$19.4 billion at the end of 1995 (excluding miscellaneous property accounts); net book value, after accumulated depreciation, being \$11.4 billion. Ways and structures accounted for 73.0%, equipment for 25.5% and land for 1.5% of the total value.

Figure 2.4 depicts the breakdown of the \$14.1 billion in property accounts for ways and structures and the \$4.9 billion in equipment registered at the end of 1995. Track and roadway accounted for 76.9% of the total value of ways and structures while rolling stock represented 75.8% of the value of the equipment.

CN accounted for 51.3% of track and roadway, CP for 32.9% and Class II and III railways for 15.8%.

CN represented 46.9% of the total value of the industry's rolling stock, CP for 34.7%, VIA for 14.1% and other railways the remaining 4.3%.

Matériel

Les dépenses au titre du matériel ont représenté 20,9 % des dépenses d'exploitation totales. Tous les transporteurs de la catégorie I ont enregistré une diminution; dans l'ensemble, leurs dépenses au titre du matériel ont reculé de 2,3 %, tandis que celles des transporteurs des catégories II et III ont augmenté de 13,3 %. Les dépenses totales à ce titre ont diminué de 0,9 % pour se chiffrer à 1 538,6 millions de dollars en 1995.

Voies et ouvrages

Les dépenses au titre des voies et ouvrages, soit la part la moins élevée des dépenses d'exploitation, ont compté pour 16,2 % des dépenses totales en 1995. Ces dépenses ont diminué de 2,4 % pour se chiffrer à 1 192,4 millions de dollars en 1995, comparativement à 1 222,1 millions de dollars en 1994. La rationalisation des voies entreprise par CN et CP a vraisemblablement contribué à cette diminution globale, car les transporteurs de la catégorie I ont enregistré une diminution de 3,3 %, tandis que les dépenses des transporteurs des catégories II et III augmentaient de 4,7 %.

Ratio d'exploitation

Le ratio d'exploitation correspond à la part des recettes d'exploitation absorbée par les dépenses d'exploitation. Comme nous l'avons mentionné plus haut, ce ratio s'est détérioré pour s'établir à 1,02 en 1995.

Dans le cas de CN, ce ratio s'est établi à 0,91 en 1995, en hausse par rapport à 0,89 en 1994. La provision pour frais exceptionnels de CP a contribué à la détérioration du ratio du transporteur, qui est passé de 0,87 en 1994 à 1,19 en 1995. Le ratio d'exploitation des transporteurs des catégories II et III a aussi monté, passant de 0,84 en 1994 à 0,87 en 1995. Le ratio de VIA Rail s'est amélioré, passant de 1,14 en 1994 à 1,12 en 1995; toutefois, le transporteur est demeuré déficitaire, ses dépenses d'exploitation dépassant ses revenus d'exploitation.

Bilan et comptes d'immobilisations

La valeur de l'actif total est demeurée inchangée, se chiffrant à 13,7 milliards de dollars en 1995. CN en a représenté 6,8 milliards de dollars (ou 50,1 % du total); CP, 4,4 milliards (ou 32,5 % du total); VIA Rail, 0,8 milliard (ou 5,7 % du total), et les autres transporteurs ferroviaires, 1,6 milliard (ou 11,7 % du total).

La valeur des comptes d'immobilisations pour les terrains, les voies et les ouvrages, et le matériel s'est chiffrée à 19,4 milliards de dollars à la fin de 1995 (les immobilisations diverses étant exclues). La valeur comptable nette, après l'amortissement cumulé, a été établie à 11,4 milliards de dollars. Les voies et les ouvrages ont figuré pour 73,0 % de la valeur totale; le matériel, pour 25,5 %, et les terrains, pour 1,5 %.

La figure 2.4 présente une ventilation du poste des voies et des ouvrages (14,1 milliards de dollars) et du poste du matériel (4,9 milliards de dollars) à la fin de 1995. Les voies et les chemins de roulement ont représenté 76,9 % de la valeur totale des voies et des ouvrages, tandis que le matériel roulant a représenté 75,8 % de la valeur du matériel.

CN a compté pour 51,3 % du poste des voies et des chemins de roulement; CP, pour 32,9 %, et les transporteurs des catégories II et III, pour 15,8 %.

CN a représenté 46,9 % de la valeur totale du matériel roulant du secteur; CP, 34,7 %; VIA Rail, 14,1 %, et les autres transporteurs ferroviaires, 4,3 %.

Table 2.1

Operating and Income Accounts, 1995

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
		\$'000	
Revenues			
Freight revenues	3,287,382	2,491,974	–
Passenger revenues	1,876	1,440	162,389
Miscellaneous rail revenues	93,885	81,299	3,337
Revenues from services for VIA	54,427	4,108	–
Government payments	79,019	31,836	242,756
Total operating revenues (rail)	3,516,589	2,610,657	408,482
Expenses			
Way and structures:			
Administration	61,048	72,616	–
Track and roadway – Maintenance	242,960	189,018	–
Track and roadway – Depreciation	110,163	67,700	–
Building – Maintenance	29,191	17,136	10,962
Building – Depreciation	25,957	13,601	10,792
Leasehold improvements – Amortization	319	1,124	5,668
Signals, communications and power – Maintenance	47,703	32,131	–
Signals, communications and power – Depreciation	30,737	11,505	–
Terminals and fuel stations – Maintenance	6,980	2,129	1
Terminals and fuel stations – Depreciation	3,256	2,760	–
Miscellaneous way and structures expenses	51,158	19,379	162
Special depreciation	(8,217)	(4,450)	–
Sub-total	601,255	424,649	27,585
Equipment:			
Administration	13,881	31,740	9,383
Locomotives – Maintenance and servicing	139,324	170,715	5,021
Locomotives – Depreciation	30,921	24,974	7,697
Freight cars – Maintenance	144,554	111,616	–
Freight cars – Depreciation	24,052	21,868	–
Passenger cars – Maintenance and servicing	782	1,661	57,238
Passenger cars – Depreciation	98	–	13,574
Intermodal equipment – Maintenance	28,845	14,448	–
Intermodal equipment – Depreciation	6,076	4,985	–
Work equipment and roadway machines – Maintenance	33,465	28,303	–
Work equipment and roadway machines – Depreciation	6,692	11,278	–
Other equipment – Maintenance	27	–	–
Other equipment – Depreciation	15,023	9,906	2,675
Equipment rents (net)	229,866	163,269	(1,052)
Miscellaneous equipment expenses	20,518	20,272	69
Special Depreciation	(1,509)	(18,223)	(2,902)
Sub-total	692,615	596,812	91,703
Rail operation:			
Administration	69,205	78,223	15,112
Train related expenses	502,821	430,415	98,743
Yard related expenses	177,333	184,653	2,798
Train control	24,360	12,363	–
Station and terminal operation	114,571	51,602	16,757
Other rail operations	21,076	14,459	2,055
Other transport modes	94,009	55,295	949
Equipment cleaning and specialized servicing	7,520	11,538	3,704
Casualties and claims	15,523	27,332	10
Miscellaneous operating expenses	94,632	4,311	5,376
Sub-total	1,121,050	870,191	145,504

Tableau 2.1

Compte d'exploitation et de revenu, 1995

Grand total – Total général			
Class I	Class II – III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II – III		
\$'000			
			Recettes
5,779,356	588,227	6,367,583	Recettes tirées du transport des marchandises
165,705	13,765	179,470	Recettes tirées du transport des voyageurs
178,521	45,886	224,407	Recettes diverses (chemins de fer)
58,535	–	58,535	Recettes tirées des services, VIA
353,611	23,833	377,444	Paiements gouvernementaux
6,535,728	671,712	7,207,440	Total des recettes
			Depenses
			Voies et ouvrages:
133,664	13,948	147,612	Administration
431,978	56,762	488,740	Voies et chemins de roulement – Entretien
177,863	29,548	207,411	Voies et chemins de roulement – Amortissement
57,289	7,850	65,139	Immeubles – Entretien
50,350	5,636	55,986	Immeubles – Amortissement
7,111	–	7,111	Améliorations locatives – Amortissement
79,834	6,654	86,488	Signaux, communications et énergie – Entretien
42,242	2,075	44,317	Signaux, communications et énergie – Amortissement
9,110	41	9,151	Terminaux et postes de carburants – Entretien
6,016	149	6,165	Terminaux et postes de carburants – Amortissement
70,699	14,666	85,365	Autres dépenses – voies et ouvrages
(12,667)	1,546	(11,121)	Amortissement spécial
1,053,489	138,876	1,192,365	Total partiel
			Equipement:
55,004	21,178	76,182	Administration
315,060	35,748	350,808	Locomotives – Entretien et réparation
63,592	1,946	65,538	Locomotives – Amortissement
256,170	26,717	282,887	Wagons – Entretien
45,920	2,515	48,435	Wagons – Dépréciation
59,681	4,595	64,276	Voitures – Entretien et réparations
13,672	756	14,428	Voitures – Amortissement
43,293	321	43,614	Equipement intermodal – Entretien
11,061	10	11,071	Equipement intermodal – Amortissement
61,768	6,828	68,596	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement – Entretien
17,970	2,537	20,507	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement – Amortissement
27	1	28	Autres équipements – Entretien
27,604	964	28,568	Autres équipements – Amortissement
392,083	33,559	425,642	Locations de matériel
40,859	15,922	56,781	Autres dépenses de matériel
(22,634)	3,834	(18,800)	Amortissement spécial
1,381,130	157,432	1,538,562	Total partiel
			Exploitation ferroviaire:
162,540	21,471	184,011	Administration
1,031,979	90,110	1,122,089	Dépenses – chemins de fer
364,784	32,950	397,734	Dépenses – triage
36,723	3,272	39,995	Contrôle – chemins de fer
182,930	19,082	202,012	Opérations – gares et terminaux
37,590	4,399	41,989	Autre exploitation ferroviaire
150,253	4,651	154,904	Autres modes de transport
22,762	1,202	23,964	Nettoyage de l'équipement et réparations spéciales
42,865	5,819	48,684	Accidents et réclamations
104,319	14,769	119,088	Autres dépenses d'exploitation
2,136,745	197,726	2,334,471	Total partiel

Table 2.1

Operating and Income Accounts, 1995 – Conclusion

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
		\$'000	
General:			
Administration	431,720	943,348	87,840
Employee benefits	192,728	169,638	53,598
Taxes – other than on income	128,395	105,330	8,417
Other general expenses	24,150	5,065	42,279
Sub-total	776,993	1,223,381	192,134
Total expenses (rail)	3,191,913	3,115,033	456,926
Rail Operating Income (net)	324,676	(504,376)	(48,444)
Other income and charges	(284,439)	(67,846)	23,299
Net non rail revenue	851	6,394	–
Income before income taxes and extraordinary items	41,088	(565,828)	(25,161)
Income taxes	10,691	(241,217)	917
Net income before extraordinary items	30,397	(324,611)	(26,078)
Extraordinary items	–	–	–
Net income for the year	30,397	(324,611)	(26,078)

Tableau 2.1

Compte d'exploitation et de revenu, 1995 – fin

Grand total – Total général			
Class I	Class II – III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II – III		
	\$'000		
1,462,908	52,719	1,515,627	Frais généraux:
415,964	16,452	432,416	Administration
242,142	6,109	248,251	Avantages sociaux accordés aux employés
71,494	17,458	88,952	Impôts – sauf impôts sur le revenu
2,192,508	92,738	2,285,246	Autres frais généraux
			Total partiel
6,763,872	586,771	7,350,643	Total des dépenses des chemin de fer
(228,144)	84,941	(143,203)	Revenu net d'exploitation (ferroviaire)
(329,002)	(85,395)	(414,397)	Autres revenus et charges
7,245	–	7,245	Autres recettes nettes
(549,901)	(5,000)	(554,901)	Revenu avant impôt et postes extraordinaires
(229,609)	24,902	(204,707)	Impôts sur le revenu
(320,292)	(29,902)	(350,194)	Bénéfice net avant postes extraordinaires
–	–	–	Postes extraordinaires
(320,292)	(29,902)	(350,194)	Revenu net pour l'année

Table 2.2

Balance Sheet, 1995

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National Canadien National	Canadian Pacific Canadien Pacifique	VIA Rail
		\$'000	
Current assets			
Cash	–	–	3,097
Temporary Investments	–	–	29,231
Accounts receivable, trade	545,862	126,113	4,097
Other accounts receivable	196,577	78,742	85,812
Sub-total	742,439	204,855	89,909
Allowance for doubtful accounts (Cr.)	–	–	–
Allowance for doubtful accounts (Cr.)	26,193	10,102	958
Material and supplies	140,285	140,155	18,745
Prepaid expenses	2,338	1,308	371
Other current assets	50,789	173,005	4,797
Total current assets	909,658	509,221	145,192
Non-current assets			
Segregated assets	–	–	–
Long-term accounts receivable	24,504	65,821	–
Long-term investments	45,000	6,795	2,001
Long-term intercorporate investments	35,056	59,867	–
Construction in progress	51,425	–	45,294
Property	9,734,467	6,579,683	1,027,665
Accumulated depreciation – property (Cr.)	3,991,857	2,877,584	443,441
Deferred Charges	11,052	110,836	4,093
Intangible assets	30,012	692	–
Retired property	–	-6,336	2,584
Total non-current assets	5,939,659	3,939,774	638,196
Total Assets	6,849,317	4,448,995	783,388
Current liabilities			
Bank loans	–	–	–
Loans from Government of Canada	–	–	–
Accounts payable	191,875	230,818	6,945
Accrued liabilities	610,028	428,930	98,356
Notes and other loans payable	–	–	–
Income and other taxes payable	45,331	45,251	584
Dividends payable	–	–	–
Deferred revenue	16,852	53,703	5,131
Long-term debt maturing within 12 months	–	–	–
Lease obligations due within one year	–	6,453	–
Other current liabilities	19,833	90,325	82
Total current liabilities	883,919	855,481	111,098
Non-current liabilities			
Deferred liabilities	722,156	377,129	25,001
Deferred income taxes (non-current)	–	464,222	–
Long-term debt	–	–	–
Lease obligations	–	216,419	–
Other deferred credits – long term	–	62,855	440
Minority shareholders' interest in subsidiary companies	–	–	–
Donations and grants	356,186	334,422	–
Investment tax credits	9,874	65,455	6,396
Total non-current liabilities	1,088,216	1,520,502	31,837
Shareholders' equity			
Share capital	1,033,523	–	9,300
Contributed surplus	188,887	153,693	683,064
Retained earnings	-31,682	–	-51,911
Net investment in rail assets	3,686,454	1,919,319	–
Total shareholders' equity	4,877,182	2,073,012	640,453
Total liabilities and shareholders' equity	6,849,317	4,448,995	783,388

Tableau 2.2

Bilan, 1995

Grand total – Total général			
Class I	Class II – III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II – III		
\$'000			
			Disponibilités
3,097	31,537	34,634	Encaisse
29,231	14,632	43,863	Placements temporaires
676,072	63,913	739,985	Comptes à recevoir, commerce
361,131	36,313	397,444	Autres comptes à recevoir
1,037,203	100,226	1,137,429	Total partiel
–	–	–	
37,253	4,254	41,507	Allocation pour créances douteuses (cr.)
299,185	41,352	340,537	Matériaux et approvisionnements
4,017	7,158	11,175	Frais payés d'avances
228,591	9,435	238,026	Autres disponibilités
1,564,071	200,086	1,764,157	Total – disponibilités
			Actif non exigible a court terme
–	657	657	Actifs réservés
90,325	115	90,440	Comptes à recevoir à long terme
53,796	10,344	64,140	Placements à long terme
94,923	4,035	98,958	Placements à long terme intersociétés
96,719	26,971	123,690	Construction en cours
17,341,815	2,020,935	19,362,750	Immeubles
7,312,882	707,408	8,020,290	Amortissement accumulé – Immeubles (cr.)
125,981	20,275	146,256	Frais différés
30,704	18,196	48,900	Valeurs impondérables
-3,752	213	-3,539	Immeubles hors de service
10,517,629	1,394,333	11,911,963	Total actif non exigible a court terme
12,081,700	1,594,419	13,676,120	Total actifs
			Passif exigible a court terme
–	–	–	Emprunts bancaires
–	–	–	Emprunts du gouvernement du Canada
429,638	127,151	556,789	Comptes a payer
1,137,314	37,678	1,174,992	Frais courus
–	8,600	8,600	Effets et autres emprunts a payer
91,166	7,550	98,716	Impôts sur le revenu et autres impôts a payer
–	14,994	14,994	Dividendes a payer
75,686	2,046	77,732	Revenus différés
–	4,646	4,646	Dettes a long terme venant a echeance dans les 12 mois
6,453	3,299	9,752	Contrats de location échéant au cours de l'année
110,241	90,664	200,905	Autres passifs exigibles a court terme
1,850,498	296,628	2,147,126	Total – Passif exigible a court terme
			Passif non exigible a court terme
1,124,286	26,079	1,150,365	Passif différé
464,222	4,424	468,646	Impôts sur le revenu differes (non exigibles a court terme)
–	1,000,409	1,000,409	Dettes a long terme
216,419	19,817	236,236	Termes de bail
63,295	147,480	210,775	Autres crédits différés – à long terme
–	–	–	Intérêts à des actionnaires minoritaires de filiales
690,608	4,637	695,245	Dons de charité et contributions
81,725	–	81,725	Crédits d'impôt à l'investissement
2,640,555	1,202,846	3,843,401	Total – Passif non exigible a court terme
			Avoirs des actionnaires
1,042,823	142,991	1,185,814	Capital – Actions
1,025,644	92,675	1,118,319	Surplus d'apport
-83,593	-141,667	-225,260	Benefices non répartis
5,605,773	947	5,606,720	Placements nets dans des actifs ferroviaires
7,590,647	94,946	7,685,593	Total – Avoirs des actionnaires
12,081,700	1,594,420	13,676,120	Total passif et avoirs des actionnaires

Table 2.3

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1995

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National Canadien National	Canadian Pacific Canadien Pacifique	VIA Rail
		\$'000	
Land:			
Balance at beginning of year	117,132	121,790	4,676
Balance at end of year	110,840	126,795	3,315
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...
Ways and Structures:			
Track and roadway			
Balance at beginning of year	5,504,732	3,570,750	–
Balance at end of year	5,571,388	3,578,270	–
Accumulated Depreciation	1,917,029	1,182,868	–
Net book value	3,654,359	2,395,402	–
Buildings and related machinery and equipment			
Balance at beginning of year	711,584	401,507	248,175
Balance at end of year	757,239	437,998	251,279
Accumulated Depreciation	375,809	151,693	115,423
Net book value	381,430	286,304	135,856
Leasehold improvements			
Balance at beginning of year	4,996	15,011	145,632
Balance at end of year	4,996	15,635	147,781
Accumulated Depreciation	3,316	10,491	76,718
Net book value	1,679	5,144	71,062
Signals, communications and power			
Balance at beginning of year	737,510	288,976	–
Balance at end of year	742,884	308,995	–
Accumulated Depreciation	436,810	145,497	–
Net book value	306,073	163,498	–
Terminals and fuel stations			
Balance at beginning of year	148,888	137,886	–
Balance at end of year	169,744	157,358	–
Accumulated Depreciation	32,757	34,318	–
Net book value	136,987	123,040	–
Total, Ways and Structures			
Balance at beginning of year	7,107,710	4,414,130	393,808
Balance at end of year	7,246,251	4,498,256	399,060
Accumulated Depreciation	2,765,721	1,524,867	192,142
Net book value	4,480,529	2,973,389	206,918
Equipment:			
Rolling stock – revenue service			
Balance at beginning of year	1,793,518	1,289,913	530,807
Balance at end of year	1,757,432	1,300,981	529,662
Accumulated Depreciation	827,715	718,000	227,485
Net book value	929,717	582,981	302,177
Intermodal equipment			
Balance at beginning of year	166,483	82,146	–
Balance at end of year	163,217	83,572	–
Accumulated Depreciation	90,855	24,155	–
Net book value	72,361	59,416	–
Work equipment and roadway machines			
Balance at beginning of year	391,633	281,725	–
Balance at end of year	379,152	274,487	–
Accumulated Depreciation	276,437	125,333	–
Net book value	102,716	149,154	–

Tableau 2.3

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1995

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
\$'000			
243,598	54,365	297,964	Terrains:
240,950	57,486	298,436	Solde en début d'année
...	...	...	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
			Voies et ouvrages:
			Voies et chemins de roulement
9,075,482	1,744,644	10,820,126	Solde en début d'année
9,149,658	1,716,171	10,865,829	Solde en fin d'année
3,099,897	566,332	3,666,229	Amortissement accumulé
6,049,761	1,149,839	7,199,600	Valeur comptable, nette
			Batiments, machines et matériel
1,361,266	193,520	1,554,786	Solde en début d'année
1,446,516	192,611	1,639,127	Solde en fin d'année
642,926	68,254	711,180	Amortissement accumulé
803,590	124,357	927,947	Valeur comptable, nette
			Améliorations locatives
165,639	–	165,639	Solde en début d'année
168,411	–	168,411	Solde en fin d'année
90,525	–	90,525	Amortissement accumulé
77,886	–	77,886	Valeur comptable, nette
			Signaux, communications et énergie
1,026,486	78,041	1,104,526	Solde en début d'année
1,051,879	78,361	1,130,240	Solde en fin d'année
582,308	35,220	617,527	Amortissement accumulé
469,571	43,141	512,712	Valeur comptable, nette
			Terminaux et postes de carburants
286,775	7,098	293,872	Solde en début d'année
327,102	7,275	334,377	Solde en fin d'année
67,075	3,991	71,066	Amortissement accumulé
260,027	3,283	263,311	Valeur comptable, nette
			Total, Voies et Chemins de Roulement
11,915,648	2,023,302	13,938,950	Solde en début d'année
12,143,567	1,994,418	14,137,984	Solde en fin d'année
4,482,731	673,797	5,156,527	Amortissement accumulé
7,660,836	1,320,621	8,981,457	Valeur comptable, nette
			Equipment:
			Matériel roulant – service payant
3,614,239	188,445	3,802,683	Solde en début d'année
3,588,076	160,246	3,748,322	Solde en fin d'année
1,773,200	89,581	1,862,781	Amortissement accumulé
1,814,876	70,665	1,885,541	Valeur comptable, nette
			Equipment intermodal
248,629	2,462	251,091	Solde en début d'année
246,789	3,011	249,800	Solde en fin d'année
115,011	(13,424)	101,587	Amortissement accumulé
131,778	16,435	148,213	Valeur comptable, nette
			Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement
673,358	63,019	736,377	Solde en début d'année
653,639	61,310	714,949	Solde en fin d'année
401,770	39,412	441,182	Amortissement accumulé
251,870	21,898	273,767	Valeur comptable, nette

Table 2.3

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1995 – Concluded

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
Other Equipment			
Balance at beginning of year	125,521	91,017	95,835
Balance at end of year	32,455	92,739	95,628
Accumulated Depreciation	31,129	45,380	23,814
Net book value	1,326	47,359	71,814
Total, Equipment			
Balance at beginning of year	2,477,159	1,744,802	626,642
Balance at end of year	2,332,256	1,751,779	625,291
Accumulated Depreciation	1,226,135	912,869	251,299
Net book value	1,106,120	838,910	373,991
Total			
Balance at beginning of year	9,701,997	6,280,722	1,025,126
Balance at end of year	9,689,346	6,376,830	1,027,665
Accumulated Depreciation	3,991,857	2,437,736	443,441
Net book value	5,586,649	3,812,299	580,910
Miscellaneous Property Accounts			
Balance at beginning of year	30,142	63,226	–
Balance at end of year	45,120	44,631	–
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...

Tableau 2.3

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1995 – fin

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
			Autres équipements
312,373	8,866	321,239	Solde en début d'année
220,821	8,516	229,337	Solde en fin d'année
100,323	5,382	105,705	Amortissement accumulé
120,499	3,134	123,633	Valeur comptable, nette
			Total, Equipment
4,848,599	262,792	5,111,391	Solde en début d'année
4,709,325	233,083	4,942,408	Solde en fin d'année
2,390,303	120,951	2,511,254	Amortissement accumulé
2,319,022	112,132	2,431,154	Valeur comptable, nette
			Total
17,007,844	2,340,460	19,348,304	Solde en début d'année
17,093,842	2,284,986	19,378,828	Solde en fin d'année
6,873,034	794,747	7,667,782	Amortissement accumulé
9,979,857	1,432,753	11,412,610	Valeur comptable, nette
			Compte d'immobilisations
93,368	2,084	95,451	Solde en debut d'annee
89,751	1,905	91,655	Solde en fin d'annee
...	...	...	Amortissement accumule
...	...	...	Valeur comptable, nette

Chapter 3 Operating and Fuel Statistics

Chapitre 3 Statistiques sur l'exploitation et le carburant

Track operated

The Canadian railways operated 3.6% less track at the end of 1995 compared to 83 351 km in 1994. The 1995 track consisted of 46.8% of mainline, 25.3% of branch line and the remaining 27.9% of yards, industrial tracks and siding.

In order to avoid duplication, the length of track operated by VIA is not reflected in tables 3.1, 3.2, and 3.3, as it runs mostly on lines operated by other railways. The length of track on which VIA operated in 1995, is shown below:

Nova Scotia	236 km
New Brunswick	380 km
Quebec	2 340 km
Ontario	3 944 km
Manitoba	2 272 km
Saskatchewan	966 km
Alberta	681 km
British Columbia	2 133 km
Total	12 953 km

Carrier Shares

Canadian National and Canadian Pacific railways account for 88.6% of owned track: 83.7% of mainline; 96.3% of branch lines and 89.7% of yards, industrial track and sidings. They also accounted for 75.5% of lines jointly owned or operated under lease, contract or trackage rights: 62.1% of mainline; 87.9% of branch lines and 81.7% of yards, industrial track and sidings.

Both CN and CP operate mostly on track which they own. In 1995, CN operated 4.9% less track compared to 1994. Of the 42 597 km operated, 92.0% was owned and 8.0% was leased or jointly owned. CP also operated 4.6% less track in 1995. Of the 26 868 km operated, 76.7% was owned and 23.3% was leased or jointly owned.

Class II and III railways operated 10 861 km of track (13.5% of the total) compared to 10 403 km in 1994. Of the track operated in 1995, 28.9% was leased.

Voies exploitées

En 1994, les sociétés ferroviaires canadiennes ont exploité 83 351 km de voies; à la fin de 1995, ce chiffre avait diminué de 3,6 %. En 1995, 46,8 % des voies étaient des lignes principales, 25,3 %, des embranchements, et 27,9 %, des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

La longueur des voies exploitées par VIA Rail n'est pas incluse dans les tableaux 3.1, 3.2 et 3.3 de manière à éviter le double compte, car cette société exploite principalement des voies appartenant à d'autres transporteurs ferroviaires. On peut voir ci-dessous la longueur des voies exploitées par VIA en 1995 :

Nouvelle-Écosse	236 km
Nouveau-Brunswick	380 km
Québec	2 340 km
Ontario	3 944 km
Manitoba	2 272 km
Saskatchewan	966 km
Alberta	681 km
Colombie-Britannique	2 133 km
Total	12 953 km

Parts des transporteurs

Ensemble, le Canadien National et le Canadien Pacifique ont représenté 88,6 % des voies exploitées en propriété, soit 83,7 % des lignes principales, 96,3 % des embranchements et 89,7 % des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement. Ces sociétés ont également représenté 75,5 % des lignes exploitées en copropriété ou à bail, par contrat ou droit de passage; 62,1 % de ces voies étaient des lignes principales, 87,9 % des embranchements, et 81,7 % des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

Le CN et le CP exploitent surtout des voies en propriété. En 1995, le CN a exploité 4,9 % moins de voies qu'en 1994. Sur un total de 42 597 km de voies, 92,0 % étaient exploités en propriété et 8,0 % à bail ou en copropriété. Le CP a également exploité 4,6% moins de voies en 1995. Sur un total de 26 868 km de voies, 76,7 % étaient exploités en propriété et 23,3 % à bail ou en copropriété.

Les sociétés ferroviaires des catégories II et III ont exploité pour leur part 10 861 km de voies (13,5 % de la longueur totale) comparativement à 10 403 km en 1994. Sur le total des voies exploitées en 1995, 28,9 % étaient à bail.

Table 3.1

Tableau 3.1

Length of Track Operated at December 31, 1994

Longueur des voies exploitées au 31 décembre 1994

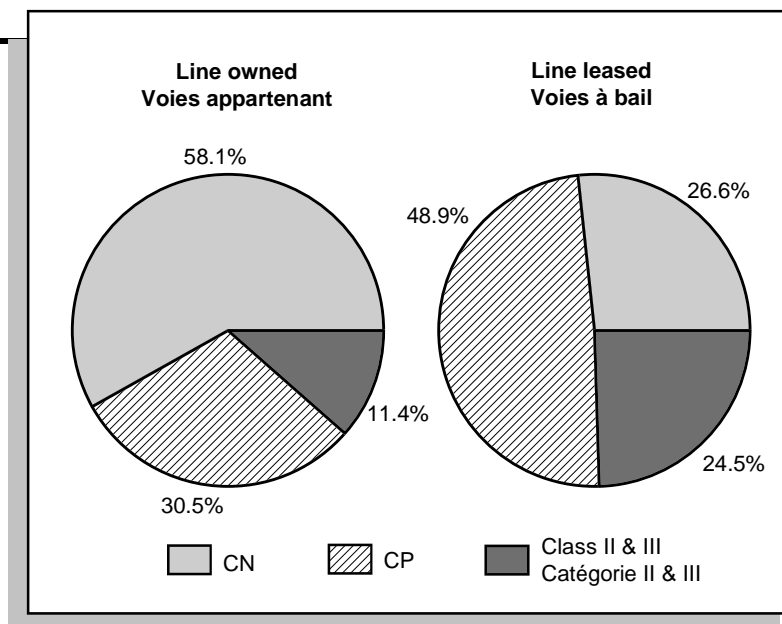
Item – Détail	Class I – Catégorie I			Total		Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
kilometres – kilomètres						
Line owned – Voies appartenant:						
Mainline – Ligne principale	18 550	8 962	–	27 513	5 340	32 853
Branch line – Ligne secondaire	10 634	6 694	–	17 328	675	18 003
Yards – Cours	10 005	4 956	–	14 960	1 709	16 670
Total	39 189	20 612	–	59 801	7 724	67 525
Line operated under lease, contract, trackage rights or jointly owned – Voies exploitées à bail, contrat, droits de réseau ou propriété conjointe:						
Mainline – Ligne principale	497	2 470	–	2 967	1 810	4 777
Branch line – Ligne secondaire	35	1 994	–	2 029	279	2 308
Yards – Cours	2 876	1 791	–	4 668	1 048	5 715
Total	3 408	6 256	–	9 664	3 137	12 801
Grand Total – Track operated – Total général – Voies exploitées	42 597	26 868	–	69 464	10 861	80 326

Figure 3.1

Figure 3.1

Track Owned and Leased by Carrier, 1995

Voies appartenant et à bail, selon le transporteur, 1995



Mainline Track Operated by Province and Territory

Mainline track by area of operation is shown in table 3.2. 35.4% of the mainline track was operated in the province of Ontario followed by 18.7% in British Columbia. CN operated an extension of 111 km of track into the United States. There is no mainline track in Prince Edward Island, Yukon and the Northwest Territories. The Class II and III railways operated 7 150 km of mainline track, mostly in the provinces of Quebec, Ontario and British Columbia.

Table 3.2

Length of Mainline Track Operated by Area at December 31, 1995

Area – Région	Class – I – Catégorie I			Total		Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	
	Canadien National	Canadien Pacific		Catégorie I	Catégories II & III	
kilometres – kilomètres						
Newfoundland – Terre-Neuve	–	–	–	–	240	240
Prince Edward Island – Ile-du-Prince-Édouard	–	–	–	–	–	–
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	305	–	–	305	425	730
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	949	–	–	949	–	949
Quebec	2 685	558	–	3 243	964	4 208
Ontario	6 347	4 470	–	10 816	2 496	13 312
Manitoba	1 646	1 111	–	2 756	117	2 874
Saskatchewan	1 913	1 804	–	3 717	–	3 717
Alberta	2 701	1 744	–	4 445	–	4 445
British Columbia – Colombie-Britannique	2 390	1 745	–	4 135	2 907	7 042
Yukon	–	–	–	–	–	–
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	–	–	–	–	–	–
United States – États-Unis	111	–	–	111	–	111
Total	19 047	11 432	–	30 479	7 150	37 629

Lignes principales exploitées, selon la province et le territoire

Les lignes principales exploitées selon la région d'activité sont présentées au tableau 3.2. En 1995, 35,4 % des lignes principales ont exploité en Ontario; la Colombie-Britannique s'est classée au deuxième rang avec 18,7 %. Le CN avait un prolongement de 111 km de voies aux États-Unis. Il n'existe pas de ligne principale à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon ni dans les Territoires du Nord-Ouest. Les transporteurs des catégories II et III ont exploité 7 150 km de lignes principales, surtout au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique.

Tableau 3.2

Longueur de la voie principale par région au 31 décembre 1995

Fuel and power Consumed by Motive Equipment

Railways consumed 2.1 billion litres of diesel and crude oil in 1995, almost unchanged from the amount used in 1994. CN accounted for 44.2% of diesel oil consumption, CP for 44.5%, VIA for 2.5% and other railways 8.8%. Crude oil amounting to 147 million litres was reported only by CN. Ontario and British Columbia had the highest consumption of diesel oil at 618 million litres and 508 million litres respectively.

Class II and III railways consumed 176 million litres of diesel and 30 million kW.h. of electric energy.

The total cost of fuel and power consumed increased by 0.7% to \$623.5 million in 1995, which accounted for 8.5% of the total operating expenses in 1995.

Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices

Les sociétés ferroviaires ont consommé 2,1 milliards de litres de diesel et de pétrole brut en 1995, soit un niveau de consommation presque inchangé par rapport à l'année précédente. Le CN a représenté 44,2 % de la consommation de carburant diesel, le CP, 44,5 %, VIA Rail, 2,5 % et les autres sociétés, 8,8 %. La consommation de pétrole brut, qui n'a été déclarée que par le CN, s'est établie à 147 millions de litres. L'Ontario et la Colombie-Britannique ont enregistré la plus forte consommation de carburant diesel, soit 618 millions de litres et 508 millions de litres respectivement.

Les transporteurs des catégories II et III ont consommé 176 millions de litres de carburant diesel et 30 millions de kWh d'énergie électrique.

Le coût total du carburant a été de 623,5 millions de dollars en 1995, soit une hausse de 0,7 %. Ce coût a représenté 8,5 % des dépenses d'exploitation totales en 1995.

Table 3.3

Tableau 3.3

Fuel and Power Consumed, 1995**Consommation de carburant, 1995**

Item – Détail	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	Via Rail	Class I	Class II – III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II – III	
'000 litres						
Diesel						
Freight – Fret	815 222	836 672	–	1 651 894	150 731	1 802 625
Passenger – Voyageurs	–	–	49 309	49 309	7 028	56 337
Yard Switching – Triage	65 907	50 845	–	116 752	13 855	130 606
Work train – Trains de travaux	2 960	2 222	–	5 181	4 244	9 425
Total	884 088	889 738	49 309	1 823 135	175 857	1 998 992
'000 litres						
Crude oil – Pétrole non raffiné						
Freight – Fret	136 775	–	–	136 775	–	136 775
Passenger – Voyageurs	62	–	–	62	–	62
Yard Switching – Triage	9 616	–	–	9 616	–	9 616
Work train – Trains de travaux	364	–	–	364	–	364
Total	146 817	–	–	146 817	–	146 817
'000 kW.h						
Electric energy – Energie électrique						
Freight – Fret	–	–	–	–	29 647	29 647
Passenger – Voyageurs	–	–	–	–	–	–
Yard Switching – Triage	–	–	–	–	–	–
Work train – Trains de travaux	–	–	–	–	–	–
Total	–	–	–	–	29 647	29 647
Cost, Grand total – Frais, total général	\$ 301,603,302	259,554,505	15,929,133	577,086,940	46,395,836	623,482,776

Table 3.4

Tableau 3.4

Diesel Oil Consumed Province or Territory, 1995**Consommation d'huile diesel selon la province ou le territoire, 1995**

Item – Détail	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	Via Rail	Class I	Class II – III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II – III	
'000 litres						
Diesel						
Newfoundland – Terre-Neuve	–	–	–	–	14 967	14 967
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	–	–	–	–	–	–
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	9 479	–	1 646	11 125	6 279	17 404
New Brunswick – Nouveau Brunswick	31 273	–	2 653	33 926	–	33 926
Quebec – Québec	99 653	21 378	12 333	133 364	48 710	182 074
Ontario	281 533	284 685	20 167	586 385	31 287	617 672
Manitoba	92 633	67 070	4 339	164 042	46	164 088
Saskatchewan	78 566	120 265	2 321	201 152	–	201 152
Alberta	110 840	129 053	2 156	242 049	323	242 372
British Columbia – Colombie-Britannique	162 569	267 023	3 693	433 285	74 245	507 530
Yukon	–	–	–	–	–	–
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	226	–	–	226	–	226
United States – États-Unis	17 316	263	–	17 579	–	17 579
Total	884 088	889 738	49 308	1 823 133	175 857	1 998 990

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Operating indicators

Users should be aware when using the aggregated operating statistics that there is often duplication in statistics reported by VIA and the railways that own the track, on which VIA operates. CN includes VIA traffic that goes over its lines, whereas CP does not. This overstatement has been consistent over the years.

Indicateurs d'exploitation

Les utilisateurs des statistiques d'exploitation agrégées doivent savoir que les données déclarées par VIA Rail font souvent double emploi avec celles des sociétés ferroviaires propriétaires des voies utilisées par VIA. Contrairement au CP, le CN tient compte du trafic de VIA Rail qui emprunte ses voies. Ce double compte se retrouve tout au long de la période de référence.

Train and Locomotive Unit-Kilometres

In 1995, Freight train-kilometres and freight locomotive unit-kilometres decreased by 3.3% and 2.7% respectively. Passenger train-kilometres and locomotive unit-kilometres also decreased by 5.5% and 4.3% respectively.

Trains-kilomètres et locomotives-kilomètres

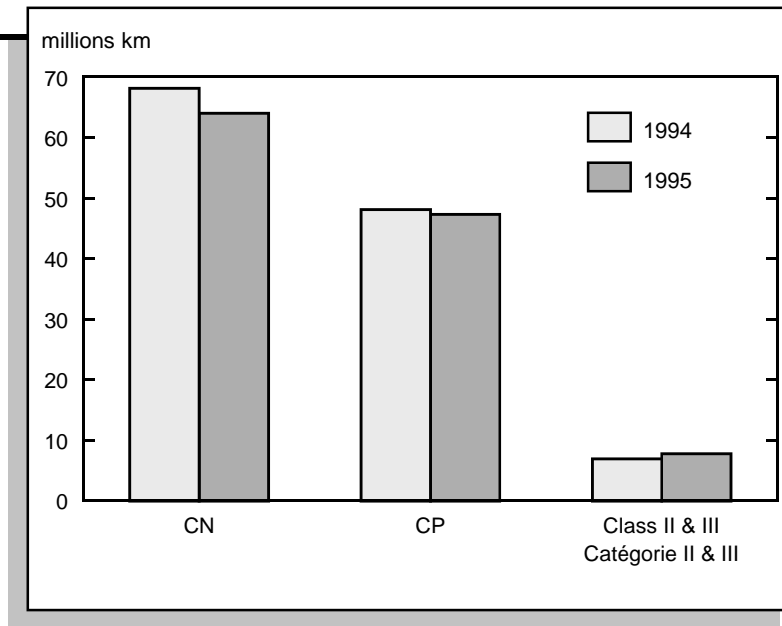
En ce qui concerne les marchandises, le nombre de trains-kilomètres et le nombre de locomotives-kilomètres ont diminué de 3,3 % et 2,7 % respectivement en 1995. Dans les cas des voyageurs, le nombre de trains-kilomètres et le nombre de locomotives-kilomètres ont également enregistré des baisses de 5,5 % et 4,3 % respectivement.

Figure 3.2

Freight Train-kilometres, by Carrier, 1994 and 1995

Figure 3.2

Train-kilomètres de fret, selon le transporteur, 1994 et 1995



Freight and Passenger Car-Kilometres

Total freight car-kilometres in transportation service decreased by 5.0%, in 1995. Of a total of 7.4 billion freight car-kilometres, 60.4% were performed by loaded cars and 39.4% by empty cars. The remaining 0.2% were performed by cabooses and by cars in company service.

Wagons-kilomètres et voitures-kilomètres

Le nombre total de wagons-kilomètres affectés au transport a fléchi de 5,0 % en 1995. Sur un total de 7,4 milliards de wagons-kilomètres, les wagons chargés ont parcouru 60,4 % de ce nombre et les wagons vides, 39,4 %; le reste, soit 0,2%, a été parcouru par les wagons de queue et les wagons affectés au service du transporteur.

Total passenger car-kilometres decreased slightly by 0.6% to 119.1 million kilometres in 1995 from 119.7 million kilometres in 1994.

Le nombre total de voitures-kilomètres a atteint 119,1 millions de km en 1995, contre 119,7 millions l'année précédente, soit un léger recul de 0,6 %.

Figure 3.3

Freight Car-kilometres, by Carrier, 1995

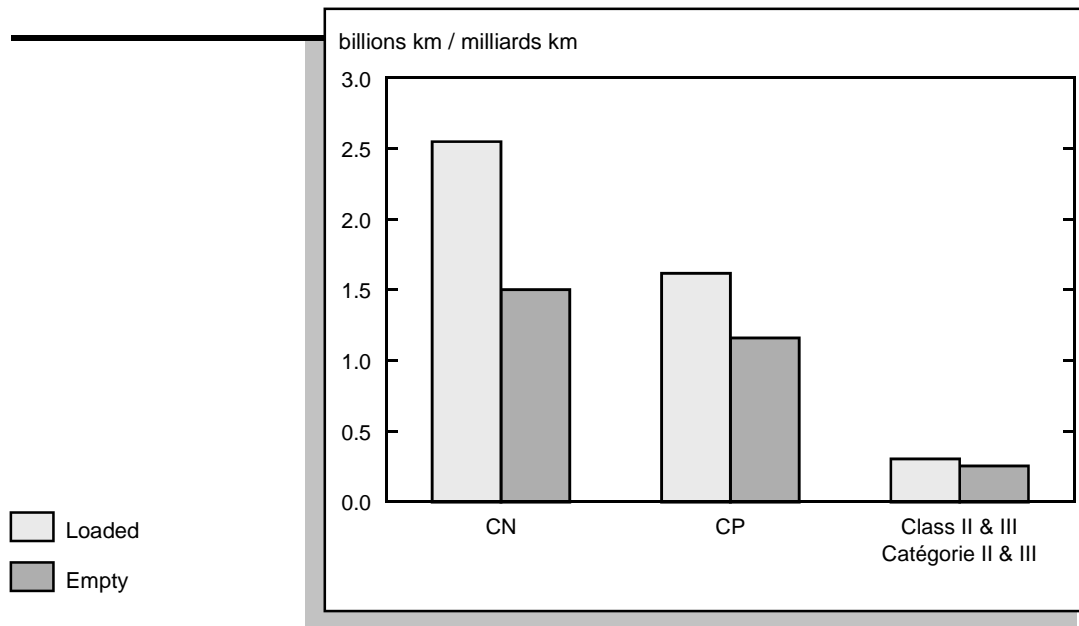


Figure 3.3

Wagons-kilomètres de fret, selon le transporteur, 1995



GrossTonne-Kilometres

There was a decrease of 3.1% in the gross tonne-kilometres of freight train cars and a slight increase of 0.5% in passenger train cars respectively, in 1995.

CN accounted for 50.9% of gross tonne-kilometres of freight, CP for 40.2%, and other railways for 8.9%.

Traffic Statistics

Revenue Freight and Passenger Statistics

In 1995, total revenue freight (including interlining) transported increased 1.2% to 299 million tonnes. In comparison to 1994, CN experienced a decrease of 2.0% while CP and Class II and III carriers transported 2.5% and 4.1% more, respectively.

CN and CP accounted for 69.6% of the revenue freight and 90.6% of tonne-kilometres. Their average length of haul was 1 222 km compared to only 290 km for Class II railways, as the latter are mostly regional carriers.

In 1995, 4.1 million passengers travelled by train, VIA Rail being the main carrier. The Class II railways which offer passenger service accounted for only 11.9% of total

Tonnes-kilomètres brutes

En 1995, le nombre de tonnes-kilomètres brutes au titre du transport des marchandises a diminué de 3,1%, et le nombre de tonnes-kilomètres brutes au titre du transport des voyageurs s'est accru légèrement de 0,5 %.

Le CN a représenté 50,9 % du nombre de tonnes-kilomètres brutes de marchandises, le CP, 40,2 %, et les autres sociétés ferroviaires, 8,9 %.

Statistiques sur le trafic

Statistiques sur les marchandises payantes et les voyageurs payants

En 1995, les marchandises payantes transportées (transferts de marchandises compris) ont connu une croissance de 1,2 % pour atteindre 299 millions de tonnes. Comparativement à 1994, le CN a connu une baisse de 2,0 %, tandis que le CP et les transporteurs des catégories II et III ont enregistré des hausses de 2,5% et 4,1% respectivement.

Le CN et le CP ont transporté 69,6 % des marchandises payantes et ont exploité 90,6 % du nombre de tonnes-kilomètres. Leur trajet moyen s'est établi à 1 222 km par rapport à seulement 290 km pour les sociétés de catégorie II, lesquelles sont principalement des transporteurs régionaux.

En 1995, 4,1 million personnes ont voyagé en train, principalement à bord de VIA. Les sociétés ferroviaires de catégorie II qui offrent un service-voyageurs ont représenté que

Figure 3.4

Cars per Freight Train, 1994 and 1995

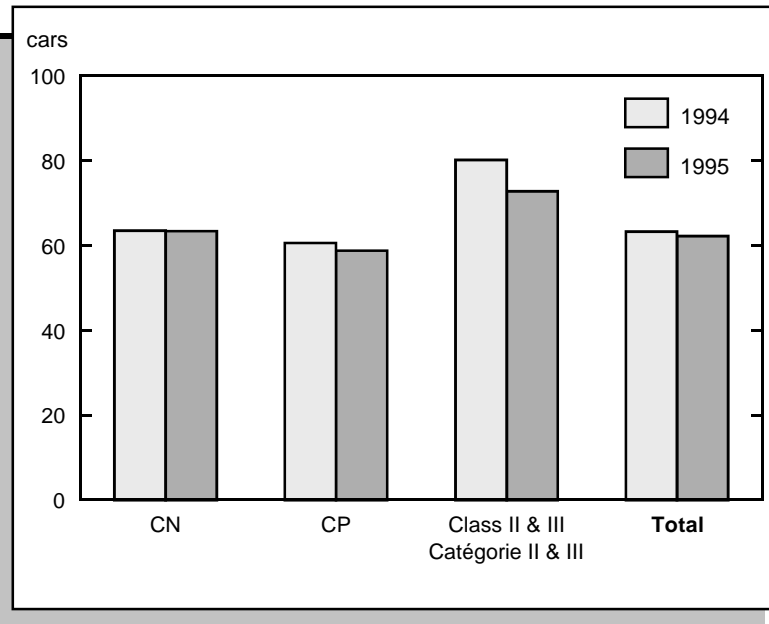


Figure 3.4

Wagons par train de fret, 1994 et 1995

Figure 3.5

Average Freight Carload, 1994 and 1995

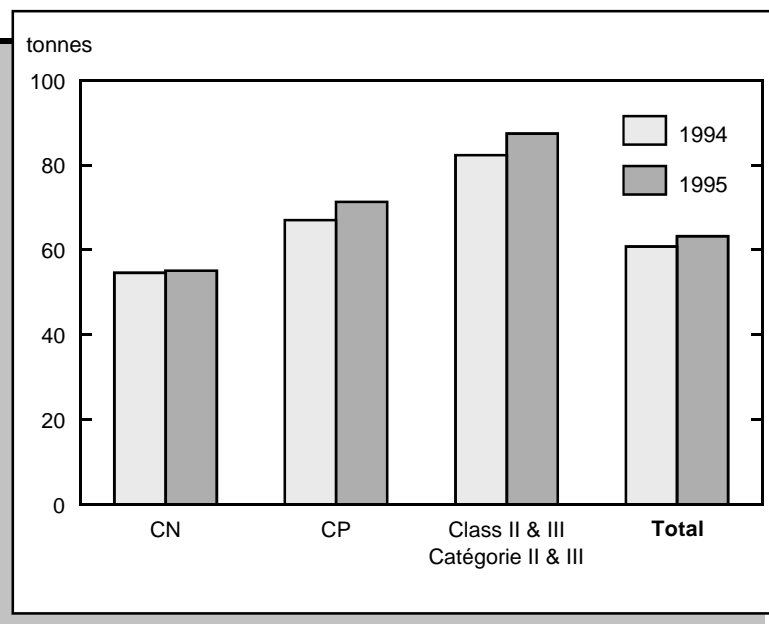


Figure 3.5

Changement moyen de wagons, 1994 et 1995

Table 3.5

Operating Statistics, 1995

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	metric units – unités métriques		
Train-kilometres:			
Freight	64 015 082	47 310 425	–
Passenger			
Locomotive drawn	9 430 371	–	9 698 667
Rail diesel car	–	–	307 275
Total	9 430 371	–	10 005 942
Total, transportation service	73 445 453	47 310 425	10 005 942
Work train service	640 759	50 820	–
Grand total train-kilometres	74 086 212	47 361 245	10 005 942
Locomotive unit-kilometres:			
Hauling freight trains, freight			
Diesel	146 439 214	132 024 251	–
Electric	–	–	–
Total	146 439 214	132 024 251	–
Hauling passenger trains			
Diesel	11 596 183	–	12 776 294
Electric	96 728	–	1 020 258
Total	11 692 911	–	13 796 552
Total, hauling trains	158 132 125	132 024 251	13 796 552
Switching freight trains			
Diesel	22 155 025	13 879 935	–
Electric	–	–	–
Total	22 155 025	13 879 935	–
Switching passenger trains			
Diesel	122 701	–	–
Electric	–	–	–
Total	122 701	–	–
Total, switching	22 277 726	13 879 935	–
Helping, doubling and running light	232	–	–
In work service	845 474	90 687	–
Grand total, locomotive unit-kilometres	181 255 556	145 994 873	13 796 552
Freight car-kilometres:			
Loaded:			
In freight trains	2 549 405 659	1 617 839 595	–
In passenger trains	60 766	–	–
Total	2 549 466 425	1 617 839 595	–
Empty:			
In freight trains	1 503 512 534	1 160 833 273	–
In passenger trains	11 874	–	–
Total	1 503 524 408	1 160 833 273	–
Caboose:			
In freight trains	3 026 782	2 280 360	–
In passenger trains	–	–	–
Total	3 026 782	2 280 360	–
Total Cars:			
In freight trains	4 055 944 975	2 780 953 228	–
In passenger trains	72 639	–	–
Total	4 056 017 615	2 780 953 228	–
In work train service	3 345 810	140 579	–
Grand total, freight car-kilometres	4 059 363 425	2 781 093 808	–

Tableau 3.5

Statistiques d'exploitation, 1995

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
metric units – unités métriques			
111 325 507	7 823 297	119 148 804	Train-kilomètres:
			Fret
			Voyageurs
19 129 038	736 593	19 865 631	Avec locomotive
307 275	353 335	660 610	Voitures automotrices
19 436 313	1 089 928	20 526 241	Total
130 761 820	8 913 225	139 675 045	Total, service des transports
691 579	60 471	752 049	Service des trains de travaux
131 453 399	8 973 696	140 427 094	Total général, train-kilometres
			Locomotives unités-kilomètres:
			Remorquage de trains, fret
278 463 465	24 280 463	302 743 928	Diesel
–	450 362	450 362	Electriques
278 463 465	24 730 825	303 194 290	Total
			Voyageurs
24 372 477	1 169 110	25 541 586	Diesel
1 116 986	–	1 116 986	Electriques
25 489 463	1 169 110	26 658 573	Total
303 952 928	25 899 935	329 852 862	Total, remorquage
			Triage
36 034 960	5 340 385	41 375 345	Diesel
–	39 669	39 669	Electriques
36 034 960	5 380 054	41 415 014	Total
			Voyageurs
122 701	4 788	127 489	Diesel
–	–	–	Electriques
122 701	4 788	127 489	Total
36 157 661	5 384 842	41 542 503	Total, triage
232	–	232	Machines de secours, doubles et haut-le-pied
936 160	123 143	1 059 303	Service des travaux
341 046 981	31 407 919	372 454 900	Total général, unités-kilometres locomotives
			Wagons-kilomètres:
			Chargés:
4 167 245 254	304 784 700	4 472 029 955	Dans les trains de marchandises
60 766	–	60 766	Dans les trains de voyageurs
4 167 306 020	304 784 700	4 472 090 720	Total
			Vides:
2 664 345 808	255 827 203	2 920 173 010	Dans les trains de marchandises
11 874	–	11 874	Dans les trains de voyageurs
2 664 357 681	255 827 203	2 920 184 884	Total
			Wagons de queue:
5 307 142	7 445 942	12 753 084	Dans les trains de marchandises
–	–	–	Dans les trains de voyageurs
5 307 142	7 445 942	12 753 084	Total
			Total:
6 836 898 204	568 057 845	7 404 956 049	Dans les trains de marchandises
72 639	–	72 639	Dans les trains de voyageurs
6 836 970 843	568 057 845	7 405 028 688	Total, service de transport
3 486 389	121 375	3 607 765	Service des trains de travaux
6 840 457 232	568 179 221	7 408 636 453	Total général, wagons-kilomètres

Table 3.5

Operating Statistics, 1995 – Conclusion

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	metric units – unités métriques		
Robot car-kilometres:			
In freight trains	–	–	–
In passenger trains	–	–	–
Total	–	–	–
Generator car-kilometres:			
In freight trains	–	–	–
In passenger trains	718 442	–	1 020 258
Total	718 442	–	1 020 258
Passenger car-kilometres:			
Head-end cars			
In passenger trains	2 017 593	–	4 064 598
In freight trains	123 282	–	–
Total	2 140 875	–	4 064 598
Meal service and lounge cars:			
In passenger trains	4 611 783	–	6 066 800
In freight trains	220 400	584	–
Total	4 832 182	584	6 066 800
Sleeping cars:			
In passenger trains	12 108 553	–	16 025 809
In freight trains	1 416	584	–
Total	12 109 969	584	16 025 809
Conventional coach:			
In passenger trains	14 312 356	–	11 992 374
In freight trains	296 155	3 011	–
Total	14 608 511	3 011	11 992 374
LRC coach:			
In passenger trains	19 446 362	–	21 022 819
In freight trains	277	–	–
Total	19 446 639	–	21 022 819
Rail diesel cars:			
In passenger trains	781	–	527 746
In freight trains	7 939	6 053	–
Total	8 719	6 053	527 746
Commuter cars:			
In passenger trains	1 294 518	–	–
In freight trains	42 356	–	–
Total	1 336 874	–	–
Other passenger cars			
In passenger trains	–	–	–
In freight trains	–	137 501	–
Total	–	137 501	–
Total passenger cars			
In passenger trains	53 791 945	–	59 700 146
In freight trains	691 825	147 733	–
Total	54 483 770	147 733	59 700 146
In work train service	219	–	–
Grand total, passenger car-kilometres	54 483 989	147 733	59 700 146
Gross tonne-kilometres:			
Freight train cars, contents and cabooses ('000)	257 483 158	203 053 635	–
Passenger train cars (cars only) ('000)	2 924 574	11 681	4 741 719
Train hours:			
Freight	1 726 802	1 139 214	–
Passenger	–	–	–
Total, transportation service	1 726 802	1 139 214	–

Tableau 3.5

Statistiques d'exploitation, 1995 – fin

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
metric units – unités métriques			
–	425 384	425 384	Wagons-robots:
–	–	–	Dans les trains de marchandises
–	425 384	425 384	Dans les trains de voyageurs
			Total
–	–	–	Wagons-générateurs (de vapeur et d'électricité):
1 738 700	190 450	1 929 150	Dans les trains de marchandises
1 738 700	190 450	1 929 150	Dans les trains de voyageurs
			Total
			Voitures-kilomètres:
			Voitures de tête
6 082 191	511 771	6 593 961	Dans les trains de voyageurs
123 282	103 381	226 663	Dans les trains de marchandises
6 205 473	615 152	6 820 625	Total
			Voitures de buffet:
10 678 583	157 061	10 835 644	Dans les trains de voyageurs
220 984	139 466	360 450	Dans les trains de marchandises
10 899 567	296 526	11 196 094	Total
			Voitures-lits:
28 134 362	11 724	28 146 086	Dans les trains de voyageurs
2 000	121 311	123 311	Dans les trains de marchandises
28 136 362	133 035	28 269 397	Total
			Voitures ordinaires:
26 304 731	1 368 966	27 673 697	Dans les trains de voyageurs
299 166	1 375 415	1 674 580	Dans les trains de marchandises
26 603 897	2 744 381	29 348 278	Total
			Voitures LRC:
40 469 181	–	40 469 181	Dans les trains de voyageurs
277	–	277	Dans les trains de marchandises
40 469 457	–	40 469 457	Total
			Voitures automotrices:
528 526	948 718	1 477 244	Dans les trains de voyageurs
13 992	–	13 992	Dans les trains de marchandises
542 518	948 718	1 491 236	Total
			Voitures de navetage:
1 294 518	–	1 294 518	Dans les trains de voyageurs
42 356	–	42 356	Dans les trains de marchandises
1 336 874	–	1 336 874	Total
			Autres voitures:
–	2 359	2 359	Dans les trains de voyageurs
137 501	–	137 501	Dans les trains de marchandises
137 501	2 359	139 860	Total
			Total, voitures
113 492 091	3 000 599	116 492 690	Dans les trains de voyageurs
839 558	1 739 572	2 579 130	Dans les trains de marchandises
114 331 649	4 740 171	119 071 820	Total
219	–	219	Service des trains de travaux
114 331 868	4 740 171	119 072 039	Total général, voitures-kilomètres
			Tonnes-kilomètres brutes:
460 536 792	45 141 111	505 677 903	Wagons, contenu et wagons de queue ('000)
7 677 974	299 156	7 977 130	Voitures (voitures seulement) ('000)
			Train-heures:
2 866 016	506 440	3 372 456	Fret
–	14 917	14 917	Voyageurs
2 866 016	521 356	3 387 372	Total, service des transports

Table 3.6

Tableau 3.6

Summary Statistics on Freight and Passenger Transportation, 1995**Statistiques sommaires sur le transport de fret et de voyageurs, 1995**

	Class I – Catégorie I				Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II – III	Total	
	Canadien National	Canadien Pacifique			Catégorie I		Catégorie II – III
	metric units						
Revenue freight – Fret payant:							
Tonnes	'000	113 554	94 427	–	207 981	90 644	298 625
Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres	'000	140 270 329	113 879 762	–	254 150 091	26 324 193	280 474 284
Average haul on each railway – Trajet moyen par expédition	km	1 235	1 206	–	1 222	290	939
Revenue and non-revenue freight – Fret payant et non-payant:							
Tonnes	'000	113 986	96 854	–	210 840	91 214	302 054
Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres	'000	140 409 480	115 397 054	–	255 806 535	26 637 747	282 444 282
Average haul on each railway – Trajet moyen par expédition	km	1 232	1 191	–	1 213	292	935
Revenue passengers – Voyageurs:							
Passengers – voyageurs payants	'000	–	–	3,597	3,597	485	4,082
Passenger-kilometres – Voyageurs-kilomètres	'000	–	–	1 382 568	1 382 568	90 052	1 472 620
Average passenger journey per ticket – Trajet moyen par billet	km	–	–	384	384	186	361
Transportation services, averages – Services de transports, moyennes:							
Cars per freight train – Wagons per train de fret ¹	No. – Nbre	63.4	58.8	–	61.4	72.8	62.2
Cars per passenger train – Voitures par train de voyageur ²	No. – Nbre	5.7	–	6.0	5.8	2.8	5.7
Freight carload – Changement de wagon ³	t	55.1	71.3	–	63.2	87.4	63.2
Empty freight car-kilometre – Wagons-kilomètre vide	%	37.1	41.8	–	39.0	45.6	39.5
Freight train speed – Vitesse, train de fret	km/hr	37.1	41.5	–	38.8	15.4	35.3

¹ Includes passenger cars.¹ Compréand les voitures.² Includes freight cars.² Compréand les wagons.³ Based on car and tonne-kilometres.³ Selon les wagons et tonne-kilomètres.**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.**Nota:** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

passengers transported. The average passenger journey on VIA trains was 384 kilometres compared to 186 kilometres on Class II carriers.

Other Operating Statistics

The industry's average number of cars per freight train in 1995 were: 63 for CN; 59 for CP and 73 for Class II railways.

VIA reported 6 cars per passenger train compared to 3 cars for other railways.

Class II railways hauled 87.4 tonnes per carload compared to 55.1 tonnes for CN and 71.3 tonnes for CP. The average speed of Class II railways was therefore lower, 15 km/hr compared to an average of 39 km/hr for Class I carriers.

Inventory of equipment

Locomotives

The inventory of equipment in service as of December 31, 1995 consisted of 3,332 locomotives, of which 76.8% were engaged in freight service, 2.1% in passenger service, 20.1% in yard work and 1.0% were classified as associated equipment.

CN operated 49.7% of the total locomotives, CP another 36.6%, VIA and other carriers accounted for 3.2% and 10.5%, respectively.

Of the 69 passenger locomotives, VIA operated 41, CN and Class II railways operated 14 each.

Freight and Passenger Cars

There was a decrease of 4.9% in the freight car inventory, to 110,784 in 1995 from 116,510 in 1994.

The mix of freight car inventory reflects the railways' role in the transportation of bulk commodities. A major proportion consists of hopper cars at 35.7% followed by box cars at 24.6% and flat cars at 22.0%.

CN's inventory of 57,779 freight cars consisted of 35.5% hopper cars, 27.2% of box cars, 20.7% of flat cars and the remaining 16.6% were other types.

CP had 38,305 freight cars, 46.7% of which were hopper cars, 22.3% box cars and 19.5% flat cars and 11.5% all other types.

The number of passenger cars in 1995 was 517, of which VIA operated 71.2%. CN operated 2.3% of commuter cars and the remaining 26.5% were operated by Class II railways.

11,9 % du total des voyageurs transportés. Le trajet moyen d'un voyageur a été de 384 km dans les trains de VIA Rail, comparativement à 186 km pour les transporteurs de catégorie II.

Autres statistiques d'exploitation

En 1995, le nombre moyen de wagons par train de marchandises, pour l'ensemble du secteur, s'est chiffré à 63 pour le CN, 59 pour le CP et 73 pour les transporteurs de catégorie II.

VIA Rail a déclaré des rames de six voitures par train de voyageurs, contre trois voitures pour les autres sociétés.

Les transporteurs de catégorie II ont manutentionné un plus fort tonnage par chargement, soit 87,4 tonnes par rapport à 55,1 tonnes pour le CN et 71,3 tonnes pour le CP. La vitesse moyenne des trains des transporteurs de catégorie II a également été moins élevée, soit 15 km/h, comparativement à une moyenne de 39 km/h pour les transporteurs de catégorie I.

Inventaire du matériel roulant

Locomotives

Le matériel roulant en service au 31 décembre 1995 se composait de 3 332 locomotives dont 76,8 % servaient au transport des marchandises, 2,1 % au transport des voyageurs, 20,1 % au triage, et 1,0 % était classé comme matériel connexe.

Le CN a exploité 49,7 % du nombre total de locomotives, le CP, 36,6 %; VIA Rail et d'autres transporteurs ont exploité 3,2 % et 10,5 % respectivement.

Sur les 69 locomotives de trains de voyageurs, 41 ont été exploitées par VIA Rail, comparativement à 14 par le CN et les transporteurs des catégories II.

Wagons et voitures

Le nombre de wagons a enregistré un recul de 4,9 % pour passer de 116 510 en 1994 à 110 784 en 1995.

La composition de l'inventaire des wagons reflète le rôle que jouent les sociétés ferroviaires dans le transport des marchandises en vrac. Une forte proportion des wagons consistent en wagons-trémies (35,7 %), en wagons couverts (24,6 %) et en wagons plats (22,0 %).

Au CN, on a dénombré 57 779 wagons, dont 35,5 % de wagons-trémies, 27,2 % de wagons couverts, 20,7 % de wagons plats et 16,6 % d'autres types de wagons.

Le CP a exploité 38 305 wagons dont 46,7 % de wagons-trémies, 22,3 % de wagons couverts, 19,5 % de wagons plats et 11,5 % de tous les autres types de wagons.

En 1995, on a dénombré 517 voitures dont 71,2 % étaient exploitées par VIA Rail. Le CN a exploité 2,3 % des voitures de navettage, et les transporteurs de catégorie II, les 26,5 % restants.

Table 3.7

Tableau 3.7

Inventory of Equipment in Service, 1995

Inventaire des matériels en service, 1995

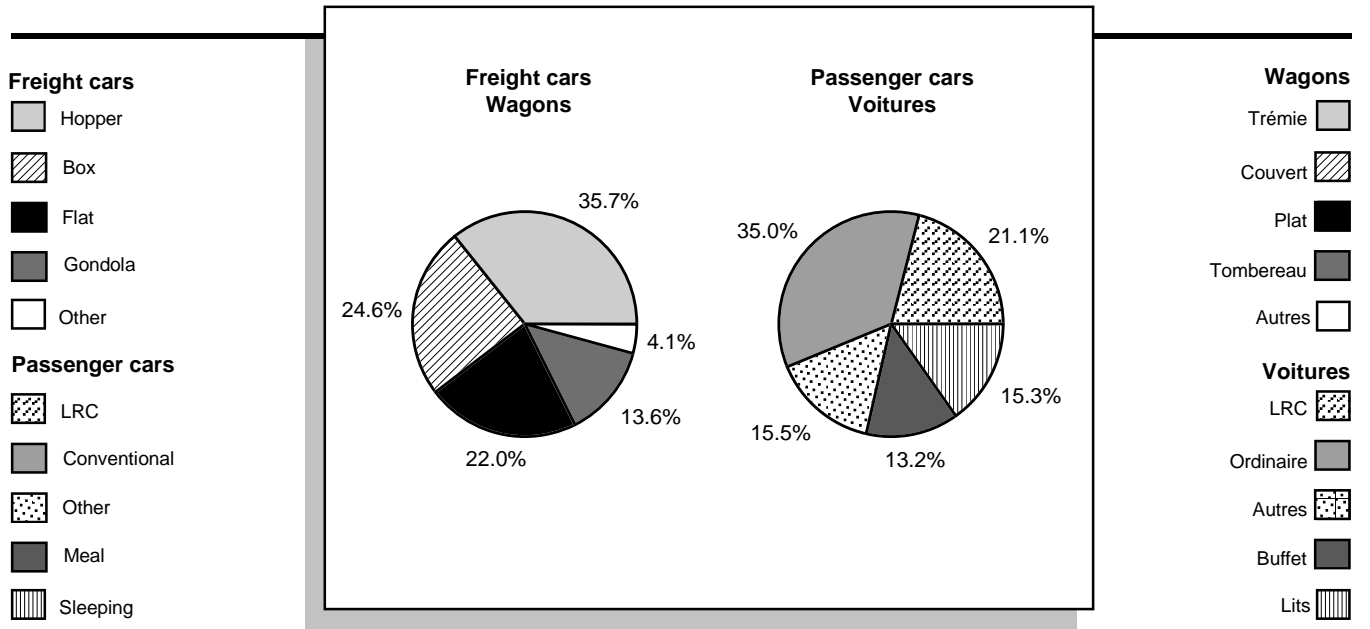
Item – Détail	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II – III	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II – III	
Number – Nombre						
Locomotives:						
Freight – Fret						
Diesel	1,302	967	–	2,269	282	2,551
Electric – Electrique	–	–	–	–	7	7
Newfoundland – Terre-Neuve	–	–	–	–	–	–
Total	1,302	967	–	2,269	289	2,558
Passengers – Voyageurs						
Electric – Electrique	14	–	–	14	3	17
Tempo	–	–	–	–	–	–
LRC	–	–	29	29	–	29
Others – Autres	–	–	12	12	11	23
Total	14	–	41	55	14	69
Yard – Cour						
Diesel	341	249	59	649	23	672
Electric – Electrique	–	–	–	–	–	–
Newfoundland – Terre-Neuve	–	–	–	–	–	–
Total	341	249	59	649	23	672
Associated equipment – matériel connexe	–	3	6	9	24	33
Grand total – Total général	1,657	1,219	106	2,982	350	3,332
Freight cars – Wagons:						
Box – Couvert	15,694	8,543	–	24,237	3,029	27,266
Hopper – Trémie	20,530	17,883	–	38,413	1,145	39,558
Gondola – Tombereau	6,204	4,126	–	10,330	4,730	15,060
Refrigerator – Frigorifique	14	17	–	31	16	47
Flat – Plat	11,955	7,465	–	19,420	4,967	24,387
Stock – Bestiaux	2	17	–	19	–	19
Caboose – Queue	213	251	–	464	86	550
Other – Autres	3,167	3	–	3,170	727	3,897
Total	57,779	38,305	–	96,084	14,700	110,784
Passenger cars – Voitures:						
Head-end – Tête	–	–	30	30	13	43
Meal/Lounge – Buffet	–	–	57	57	11	68
Sleeping – Lits	–	–	77	77	2	79
Conventional – Ordinaire	–	–	87	87	94	181
LRC	–	–	109	109	–	109
Diesel	–	–	8	8	17	25
Commuter – Navetage	12	–	–	12	–	12
Total	12	–	368	380	137	517

Figure 3.6

Inventory of Freight and Passenger Cars, by Type, 1995

Figure 3.6

Inventaire des wagons et voitures, selon le genre, 1995



Chapter 4 Employment Statistics

Chapitre 4 Statistiques sur l'emploi

In 1995, the railways continued their efforts to cut costs by reducing employment. The number of employees decreased by 7.1% in 1995 after a decline of 6.0% in 1994. The total compensation also decreased by 1.2% in 1995.

The average annual compensation per employee, increased by 6.3%, to \$52 thousand in 1995 from \$49 thousand in 1994. The hourly compensation also increased to \$21.20 from \$20.60.

In 1995, labour costs of all railways accounted for 36.3% of the total operating expenses, which is lower compared to 40.5% in 1994, as there was a disproportionate increase in general expenses covering restructuring costs.

Summary Statistics by Class of Carrier

Class I Carriers

Class I carriers account for 89.2% of total employment and 90.5% of total compensation, of the railways operating in Canada. The average annual compensation per Class I employee increased to \$52 thousand from \$49 thousand. Their average compensation per hour increased from \$20.80 to \$21.80.

CN decreased its workforce by 9.9% and total compensation by 1.4% while average compensation increased 9.5%, to \$55 thousand in 1995 from \$50 thousand in 1994.

CP also reduced the number of employees by 3.2%, in 1995. However, its payroll decreased only marginally (0.5%) to \$946.6 million. Average compensation increased by 2.8% to \$50 thousand.

VIA rail reduced its employment and total compensation by 13.2% and 12.4%, respectively. Average compensation increased 1.0%.

En 1995, les sociétés ferroviaires ont poursuivi leurs efforts de compression des coûts en réduisant leurs effectifs. Le nombre d'employés a diminué de 7,1 % en 1995 après avoir enregistré une baisse de 6,0 % l'année précédente. Les charges salariales totales ont également accusé un recul de 1,2 %.

La rémunération annuelle moyenne par employé s'est accrue de 6,3 %, passant de 49 000 \$ à 52 000 \$ entre 1994 et 1995. La rémunération horaire a légèrement progressé, passant de 20,60 \$ à 21,20 \$.

En 1995, les charges salariales de l'ensemble des transporteurs ferroviaires ont représenté 36,3 % de leurs dépenses d'exploitation totales, soit une diminution par rapport à 40,5 % en 1994, année où il y avait une hausse disproportionnée des dépenses générales pour couvrir les coûts de restructuration.

Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs

Transporteurs de la catégorie I

Les transporteurs de la catégorie I représentent 89,2 % des effectifs totaux et 90,5 % de la rémunération totale du secteur du transport ferroviaire au Canada. La rémunération annuelle moyenne par employé dans cette catégorie est passée de 49 000 \$ à 52 000 \$ entre 1994 et 1995. La rémunération horaire moyenne est passée de 20,80 \$ à 21,80 \$.

Le CN a réduit ses effectifs de 9,9 %, et ses charges salariales totales de 1,4 %. La rémunération moyenne a toutefois augmenté de 9,5 % pour passer de 50 000 \$ en 1994 à 55 000 \$ en 1995.

Le CP a également réduit ses effectifs de 3,2 % en 1995. Cependant, ses charges salariales ont peu diminué (0,5 %) pour se chiffrer à 946,6 millions de dollars. La rémunération moyenne a progressé de 2,8 % pour atteindre 50 000 \$.

VIA Rail a réduit ses effectifs et ses charges salariales totales de 13,2 % et 12,4 % respectivement. La rémunération moyenne a augmenté de 1,0 %.

Table 4.1

Tableau 4.1

Summary Statistics on Employment by Major Occupational Group, 1995

Statistiques sommaires sur l'emploi, selon les principales catégories professionnelles, 1995

Activity – Activité	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II – III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II – III	
Average number of employees – Nombre moyen d'employés						
General – Service généraux	3,757	3,333	1,145	8,235	840	9,075
Road maintenance – Entretien des voies	6,126	3,854	19	9,999	1,556	11,555
Equipment maintenance – Entretien du matériel	4,830	4,504	909	10,243	1,162	11,405
Transportation – Transport	8,932	7,061	1,683	17,676	2,043	19,719
Total	23,645	18,752	3,756	46,153	5,601	51,754
Total compensation – Rémunération total	\$'000 000					
General – Service généraux	222.9	182.3	55.8	461.0	36.0	497.0
Road maintenance – Entretien des voies	293.2	183.6	0.8	477.6	58.2	535.8
Equipment maintenance – Entretien du matériel	232.1	199.5	37.0	468.6	53.7	522.3
Transportation – Transport	557.8	381.1	69.8	1008.7	106.8	1,115.6
Total	1,305.9	946.6	163.4	2,415.9	254.7	2,670.6
Average compensation per year – Rémunération moyenne annuelle	\$					
General – Service généraux	59,317	54,700	48,776	55,983	42,800	54,762
Road maintenance – Entretien des voies	47,860	47,640	40,151	47,760	37,422	46,368
Equipment maintenance – Entretien du matériel	48,052	44,304	40,682	45,750	46,190	45,795
Transportation – Transport	62,448	53,974	41,499	57,068	52,291	56,573
Total	55,230	50,479	43,512	52,346	45,471	51,602
Average compensation per hour – Rémunération moyenne annuelle						
General – Service généraux	27.1	25.3	22.7	25.8	23.4	24.4
Road maintenance – Entretien des voies	20.3	19.3	19.3	19.9	18.9	19.4
Equipment maintenance – Entretien du matériel	21.7	19.9	18.7	20.6	20.6	20.3
Transportation – Transport	21.5	23.0	19.3	21.9	22.2	21.6
Total	22.0	21.8	20.2	21.8	20.9	21.2

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Class II and III Carriers

The number of people employed by Class II and III carriers in 1995 decreased by 2.6% to 5,601 while total compensation increased by 5.6% to \$254.7 million. The average compensation improved to \$45 thousand from \$42 thousand in 1994. The gap in the average compensation paid by Class I carriers and other railways was about seven thousand dollars, in 1995.

Class II and III carriers spent 43.4% of their operating expenses on labour.

Transporteurs des catégories II et III

Les effectifs totaux des transporteurs des catégories II et III ont diminué de 2,6 % en 1995 pour s'établir à 5 601 employés, tandis que les charges salariales totales ont augmenté de 5,6 % pour atteindre 254,7 millions de dollars. La rémunération moyenne est passée de 42 000 \$ en 1994 à 45 000 \$ en 1995. L'écart moyen de rémunération entre les transporteurs de la catégorie I et les autres sociétés ferroviaires s'élevait à environ 7 000 \$ en 1995.

Les charges salariales des transporteurs des catégories II et III ont représenté 43,4 % de leurs dépenses d'exploitation.

Figure 4.1

Average Annual Compensation, by Carrier, 1994 and 1995

Figure 4.1

Rémunération moyenne annuelle, selon le transporteur, 1994 et 1995

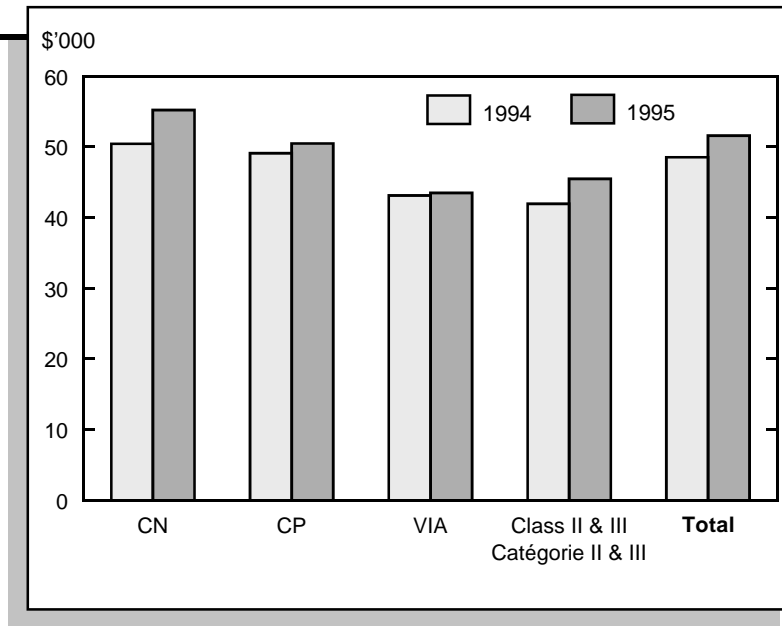


Figure 4.2

Figure 4.2

Total Compensation as a Percentage of Total Expenses, 1994 and 1995

Rémunération totale en pourcentage des dépenses totale, 1994 et 1995

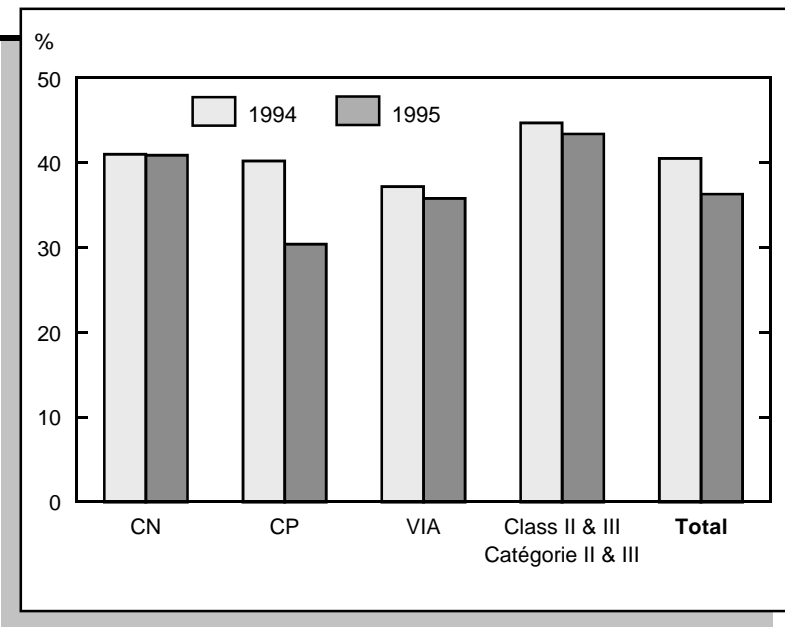
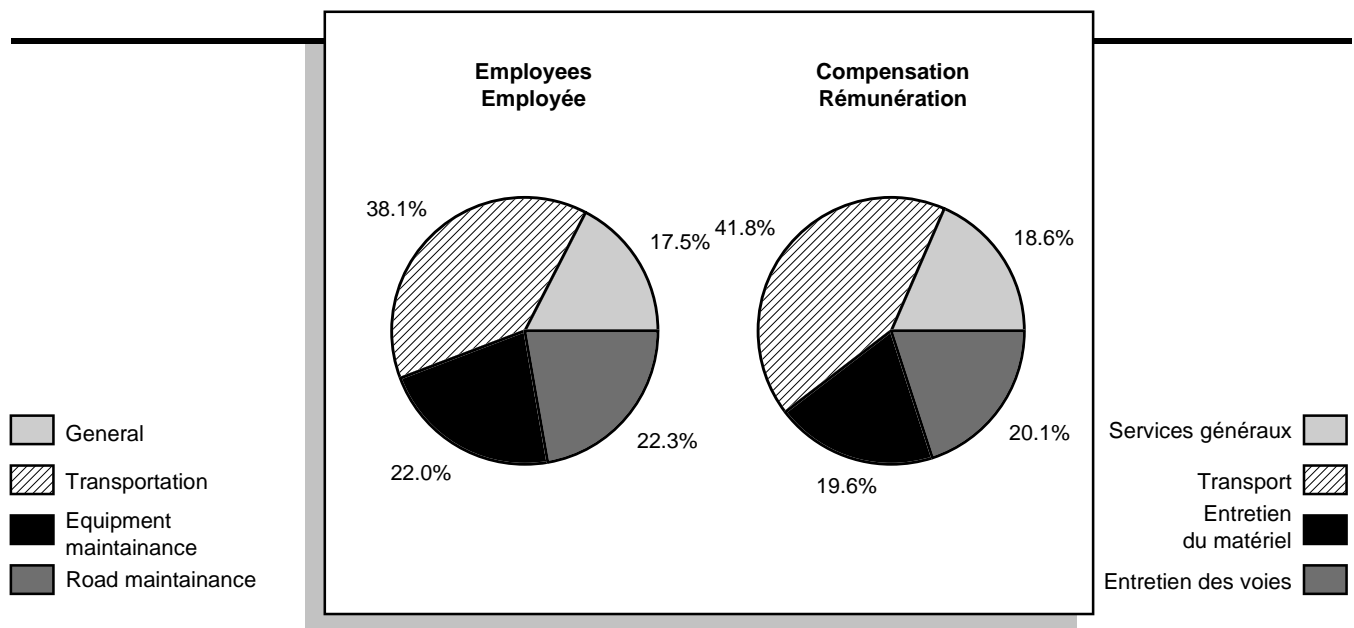


Figure 4.3

Figure 4.3

Percentage of Total Compensation and Average Number of Employees, by Major Occupational Group, 1995

Pourcentage de rémunération total et nombre moyen d'employé, selon les principales catégories professionnelles, 1995



Summary Statistics by Function

Between 1994 and 1995 there was a 7.1% decline in employment. All occupational groups were reduced. The largest decrease was in the equipment maintenance staff, particularly at CN.

The largest group consisted of transportation employees, who also received the highest average compensation of \$57 thousand. This group accounted for 38.1% of employment and 41.8% of total compensation. Employees labelled as "general" were the smallest group, yet received the second highest average compensation of \$55 thousand. Their hourly compensation was, in fact, the highest at \$24.40.

Summary Statistics by Occupational Classification of Class I Railways

Although the number of managers and supervisors decreased from 4,528 to 4,443 in 1995, this group accounted for 9.6% of the total Class I work force compared to 9.1% in 1994. This implies that Class I railways reduced the number of other employees in a higher proportion than managers and supervisors.

The highest average salaries and wages were paid to managers and supervisors. Employees in this group earned an average of \$72 thousand in 1995.

The group consisting of craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers was the largest, at 32.3% of the work force earning \$45 thousand in average compensation.

The group of professional, scientific, technical and staff assistants earned the highest average compensation per hour of \$25.70.

Similar detail is not available for Class II and III railways.

Statistiques sommaires selon la fonction

De 1994 à 1995, une baisse de 7,1 % a été enregistrée au titre des emplois. Toutes les catégories professionnelles ont été touchées par les compressions. La diminution la plus importante a touché le personnel de maintenance du matériel roulant, en particulier au CN.

Les employés des services de transport, qui forment le groupe numériquement le plus important, ont également reçu la rémunération moyenne la plus forte, soit 57 000 \$. Ce groupe a compté pour 38,1 % des effectifs et 41,8 % des charges salariales totales. Les employés des services dits «généraux» ont représenté le plus petit groupe, mais ont figuré au deuxième rang sur le plan de la rémunération avec une moyenne de 55 000 \$. Leur rémunération horaire a également été supérieure à celle des autres groupes, soit 24,40 \$.

Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de la catégorie I

Bien que le nombre de directeurs et de superviseurs soit tombé de 4 528 à 4 443 entre 1994 et 1995, ce groupe a représenté 9,6 % des effectifs totaux de la catégorie I en 1995 comparativement à 9,1 % un an plus tôt. Les transporteurs de la catégorie I ont donc réduit leurs autres employés dans une proportion supérieure à celle du personnel de direction et de supervision.

Les traitements et les salaires les plus substantiels ont été versés au personnel de direction et de supervision. La rémunération des employés de ce groupe s'est établie en moyenne à 72 000 \$ en 1995.

Le groupe le plus important, soit celui des ouvriers spécialisés, des hommes de métiers, des chefs d'équipe, des préposés à l'entretien et des aides, a représenté 32,3 % de la main-d'oeuvre et touché une rémunération moyenne de 45 000 \$.

Ce sont les employés des catégories professionnelles, scientifiques et techniques ainsi que les adjoints qui ont obtenu la rémunération horaire moyenne la plus élevée, soit 25,70 \$.

Ces statistiques ne sont pas disponibles pour les sociétés ferroviaires des catégories II et III.

Table 4.2

Summary Statistics on Employment by Occupational Classification, Class I Carriers, 1995

Tableau 4.2

Statistiques sommaires sur l'emploi selon les catégories professionnelles, transporteurs de catégorie I, 1995

Occupational classification Catégorie professionnelle	Average number of employees		Service hours paid for	Total Compensation		Average hours paid for	Average compensation	
	Effectifs (moyenne)		Heures de service rémunérée	Rémunération total		Nombre moyen d'heures rémunérée	Rémunération moyenne	
	No. – Nbre	%	'000	\$'000	%	hrs	Per hour Horaire	Per year Annuelle
Managerial and supervisory – Direction et surveillance	4,443	9.6	9,608	321,565	13.3	2,163	23.0	72,376
Professional, scientific, technical and staff assistants – Professionnel, scientifique, technique, et consultatifs adjoints	6,073	13.2	13,232	339,880	14.1	2,179	25.7	55,966
Clerical – Personnel de bureau	5,531	12.0	12,458	221,716	9.2	2,252	17.8	40,086
Running trades – Personnel itinérant	11,406	24.7	32,010	709,920	29.4	2,806	22.2	62,241
Working Foremen – Contremaîtres exécutants	1,631	3.5	3,968	80,195	3.3	2,433	20.2	49,169
Craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers – Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, aides et services adjoints	14,888	32.3	34,847	663,786	27.5	2,341	19.0	44,585
Labourers, including building attendants and coach cleaners – Manœuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures)	2,177	4.7	4,930	78,641	3.3	2,265	16.0	36,123
Floating equipment employees (railway) and others – Personnel de matériel flottant et autres	4	--	10	227	--	2,489	22.8	56,727
Total	46,153	100.0	111,063	2,415,930	100.0	2,406	21.8	52,346

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Chapter 5 Commodity Statistics

Chapitre 5 Statistiques sur les marchandises

This chapter presents summary statistics on the commodities transported by Class I and II common carrier railways operating in Canada during 1995. Information on initial or final haul by region are derived from two sources:

- The Monthly Survey, Railway Transport - Revenue Freight Traffic
- The Railway Annual Report - Revenue Freight Carried (Schedule 11)

A summary by commodity section of revenue freight transported is provided in Table 5.1. Tonnage loaded onto the initiating carrier's railway cars plus that received from U.S. rail reflects the total initial haul, freight traffic; as such it does not include interlined freight received from other Canadian railways. Unloadings and the total delivered to U.S. rail are also recorded. Similar information by region is presented in tables 5.2 to 5.6 while Table 5.7 shows the top 50 commodities ranked by tonnage.

Table 5.8 is derived from the section of the Annual Report (Schedule 11)- Revenue Freight Carried. In comparison to Table 5.1, this table includes additional information on commodity detail and on tonnage received from and delivered to other Canadian railways. Total freight carried, therefore reflects double counting of tonnage interlined with other Canadian railways. Data for Class I railways are shown individually while Class II railways are grouped together.

Data Quality and Limitations

Users should note the following points concerning railway freight commodity statistics:

- Effective with the 1994 edition, the publication of the number of cars for commodity codes 628, Container-on-flat-car (C.O.F.C) and 630, Trailer-on-flat-car (T.O.F.C.) was discontinued as the method of recording the number of railway cars for these commodities was not consistent throughout the industry. Number of railway cars, henceforth reflects Carload freight only.

Le présent chapitre fait état de statistiques sommaires sur les marchandises transportées par les sociétés ferroviaires des catégories I et II qui ont exercé leur activité au Canada en 1995. Les données sur les marchandises en transport initial ou final, selon la région, proviennent des deux sources suivantes :

- Transport ferroviaire - trafic des marchandises payantes (enquête mensuelle)
- Rapport annuel - marchandises payantes transportées (section 11).

Le tableau 5.1 présente un sommaire des marchandises payantes transportées selon la catégorie. Ensemble, les marchandises chargées sur les véhicules ferroviaires en transport initial et les marchandises provenant des sociétés ferroviaires américaines représentent le transport initial total (trafic marchandises), qui ne comprend pas les marchandises interréseaux provenant d'autres sociétés ferroviaires canadiennes. Les données sur les déchargements et le tonnage total acheminé aux réseaux américains sont également présentées. Des données similaires, selon la région, apparaissent aux tableaux 5.2 à 5.6, et les données sur les 50 principales marchandises transportées, selon le tonnage, figurent au tableau 5.7.

Les statistiques du tableau 5.8 sont tirées de la section sur les marchandises payantes transportées du Rapport annuel (section 11). Ce tableau ajoute aux données du tableau 5.1 des renseignements plus détaillés sur les marchandises et sur le tonnage en provenance et à destination d'autres réseaux canadiens. Le total des marchandises transportées fait donc l'objet d'un double compte en raison des chargements qui empruntent d'autres lignes ferroviaires canadiennes. Les données sur les transporteurs de la catégorie I sont présentées séparément, alors que celles qui visent les transporteurs de la catégorie II sont regroupées.

Qualité et limites des données

Les utilisateurs doivent tenir compte des points suivants concernant les statistiques sur les marchandises transportées par voie ferroviaire :

- La méthode de comptabilisation des wagons dans le cas des codes de marchandises 628 «conteneur sur wagon plat» (C.S.W.P) et 630 «remorque sur wagon plat» (R.S.W.P) ne s'est pas révélée uniforme dans l'ensemble du secteur ferroviaire. C'est pourquoi l'on a cessé de publier le nombre de wagons affectés au transport de ces marchandises depuis le numéro de 1994. Par conséquent, le nombre de wagons couvre uniquement le transport de charges complètes.

- The total volume of freight carried does not take into account traffic handled in switching services which represents less than 1% of all tonnage.
- The figures reported include that portion of traffic where a shipper submitted a trailer or container for shipment by rail for piggyback freight. Goods submitted by the shipper as "loose merchandise" which the railways chose to move in a railway-owned trailer (or container) on a flat car as opposed to, for example, a box car, are not included. Loose merchandise freight is included with various other commodity groups according to the nature of merchandise involved.
- Loadings of bituminous coal, as published, were overstated for the years 1983-1988. Revisions apply to the number of railway cars loaded, tonnes loaded into railway cars, receipts from Canadian connections and total freight traffic of bituminous coal in Canada and British Columbia.

Please refer to notes on other data limitations pertaining to "Carloading Statistics", in Chapter 9, Survey Concepts and Data Limitations.

Total Freight Traffic (excluding interline traffic)

Revenue freight carried by Canadian railways in 1995 are presented by commodity section in Table 5.1. After a record increase (13.5%) in 1994, total freight traffic increased only slightly (0.6%) in 1995 to attain a volume of 273.4 million tonnes. Of this tonnage 253.7 million tonnes were initially loaded in Canada, while 19.7 million tonnes were received from U.S. rail connections. While the initial loadings remained almost unchanged, there was a strong increase of 9.4% in tonnage received from United States rail destined to Canadian points and points in the U.S.

The unloaded tonnage of 216.2 million tonnes increased 1.1% in 1995 from the 213.7 million tonnes unloaded in 1994, while deliveries to U. S. railways (including U.S. to U.S. traffic of 4.3 million tonnes) increased, 3.1% to 56.8 million tonnes from 55.1 million tonnes in 1994. The increase in both receipts from and deliveries to the U.S. indicate growth in trade as well as increased overland traffic brought about by the Free Trade Agreement between the two countries and increased co-operation between Canadian and U.S. railways.

The number of railway cars loaded with carload freight (please see Data Quality and Limitations) decreased 2.1%, from 3.2 million in 1994 to 3.1 million in 1995.

Revenue Freight Receiving Initial Haul by Region (excluding interlining)

Revenue freight traffic increases in the Atlantic region (2.4%) , Ontario (4.4%) and British Columbia (5.4%) slightly outweighed the decreases in Quebec (-0.3%) and

- Le volume total des marchandises transportées ne tient pas compte du fret manutentionné par les services de manoeuvre, soit moins de 1 % du tonnage total.
- En ce qui concerne le trafic rail-route, les données portent sur la portion du fret expédiée dans des remorques ou des conteneurs destinés à être transportés par voie ferroviaire. Les marchandises en vrac remises par les expéditeurs que les sociétés ferroviaires ont décidé de transporter dans leurs propres remorques (ou conteneurs) sur des wagons plats plutôt que dans des wagons couverts, par exemple, ne sont pas incluses. Les marchandises en vrac sont comprises dans différents autres groupes de marchandises, selon leur nature.
- Les données publiées qui touchent les chargements de houille grasse ont été exagérées pour les années 1983 à 1988. Les rectifications s'appliquent au nombre de wagons chargés, aux tonnes chargées dans les wagons, aux recettes au titre des raccordements ferroviaires canadiens et au tonnage total de la houille grasse au Canada et en Colombie-Britannique.

Veillez consulter les notes explicatives sur les autres limites des données touchant les chargements des wagons au chapitre 9, Concepts d'enquête et limites des données.

Trafic marchandises total (excluant le trafic interréseaux)

Le tableau 5.1 fait état des marchandises payantes transportées par des sociétés ferroviaires canadiennes en 1995, selon la catégorie de marchandises. À la suite d'une hausse record (13,5 %) enregistrée en 1994, le trafic marchandises total n'a augmenté que légèrement (0,6 %) en 1995 pour atteindre 273,4 millions de tonnes. Sur ce total, 253,7 millions de tonnes en transport initial ont été chargées au Canada, tandis que 19,7 millions de tonnes provenaient des raccordements ferroviaires américains. Si les chargements en transport initial sont demeurés à peu près stables, on observe une forte hausse (9,4 %) dans le tonnage provenant des réseaux américains et acheminé vers des destinations canadiennes et américaines.

Les déchargements de marchandises se sont chiffrés à 216,2 millions de tonnes en 1995, soit une progression de 1,1 % par rapport aux 213,7 millions de tonnes déchargées en 1994. Quant aux chargements acheminés aux sociétés ferroviaires américaines (y compris les mouvements américains totalisant 4,3 millions de tonnes), ils ont augmenté de 3,1 %, passant de 55,1 millions de tonnes en 1994 à 56,8 millions de tonnes en 1995. Les hausses enregistrées au chapitre des marchandises en provenance et à destination des États-Unis traduisent une croissance commerciale de même qu'une augmentation du trafic de surface stimulé par l'Accord de libre échange entre les deux pays et par une collaboration accrue entre les sociétés ferroviaires canadiennes et américaines.

Le nombre de wagons transportant des charges complètes (voir Qualité et limites des données) a accusé une baisse de 2,1 %, passant de 3,2 millions en 1994 à 3,1 millions en 1995.

Marchandises payantes en transport initial, selon la région (excluant le trafic interréseaux)

L'augmentation du trafic de marchandises payantes dans la région de l'Atlantique (2,4 %), en Ontario (4,4 %) et en Colombie-Britannique (5,4 %) a légèrement dépassé les baisses

the Prairies (-3.7%) resulting in an overall increase of 0.6% in total tonnage transported in 1995.

The strongest growth in total traffic took place in British Columbia due to record loadings of 49.7 million tonnes in that province which more than compensated for a decrease of 18.7% in total receipts from the U.S. On the contrary the increase in traffic in Ontario was driven by an additional 2.2 million tonnes (over the total in 1994) from US rail when initial loadings only inched up (0.6%) slightly.

The decrease in the Prairie region was the result of a decline in both initial loadings and receipts from the U.S.

Leading Commodities Handled (excluding interlining)

Of the total freight traffic, 38.7 million tonnes each, of iron ore and concentrates and bituminous coal were transported, together accounting for 28.3% of the total of 273.4 million tonnes. These two commodities had accounted for 27.1% in 1994. There was a decrease of 4.4 million tonnes in the transportation of wheat, decreasing its share of 9.6% in 1994 to 7.9% in 1995. These top three ranking commodities are mostly transported domestically for marine export.

The five leading commodities delivered to the U.S. were lumber, potash, newsprint paper, wood-pulp and C.O.F.C., accounting for 42.0% of the total tonnage delivered to the U.S.

Carrier Freight Tonnage by Commodity Section and Major Commodities (including interline traffic)

Railways in Canada handled 299.4 million tonnes of freight a small increase over 298.1 million tonnes in 1994. Tonnage originating on the carriers' lines totalled 253.3 million tonnes, about the same as 1994. An increase of 1.8 million tonnes in receipts from U.S. railways more than outweighed a decrease of 0.7 million decrease in receipts from other Canadian railways. Unloadings in Canada in 1995 decreased by 1.1% or 2.3 million tonnes to 210.5 million as more freight was delivered to other Canadian railways (1.5 million tonnes) and U.S. rail (2.1 million tonnes).

Crude materials represented 49.0% of the total tonnage handled, Fabricated materials 30.7%, Food, feed etc. 12.0%, Special types of traffic another 6.5% and End products the remaining 1.8%. CN accounted for 37.9%, CP 31.5% and the Class II carriers 30.5% of total tonnage.

enregistrées au Québec (-0,3 %) et dans les Prairies (-3,7 %), ce qui a donné lieu à une progression globale de 0,6 % au chapitre du tonnage total transporté en 1995.

La plus forte hausse du trafic total, observée en Colombie-Britannique, est attribuable à des chargements records de 49,7 millions de tonnes dans cette province, chargements qui ont largement compensé la baisse de 18,7% du trafic total en provenance des États-Unis. À l'inverse, en Ontario, l'augmentation de 2,2 millions de tonnes de marchandises en provenance des réseaux américains (par rapport au total de 1994) a contribué à la hausse du trafic, tandis que les chargements en transport initial n'ont progressé que très faiblement (0,6 %).

Le recul enregistré dans les Prairies s'explique par une baisse des chargements en transport initial et du tonnage en provenance des États-Unis.

Principales marchandises manutentionnées (excluant le trafic interréseaux)

En ce qui concerne le trafic marchandises total, 38,7 millions de tonnes de minerai et de concentrés de fer et le même tonnage de houille grasse ont été transportés. Ensemble, ces deux catégories de marchandises ont compté pour 28,3 % du tonnage total qui s'est chiffré à 273,4 millions de tonnes, alors que leur part du tonnage total s'était établie à 27,1 % en 1994. Le transport de blé a accusé un recul de 4,4 millions de tonnes, et la part de ce produit est passée de 9,6 % à 7,9 % entre 1994 et 1995. Les marchandises de ces trois catégories importantes sont principalement transportées au Canada en vue d'être exportées par voie maritime.

Les cinq principales marchandises acheminées aux États-Unis étaient le bois d'oeuvre, la potasse, le papier journal, la pâte de bois et les marchandises en C.S.W.P. qui, ensemble, ont représenté 42,0 % du tonnage total expédié aux États-Unis.

Tonnage transporté, selon la catégorie de marchandises et les principales marchandises (incluant le trafic interréseaux)

Les sociétés ferroviaires canadiennes ont manutentionné 299,4 millions de tonnes de fret, soit une légère hausse par rapport aux 298,1 millions de tonnes manutentionnées en 1994. Le tonnage en transport initial sur les voies de ces sociétés a totalisé 253,3 millions de tonnes, ce qui représente un niveau similaire à celui de 1994. L'augmentation de 1,8 million de tonnes de marchandises en provenance des réseaux américains a surpassé le recul de 0,7 million de tonnes enregistré au chapitre des marchandises provenant d'autres sociétés ferroviaires canadiennes. Les déchargements effectués au Canada en 1995 ont diminué de 1,1 %, soit 2,3 millions de tonnes, pour se chiffrer à 210,5 millions de tonnes; cette baisse est attribuable à l'augmentation du fret acheminé à d'autres sociétés ferroviaires canadiennes (1,5 million de tonnes) et aux réseaux américains (2,1 millions de tonnes).

Les matières brutes ont représenté 49,0 % du tonnage total manutentionné, viennent ensuite les demi-produits avec 30,7 %, les denrées alimentaires et les aliments pour animaux avec 12,0 %, les transports spéciaux avec 6,5 %, puis les produits finis avec 1,8 %. Le CN, le CP et les transporteurs de la catégorie II ont manutentionné respectivement 37,9 %, 31,5 % et 30,5 % du tonnage total.

The transportation of Crude materials was up 3.8%, to 146.7 million tonnes in 1995. Of the total freight traffic, Iron ore and concentrates and Bituminous coal contributed 33.8% and 29.2% respectively to the commodity section's total. Class II carriers transported 48.9% of this section's total traffic, a major proportion (69.0%) of which was Iron ore and concentrates. CN and CP transported 28.1% and 23%, respectively, of crude materials.

The handling of 92.0 million tonnes Fabricated materials in 1995 represented an increase of 2.0%. Potash, Lumber and wood-pulp contributed 14.2%, 12.6% and 11.2% respectively to this section's total. CN transported 47.9%, CP another 33.4% and the Class II carriers the remaining 18.7% of fabricated materials.

Total traffic of Food, feed, beverage and tobacco decreased by 13.6% in 1995. Wheat and Barley accounted for 71.8% of this section's total tonnage of 35.9 million tonnes. CP handled 50.1% of this section's total, CN another 46.3% and Class II carriers the remaining 3.6%.

Le transport de matières brutes a progressé de 3,8 % pour se chiffrer à 146,7 millions de tonnes en 1995. Le minerai et les concentrés de fer ainsi que la houille grasse ont compté pour 33,8 % et 29,2 % respectivement du tonnage total des marchandises de cette catégorie. Les transporteurs de la catégorie II ont manutentionné 48,9 % du tonnage total de matières brutes, dont une large proportion (69,0 %) se composait de minerai et de concentrés de fer. Le CN et le CP ont transporté 28,1 % et 23 % respectivement des matières brutes.

Les demi-produits manutentionnés ont enregistré une hausse de 2,0 % en 1995 pour se chiffrer à 92,0 millions de tonnes. La potasse, le bois d'oeuvre et la pâte de bois ont représenté 14,2 %, 12,6 % et 11,2 % respectivement du tonnage total des marchandises de cette catégorie. Le CN a transporté 47,9 % des demi-produits, contre 33,4 % pour le CP et 18,7 % pour les transporteurs de la catégorie II.

Le tonnage total des denrées alimentaires, des aliments pour animaux, des boissons et du tabac a diminué de 13,6 % en 1995. Le blé et l'orge ont compté pour 71,8 % du tonnage total de cette catégorie de marchandises qui s'est chiffré à 35,9 millions de tonnes. Le CP, le CN et les transporteurs de la catégorie II ont manutentionné 50,1 %, 46,3 % et 3,6 % du tonnage total des marchandises de cette catégorie.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

Title	Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin , Bilingual Ten issues/year.	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service , Bilingue Dix numéros/année.	50-002
Air Carrier Operations in Canada , Quarterly, Bilingual	Opérations des transporteurs aériens au Canada , Trimestriel, Bilingue	51-002
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin , Monthly, Bilingual	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service , Mensuel, Bilingue	51-004
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , Quarterly, Bilingual	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , Trimestriel, Bilingue	51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , Annuel, Bilingue	51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic States Report, Canada/États-Unis , Annuel, Bilingue	51-205
Canadian Civil Aviation , Annual, Bilingual	Aviation civile canadienne , Annuel, Bilingue	51-206
Air Charter Statistics . Annual, Bilingual	Statistique des affrètements aériens , Annuel, Bilingue	51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Occasional, issued in 1993.	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation Civil Aviation, civile , Hors Série, publiée en 1993.	51-501 E/F
Railway Carloadings , Monthly, Bilingual	Chargements ferroviaires , Mensuel, Bilingue	52-001
Railway Operating Statistics , Monthly, Bilingual	Statistique de l'exploitation ferroviaire , Mensuel, Bilingue	52-003
Rail In Canada , Annual, Bilingual	Le transport ferroviaire au Canada , Annuel, Bilingue	52-216
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Monthly, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Mensuel, Bilingue	53-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , Annual, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , Annuel, Bilingue	53-215
Road Motor Vehicles: Fuel Sales , Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Ventes de carburants , Annuel, Bilingue	53-218
Road Motor Vehicles: Registrations , Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Immatriculations , Annuel, Bilingue	53-219
Trucking in Canada , Annual, Bilingual	Le camionnage au Canada , Annuel, Bilingue	53-222
Shipping in Canada , Annual, Bilingual	Le transport maritime au Canada , Annuel, Bilingue	54-205

To order a publication you may telephone 1 (613) 951-7277 or use facsimile number 1 (613) 951-1584. For toll free in Canada only telephone 1 800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1 613 951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1 613 951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada seulement, composez le 1 800 267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Table 5.1

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul within Canada, by Commodity Section, 1995

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	385,003	31 883 163	1 679 431	1 417 267
III Crude materials, inedible (C.L.)	1,515,262	125 527 039	3 865 497	470 486
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	994,436	75 213 213	6 291 190	2 247 983
V End-products, inedible (C.L.)	195,409	3 918 114	1 348 409	63 378
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	45,157	17 134 246	2 228 744	109 112
VII Non-carload freight	...	8 679	–	–
Total Grand total, carload and non carload traffic	3,135,267	253 684 431	15 413 255	4 308 215

Table 5.2

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Atlantic Provinces, by Commodity Section, 1995

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	1,825	141 144	–	–
III Crude materials, inedible (C.L.)	378,207	29 266 935	–	–
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	47,251	3 923 754	–	–
V End-products, inedible (C.L.)	8,377	161 241	–	–
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	1,094	1 736 911	–	–
VII Non-carload freight	...	2 593	–	–
Total Grand total, carload and non carload traffic	436,754	35 232 580	–	–

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents. Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of this information has been discontinued.

Tableau 5.1

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer au Canada, selon le catégorie de marchandises, 1995

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
34 979 861	12.79	29 997 073	4 414 200	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
129 863 022	47.50	125 533 093	6 340 374	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
83 752 386	30.63	41 931 352	40 073 272	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
5 329 901	1.95	2 294 797	2 788 700	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
19 472 102	7.12	16 395 804	3 138 612	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
8 679	0.00	8 455	220	Trafic des chargements de détail	VII
273 405 901	100.00	216 160 569	56 755 375	Total général, charge complète et chargements de détail	

Tableau 5.2

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces de l'Atlantique, selon le catégorie de marchandises, 1995

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge compl- te)	I
141 144	0.40	387 849	–	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
29 266 935	83.07	13 168 284	–	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
3 923 754	11.14	3 641 996	–	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
161 241	0.46	180 267	–	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
1 736 911	4.93	1 953 281	–	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
2 593	0.00	3 020	–	Trafic des chargements de détail	VII
35 232 580	100.00	19 334 692	–	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.
Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons ne sont pas fiables. Donc, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.3

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Quebec, by Commodity Section, 1995

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	931	66 359	26 310	13 703
III Crude materials, inedible (C.L.)	284,144	24 441 326	345 523	138 639
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	200,686	14 008 066	747 919	1 047 027
V End-products, inedible (C.L.)	13,336	310 129	65 952	3 570
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	9,988	5 210 577	173 612	60 247
VII Non-carload freight	...	4 203	–	–
Total Grand total, carload and non carload traffic	509,085	44 040 652	1 359 310	1 263 183

Table 5.4

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Ontario, by Commodity Section, 1995

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	40,983	3 328 270	1 055 845	509 080
III Crude materials, inedible (C.L.)	146,197	10 811 303	2 276 710	227 630
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	190,136	13 489 993	3 997 397	702 430
V End-products, inedible (C.L.)	162,034	3 253 729	1 081 726	58 840
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	31,979	5 406 921	1 939 495	48 907
VII Non-carload freight	...	1 348	–	–
Total Grand total, carload and non carload traffic	571,329	36 291 555	10 351 172	1 546 885

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of this information has been temporarily discontinued.

Tableau 5.3

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de Québec, selon le catégorie de marchandises, 1995

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
106 372	0.23	2 179 467	607 109	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
24 925 488	53.42	47 243 952	482 365	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
15 803 012	33.87	6 988 849	6 057 799	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
379 651	0.81	658 719	52 269	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
5 444 436	11.67	4 086 746	376 257	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
4 203	0.00	3 829	–	Trafic des chargements de détail	VII
46 663 145	100.00	61 161 562	7 575 794	Total général, charge complète et chargements de détail	

Tableau 5.4

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de l'Ontario, selon le catégorie de marchandises, 1995

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
4 893 195	10.15	10 243 995	1 420 081	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
13 315 643	27.63	12 392 661	3 219 014	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
18 189 820	37.75	10 326 394	15 176 744	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
4 394 295	9.12	871 381	2 688 960	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
7 395 323	15.35	3 922 001	2 701 018	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
1 348	0.00	318	220	Trafic des chargements de détail	VII
48 189 612	100.00	37 756 748	25 206 035	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.
Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons ne sont pas fiables. Donc, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.5

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Prairie Provinces, Yukon or Northwest Territories, by Commodity Section, 1995

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
	À destination du Canada	À destination des États-Unis		
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	337,821	28 075 762	532 570	894 484
III Crude materials, inedible (C.L.)	293,243	25 603 631	991 022	75 701
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	394,007	32 201 033	892 835	403 339
V End-products, inedible (C.L.)	3,330	81 156	178 761	901
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	342	2 507 704	86 582	42
VII Non-carload freight	...	230	–	–
Total Grand total, carload and non carload traffic	1,028,743	88 469 513	2 681 770	1 374 378

Table 5.6

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of British Columbia, by Commodity Section, 1995

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail/ En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	–	–	–	–
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	3,443	271 628	64 706	–
III Crude materials, inedible (C.L.)	413,471	35 403 844	252 242	28 516
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	162,356	11 590 367	653 039	95 187
V End-products, inedible (C.L.)	8,332	111 859	21 970	67
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	1,754	2 272 133	29 055	–
VII Non-carload freight	...	305	–	–
Total Grand total, carload and non carload traffic	589,356	49 650 131	1 021 003	123 769

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of this information has been discontinued.

Tableau 5.5

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces des Prairies, dans le Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest, selon la catégorie de marchandises, 1995

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
29 502 816	31.89	1 039 301	1 212 627	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
26 670 354	28.83	4 901 486	2 247 175	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
33 497 207	36.20	5 512 653	13 747 687	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
260 818	0.28	487 946	31 624	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
2 594 244	2.80	3 039 849	51 444	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
230	–	424	–	Trafic des chargements de détail	VII
92 525 661	100.00	14 981 661	17 290 561	Total général, charge complète et chargements de détail	

Tableau 5.6

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique, selon la catégorie de marchandises, 1995

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge compl-te)	I
336 334	0.66	16 146 461	1 174 383	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
35 684 602	70.25	47 826 710	391 820	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
12 338 593	24.29	15 461 460	5 091 042	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
133 896	0.26	96 484	15 847	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
2 301 188	4.53	3 393 927	9 893	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
305	0.00	864	–	Trafic des chargements de détail	VII
50 794 903	100.00	82 925 906	6 682 985	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.
 Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons ne sont pas fiables. Donc, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.7

Leading Commodities Transported by Railways within Canada, 1995

Commodity Section		Number of	Loaded onto	Received from United States rail	
		railway cars	railway cars	En provenance des États-Unis	
		Nombre de wagons points	Chargées sur wagons points	Destined to Canadian	Destined to United States
			À destination du Canada	À destination des États-Unis	
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
208	Iron ore and concentrates	477,859	38 668 746	30 660	–
238	Bituminous coal	408,858	38 479 441	131 657	52 965
034	Wheat	241,455	20 924 349	114 278	588 520
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans I & V) ¹	...	13 190 040	1 860 489	20 097
416	Muriate of potassium (potash)	144,897	13 024 897	5 014	8 798
190	Pulpwood chips	174,442	10 490 795	226 052	26 816
330	Woodpulp	119,753	8 979 422	259 944	227 750
308	Lumber	132,703	9 081 913	44 049	280 764
334	Newsprint paper	82,079	5 109 852	6 890	27 195
202	Bauxite ore and alumina	51,578	4 683 391	40 542	5 807
290	Sulphur, n.e.s.	50,261	4 654 898	–	–
024	Barley	45,088	3 660 362	13 538	189 068
170	Rapeseed	46,177	3 675 801	24 714	–
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s.	41,398	3 222 156	120 257	78 313
276	Gypsum	36,828	3 350 832	3 387	976
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s.	31,551	2 754 039	458 970	7 441
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms	28,999	2 294 372	557 257	67 136
216	Nickel ore and concentrates	37,254	2 690 095	–	–
382	Sulphuric acid	28,942	2 570 824	33 052	5 676
182	Logs and bolts of wood	37,584	2 512 081	32 427	15 052
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans I & V) ¹	...	2 129 911	290 004	85 992
450	Refined and manufactured gases, fuel type (lpg)	33,510	2 126 731	214 969	47 861
516	Portland cement, standard	23,063	2 024 969	193 078	1 448
558	Road motor vehicles, n.e.s.	97,096	1 832 352	186 785	17 754
228	Iron and steel scrap	20,784	1 404 967	521 084	15 040
554	Passenger automobiles and chassis	70,109	1 376 996	413 057	26 980
284	Common salt, rock or bulk	17,385	1 720 746	31 506	13 960
288	Liquid sulphur	19,484	1 742 435	264	–
336	Groundwood printing and specialty paper	11,812	753 886	38 610	852 160
402	Alcohols and their derivatives	18,313	1 517 611	43 783	8 370
204	Copper ores and concentrates	11,353	1 006 358	523 130	–
400	Hydrocarbons and their derivatives	16,814	1 387 200	89 345	36 652
222	Zinc ore and concentrates	16,571	1 434 650	23 451	–
028	Oats	19,631	1 427 031	1 275	9 028
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s.	10,598	953 299	400 760	31 220
468	Sheet and strip, steel	16,181	1 231 455	137 845	421
104	Vegetables, dried	15,682	1 221 416	124 339	6 970
236	Anthracite coal	9,907	1 287 670	54 557	503
270	Limestone, crushed or broken, n.e.s.	15,884	1 273 170	397	17 184
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic)	33,841	1 260 234	2 160	56
322	Wood building boards, n.e.s.	15,021	1 034 782	41 386	165 873
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their	11,044	945 930	221 517	18 183
136	Oil seed meals (incl. cake) n.e.s.	15,494	1 125 592	22 335	3 615
344	Paperboard, n.e.s.	16,737	874 807	212 360	54 910
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s.	12,114	955 402	58 153	17 508
282	Phosphate rock	10,955	986 945	1 060	–
026	Corn	6,257	551 813	244 221	184 786
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s.	9,327	706 749	263 773	5 561
240	Lignite coal	10,314	916 512	–	–
134	Soyabean oil meal	3,185	253 720	566 459	86 842

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer and container contents. Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of this information has been discontinued.

Tableau 5.7

Principales marchandises transportées par chemin de fer au Canada, 1995

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
38 699 406	14.17	38 697 622	3 521	Minerais et concentrés de fer	208
38 664 063	14.16	35 453 031	961 662	Houille grasse	238
21 627 147	7.92	19 658 842	1 631 465	Blé	034
15 070 626	5.52	12 455 178	2 595 647	C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans I & II) ¹	630
13 038 709	4.78	7 051 727	5 926 702	Chlorure (muriate) de potassium	416
10 743 663	3.94	9 086 999	1 268 673	Copeaux de bois à pâte	190
9 467 116	3.47	5 302 394	3 907 546	Pâte de bois	330
9 406 726	3.45	1 919 632	7 616 799	Bois de construction	308
5 143 937	1.88	912 519	3 787 777	Papier journal	334
4 729 740	1.73	4 225 620	204 504	Minerais de bauxite et alumine	202
4 654 898	1.71	4 634 390	1 190	Soufre n.d.a.	290
3 862 968	1.42	3 237 473	520 944	Orge	024
3 700 515	1.36	3 652 342	2 704	Colza	170
3 420 726	1.25	1 963 480	1 400 236	Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	388
3 355 195	1.23	3 351 512	3 684	Gypse	276
3 220 450	1.18	1 606 784	1 577 813	Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	418
2 918 765	1.07	1 627 994	1 281 756	Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	426
2 690 095	0.99	2 690 095	–	Minerais et concentrés de nickel	216
2 609 552	0.96	924 260	1 420 290	Acide sulfurique	382
2 559 560	0.94	2 442 735	108 614	Billes et billots de bois	182
2 505 907	0.92	2 167 172	339 192	R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans I & II) ¹	628
2 389 561	0.88	791 442	1 616 785	Gaz raffinés et manufacturés, combustibles	450
2 219 495	0.81	939 640	1 270 027	Ciment portland ordinaire	516
2 036 891	0.75	584 478	1 346 826	Véhicules automobiles routiers n.d.a.	558
1 941 091	0.71	1 632 341	504 668	Ferraille de fer et d'acier	228
1 817 033	0.67	712 892	1 035 930	Voitures particulières et chjssis	554
1 766 212	0.65	1 094 109	37 749	Sel gemme de saline	284
1 742 699	0.64	77 360	1 677 587	Soufre liquide	288
1 644 656	0.60	174 307	1 567 046	Papier de pâte mécanique et papier spécial	336
1 569 764	0.58	1 080 431	472 101	Alcools et leurs dérivés	402
1 529 488	0.56	1 540 057	1 404	Minerais et concentrés de cuivre	204
1 513 197	0.55	1 037 680	479 521	Hydrocarbures et leurs dérivés	400
1 458 101	0.53	1 406 569	51 280	Minerais et concentrés de zinc	222
1 437 334	0.53	925 093	510 385	Avoine	028
1 385 279	0.51	781 412	521 010	Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	394
1 369 721	0.50	870 615	211 021	Feuilles et feuillards d'acier	468
1 352 725	0.50	1 277 812	68 805	Légumes séchés	104
1 342 730	0.49	1 343 857	752	Anthracite	236
1 290 751	0.47	1 250 672	73 725	Pierre calcaire concassée n.d.a.	270
1 262 450	0.46	1 261 253	389	Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	626
1 242 041	0.46	308 585	1 075 067	Panneaux de bois de construction n.d.a.	322
1 185 630	0.43	933 607	258 993	Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	404
1 151 542	0.42	745 857	355 692	Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	136
1 142 077	0.42	771 454	368 333	Carton n.d.a.	344
1 031 063	0.38	111 231	896 167	Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	480
988 005	0.36	988 005	–	Roche phosphatée	282
980 820	0.36	489 499	373 534	Mais	026
976 083	0.36	858 679	103 267	Produits chimiques industriels n.d.a.	432
916 512	0.34	885 211	–	Lignites	240
907 021	0.33	767 420	198 166	Tourteaux de soja	134

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.
 Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons ne sont pas fiables. Donc, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
024 Barley – Orge						
1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	28,396	16,050	642	45,088
2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 296 665	1 313 564	50 133	3 660 362
3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	65 496	31 551	47 945	144 992
4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	13 107	–	431	13 538
5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	484	188 195	389	189 068
6	Total carried – Total transporté ¹	"	2 375 752	1 533 310	98 898	4 007 960
7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 033 495	1 188 766	15 212	3 237 473
8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	151 904	62 858	34 781	249 543
9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	190 354	281 686	48 904	520 944
026 Corn – Maïs						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	3,433	976	1,848	6,257
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	299 679	87 050	165 084	551 813
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	23 935	1 706	29 053	54 694
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	167 336	74 553	2 332	244 221
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	143 389	41 397	–	184 786
15	Total carried – Total transporté ¹	"	634 339	204 706	196 469	1 035 514
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	382 577	76 239	30 683	489 499
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	70 610	18 295	83 576	172 481
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	181 152	110 171	82 211	373 534
028 Oats – Avoine						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	12,470	6,096	1,065	19,631
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	915 749	435 252	76 030	1 427 031
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	11 014	22 788	37 918	71 720
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 051	–	224	1 275
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	9 028	–	9 028
24	Total carried – Total transporté ¹	"	927 814	467 068	114 172	1 509 054
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	597 295	298 611	29 187	925 093
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	29 144	2 176	42 257	73 577
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	301 376	166 281	42 728	510 385
034 Wheat – Blé						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	98,743	137,832	4,880	241,455
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	8 211 275	12 312 960	400 114	20 924 349
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	112 652	14 262	30 467	157 381
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	112 330	1 948	–	114 278
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	628	587 892	–	588 520
33	Total carried – Total transporté ¹	"	8 436 885	12 917 062	430 581	21 784 528
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	7 805 212	11 786 334	67 296	19 658 842
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	164 081	75 905	254 239	494 225
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	467 593	1 054 823	109 049	1 631 465

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all		
		Canadian National	Canadian Pacific				
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer		
104 Vegetables, dried – Légumes séchés							
	37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,413	6,207	62	15,682
	38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	714 361	501 761	5 294	1 221 416
	39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	15 858	193	8 145	24 196
	40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	59 863	62 852	1 624	124 339
	41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	6 798	172	–	6 970
	42	Total carried – Total transporté ¹	"	796 880	564 978	15 063	1 376 921
	43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	757 169	513 877	6 766	1 277 812
	44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	8 042	21 284	979	30 305
	45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	31 669	29 817	7 319	68 805
134 Soyabean oil meal – Tourteaux de soja							
	1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	2,377	803	5	3,185
	2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	185 505	67 863	352	253 720
	3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	35 622	91 627	–	127 249
	4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	397 507	168 952	–	566 459
	5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	51 409	35 433	–	86 842
	6	Total carried – Total transporté ¹	"	670 043	363 875	352	1 034 270
	7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	525 372	242 048	–	767 420
	8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	60 601	8 085	–	68 686
	9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	84 071	113 743	352	198 166
136 Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.							
	10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	8,262	6,226	1,006	15,494
	11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	592 409	457 781	75 402	1 125 592
	12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	48 363	1 500	150 206	200 069
	13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	12 300	9 971	64	22 335
	14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	702	2 584	329	3 615
	15	Total carried – Total transporté ¹	"	653 774	471 836	226 001	1 351 611
	16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	414 786	329 199	1 872	745 857
	17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	193 757	55 834	471	250 062
	18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	45 231	86 802	223 659	355 692
992 Total – Total							
	19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	187,380	186,982	10,614	384,976
	20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	14 916 670	16 108 568	855 657	31 880 895
	21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	386 142	213 725	344 979	944 846
	22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 030 756	566 730	81 952	1 679 438
	23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	283 500	1 109 698	24 399	1 417 597
	24	Total carried – Total transporté ¹	"	16 617 068	17 998 721	1 306 987	35 922 776
	25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	14 317 800	15 459 068	219 394	29 996 262
	26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	741 990	316 554	453 444	1 511 988
	27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 557 278	2 223 101	634 150	4 414 529

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
170 Rapeseed – Colza						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	26,962	18,199	1,016	46,177
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 132 669	1 468 737	74 395	3 675 801
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	321	1 579	160	2 060
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	23 953	243	518	24 714
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
33	Total carried – Total transporté ¹	"	2 156 943	1 470 559	75 073	3 702 575
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 150 656	1 469 242	32 444	3 652 342
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	5 536	–	41 993	47 529
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	751	1 317	636	2 704
182 Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	10,486	9,834	17,264	37,584
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	631 094	619 413	1 261 574	2 512 081
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	4 895	194	535	5 624
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	971	29 348	2 108	32 427
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	8 529	6 441	82	15 052
42	Total carried – Total transporté ¹	"	645 489	655 396	1 264 299	2 565 184
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	600 776	594 917	1 247 042	2 442 735
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	8 155	–	5 681	13 836
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	36 559	60 479	11 576	108 614
190 Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte						
1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	111,352	11,963	51,127	174,442
2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	6 737 066	557 603	3 196 126	10 490 795
3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	103 835	1 587	1 744	107 166
4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	224 317	–	1 735	226 052
5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	26 351	–	465	26 816
6	Total carried – Total transporté ¹	"	7 091 569	559 190	3 200 070	10 850 829
7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	5 365 014	559 190	3 162 795	9 086 999
8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	466 364	–	28 793	495 157
9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 260 190	–	8 483	1 268 673
202 Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,500	4,373	41,705	51,578
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	475 187	394 366	3 813 838	4 683 391
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	318	–	5 729	6 047
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	4 904	31 607	4 031	40 542
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	269	5 538	–	5 807
15	Total carried – Total transporté ¹	"	480 678	431 511	3 823 598	4 735 787
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	282 040	425 972	3 517 608	4 225 620
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	3 936	–	301 726	305 662
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	194 702	5 539	4 263	204 504

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
204 Copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de cuivre						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,217	4,460	1,676	11,353
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	456 410	401 178	148 770	1 006 358
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	17 537	–	432 123	449 660
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	105 755	398 045	19 330	523 130
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
24	Total carried – Total transporté ¹	"	579 702	799 223	600 223	1 979 148
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	567 795	389 608	582 654	1 540 057
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	10 502	409 615	17 569	437 686
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 404	–	–	1 404
208 Iron ore and concentrates – Minerais et concentrés de fer						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	43	–	477,816	477,859
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 521	–	38 665 225	38 668 746
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	495	–	10 842 837	10 843 332
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	9 504	21 156	–	30 660
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
33	Total carried – Total transporté ¹	"	13 520	21 156	49 508 062	49 542 738
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	9 486	21 156	38 666 980	38 697 622
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	513	–	10 841 082	10 841 595
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	3 521	–	–	3 521
216 Nickel ore and concentrates – Minerais et concentrés de nickel						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	151	37,103	–	37,254
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	7 585	2 682 510	–	2 690 095
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	–	–	–
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	–	–
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42	Total carried – Total transporté ¹	"	7 585	2 682 510	–	2 690 095
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	7 585	2 682 510	–	2 690 095
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	–	–
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	–	–
222 Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc						
1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,483	2,463	4,625	16,571
2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	825 854	211 272	397 524	1 434 650
3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	76 584	3 969	–	80 553
4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	7 430	16 021	23 451
5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
6	Total carried – Total transporté ¹	"	902 438	222 671	413 545	1 538 654
7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	902 437	199 357	304 775	1 406 569
8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	23 313	57 490	80 803
9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	51 280	51 280

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total	Grand	
		Canadian National	Canadian Pacific	Total class II railways	Grand total all	
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
228 Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	12,011	6,413	2,360	20,784
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	823 060	424 476	157 431	1 404 967
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	25 728	22 821	181 337	229 886
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	90 059	414 507	16 518	521 084
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 765	11 381	1 894	15 040
15	Total carried – Total transporté ¹	"	940 612	873 185	357 180	2 170 977
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	679 583	766 293	186 465	1 632 341
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	9 868	4 589	19 510	33 967
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	251 160	102 303	151 205	504 668
236 Anthracite coal – Anthracite						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	4	–	9,903	9,907
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	280	–	1 287 390	1 287 670
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 175	–	12 878	15 053
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	35 126	6 257	13 174	54 557
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	503	–	503
24	Total carried – Total transporté ¹	"	37 581	6 760	1 313 442	1 357 783
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	37 332	6 257	1 300 268	1 343 857
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	13 174	13 174
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	249	503	–	752
238 Bituminous coal – Houille grasse						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	127,633	191,179	90,046	408,858
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	12 077 033	18 525 821	7 876 587	38 479 441
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	4 144 530	–	6 360	4 150 890
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	21 206	7 460	102 991	131 657
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	20 735	–	32 230	52 965
33	Total carried – Total transporté ¹	"	16 263 504	18 533 281	8 018 168	42 814 953
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	16 008 479	17 824 122	1 620 430	35 453 031
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	34 753	6 365 509	6 400 262
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	255 026	674 406	32 230	961 662
240 Lignite coal – Lignites						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	1,347	8,967	–	10,314
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	91 001	825 511	–	916 512
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	341 355	–	–	341 355
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	–	–
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42	Total carried – Total transporté ¹	"	432 356	825 511	–	1 257 867
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	432 356	452 855	–	885 211
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	372 656	–	372 656
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	–	–

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s. – Pierre calcaire concassée n.d.a.						
1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	12,036	1,107	2,741	15,884
2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 050 315	90 611	132 244	1 273 170
3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 407	–	33 000	38 407
4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	190	61	146	397
5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	10 099	6 994	91	17 184
6	Total carried – Total transporté ¹	"	1 066 011	97 666	165 481	1 329 158
7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 037 244	48 038	165 390	1 250 672
8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	4 759	–	4 759
9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	28 766	44 868	91	73 725
276 Gypsum – Gypse						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	34,657	2,170	1	36,828
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 158 098	192 642	92	3 350 832
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	–	–	–
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 231	93	63	3 387
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	976	–	976
15	Total carried – Total transporté ¹	"	3 161 329	193 711	155	3 355 195
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	3 161 329	190 120	63	3 351 512
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	–	–
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	3 592	92	3 684
284 Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	11,774	299	5,312	17,385
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 068 680	27 007	625 059	1 720 746
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	4 138	4 861	31 747	40 746
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 412	1 833	27 261	31 506
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	13 960	–	–	13 960
24	Total carried – Total transporté ¹	"	1 089 190	33 701	684 067	1 806 958
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 040 120	23 905	30 084	1 094 109
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	21 212	86	653 801	675 099
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	27 858	9 710	181	37 749
288 Liquid sulphur – Soufre liquide						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,864	12,820	800	19,484
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	529 907	1 149 030	63 498	1 742 435
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	17	5 395	9 191	14 603
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	158	89	17	264
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
33	Total carried – Total transporté ¹	"	530 082	1 154 514	72 706	1 757 302
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	44 567	23 249	9 544	77 360
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 590	660	104	2 354
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	483 925	1 130 604	63 058	1 677 587

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
290 Sulphur, n.e.s. – Soufre n.d.a.						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	21,393	20,501	8,367	50,261
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 948 620	1 945 768	760 510	4 654 898
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	–	–	–
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	–	–
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42	Total carried – Total transporté ¹	"	1 948 620	1 945 768	760 510	4 654 898
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 948 620	1 945 075	740 695	4 634 390
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	1	19 317	19 318
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	692	498	1 190
993 Total – Total						
1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	430,207	358,065	725,212	1,513,484
2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	34 662 858	31 451 830	59 255 249	125 369 937
3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	4 854 091	133 206	11 961 719	16 949 016
4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 534 347	1 919 456	411 744	3 865 547
5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	168 783	221 231	80 474	470 488
6	Total carried – Total transporté ¹	"	41 220 079	33 725 723	71 709 186	146 654 988
7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	37 518 174	29 960 682	52 516 751	119 995 607
8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	792 566	935 464	18 590 975	20 319 005
9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 909 340	2 829 576	601 460	6 340 376
308 Lumber – Bois de construction						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	71,184	17,867	43,652	132,703
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	4 708 949	1 309 806	3 063 158	9 081 913
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	915 568	353 379	872 406	2 141 353
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	30 305	9 837	3 907	44 049
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	66 660	119 094	95 010	280 764
15	Total carried – Total transporté ¹	"	5 721 482	1 792 116	4 034 481	11 548 079
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 097 317	216 596	605 719	1 919 632
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	265 300	29 112	1 717 237	2 011 649
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	4 358 866	1 546 409	1 711 524	7 616 799
322 Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a.						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,937	559	4,525	15,021
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	668 093	36 292	330 397	1 034 782
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	115 618	122 094	135 518	373 230
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	19 223	10 046	12 117	41 386
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	21 136	144 302	435	165 873
24	Total carried – Total transporté ¹	"	824 070	312 734	478 467	1 615 271
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	279 553	17 528	11 504	308 585
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	82 611	478	148 531	231 620
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	461 906	294 729	318 432	1 075 067

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
330 Woodpulp – Pâte de bois						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	50,032	42,525	27,196	119,753
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 888 120	3 005 941	2 085 361	8 979 422
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	167 328	195 533	454 053	816 914
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	148 496	80 606	30 842	259 944
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	82 857	142 581	2 312	227 750
33	Total carried – Total transporté ¹	"	4 286 801	3 424 661	2 572 568	10 284 030
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 188 242	1 613 074	1 501 078	5 302 394
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	224 359	371 186	478 546	1 074 091
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 874 200	1 440 401	592 945	3 907 546
334 Newsprint paper – Papier journal						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	40,324	21,578	20,177	82,079
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 443 037	1 305 249	1 361 566	5 109 852
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	405 786	131 261	292 634	829 681
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 798	773	4 319	6 890
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	953	23 992	2 250	27 195
42	Total carried – Total transporté ¹	"	2 851 574	1 461 275	1 660 769	5 973 618
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	654 409	137 526	120 584	912 519
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	123 068	42 068	1 108 186	1 273 322
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 074 096	1 281 681	432 000	3 787 777
336 Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial						
1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,106	2,627	79	11,812
2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	599 018	151 632	3 236	753 886
3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	97 640	2 770	50 427	150 837
4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	27 235	10 973	402	38 610
5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	360 514	487 950	3 696	852 160
6	Total carried – Total transporté ¹	"	1 084 407	653 325	57 761	1 795 493
7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	148 104	25 731	472	174 307
8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	31 694	22 385	61	54 140
9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	904 609	605 209	57 228	1 567 046
344 Paperboard, n.e.s. – Carton n.d.a.						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	13,103	3,562	72	16,737
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	687 527	185 681	1 599	874 807
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 932	1 150	2 698	14 780
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	91 250	99 167	21 943	212 360
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	34 879	20 031	–	54 910
15	Total carried – Total transporté ¹	"	824 588	306 029	26 240	1 156 857
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	543 987	204 031	23 436	771 454
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	9 753	5 929	1 389	17 071
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	270 849	96 068	1 416	368 333

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all		
		Canadian National	Canadian Pacific				
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer		
382 Sulphuric acid – Acide sulfurique							
	19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	10,508	6,222	12,212	28,942
	20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	923 472	555 427	1 091 925	2 570 824
	21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	128 094	436 914	122 620	687 628
	22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	10 770	1 576	20 706	33 052
	23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	5 588	88	–	5 676
	24	Total carried – Total transporté ¹	"	1 067 924	994 005	1 235 251	3 297 180
	25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	647 567	136 500	140 193	924 260
	26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	40 136	24 702	887 793	952 631
	27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	380 221	832 804	207 265	1 420 290
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.							
	28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	22,816	16,539	2,043	41,398
	29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 856 578	1 209 548	156 030	3 222 156
	30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	26 158	25 328	72 110	123 596
	31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	42 984	70 820	6 453	120 257
	32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4 896	5 891	67 526	78 313
	33	Total carried – Total transporté ¹	"	1 930 616	1 311 587	302 119	3 544 322
	34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 333 600	590 734	39 146	1 963 480
	35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	105 832	50 405	24 370	180 607
	36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	491 184	670 448	238 604	1 400 236
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.							
	37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,788	3,568	1,242	10,598
	38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	518 976	328 522	105 801	953 299
	39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	44 262	5 370	21 570	71 202
	40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	125 426	202 324	73 010	400 760
	41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 439	3 375	26 406	31 220
	42	Total carried – Total transporté ¹	"	690 103	539 591	226 787	1 456 481
	43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	413 869	279 052	88 491	781 412
	44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	31 903	34 331	87 823	154 057
	45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	244 331	226 208	50 471	521 010
400 Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés							
	1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	11,654	4,571	589	16,814
	2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	958 184	385 919	43 097	1 387 200
	3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 154	608	534	9 296
	4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	71 029	16 377	1 939	89 345
	5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	6 759	29 631	262	36 652
	6	Total carried – Total transporté ¹	"	1 044 126	432 535	45 832	1 522 493
	7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	777 476	258 855	1 349	1 037 680
	8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	2 300	296	2 696	5 292
	9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	264 349	173 385	41 787	479 521

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
402 Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,336	12,860	117	18,313
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	395 342	1 114 274	7 995	1 517 611
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 265	34	57 168	64 467
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	10 749	24 433	8 601	43 783
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	3 423	3 779	1 168	8 370
15	Total carried – Total transporté ¹	"	416 779	1 142 520	74 932	1 634 231
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	282 673	743 451	54 307	1 080 431
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	58 887	16 471	6 340	81 698
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	75 218	382 598	14 285	472 101
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives – Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	3,227	7,498	319	11,044
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	270 698	649 401	25 831	945 930
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	15 722	446	50 242	66 410
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	161 095	52 687	7 735	221 517
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	3 052	2 827	12 304	18 183
24	Total carried – Total transporté ¹	"	450 567	705 361	96 112	1 252 040
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	381 991	548 280	3 336	933 607
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	22 461	6 173	30 805	59 439
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	46 114	150 908	61 971	258 993
416 Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	61,519	83,378	–	144,897
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	5 436 441	7 588 456	–	13 024 897
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 898	99	19 316	27 313
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	815	4 199	–	5 014
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	2 439	6 359	–	8 798
33	Total carried – Total transporté ¹	"	5 447 593	7 599 113	19 316	13 066 022
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	3 257 048	3 793 659	1 020	7 051 727
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	16 947	70 647	–	87 594
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 173 598	3 734 808	18 296	5 926 702
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	15,837	14,010	1,704	31,551
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 367 550	1 272 718	113 771	2 754 039
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	9 927	4 988	286 849	301 764
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	48 401	369 783	40 786	458 970
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	361	6 993	87	7 441
42	Total carried – Total transporté ¹	"	1 426 239	1 654 482	441 493	3 522 214
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	884 627	614 098	108 059	1 606 784
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	265 404	56 840	15 376	337 620
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"				

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all		
		Canadian National	Canadian Pacific				
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer		
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base							
	1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	25,625	2,459	915	28,999
	2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 012 527	207 805	74 040	2 294 372
	3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	23 903	12 777	114 350	151 030
	4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	276 034	258 506	22 717	557 257
	5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	8 254	39 809	19 073	67 136
	6	Total carried – Total transporté ¹	"	2 320 718	518 897	230 180	3 069 795
	7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 199 051	325 877	103 066	1 627 994
	8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	120 194	15 697	24 152	160 043
	9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 001 472	177 323	102 961	1 281 756
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a.							
	10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	6,831	2,191	305	9,327
	11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	517 396	166 335	23 018	706 749
	12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	50 611	931	18 834	70 376
	13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	73 141	179 979	10 653	263 773
	14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	3 738	1 432	391	5 561
	15	Total carried – Total transporté ¹	"	644 886	348 677	52 896	1 046 459
	16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	575 967	274 982	7 730	858 679
	17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	9 308	63 714	11 492	84 514
	18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	59 611	9 981	33 675	103 267
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)							
	19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	13,189	14,901	5,420	33,510
	20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	843 596	943 830	339 305	2 126 731
	21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	49 122	21 297	326 500	396 919
	22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	85 792	43 359	85 818	214 969
	23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	431	2 008	45 422	47 861
	24	Total carried – Total transporté ¹	"	978 941	1 010 494	797 045	2 786 480
	25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	457 432	239 876	94 134	791 442
	26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	106 134	67 056	205 063	378 253
	27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	415 376	703 561	497 848	1 616 785
468 Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillets d'acier							
	28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,776	9,256	1,149	16,181
	29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	434 015	715 539	81 901	1 231 455
	30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	114 459	15 244	366	130 069
	31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	49 783	73 664	14 398	137 845
	32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	275	73	73	421
	33	Total carried – Total transporté ¹	"	598 532	804 520	96 738	1 499 790
	34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	547 334	308 689	14 592	870 615
	35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	10 479	325 963	81 714	418 156
	36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	40 720	169 869	432	211 021

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	11,744	157	213	12,114
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	929 604	11 068	14 730	955 402
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 241	–	10 486	11 727
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 406	5	55 742	58 153
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	16 302	1 206	–	17 508
42	Total carried – Total transporté ¹	"	949 553	12 279	80 958	1 042 790
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	52 403	1 157	57 671	111 231
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	31 649	3 673	69	35 391
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	865 501	7 448	23 218	896 167
516 Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire						
1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	11,196	9,782	2,085	23,063
2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	977 162	859 663	188 144	2 024 969
3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 488	4 138	62 897	77 523
4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 807	141 242	48 029	193 078
5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	180	1 181	87	1 448
6	Total carried – Total transporté ¹	"	991 637	1 006 224	299 157	2 297 018
7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	554 618	298 115	86 907	939 640
8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	65 060	21 720	570	87 350
9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	371 959	686 390	211 678	1 270 027
994 Total – Total						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	505,956	318,893	167,961	992,810
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	37 820 390	25 222 573	12 062 967	75 105 930
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 921 432	1 567 028	3 834 579	8 323 039
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 490 707	2 853 378	949 060	6 293 145
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	796 178	1 132 813	319 453	2 248 444
15	Total carried – Total transporté ¹	"	44 028 707	30 775 792	17 166 059	91 970 558
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	23 113 453	13 771 676	5 042 840	41 927 969
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	2 044 515	1 446 523	6 468 968	9 960 006
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	18 870 740	15 557 593	5 654 252	40 082 585
554 Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	14,942	40,922	14,245	70,109
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	212 052	834 448	330 496	1 376 996
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 525	5 293	1 060	9 878
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	204 668	203 698	4 691	413 057
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	20 971	–	6 009	26 980
24	Total carried – Total transporté ¹	"	441 216	1 043 439	342 256	1 826 911
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	383 761	324 290	4 841	712 892
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	31 707	41 955	4 428	78 090
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	25 749	677 194	332 987	1 035 930

See footnotes at end of tables.

Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – suite

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
558 Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	60,289	31,938	4,869	97,096
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 252 759	515 466	64 127	1 832 352
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	4 284	9 563	293	14 140
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	99 913	80 485	6 387	186 785
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	17 567	166	21	17 754
33	Total carried – Total transporté ¹	"	1 374 523	605 680	70 828	2 051 031
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	434 428	144 377	5 673	584 478
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	75 857	37 480	6 387	119 724
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	864 237	423 822	58 767	1 346 826
995 Total – Total						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	91,749	81,455	22,232	195,436
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 825 003	1 549 571	543 524	3 918 098
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	21 499	59 229	46 231	126 959
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	537 676	764 763	45 960	1 348 399
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	48 470	7 950	6 953	63 373
42	Total carried – Total transporté ¹	"	2 432 648	2 381 513	642 668	5 456 829
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 162 446	1 062 483	69 896	2 294 825
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	157 148	96 414	119 737	373 299
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 113 055	1 222 616	453 032	2 788 703
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs						
1	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	20,299	13,303	239	33,841
2	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	847 168	409 807	3 259	1 260 234
3	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	229	15	111	355
4	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	7	2 112	41	2 160
5	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	54	2	–	56
6	Total carried – Total transporté ¹	"	847 458	411 936	3 411	1 262 805
7	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	846 027	411 875	3 351	1 261 253
8	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 117	48	–	1 165
9	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	315	14	60	389
628 T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans I & V) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans I & V)²						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	...	...	...	...
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 323 638	479 707	326 566	2 129 911
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 444	54	–	5 498
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	209 962	80 042	–	290 004
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	85 870	122	–	85 992
15	Total carried – Total transporté ¹	"	1 624 914	559 925	326 566	2 511 405
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 374 444	466 162	326 566	2 167 172
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	3 068	1 973	–	5 041
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	247 403	91 789	–	339 192

See footnotes at end of tables.
Voir note(s) à la fin des tableaux.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1995 – Concluded

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1995 – fin

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II railways	Grand total all
		Canadian National	Canadian Pacific		
		Canadien National	Canadien Pacifique	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans I & V) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans I & V)²					
	19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	...	...
	20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	6 157 781	7 032 259
	21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 156	–
	22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	537 425	1 323 064
	23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	20 097	–
	24	Total carried – Total transporté ¹	"	6 720 459	8 355 323
	25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	6 022 146	6 433 032
	26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	11 685	13 271
	27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	686 627	1 909 020
		996 Total – Total			
	28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	20,800	16,257
	29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	8 341 663	8 126 436
	30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	17 213	11 897
	31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	786 850	1 405 909
	32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	107 782	950
	33	Total carried – Total transporté ¹	"	9 253 508	9 545 192
	34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	8 294 539	7 525 321
	35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	16 654	15 829
	36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	942 315	2 004 042
		998 Grand total, carload and non carload traffic – Total général, charge complète et chargements de détail			
	37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	1,236,092	961,652
	38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	97 568 303	82 458 980
	39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 200 378	1 985 085
	40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	6 380 336	7 510 236
	41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 404 712	2 472 642
	42	Total carried – Total transporté ¹	"	113 553 729	94 426 943
	43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	84 408 130	67 779 230
	44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	3 752 873	2 810 784
	45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	25 392 727	23 836 928

¹ Includes all traffic carried by each individual railway. Traffic received from other Railways in Canada will thus also be included in the totals for one or more other Railways. Comprend l'ensemble du trafic marchandises effectué par chaque société ferroviaire individuelle. Les marchandises provenant d'autres sociétés ferroviaires du Canada seront ainsi également incluses dans le totaux pour une société ferroviaire ou plus.

² Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents. Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur. Please refer to the Data Quality and Limitations at the beginning of this chapter. Veuillez consulter les qualités et limites des données au début de ce chapitre.

Chapter 6 Commodity Origin and Destination

Chapitre 6 Origine et destination des marchandises

The origin and destination of railway commodity movements and tonnes transported presented in this chapter relate to Canadian National (CN) and Canadian Pacific (CP) railways only. Freight interlined with Class II carriers is included while that interlined between them is removed to avoid double counting. These data were obtained through the Canadian Transportation Agency.

Note to Users

- Revenue data are not available.
- Commodity detail is available only for the top 74 commodities.

Tonnage by Commodity

Table 6.1 presents the top 74 commodities ranked in descending order of tonnage transported by CN and CP.

The top four commodities transported remained unchanged between 1995 and 1994, the fifth and sixth ranking commodities (woodpulp and lumber) exchanged places. In 1995, coal, wheat, potash, mixed freight and woodpulp accounted for 42.6% compared to 41.8% in 1994, of the respective totals. Enhanced intermodal activity was reflected in an increase of 25.3% in the transportation of mixed carload freight. Coal volumes increased 8.5% as a result of strong exports. Potash and woodpulp volumes also increased by 2.1% and 1.9%. Despite a combined healthy growth in the volumes of these four commodities, the total volume of the top five only increased 1.0% because of decreased (17.0%) shipments of wheat which were affected by poor weather that delayed the crop harvest and impeded the traffic flow.

In 1995, total volume of the top 74 commodities decreased by 1.3% compared to 1994 and the share of these commodities in the respective totals also decreased marginally from 93.5% in 1994 to 93.2% in 1995.

Commodity Flows

CN and CP transported 203.4 million tonnes in 1995, down 1.0% from 205.4 million tonnes transported the previous year.

Les données sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises par voie ferroviaire et les tonnes transportées, qui sont présentées dans ce chapitre, ne portent que sur le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP). Les marchandises transférées aux transporteurs de catégorie II sont incluses, alors que les marchandises transférées entre CN et CP sont exclues de manière à éviter le double compte. Ces données ont été obtenues auprès de l'Office des transports du Canada.

Note aux utilisateurs

- Les données sur les recettes ne sont pas disponibles.
- Les données détaillées sur les marchandises ne sont disponibles que pour les 74 principales marchandises.

Tonnage selon la marchandise

Le tableau 6.1 présente les 74 marchandises dominantes classées par ordre descendant du tonnage manutentionné par le CN et le CP.

Les quatre principales marchandises transportées sont demeurées inchangées entre 1994 et 1995, tandis que les cinquième et sixième marchandises en importance (soit la pâte de bois et le bois de construction) ont interverti leurs rangs. En 1995, la houille, le blé, la potasse, les marchandises mixtes et la pâte de bois ont représenté 42,6 % des expéditions totales, contre 41,8 % en 1994. L'intensification de l'activité intermodale s'est traduite par une augmentation de 25,3 % du transport des chargements mixtes. Les volumes de la houille se sont accrus de 8,5 % en raison de la vigueur des exportations. Les volumes de la potasse et de la pâte de bois ont également augmenté de 2,1 % et 1,9 % respectivement. Malgré une croissance vigoureuse des volumes combinés de ces quatre marchandises, les volumes des cinq marchandises dominantes n'ont progressé que de 1,0 % en raison de la diminution (17,0 %) des expéditions de blé en raison des conditions météorologiques défavorables qui ont retardé les récoltes et nuï au trafic.

En 1995, le volume total des 74 principales marchandises a diminué de 1,3 % par rapport à 1994, et la part de ces marchandises des totaux respectifs a également accusé un léger recul, passant de 93,5 % à 93,2 % entre 1994 et 1995.

Flux des marchandises

Le CN et le CP ont transporté 203,4 millions de tonnes en 1995, soit une baisse de 1,0 % par rapport aux 205,4 millions de tonnes transportées l'année précédente.

Table 6.1

Tableau 6.1

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes by Commodity Group, 1995**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes par groupe de produits, 1995**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
238	Bituminous coal - Houille grasse	34 429
034	Wheat - Blé	21 163
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	12 877
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	10 608
330	Woodpulp - Pâte de bois	7 643
308	Lumber - Bois de construction	7 479
334	Newsprint paper - Papier journal	4 302
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	3 894
024	Barley - Orge	3 780
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	3 524
170	Rapeseed - Colza	3 469
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinées et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	3 369
276	Gypsum - Gypse	3 324
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	3 160
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	3 021
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	2 930
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	2 793
216	Nickel ore and concentrates - Minerais et	2 686
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	2 127
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	1 962
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	1 790
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	1 782
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	1 757
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	1 757
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	1 683
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	1 633
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	1 581
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	1 547
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	1 468
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	1 464
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	1 377
028	Oats - Avoine	1 370
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	1 265
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	1 219
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	1 202
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	1 201
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	1 107
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	1 104
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	1 090
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	1 023
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	1 017
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	1 016
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	1 002
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	964
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s.- Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	945
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	870
202	Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	860
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s.	846
026	Corn - Maïs	816
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	803
240	Lignite coal - Lignites	776
296	Paper waste - Déchets de papier	775
446	Petroleum coke - Coke de pétrole	760
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	719

Table 6.1

Tableau 6.1

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes by Commodity Group, 1995 - Concluded**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes par groupe de produits, 1995 - fin**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
168	Flaxseed - Lin	714
454	Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	703
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	671
250	Clay - Argile	653
434	Gasoline - Essence	649
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	610
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	596
042	Malt and malt flour - Malt et farine de malt	567
482	Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	565
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	498
320	Plywood - Contre-plaqué	492
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métallique ou de métalloïdes	454
214	Nickel-copper ores and concentrates - Minerais et	453
324	Millwork (woodwork) - Bois travaillé	420
392	Sodium carbonate - Carbonate de sodium	404
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	401
232	Slags, drosses & other by-products, n.e.s. -	397
466	Plates, steel, fabricated - Tôles d'acier	388
286	Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	368
380	Chemical elements - Éléments chimiques	360

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Shipments originating in Alberta, British Columbia, Saskatchewan and Ontario totalled 145.2 million tonnes or 71.4% of the total tonnes transported. Most of these shipments were destined for the United States, other countries (via marine transport), British Columbia and Ontario.

Over 88% of the shipments for marine export originated in Saskatchewan, Alberta and British Columbia; the largest proportion of these were shipped to other countries through British Columbia.

Marine imports arriving at east and west coast ports were transported by rail to their destination points mostly in Ontario, Quebec and U.S. rail connections.

Within this publication "marine exports and imports" refer only to that portion of total Canadian exports and imports that were transported by rail to or from the ports.

Intra-regional Rail Movements (Table 6.3)

- Intra-regional movements accounted for 49.3 million tonnes of goods in 1995 compared to 48.0 million tonnes in 1994.
- British Columbia accounted for the largest share at 26.9 million tonnes.

Inter-regional Rail Movements (Table 6.3)

- Inter-regional rail movements accounted for 89.3 million tonnes of goods in 1995, a decrease of 6.8% from 95.8 million tonnes transported in 1994.
- Alberta and Saskatchewan movements to British Columbia and Saskatchewan movements to Ontario accounted for 56.9% of the tonnage transported inter-regionally.

Rail Movements between Canada and the United States (Table 6.3)

- Movements from Canada to the United States totalled 46.5 million tonnes in 1995 compared to 44.8 million tonnes in 1994.
- Movements from Ontario (11.4 million tonnes) and from Quebec (10.3 million tonnes) totalled 46.7% of the tonnage.
- Traffic from the United States to Canada totalled 13.6 million tonnes in 1995 up 4.0% from 1994.
- Movements to Ontario (5.4 million tonnes) and to Quebec (4.6 million tonnes) accounted for 73.3% of the northbound tonnage.
- U.S. to U.S. traffic totalled 4.6 million tonnes in 1995 compared to 3.6 million tonnes in 1994.

Les expéditions en provenance de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et de l'Ontario ont totalisé 145,2 millions de tonnes ou 71,4 % des tonnes totales transportées. La plupart de ces chargements ont été expédiés aux États-Unis, à d'autres pays (par voie maritime), à la Colombie-Britannique et à l'Ontario.

Plus de 88 % des chargements exportés par mer provenaient de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique d'où ils avaient été expédiés par train. La proportion la plus forte de ce fret a transité par la Colombie-Britannique d'où les marchandises ont été exportées.

Les arrivages en provenance de l'étranger manutentionnés aux ports des côtes est et ouest ont été transportés par voie ferroviaire à leurs destinations, situées principalement en Ontario, au Québec et aux points de correspondance ferroviaire des États-Unis.

Dans cette publication, on entend par «exportations et importations maritimes» la fraction des exportations et des importations canadiennes totales qui a été transportée par train à destination ou en provenance des ports.

Mouvements ferroviaires intrarégionaux (Tableau 6.3)

- Les mouvements intrarégionaux ont représenté 49,3 millions de tonnes de marchandises en 1995, comparativement à 48,0 millions de tonnes l'année précédente.
- La Colombie-Britannique a compté pour la part la plus importante de ces mouvements, soit 26,9 millions de tonnes.

Mouvements ferroviaires interrégionaux (Tableau 6.3)

- Les mouvements ferroviaires interrégionaux ont figuré pour 89,3 millions de tonnes de marchandises en 1995 contre 95,8 millions de tonnes en 1994, soit une diminution de 6,8 %.
- Les mouvements en provenance de l'Alberta et de la Saskatchewan à destination de la Colombie-Britannique, et les mouvements entre la Saskatchewan et l'Ontario ont représenté 56,9% du tonnage transporté à l'échelle interrégionale.

Mouvements ferroviaires entre le Canada et les États-Unis (Tableau 6.3)

- Les mouvements entre le Canada et les États-Unis ont totalisé 46,5 millions de tonnes en 1995, comparativement à 44,8 millions de tonnes l'année précédente.
- Les mouvements en provenance de l'Ontario (11,4 millions de tonnes) et du Québec (10,3 millions de tonnes) ont totalisé 46,7 % du tonnage.
- Le trafic entre les États-Unis et le Canada s'est chiffré à 13,6 millions de tonnes en 1995, en hausse de 4,0 % par rapport à 1994.
- Les mouvements à destination de l'Ontario (5,4 millions de tonnes) et du Québec (4,6 millions de tonnes) ont représenté 73,3 % du tonnage sud-nord.
- Le trafic en territoire américain a totalisé 4,6 millions de tonnes en 1995, comparativement à 3,6 millions de tonnes un an plus tôt.

Table 6.2

Tableau 6.2

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes, 1995**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes, 1995**

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Marine Exports Exportations maritimes	Total
Origin - Origine				Tonnes	'000					
Atl.	4 978	652	611	28	3	24	25	1 172	994	8 487
Que. - Qué	859	4 945	1 584	203	95	382	450	8 819	1 160	18 497
Ont.	1 351	3 664	8 084	962	285	1 832	1 488	11 424	1 575	30 664
Man.	75	420	3 133	329	163	172	256	1 199	1 971	7 718
Sask.	87	741	7 602	752	215	547	2 927	7 890	13 107	33 869
Alta. - Alb.	192	690	3 306	877	954	2 122	7 330	9 697	20 396	45 565
B.C. - C.-B.	91	462	1 655	219	104	944	6 146	4 639	20 820	35 079
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	436	3 223	5 392	472	679	1 296	619	4 599	1 501	18 218
Marine Imports - Importations maritimes	9	1 179	1 739	55	16	515	97	1 676	-	5 288
Total	8 078	15 979	33 105	3 897	2 515	7 833	19 338	51 115	61 524	203 384

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.3

Tableau 6.3

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes - Marine Imports and Exports Integrated with Regional Tonnage, 1995**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes - Importations et exportations maritimes intégrées au tonnage régional, 1995**

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine				Tonnes	'000				
Atl.	5 958	1 007	1 043	38	6	73	57	1 343	9 524
Que. - Qué	1 465	5 631	2 360	228	104	436	878	10 294	21 396
Ont.	1 780	4 457	8 086	963	285	1 832	1 843	11 438	30 684
Man.	81	452	3 587	405	163	172	1 662	1 199	7 721
Sask.	88	843	8 723	914	215	547	14 648	7 890	33 869
Alta. - Alb.	199	759	3 503	877	954	2 122	27 453	9 697	45 565
B.C. - C.-B.	99	846	2 219	240	108	1 356	26 886	4 655	36 408
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	562	4 593	5 393	472	679	1 296	623	4 599	18 218
Total	10 233	18 589	34 913	4 137	2 515	7 833	74 049	51 115	203 384

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Marine Imports (Table 6.4)

- Marine imports at 5.3 million tonnes in 1995 decreased by 7.2% from 5.7 million tonnes reported in 1994.
- Shipments destined for Ontario and Quebec represented 55.2% of marine imports.
- Of the total imports, 31.7% were destined for United States rail connections.
- The highest proportion, 54.8% of these marine imports arrived in Quebec, followed by 25.1% in British Columbia and 19.6% in the Atlantic provinces.

Marine Exports (Table 6.5)

- Railway movements identified as marine exports decreased by 14.9% to 61.5 million tonnes in 1995 from 72.3 million tonnes in 1994.
- Exports originating in British Columbia, Alberta and Saskatchewan accounted for 54.3 million tonnes or 88.3% of the total in 1995.
- Shipments to British Columbia from other regions (including from within the region) for marine export totalled 88.9% or 54.7 million tonnes.

Total tonnes handled by type of movement are presented in figure 6.1. Inter-regional movements accounted for the highest proportion (43.9%) transported. International movements represented another 31.9% including U.S. to U.S. movements. Intra-regional movements accounted for the remaining 24.2% of the total tonnage.

Major Commodity Movements by Region

Table 6.6 presents tonnage of five major commodity movements from one region to another. More detailed data regarding the top 74 commodities (selected at the Canada level) can be provided upon request.

British Columbia was the destination of the largest proportion of tonnage in 1995 totalling 74.0 million tonnes (including 26.9 million tonnes transported within the province) mostly bound for exports. Of these shipments, 59.1% originated in the Prairies.

Importations maritimes (Tableau 6.4)

- Les importations maritimes se sont établies à 5,3 millions de tonnes en 1995, soit une baisse de 7,2 % par rapport aux 5,7 millions de tonnes déclarées l'année précédente.
- Les expéditions destinées à l'Ontario, et Québec ont représenté 55,2 % des importations maritimes.
- Sur le total des importations, 31,7 % étaient destinées à des correspondances ferroviaires aux États-Unis.
- La proportion la plus élevée de ces arrivages, soit 54,8 %, était destinée au Québec; la Colombie-Britannique s'est classée au deuxième rang (25,1 %) et les provinces de l'Atlantique, au troisième rang (19,6 %).

Exportations maritimes (Tableau 6.5)

- Les mouvements ferroviaires classés dans les exportations maritimes sont passés de 72,3 millions de tonnes à 61,5 millions de tonnes entre 1994 et 1995, soit un recul de 14,9 %.
- Les exportations en provenance de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan ont compté pour 54,3 millions de tonnes ou 88,3 % du total en 1995.
- Les chargements expédiés en Colombie-Britannique en provenance d'autres régions (y compris cette province) pour fins d'exportation par voie maritime ont représenté 88,9 % du total ou 54,7 millions de tonnes.

Des données sur le tonnage total manutentionné selon le type de mouvement sont présentées à la Figure 6.1. Les mouvements interrégionaux ont compté pour la proportion la plus forte, soit 43,9 %; la part des mouvements internationaux (expéditions en territoire américain comprises) s'est élevée à 31,9 %, et les mouvements intrarégionaux ont représenté le reste, soit 24,2 %.

Mouvements des principales marchandises selon la région

Le tableau 6.6 présente le tonnage des mouvements des cinq marchandises dominantes d'une région à une autre. Des données plus détaillées sur les 74 principales marchandises (sélectionnées à l'échelle du Canada) peuvent être produites sur demande.

En 1995, la Colombie-Britannique a réceptionné la proportion la plus élevée du tonnage qui a totalisé 74,0 millions de tonnes (dont 26,9 millions de tonnes transportées à l'intérieur de la province) destinées principalement à l'exportation. De ce nombre, 59,1 % du tonnage provenait des Prairies.

Table 6.4

Tableau 6.4

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Imports, 1995**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes, pour les importations maritimes, 1995**

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine				Tonnes	'000				
Atl.	2	354	432	10	3	49	17	171	1 037
Que. - Qué	3	514	746	25	9	54	73	1 475	2 899
Ont.	-	3	--	--	--	--	2	14	20
Man.	-	1	--	-	-	--	1	--	3
Sask.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alta. - Alb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B.C. - C.-B.	5	308	561	20	4	412	4	15	1 329
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	9	1 179	1 739	55	16	515	97	1 676	5 288

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.5

Tableau 6.5

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Exports, 1995**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes pour les exportations maritimes, 1995**

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine				Tonnes	'000				
Atl.	978	2	--	0	-	-	14	-	994
Que. - Qué	603	172	30	--	-	-	355	-	1 160
Ont.	430	790	1	1	-	-	354	-	1 575
Man.	6	31	454	76	-	-	1 405	-	1 971
Sask.	1	102	1 121	162	-	-	11 721	-	13 107
Alta. - Alb.	8	69	197	--	-	-	20 122	-	20 396
B.C. - C.-B.	4	76	3	1	-	-	20 736	-	20 820
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	126	1 370	2	--	-	-	4	-	1 501
Total	2 155	2 610	1 808	240	-	-	54 711	-	61 524

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

The United States and Ontario received the second and third highest tonnages of goods with 51.1 million tonnes and 34.9 million tonnes, respectively. The United States received 5.9 million tonnes of potash from the region comprising Manitoba, Saskatchewan Alberta and the Northwest Territories, 1.9 million tonnes of lumber from British Columbia and 2.9 million tonnes of newsprint paper and 1.7 million tonnes of mixed freight from Quebec. Ontario received 6.8 million tonnes of wheat from Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories and 2.7 million tonnes of nickel ore and concentrates were transported within the province.

Les États-Unis et l'Ontario se sont classés aux deuxième et troisième rangs pour le tonnage, soit 51,1 millions de tonnes et 34,9 millions de tonnes respectivement. Les États-Unis ont réceptionné 5,9 millions de tonnes de potasse en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest; 1,9 million de tonnes de bois de construction de la Colombie-Britannique; 2,9 million de tonnes de papier journal et 1,7 million de tonnes de marchandise mixtes provenant du Québec. L'Ontario a réceptionné 6,8 millions de tonnes de blé du région de Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest; 2,7 millions de tonnes de minerai et de concentrés de nickel ont été transportées à l'intérieur de la province.

Figure 6.1

Figure 6.1

**Freight Origin and Destination Statistics:
Total Tonnage Handled by Type
of Movement, 1995**

**Statistiques sur l'origine et la destination du fret:
tonnage total manutentionné selon le type
de mouvement, 1995**

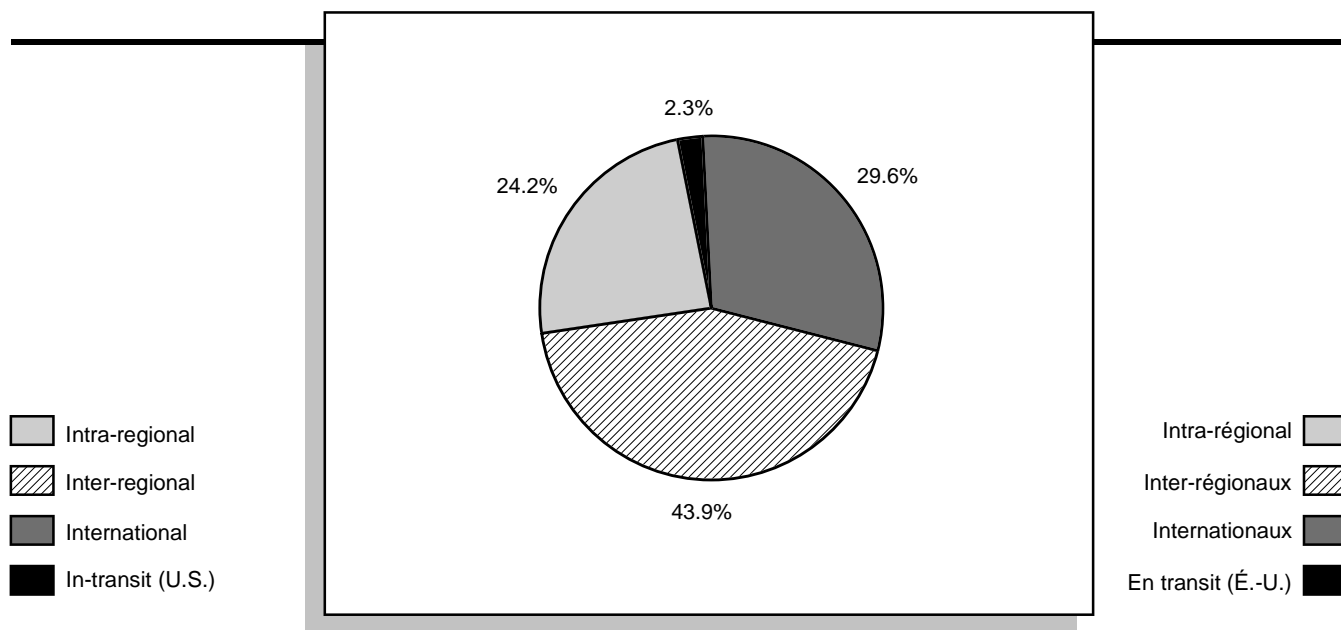


Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1995**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1995**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		('000)
Atlantic - Atlantic Atlantique - Atlantique		
276	Gypsum - Gypse	3 116
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	1 447
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	393
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	192
	Other Commodities - Autres produits	807
	Total Tonnage - Tonnage Total	5 957
Quebec - Atlantic Québec - Atlantique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	395
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	143
330	Woodpulp - Pâte de bois	124
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	103
	Other Commodities - Autres produits	697
	Total Tonnage - Tonnage Total	1 465
Ontario - Atlantic Ontario - Atlantique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	416
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	225
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	197
026	Corn - Maïs	136
	Other Commodities - Autres produits	805
	Total Tonnage - Tonnage Total	1 780
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Atlantic Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Atlantique		
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	94
024	Barley - Orge	33
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.d.a.	23
034	Wheat - Blé	19
	Other Commodities - Autres produits	196
	Total Tonnage - Tonnage Total	368
British Columbia - Atlantic Colombie-Britannique - Atlantique		
330	Woodpulp - Pâte de bois	36
320	Plywood - Contre-plaqué	25
308	Lumber - Bois de construction	9
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	6
	Other Commodities - Autres produits	22
	Total Tonnage - Tonnage Total	99

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1995 - Continued**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1995 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		(⁰⁰⁰)
U.S. - Atlantic É.-U - Atlantique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	91
250	Clay - Argile	88
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	39
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	18
	Other Commodities - Autres produits	323
	Total Tonnage - Tonnage Total	562
Atlantic - Quebec Atlantique - Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	234
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	143
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	116
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	80
	Other Commodities - Autres produits	432
	Total Tonnage - Tonnage Total	1 007
Quebec - Quebec Québec - Québec		
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	1 184
202	Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	625
330	Woodpulp - Pâte de bois	334
232	Slags, drosses & other by-products, n.e.s. -	331
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	301
	Other Commodities - Autres produits	2 853
	Total Tonnage - Tonnage Total	5 630
Ontario - Quebec Ontario - Québec		
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	756
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	565
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	356
034	Wheat - Blé	353
	Other Commodities - Autres produits	2 426
	Total Tonnage - Tonnage Total	4 457
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Quebec Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Québec		
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	204
034	Wheat - Blé	198
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	162
024	Barley - Orge	161
	Other Commodities - Autres produits	1 328
	Total Tonnage - Tonnage Total	2 054

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1995 - Continued**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1995 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		(‘000)
British Columbia - Quebec Colombie-Britannique - Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	443
308	Lumber - Bois de construction	104
320	Plywood - Contre-plaqué	74
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	37
	Other Commodities - Autres produits	185
	Total Tonnage - Tonnage Total	845
U.S. - Quebec É.-U. - Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	1 326
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	314
296	Paper waste - Déchets de papier	177
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	172
	Other Commodities - Autres produits	2 601
	Total Tonnage - Tonnage Total	4 593
Atlantic - Ontario Atlantique - Ontario		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	294
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	142
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	55
308	Lumber - Bois de construction	55
	Other Commodities - Autres produits	494
	Total Tonnage - Tonnage Total	1 042
Quebec - Ontario Québec - Ontario		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	745
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	260
308	Lumber - Bois de construction	205
334	Newsprint paper - Papier journal	163
	Other Commodities - Autres produits	986
	Total Tonnage - Tonnage Total	2 360
Ontario - Ontario		
216	Nickel ore and concentrates - Minerais et concentrés de nickel	2 678
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	513
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	470
214	Nickel copper-ore and concentrates - Minerais et concentrés de nickel-cuivre	452
	Other Commodities - Autres produits	3 969
	Total Tonnage - Tonnage Total	8 085

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1995 - Continued**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1995 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		(⁰⁰⁰)
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Ontario		
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Ontario		
034	Wheat - Blé	6 814
238	Bituminous coal - Houille grasse	1 340
024	Barley - Orge	864
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	769
028	Oats - Avoine	693
	Other Commodities - Autres produits	5 329
	Total Tonnage - Tonnage Total	15 812
British Columbia - Ontario		
Colombie-Britannique - Ontario		
238	Bituminous coal - Houille grasse	828
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	747
308	Lumber - Bois de construction	241
320	Plywood - Contre-plaqué	57
	Other Commodities - Autres produits	342
	Total Tonnage - Tonnage Total	2 218
U.S. - Ontario		
É.-U. - Ontario		
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies — Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	407
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	341
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	312
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	291
	Other Commodities - Autres produits	4 040
	Total Tonnage - Tonnage Total	5 393
Atlantic - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T.		
Atlantique - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	14
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	11
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction, n.d.a.	10
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	4
	Other Commodities - Autres produits	76
	Total Tonnage - Tonnage Total	116
Quebec - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T.		
Québec - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	224
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	170
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	67
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	29
	Other Commodities - Autres produits	277
	Total Tonnage - Tonnage Total	768

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1995 - Continued**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1995 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		(⁰⁰⁰)
Ontario - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Ontario - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	681
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	450
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	213
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillets d'acier	167
	Other Commodities - Autres produits	1 565
	Total Tonnage - Tonnage Total	3 079
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	996
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.d.a.	589
170	Rapeseed - Colza	341
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	325
	Other Commodities - Autres produits	4 117
	Total Tonnage - Tonnage Total	6 369
British Columbia - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Colombie-Britannique - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T. N.-O.		
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	907
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	161
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	112
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	61
	Other Commodities - Autres produits	461
	Total Tonnage - Tonnage Total	1 703
U.S. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. É.-U. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	445
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	184
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	139
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	107
	Other Commodities - Autres produits	1 570
	Total Tonnage - Tonnage Total	2 446
Atlantic - British Columbia Atlantique - Colombie-Britannique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	14
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	8
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	2
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	1
	Other Commodities - Autres produits	29
	Total Tonnage - Tonnage Total	56

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1995 - Continued**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1995 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		('000)
Quebec - British Columbia Québec - Colombie-Britannique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	326
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	90
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	34
330	Woodpulp - Pâte de bois	30
	Other Commodities - Autres produits	394
	Total Tonnage - Tonnage Total	877
Ontario - British Columbia Ontario - Colombie-Britannique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	614
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	340
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	124
330	Woodpulp - Pâte de bois	83
	Other Commodities - Autres produits	679
	Total Tonnage - Tonnage Total	1 843
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - British Columbia Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Colombie-Britannique		
034	Wheat - Blé	11 691
238	Bituminous coal - Houille grasse	9 207
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure (muriate) de potassium	4 408
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	3 889
170	Rapeseed - Colza	2 435
	Other Commodities - Autres produits	12 130
	Total Tonnage - Tonnage Total	43 762
British Columbia - British Columbia Colombie-Britannique - Colombie-Britannique		
238	Bituminous coal - Houille grasse	22 161
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	1 902
330	Woodpulp - Pâte de bois	1 085
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	466
	Other Commodities - Autres produits	1 269
	Total Tonnage - Tonnage Total	26 886
U.S. - British Columbia É.-U. - Colombie-Britannique		
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	77
296	Paper waste - Déchets de papier	58
250	Clay - Argile	39
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	30
	Other Commodities - Autres produits	418
	Total Tonnage - Tonnage Total	623

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1995 - Continued**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1995 - suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		(⁰⁰⁰)
Atlantic - U.S. Atlantique - É.-U.		
334	Newsprint paper - Papier journal	248
330	Woodpulp - Pâte de bois	212
308	Lumber - Bois de construction	175
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	168
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	125
	Other Commodities - Autres produits	412
Total Tonnage - Tonnage Total		1 342
Quebec - U.S. Québec - É.-U.		
334	Newsprint paper - Papier journal	1 894
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	1 738
308	Lumber - Bois de construction	1 344
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	903
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	451
	Other Commodities - Autres produits	3 961
Total Tonnage - Tonnage Total		10 293
Ontario - U.S. Ontario - É.-U.		
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	1 276
330	Woodpulp - Pâte de bois	1 069
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	1 008
334	Newsprint paper - Papier journal	996
	Other Commodities - Autres produits	7 085
Total Tonnage - Tonnage Total		11 437
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - U.S. Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - É.-U.		
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	5 871
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	1 664
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	1 484
330	Woodpulp - Pâte de bois	1 080
308	Lumber - Bois de construction	990
	Other Commodities - Autres produits	7 694
Total Tonnage - Tonnage Total		18 786
British Columbia - U.S. Colombie-Britannique - É.-U.		
308	Lumber - Bois de construction	2 862
330	Woodpulp - Pâte de bois	751
238	Bituminous coal - Houille grasse	507
334	Newsprint paper - Papier journal	87
	Other Commodities - Autres produits	445
Total Tonnage - Tonnage Total		4 654

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1995 - Concluded**Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1995 - fin**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		(⁰⁰⁰)
	U.S. - U.S. É.-U. - É.-U.	
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	816
034	Wheat - Blé	648
330	Woodpulp - Pâte de bois	269
26	Corn - Maïs	234
	Other Commodities - Autres produits	2 630
	Total Tonnage - Tonnage Total	4 598

Chapter 7

International Commodity Origin and Destination, 1995

Chapitre 7

Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises, 1995

Introduction

This chapter presents the origin and destination of commodity movements on either side of the Canada-United States border, as originated by and interlined with Canadian National and Canadian Pacific Railways. The transportation activities presented include tonnages for commodities entering and departing Canadian gateways.

Northbound movements of all commodities

In 1995, CN and CP transported 13.6 million tonnes of goods northbound compared to 13.1 million tonnes in 1994, an increase of 4.0%. Ontario was the busiest gateway accounting for 76.3% of the total tonnage in 1995. Most of the tonnage (10.7 million tonnes) originated in the Central and South regions of the United States in 1995, up 3.4% from 10.4 million tonnes in 1994.

Northbound movements of 74 top commodities

The origin and destination of the northbound movement of 74 top commodities in 1995 is shown in table 7.3. The province of Ontario received 4.2 million tonnes, 78.5% of which originated in Central and South regions of the United States. Such movements consisted of a wide variety of commodities as the top five commodities represented only 38.9% of total tonnes transported to this province.

The province of Quebec received the second highest tonnage of 4.0 million tonnes, 87.0% of which was also from the Central and South regions of the United States. The top five commodities accounted for more than half of the total shipments to this province.

Southbound movements of all commodities

CN and CP carried 46.5 million tonnes of goods into the U.S. in 1995 compared to 44.8 million tonnes in 1994, an increase of 3.7%. Southbound tonnage by rail was more than three times the tonnage transported northbound because of a difference in the commodity mix transported in each direction. Southbound traffic included commodities such as potash, lumber, woodpulp and newsprint. On the other hand northbound traffic included goods such as soyabean oil meal, motor vehicle parts and plastic materials.

Introduction

Ce chapitre présente des statistiques sur l'origine et la destination des mouvements, de l'un ou l'autre côté de la frontière canado-américaine, des marchandises acheminées ou transférées par le Canadien National et le Canadien Pacifique. Les statistiques sur les activités de transport portent sur le tonnage du fret à destination et en provenance de points au Canada.

Mouvements vers le nord de l'ensemble des marchandises

En 1995, le CN et le CP ont transporté 13,6 millions de tonnes de marchandises à destination du nord, comparativement à 13,1 millions de tonnes l'année précédente, soit une augmentation de 4,0 %. L'Ontario a été le point le plus actif puisque cette province a représenté 76,3 % du tonnage total en 1995. La majeure partie du tonnage, soit 10,7 millions de tonnes, provenait du centre et du sud des États-Unis, ce qui représente une hausse de 3,4 % par rapport aux 10,4 millions de tonnes enregistrées en 1994.

Mouvements vers le nord des 74 principales marchandises

Le tableau 7.3 présente des données sur l'origine et la destination des mouvements vers le nord des 74 principales marchandises transportées en 1995. L'Ontario a réceptionné 4,2 millions de tonnes de fret dont 78,5 % provenaient des régions du centre et du sud des États-Unis. Ces expéditions consistaient en une vaste gamme de marchandises, car le tonnage des cinq marchandises dominantes ne comptait que pour 38,9 % des chargements totaux acheminés vers cette province.

Le Québec s'est classé au deuxième rang en importance pour le tonnage, avec 4,0 millions de tonnes de fret dont 87,0 % provenaient aussi du centre et du sud des États-Unis. Les expéditions vers cette province des cinq marchandises dominantes ont représenté plus de la moitié des chargements totaux.

Mouvements vers le sud de l'ensemble des marchandises

En 1995, le CN et le CP ont transporté 46,5 millions de tonnes de marchandises à destination des États-Unis, contre 44,8 millions de tonnes en 1994, soit une progression de 3,7 %. Le tonnage des marchandises acheminées par train vers le sud a représenté plus du triple des chargements expédiés vers le nord en raison d'une différence dans la composition des marchandises transportées dans chacune de ces directions. Le trafic vers le sud inclus les marchandises telles que la potasse, le bois de construction, la pâte de bois et le papier journal. Quant aux marchandises acheminées vers le nord, elles se composaient aussi de tourteau de soya, de pièces de véhicules automobiles et de matières plastiques.

Table 7.1

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnes for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin, by Canadian Gateway, U.S. - Canada Movements, 1995

Tableau 7.1

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine, par d'entrée de Canada, mouvements États-Unis - Canada, 1995

Canadian Gateway D'entrée de Canada	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
	North-East Nord-est	Central Centrale	South Sud	West Ouest	
	Tonnes '000				
Atlantic - Atlantique	7	42	140	-	189
Quebec - Québec	579	1 212	115	36	1 941
Ontario	951	5 463	3 449	535	10 397
Manitoba	-	99	73	127	300
Alberta	-	15	43	316	373
Saskatchewan	-	-	-	-	-
British Columbia - Colombie Britannique	11	53	41	312	418
Total	1 549	6 884	3 861	1 326	13 619

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

As with northbound movements, Ontario was the busiest gateway province, transporting 34.1 million tonnes or 73.3% of the goods entering the United States by rail from Canada. The Central region, alone, received 18.9 million tonnes through the Ontario gateway.

Of the total tonnage transported in 1995, 21.7 million tonnes or 46.7% were destined for the Central region. High tonnages of potash from Saskatchewan; lumber from British Columbia; mixed carload freight from Quebec were delivered to this region.

Southbound movements of 74 top commodities

The highest proportion of southbound movement of the 74 top commodities (10.2 million tonnes) originated in the province of Ontario, 45.2% of which was destined for the Central region of the United States (table 7.6).

The province of Quebec shipped 9.9 million tonnes of these commodities to the United States, 69.4% of which were destined for the Central and North-East regions. The top five commodities represented 63.7% of the total.

As with northbound movements, a wider variety of commodities were shipped from Ontario compared to other provinces. For example: the top five commodities from Ontario represented 50.9% of tonnage destined for United States while the respective top five commodities from British Columbia and Saskatchewan constituted 96.8%, and 89.0% of their respective provincial totals.

Comme pour les mouvements vers le nord, l'Ontario a été la province la plus active puisque 34,1 millions de tonnes, ou 73,3 % des marchandises transportées par chemin de fer entre le Canada et les États-Unis, ont été manutentionnées dans cette province. Les régions du centre des États-Unis ont, à elles seules, réceptionné 18,9 millions de tonnes de fret provenant de l'Ontario.

Le centre des États-Unis a réceptionné 21,7 millions de tonnes ou 46,7 % du tonnage total en 1995. Des tonnage élevés de potasse en provenance de la Saskatchewan, de bois de construction provenant de la Colombie-Britannique et de marchandises mixtes en provenance du Québec ont été acheminés vers ces régions.

Mouvements vers le sud des 74 principales marchandises

La proportion la plus élevée des mouvements vers le sud des 74 marchandises dominantes (10,2 millions de tonnes) provenait de l'Ontario, et 45,2 % de ces expéditions étaient destinées au centre des États-Unis (tableau 7.6).

Le Québec a expédié 9,9 millions de tonnes de ces marchandises vers les États-Unis, dont 69,4 % étaient destinées aux régions du centre et du nord-est des États-Unis. Les chargements des cinq principales marchandises en provenance du Québec ont représenté 63,7 % du total.

Comme dans le cas des expéditions vers le nord, les marchandises en provenance de l'Ontario ont été plus diversifiées que les chargements acheminés par les autres provinces. Par exemple, les cinq principales marchandises provenant de l'Ontario ont représenté 50,9 % du tonnage destiné aux États-Unis, tandis que les cinq marchandises dominantes provenant de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan ont figuré pour 96,8 % et 89,0 % respectivement des totaux provinciaux.

Table 7.2

Tableau 7.2

**Top 74 Commodities for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. - Canada Movements, 1995**
**Groupe de 74 produits plus importantes des mouvements
sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine
américaine, mouvements États-Unis - Canada, 1995**

Code Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
			Tonnes		
024 Barley - Orge	-	81	-	-	81
026 Corn - Maïs	723	189 230	986	1 329	192 268
028 Oats - Avoine	-	85	-	-	85
034 Wheat - Blé	1 527	4 540	93	66	6 226
042 Malt and malt flour - Malt et farine de malt	-	11 278	-	671	11 949
104 Vegetables, dried - Légumes séchés	-	99 066	159	13 833	113 058
126 Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	77	28 453	411	21 369	50 310
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	600 619	63	-	600 682
136 Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	-	14 343	1 580	87	16 010
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	85	36 617	190	704	37 596
170 Rapeseed - Colza	-	165	-	-	165
182 Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	3 057	26 254	597	-	29 908
190 Pulpwood chips - Copeaux de bois £ pite	-	64	-	-	64
202 Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	-	728	36 092	-	36 820
204 Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	11 077	470 422	1 316	33 191	516 006
222 Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	-	1 343	-	3 537	4 880
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	14 596	438 559	4 919	56 110	514 184
232 Slags, drosses & other by-products, n.e.s. - Cendres, scories et autres dérivés n.d.a.	3 231	3 841	57	745	7 874
238 Bituminous coal - Houille grasse	127	7 920	18 765	97 854	124 666
250 Clay - Argile	82	76 771	366 968	108 528	552 349
252 Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	57	93	1 050	-	1 200
256 Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	3 262	417 266	4 116	10 940	435 584
276 Gypsum - Gypse	-	3 226	91	-	3 317
282 Phosphate rock - Roche phosphatée	90	-	203	-	293
284 Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	794	1 359	1 081	325	3 559
286 Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	91	289	8 974	2 920	12 274
288 Liquid sulphur - Soufre liquide	146	-	-	-	146
290 Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	-	23	-	-	23
296 Paper waste - Déchets de papier	106 410	242 705	105 843	2 407	457 365
308 Lumber - Bois de construction	6 809	8 637	4 734	8 732	28 912
320 Plywood - Contre-plaqué	-	5 296	1 850	13 424	20 570
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	2 753	6 503	1 589	8 734	19 579
324 Millwork (woodwork) - Bois travaillé	-	337	91	260	688
330 Woodpulp - Pâte de bois	19 228	21 754	132 906	38 738	212 626
334 Newsprint paper - Papier journal	423	8 780	625	351	10 179
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	13 646	16 784	4 784	354	35 568
348 Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	1 513	6 916	165 719	23 978	198 126
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.d.a.	409	28 968	952	612	30 941
380 Chemical elements - Éléments chimiques	948	1 126	297	2 443	4 814
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	8 961	4 237	796	454	14 448
384 Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	9 671	7 379	130 574	4 619	152 243
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxydes, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.d.a.	42 351	11 952	20 431	28 688	103 422
392 Sodium carbonate - Carbonate de sodium	74	21 903	-	104 190	126 167
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	37 964	186 838	81 174	61 276	367 252
400 Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	80 990	39 770	131 541	4 877	257 178

Table 7.2

**Top 74 Commodities for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. - Canada Movements, 1995**

Tableau 7.2

**Groupe de 74 produits plus importantes des mouvements
sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine
américaine, mouvements États-Unis - Canada, 1995**

Code Commodity - Marchandise	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
			Tonnes		
402 Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	695	7 784	32 719	1 374	42 572
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	3 218	26 344	123 720	1 564	154 846
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	17 381	304 709	23 413	345 503
416 Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	638	-	549	3 637	4 824
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	413	51 311	54 861	52 950	159 535
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	15 957	87 515	471 298	243	575 013
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	14 689	94 024	66 208	10 117	185 038
442 Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	6 663	21 565	25 172	5 057	58 457
446 Petroleum coke - Coke de pétrole	1	82 414	40 898	33 325	156 638
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	20 431	28 950	92 467	13 788	155 636
454 Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	13 302	21 051	80 390	1 969	116 712
460 Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	97 182	7 447	65 042	11 420	181 091
464 Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	4 614	6 852	7 922	29 696	49 084
466 Plates, steel, fabricated - Tôles d'acier travaillé	687	5 194	16 358	7 325	29 564
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	16 180	38 252	17 133	35 525	107 090
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	2 294	15 116	51 049	1 975	70 434
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	-	84	610	1 425	2 119
482 Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	3 075	7 479	10 443	19 513	40 510
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	1 867	26 936	2 014	112 070	142 887
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	67 662	157 106	182 930	240	407 938
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	110 256	428 113	40 325	-	578 694
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	45 300	241 199	31 508	576	318 583
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	255 945	1 472 958	37 127	30 502	1 796 532
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	2 272	94	30	8	2 404
Total	1 054 513	5 897 689	2 987 099	1 054 058	10 993 359

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.3

Tableau 7.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Canadian Destination, U.S. - Canada Movements, 1995

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination Canadienne, mouvements États-Unis - Canada, 1995

Code Destination	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
Atlantic - Atlantique					
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	22	91 335	295	337	91 989
250 Clay - Argile	-	4 980	81 662	1 689	88 331
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	1 916	37 102	392	5	39 415
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilées & formes de base	77	1 075	17 606	-	18 758
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	-	18 263	-	-	18 263
Other Commodities - Autres produits	17 450	37 763	27 224	2 925	85 362
Total	19 465	190 518	127 179	4 956	342 118
Quebec - Québec					
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	108 205	1 167 419	24 958	26 222	1 326 804
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	314 208	63	-	314 271
296 Paper waste - Déchets de papier	56 178	60 551	60 409	178	177 316
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	36 782	77 863	41 177	17 007	172 829
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	12 510	148 121	10 531	-	171 162
Other Commodities - Autres produits	128 561	870 780	684 260	130 372	1 813 973
Total	342 236	2 638 942	821 398	173 779	3 976 355
Ontario					
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	97 746	279 677	29 695	-	407 118
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilées & formes de base	9 770	42 002	289 658	-	341 430
204 Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	82	309 436	-	2 652	312 170
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	142 373	142 035	3 551	3 843	291 802
256 Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	3 203	267 482	3 809	108	274 602
Other Commodities - Autres produits	399 161	693 835	1 226 244	241 060	2 560 300
Total	652 335	1 734 467	1 552 957	247 663	4 187 422
Manitoba					
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	-	-	74	97 854	97 928
204 Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	-	91 100	-	6 045	97 145
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	10 845	25 376	4 428	40 649
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	83	26 936	-	-	27 019
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	-	181	10 350	9 216	19 747
Other Commodities - Autres produits	4 436	80 945	18 153	4 789	108 323
Total	4 519	210 007	53 953	122 332	390 811

Table 7.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Canadian Destination, U.S. - Canada Movements, 1995 – Concluded

Tableau 7.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination Canadienne, mouvements États-Unis - Canada, 1995 – fin

Code Destination	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
Saskatchewan					
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	4 995	348 318	1 895	52 644	407 852
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	55 918	-	-	55 918
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	4 425	25 402	1 100	30 927
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	93	12 167	600	343	13 203
042 Malt and malt flour - Malt et farine de malt	-	-	-	-	-
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuilards d'acier	-	11 259	-	-	11 259
Other Commodities - Autres produits	3 353	26 252	34 389	20 594	84 588
Total	8 441	458 339	62 286	74 681	603 747
Alberta and Northwest Territories Alberta et Territoires du Nord-Ouest					
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	119 486	-	-	119 486
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	-	-	537	111 759	112 296
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuilards d'acier	-	20 274	7 032	32 970	60 276
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	2 294	12 796	40 969	1 366	57 425
250 Clay - Argile	-	9 292	21 391	21 574	52 257
Other Commodities - Autres produits	12 060	262 191	200 217	155 239	629 707
Total	14 354	424 039	270 146	322 908	1 031 447
British Columbia - Colombie-Britannique					
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	77 289	-	-	77 289
296 Paper waste - Déchets de papier	-	58 034	-	149	58 183
250 Clay - Argile	-	58	39 737	-	39 795
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières particulières et châssis	1 328	17 441	11 085	167	30 021
026 Corn - Maïs	-	27 209	-	-	27 209
Other Commodities - Autres produits	11 835	61 346	48 358	107 423	228 962
Total	13 163	241 377	99 180	107 739	461 459
Canada Total - Total Canada	1 054 513	5 897 689	2 987 099	1 054 058	10 993 359

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.4

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnes for the Southbound Movements of Goods to U.S. Region of Destination, by Canadian Gateway, Canada - U.S. Movements, - 1995

Tableau 7.4

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes des mouvements nord-sud de marchandises à point de destination d'une région américaine, par de sortie du Canada, mouvements Canada États-Unis, 1995

Canadian Gateway De sortie du Canada	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				Total
	North-East Nord-est	Central Centrale	South Sud	West Ouest	
			Tonnes '000		
Atlantic - Atlantique	84	38	153	-	276
Quebec-Québec	3 320	1 563	768	13	5 664
Ontario	4 244	18 855	9 871	1 131	34 101
Manitoba	-	1 118	7	70	1 195
Alberta	6	118	48	1 385	1 556
Saskatchewan	-	-	2	-	2
British Columbia - Colombie Britannique	284	39	16	3 382	3 721
Total	7 938	21 731	10 866	5 981	46 516

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.5

**Top 74 Commodities for the Southbound
Movements of Goods to U.S. Region of Destination,
Canada - U.S. Movements, 1995**

Tableau 7.5

**Group de 74 produits plus importantes des mouvements
nord-sud de marchandises à destination d'une région
américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1995**

Code Commodity - Marchandise	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis					Total
	North-East	Central	South	West	Tonnes	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest		
024 Barley - Orge	342	196 210	422	123 426	320 400	
026 Corn - Maïs	82 889	107	543	-	83 539	
028 Oats - Avoine	7 650	449 912	18 732	9 739	486 033	
034 Wheat - Blé	96 530	603 612	99 055	32 500	831 697	
042 Malt and malt flour - Malt et farine de malt	498	5 864	13 807	18 293	38 462	
104 Vegetables, dried - Légumes séchés	1 804	1 443	46 632	11 045	60 924	
126 Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	3 262	7 330	324	4 414	15 330	
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	6 606	4 020	3 693	-	14 319	
136 Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	45 992	49 415	12 136	177 651	285 194	
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	13 178	9 551	5 214	10 717	38 660	
168 Flaxseed - Lin	-	40 060	1 019	-	41 079	
170 Rapeseed - Colza	270	1 382	350	260	2 262	
182 Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	24 400	54 943	676	-	80 019	
190 Pulpwood chips - Copeaux de bois et pte	254	304	116	35	709	
202 Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	162 343	3 102	1 769	4 805	172 019	
204 Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	-	84	88	1 316	1 488	
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	148 646	136 637	45 142	18 502	348 927	
232 Slags, drosses & other by-products, n.e.s. - Cendres, scories et autres dérivés n.d.a.	71	32 081	246	2 933	35 331	
238 Bituminous coal - Houille grasse	-	717 314	-	-	717 314	
250 Clay - Argile	1 109	2 638	1 635	1 209	6 591	
252 Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	-	52 796	3 455	-	56 251	
256 Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	2 887	179	-	133	3 199	
276 Gypsum - Gypse	-	-	-	2 580	2 580	
282 Phosphate rock - Roche phosphatée	22 162	516	90	82	22 850	
284 Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	10 357	10 428	90	-	20 875	
286 Common salt, n.e.s. - Sel commun n.d.a.	24 704	47 923	127 022	3 221	202 870	
288 Liquid sulphur - Soufre liquide	5 809	74 159	1 592 282	6 871	1 679 121	
290 Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	-	680	81	-	761	
296 Paper waste - Déchets de papier	5 163	17 033	13 354	35 003	70 553	
308 Lumber - Bois de construction	730 033	2 117 524	2 668 293	253 794	5 769 644	
320 Plywood - Contre-plaqué	22 383	5 179	2 774	2 139	32 475	
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	64 067	234 976	136 720	316 408	752 171	
324 Millwork (woodwork) - Bois travaillé	31 857	126 363	50 725	140 361	349 306	
330 Woodpulp - Pâte de bois	1 149 621	1 766 371	348 832	200 415	3 465 239	
334 Newsprint paper - Papier journal	1 124 845	1 362 111	620 417	337 174	3 444 547	
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	155 804	214 056	259 880	24 319	654 059	
348 Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	129 993	81 378	93 770	27 964	333 105	
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.d.a.	56 610	110 198	97 190	81 468	345 466	
380 Chemical elements - Éléments chimiques	63 678	17 022	119 889	1 864	202 453	
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	470 946	659 471	273 835	8 157	1 412 409	
384 Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	30 849	21 244	25 215	22 445	99 753	
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxydes, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.d.a.	180 271	698 774	43 044	232 782	1 154 871	
392 Sodium carbonate - Carbonate de sodium	25 944	467	7 313	-	33 724	
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	96 710	57 076	107 272	8 921	269 979	
400 Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	133 057	132 520	204 075	24 724	494 376	

Table 7.5

**Top 74 Commodities for the Southbound
Movements of Goods to U.S. Region of Destination,
Canada - U.S. Movements, 1995 – Concluded**

Tableau 7.5

**Group de 74 produits plus importantes des mouvements
nord-sud de marchandises à destination d'une région
américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1995 – fin**

Code Commodity - Marchandise	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
			Tonnes		
402 Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	7 633	146 678	18 088	285 550	457 949
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	17 350	163 770	44 750	19 184	245 054
414 Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	270	4 753	-	819	5 842
416 Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	67 267	4 424 829	771 472	662 749	5 926 317
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	19 291	761 483	29 239	755 657	1 565 670
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	212 151	488 196	366 852	122 285	1 189 484
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	12 073	53 397	30 119	32 371	127 960
434 Gasoline - Essence	817	-	-	69	886
442 Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	65 770	31 560	25 759	3 463	126 552
446 Petroleum coke - Coke de pétrole	88	11 506	431	-	12 025
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	406 260	745 334	209 493	434 277	1 795 364
454 Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	5 461	19 378	20 642	140 073	185 554
460 Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	56 374	167 899	32 951	-	257 224
464 Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	48 950	186 522	97 187	17 996	350 655
466 Plates, steel, fabricated - Tôles d'acier travaillé	180	21 459	1 655	1 062	24 356
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillets d'acier	1 915	173 801	21 928	11 525	209 169
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	1 320	10 436	8 890	5 417	26 063
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	278 911	156 383	474 253	15 047	924 594
482 Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	128 050	92 804	21 407	-	242 261
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	475 193	257 019	71 007	267 652	1 070 871
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	115 652	109 529	349 612	105 336	680 129
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	18 122	78 764	75 083	16 574	188 543
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	107 409	500 831	450 252	308 322	1 366 814
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	346 848	1 773 452	43 226	90 957	2 254 483
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	4	1 519	186	87	1 796
Total	7 526 953	20 505 755	10 211 699	5 444 142	43 688 549

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.6

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Canadian Region of Origin to U.S. Region of Destination Canada - U.S. Movements, 1995

Tableau 7.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la région Canadienne d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1995

Code Origin - Origine	U.S. Region of Destination - Région de destination des Etats-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
Atlantic - Atlantique					
334 Newsprint paper - Papier journal	146 997	39 099	62 192	371	248 659
330 Woodpulp - Pâte de bois	126 519	74 638	10 708	495	212 360
308 Lumber - Bois de construction	75 945	35 402	63 682	277	175 306
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	39 069	46 683	78 777	4 406	168 935
Other Commodities - Autres produits	188 766	81 562	57 808	7 226	335 362
Total	578 060	401 793	273 167	12 793	1 265 813
Quebec - Québec					
334 Newsprint paper - Papier journal	819 964	575 121	408 698	90 661	1 894 444
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	170 592	1 463 363	35 385	68 977	1 738 317
308 Lumber - Bois de construction	206 802	332 788	783 617	20 892	1 344 099
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	271 586	154 473	472 562	5 263	903 884
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	451 908	-	-	-	451 908
Other Commodities - Autres produits	1 326 265	1 124 712	1 024 792	135 523	3 611 292
Total	3 247 117	3 650 457	2 725 054	321 316	9 943 944
Ontario					
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	107 220	428 256	449 581	291 247	1 276 304
330 Woodpulp - Pâte de bois	447 622	490 004	93 445	38 805	1 069 876
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	330 367	514 471	163 875	262	1 008 975
334 Newsprint paper - Papier journal	132 931	626 165	128 237	109 482	996 815
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	385 109	302 393	159 270	5 782	852 554
Other Commodities - Autres produits	1 241 253	2 258 617	1 281 635	239 695	5 021 200
Total	2 644 502	4 619 906	2 276 043	685 273	10 225 724
Manitoba					
028 Oats - Avoine	39	122 348	1 246	68	123 701
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s.	20 927	33 211	51 824	7 553	113 515
334 Newsprint paper - Papier journal	525	27 543	6 598	45 464	80 130
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	-	76 672	2 263	-	78 935
308 Lumber - Bois de construction	1 022	38 475	22 481	245	62 223
Other Commodities - Autres produits	24 119	321 811	94 614	42 414	482 958
Total	46 632	620 060	179 026	95 744	941 462

Table 7.6

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Canadian Region of Origin to U.S. Region of Destination Canada - U.S. Movements, 1995 - Concluded

Tableau 7.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la région Canadienne d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1995 - fin

Code Origin - Origine	U.S. Region of Destination - Région de destination des Etats-Unis				
	North-East	Central	South	West	Total
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
Saskatchewan					
416 Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	17 214	4 421 287	770 572	658 957	5 868 030
028 Oats - Avoine	949	224 360	5 889	2 824	234 022
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	6 219	172 869	7 854	11 064	198 006
330 Woodpulp - Pâte de bois	36 566	107 341	30 505	2 323	176 735
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	1 203	155 914	-	-	157 117
Other Commodities - Autres produits	31 810	528 511	132 791	122 735	815 847
Total	93 961	5 610 282	947 611	797 903	7 449 757
Alberta and Northwest Territories Alberta et Territoires du Nord-Ouest					
288 Liquid sulphur - Soufre liquide	2 505	55 724	1 557 355	6 871	1 622 455
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	3 223	497 347	543	723 977	1 225 090
330 Woodpulp - Pâte de bois	95 247	551 375	118 659	133 640	898 921
308 Lumber - Bois de construction	23 236	413 599	413 262	32 787	882 884
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	3 263	599 590	8 999	229 852	841 704
Other Commodities - Autres produits	150 361	1 403 977	449 688	1 994 048	3 998 074
Total	277 835	3 521 612	2 548 506	3 121 175	9 469 128
British Columbia - Colombie-Britannique					
308 Lumber - Bois de construction	409 075	1 078 864	1 176 837	197 237	2 862 013
330 Woodpulp - Pâte de bois	216 104	438 841	71 789	25 096	751 830
238 Bituminous coal - Houille grasse	-	507 678	-	-	507 678
334 Newsprint paper - Papier journal	5 515	7 261	6 183	68 924	87 883
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	-	2 312	-	38 325	40 637
Other Commodities - Autres produits	8 152	46 689	7 483	80 356	142 680
Total	638 846	2 081 645	1 262 292	409 938	4 392 721
Canada Total - Total Canada	7 526 953	20 505 755	10 211 699	5 444 142	43 688 549

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Chapter 8

VIA trailing but on track: A comparison between VIA Rail and Amtrak

By: Yasmin Sheikh

Chapitre 8

VIA se fait distancer mais reste sur la voie : comparaison entre Via Rail et Amtrak

Par Yasmin Sheikh

Canada occupies the second largest geographical area in the world, yet it has a small and mostly scattered population. This provides a real challenge to the operation of an efficient passenger transportation system. Over the years, Canadians came to regard passenger transportation as a public good and governments continued to fulfil this social commitment by providing subsidies to railways. Recently, all levels of governments have been rethinking their commitments because of their high level of debt. The Royal Commission on Passenger Transportation was established in 1989 "... to inquire into and report upon a national integrated inter-city passenger transportation system to meet the needs of Canada and Canadians in the 21st century ...".¹ The final report recommends a move towards the establishment of a system supported by the travellers who use it and not by government subsidies.

Historically, both Canada and the United States (U.S.), not necessarily concurrently, have shared common experiences and faced similar problems in many areas. One such example is the railway industry which played an instrumental role in the development of both countries. As other modes of transport developed, the importance of railways declined, leading to changes in the industry. Amtrak in the U.S. and VIA Rail in Canada were created to take over the ailing rail passenger industry in 1971 and 1977 respectively. Another important development was the deregulation of the transportation industry which took place in the U.S. in 1980 and in Canada in 1987.

Although the relative importance of rail passenger transport has declined over the past four decades, there is renewed interest in high speed rail for passenger travel in certain corridors in the face of congestion on major highways and in airports. Proponents of rail expressed their concerns to the Royal Commission on Passenger Transportation in public hearings.² They argued that it is the most environmentally friendly, safe and accessible mode of travel. In its final report, the Commission envisioned a future for passenger rail in Canada if it is given a fair chance in a competitive environment.

Since Amtrak has had more time to adjust to the deregulated environment, it would be interesting to compare VIA's path towards financial self sufficiency with the Amtrak experience. This study covers the period 1985 to 1994. The reader is first provided with an illustration of

¹ *Directions, The final report of the Royal Commission on National Passenger Transportation, Summary page 1.*

² *Direction, the final report of the Royal Commission on National passenger Transportation, Volume 1, pages 262, 263, 277.*

Le Canada occupe le deuxième territoire géographique en importance dans le monde, mais sa population est peu nombreuse et dispersée. Dans un tel contexte, l'exploitation d'un réseau de transport des voyageurs efficace représente un défi de taille. Au fil des ans, les Canadiens en sont venus à considérer le transport des voyageurs comme un bien public, et les pouvoirs publics ont continué de remplir leur engagement social en subventionnant les sociétés ferroviaires. Cependant, vu leur endettement élevé, tous les paliers de l'administration publique reconsidèrent leurs engagements. La Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada a été instituée en 1989 pour «... faire enquête et rapport sur un système national intégré de transport interurbain des voyageurs permettant de répondre aux besoins du Canada et des Canadiens au XXI^e siècle ...»¹. Le rapport final recommande la mise en place d'un réseau soutenu par les usagers, et non par des subventions gouvernementales.

Historiquement, tant le Canada que les États-Unis, quoique pas nécessairement concurremment, ont vécu des expériences semblables et ont fait face à des problèmes de même nature dans bien des domaines. À titre d'exemple, mentionnons que le secteur ferroviaire a joué un rôle crucial dans le développement des deux pays. Au fur et à mesure que d'autres modes de transport se sont développés, l'importance des chemins de fer a diminué, entraînant des changements dans cette industrie. Amtrak aux États-Unis et VIA Rail au Canada ont été mis sur pied afin de prendre en charge une industrie ferroviaire en piètre état, en 1971 et 1977 respectivement. Un autre facteur important a été la déréglementation de l'industrie du transport qui est entrée en vigueur en 1980 aux États-Unis et en 1987 au Canada.

Même si l'importance relative du transport des voyageurs a diminué au cours des quatre dernières décennies, on remarque un regain d'intérêt pour un transport des voyageurs à grande vitesse dans certains corridors, en raison de l'engorgement des principales autoroutes et des aéroports. Les défenseurs du transport ferroviaire ont exprimé leurs craintes à la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada au cours d'audiences publiques.² Ils prétendaient alors qu'il s'agit du mode de transport le plus écologique, le plus sûr et le plus accessible. Dans son rapport final, la Commission entrevoyait un avenir prometteur pour le transport des voyageurs par voie ferrée au Canada si on lui donne la chance de faire concurrence.

Étant donné qu'Amtrak a eu plus de temps pour s'adapter à la déréglementation, il serait intéressant de comparer l'itinéraire de VIA vers l'autosuffisance financière avec l'expérience d'Amtrak. Cette étude, qui couvre la période allant de 1985 à 1994, brosse un tableau de l'importance du secteur du transport interurbain

¹ *Directions, Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, sommaire page 1.*

² *Directions, Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, volume 1, pages 262, 263 et 277.*

the size of the inter-city passenger travel industry and its characteristics in Canada and the U.S. Following a brief description of VIA and Amtrak, the study applies a performance indicator to the two railways and compares their costs of operation. The study concludes with a summary of findings.

Inter-city passenger travel

Although there are limitations to measuring and comparing the importance of inter-city passenger transport in Canada and the U.S., this section helps to illustrate the size of the industry and its characteristics in the respective countries.

des voyageurs et de ses caractéristiques au Canada et aux États-Unis. Après une brève description de VIA et d'Amtrak, l'étude applique un indicateur de rendement aux deux transporteurs ferroviaires et compare leurs coûts d'exploitation. En conclusion, l'étude présente un résumé des constatations.

Transport interurbain des voyageurs

La mesure et la comparaison du transport interurbain des voyageurs au Canada et aux États-Unis comporte certes des limites. Ainsi, la présente section présente la taille de l'industrie et ses caractéristiques, dans chaque pays.

<p>Definition of Inter-city Passenger Travel</p> <p>Canada³: <i>Narrowly defined inter-city travel refers to trips longer than 80 kilometres in one-way distance. Broadly defined it refers to all trips by air, rail (excluding urban transit), inter-city bus, ferry and all car travel on provincial highways.</i></p> <p>U.S.⁴: <i>It is defined as long distance travel away from one's "usual environment" on a non-repetitive basis, often involving an overnight stay away from home and exceeding a distance (round trip) of 100 miles (160 kilometres) or more to the destination.</i></p>	<p>Définition d'un voyage interurbain</p> <p>Canada³ : <i>Dans un sens restreint, un voyage interurbain désigne un aller simple de plus de 80 kilomètres. Au sens large, on entend par ce terme tous les déplacements en avion, en train (exception faite du transport urbain), en autocar ou en traversier, et tous les déplacements en voiture sur les autoroutes provinciales.</i></p> <p>États-Unis⁴ : <i>Ce terme désigne les déplacements non répétitifs sur de longues distances à l'extérieur du «milieu habituel». Souvent, ces déplacements comportent le recours à un hébergement et s'étendent sur des distances de 100 milles (160 kilomètres) aller-retour ou plus de la destination.</i></p>
--	---

The extensive use of the automobile and the limitations in allocating the costs of its use between local and inter-city travel is the major impediment to accurately measuring the size of this industry. However, the Royal Commission on Passenger Transportation estimated that Canadians spent between \$30 billion and \$45 billion on inter-city passenger travel in 1991, accounting for 5% to 7% of Gross Domestic Product⁵.

The extent of inter-city passenger travel as measured by U.S. resident expenditures was \$140 billion in 1991⁶.

The flexibility, affordability and the convenience of the automobile has made it, by far, the most popular mode of transport in the two countries. As shown in figure 8.1, 92% of total domestic travel in Canada in 1994 took place by car, compared to 77% in the U.S. A higher proportion of U.S. travellers (20%) take the aeroplane compared to Canadian travellers (4%). This may be due to cheaper air fares in the U.S. and a higher proportion of travel for business (figure 8.2). The percentage of travel by rail in both Canada and the U.S. is about 1 % of their respective totals.

Il est difficile de mesurer la taille exacte du volet interurbain du transport des voyageurs en raison de la popularité de l'automobile et de l'impossibilité de répartir avec précision les coûts de son utilisation entre les voyages locaux et interurbains. La Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada a cependant estimé que les Canadiens ont dépensé, en 1991, entre 30 et 45 milliards de dollars pour le transport interurbain, ce qui représente entre 5 et 7 % du produit intérieur brut (PIB)⁵.

L'importance du transport interurbain des voyageurs, telle que déterminée par les dépenses des Américains, a été de 140 milliards de dollars en 1991⁶.

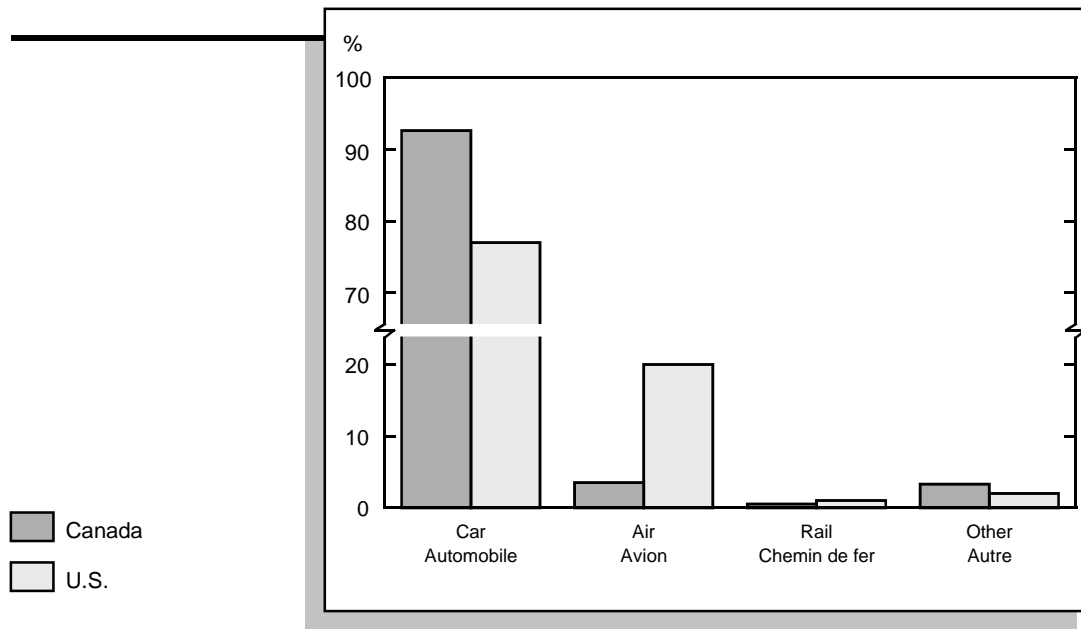
La souplesse, le coût abordable et la commodité de l'automobile en font, de loin, le moyen de transport le plus populaire dans les deux pays. Comme en fait foi le figure 8.1, 92 % de la totalité des voyages au Canada en 1994 ont été effectués en automobile, comparativement à 77 % aux États-Unis. La proportion des Américains qui prennent l'avion est plus élevée (20 % contre 4 % des Canadiens). Cet écart peut être attribuable au fait que les tarifs aériens sont plus bas aux États-Unis et peut-être également à la proportion supérieure des voyages d'affaires dans ce pays (figure 8.2). Le pourcentage du transport ferroviaire au Canada et aux États-Unis représente environ 1 % des totaux respectifs.

³ *Directions, The final report of the Royal Commission on National passenger Transportation, Volume 1, page 12.*
⁴ *Transportation Statistics, Annual Report, 1994, Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Transportation, page 49.*
⁵ *Directions, The final report of the Royal Commission on National Passenger Transportation, Volume 1, page 2.*
⁶ *Transportation Statistics, Annual Report, 1994, Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Transportation, page 106.*

³ *Statistiques sur le transport, rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, volume 1, page 12.*
⁴ *Statistiques sur le transport, rapport annuel, 1994, Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Transportation, page 49.*
⁵ *Directions, Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, volume 1, page 2.*
⁶ *Statistiques sur le transport, rapport annuel, 1994, Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Transportation, page 106.*

Figure 8.1

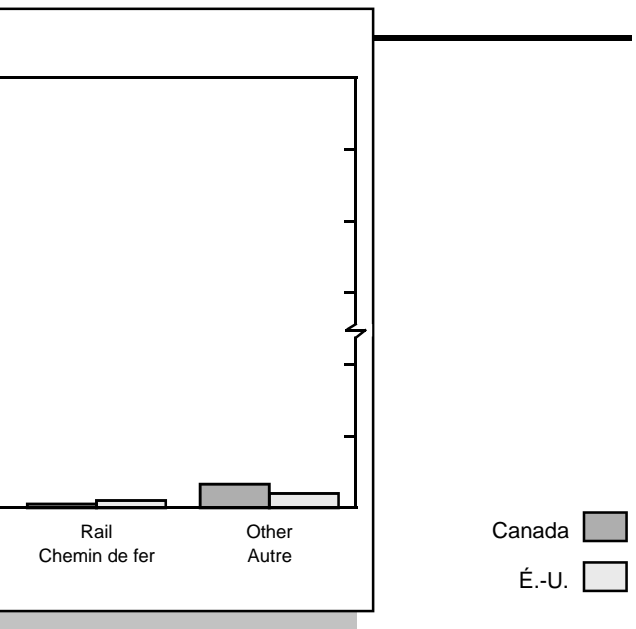
Total Travel, by Mode, Canada and U.S., 1994



Sources: Canadian Travel Survey
U.S. National Travel Survey

Figure 8.1

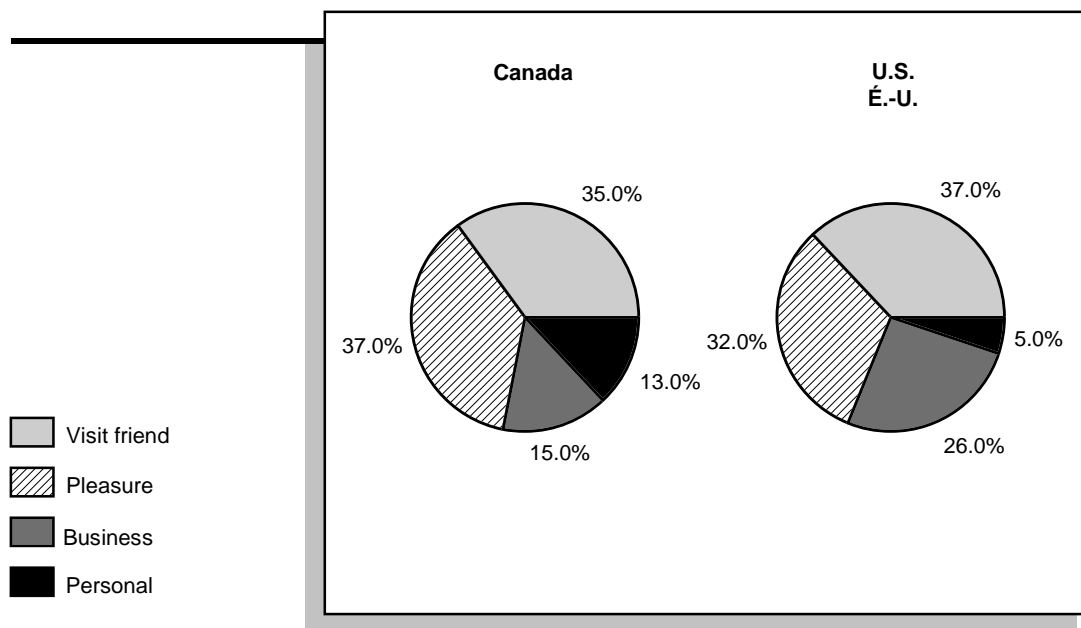
Totalité des voyages, modes de transport, Canada et États-Unis, 1994



Sources : Enquête sur les voyages des Canadiens
U.S. National Travel Survey

Figure 8.2

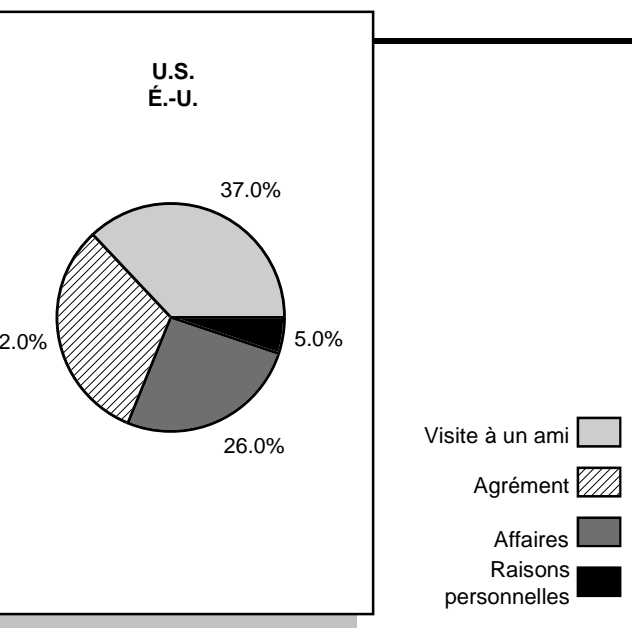
Major Reason for Travel, Canada and U.S., 1994



Sources: Canadian Travel Survey
U.S. National Travel Survey

Figure 8.2

Principaux motifs de voyage, Canada et États-Unis, 1994



Sources : Enquête sur les voyages des Canadiens
U.S. National Travel Survey

VIA Rail and Amtrak

Inter-city passenger transportation by rail in Canada is dominated by VIA Rail and in the U.S. by Amtrak. The size of Amtrak is six times that of VIA Rail measured in terms of the number of passengers transported and seven times in terms of passenger-kilometres.

VIA Rail

VIA was formed in 1977 to take over the inter-city passenger services formerly provided by CN and CP. Since its inception, VIA has been operating under constraints; it did not have specific founding legislation and operated under the existing powers and resources. It acquired employees, stations, maintenance operations and equipment from the two big railways. The equipment was out-dated and old. Unlike Amtrak in the U.S., VIA runs mostly on track owned by the freight railways.

Other railways such as provincially-owned Ontario Northland, Algoma Central, British Columbia Railway, Quebec Northshore and Labrador Railway and privately-owned Rocky Mountaineer Rail Tours, also provide some inter-city passenger services in Canada. However, VIA Rail accounts for more than 90 % of the total.

Since its formation, VIA Rail has operated with subsidies from the federal government. In 1994, VIA operated over 400 trains weekly on 14 000 kilometres of track, serving more than 400 communities. Inter-city travel by rail is concentrated in the Quebec City-Windsor corridor.

VIA's on-time performance was 87% in 1994, as shown by the percentage of trains that reach the point of destination on time⁷.

Amtrak

Amtrak was created in 1971 to take over the heavy financial burden of operating a national rail passenger system from the existing railroads. Most of the railroads at that time had filed applications to abandon passenger service on many routes or altogether.

Amtrak was intended as an experiment to identify the importance of rail passenger service to a balanced national transportation system. It continued to receive support due to the two OPEC oil embargoes in the mid-1970s and a recognition of the need for alternative forms of transportation.

Amtrak runs more than 1500 trains weekly over a 39 000 kilometre national network. Washington – New York is the most densely traversed corridor in the U.S.

⁷ VIA Annual Report, 1994.

VIA Rail et Amtrak

Le transport interurbain des voyageurs par train au Canada et aux États-Unis est dominé par VIA Rail et Amtrak respectivement. La société Amtrak est six fois plus grosse que VIA Rail sur le plan du nombre de voyageurs transportés, et sept fois plus importante sur le plan du nombre de voyageurs-kilomètres.

VIA Rail

VIA Rail a été fondée en 1977 pour assurer les services de transport interurbain des voyageurs auparavant offerts par le CN et le CP. Depuis sa création, VIA Rail se bute à des obstacles contraignants : elle ne disposait d'aucune loi de fondation et elle a été exploitée par un recours aux ressources et règlements existants. Elle a intégré des employés, des gares, des opérations de maintenance et de l'équipement provenant des deux importantes sociétés ferroviaires. L'équipement était désuet et ancien. À la différence d'Amtrak aux États-Unis, VIA Rail exploite principalement des voies appartenant à d'autres sociétés ferroviaires.

D'autres sociétés ferroviaires provinciales, comme Ontario Northland, Algoma Central, British Columbia Railway et la Compagnie de chemin de fer du littoral nord du Québec et du Labrador, de même que le transporteur privé Rocky Mountaineer Rail Tours, dispensent des services de transport interurbain des voyageurs au Canada. Toutefois, VIA Rail assure plus de 90 % du transport des voyageurs.

Dès sa fondation, VIA Rail a exploité son réseau à l'aide des subventions de l'administration fédérale. En 1994, VIA exploitait 400 trains par semaine sur 14 000 kilomètres de voies et desservait plus de 400 agglomérations. Le transport interurbain par train est concentré dans le corridor Québec-Windsor.

Le rendement de VIA Rail quant au respect des horaires, qui est indiqué par le pourcentage de trains qui atteignent le point de destination en respectant l'horaire, est 87% en 1994⁷.

Amtrak

La société Amtrak a été créée en 1971 pour libérer les transporteurs ferroviaires du lourd fardeau financier que représentait l'exploitation d'un réseau national de transport ferroviaire des voyageurs. La plupart des transporteurs ferroviaires de l'époque avaient déposé des requêtes pour abandonner le service voyageurs sur de nombreux itinéraires ou à l'échelle du réseau.

Amtrak avait été créée à titre expérimental pour déterminer le rôle du transport ferroviaire des voyageurs dans un réseau de transport national équilibré. Au milieu des années 70, les répercussions des deux embargos pétroliers de l'OPEP et la reconnaissance de la nécessité d'offrir des modes de transport de rechange ont été des facteurs déterminants dans le maintien du soutien accordé à Amtrak.

Amtrak exploite plus de 1 500 trains par semaine sur un réseau national de 39 000 kilomètres. Washington – New York est le corridor le plus fréquenté aux États-Unis.

⁷ Rapport annuel de VIA Rail, 1994.

Amtrak offers service between Toronto and Chicago, Toronto and New York, Montreal and New York, and Montreal and Washington. Amtrak's Toronto trains, which carry passengers between cities within Canada, are operated by VIA and subsidised as part of the VIA network.

Amtrak's on-time performance was 72% in 1994⁸, which is lower than that of VIA's at 87%.

Similarities and Differences

The final report of the Royal Commission on Passenger Transportation identified the following similarities and differences between VIA rail and Amtrak⁹:

- VIA Rail does not have a clear mandate nor the authority to manage its own affairs. Its operating and capital budgets are approved by the federal government annually. This restricts its freedom to make long-term decisions. Amtrak was created by an Act of Congress and is dependent for its operating deficit and capital funding on appropriation bills passed by Congress.
- Both companies operate in a similar geographic and cultural environment. Distances between cities are large and the people, in general, prefer car and air travel to rail. However, VIA offers more services relative to population size.
- When VIA was formed it had to take over all existing routes, whereas the least viable U.S. routes were discontinued before Amtrak took over.
- Amtrak uses up-to-date and more efficient equipment.
- Amtrak's labour practices permit higher productivity than VIA Rail's.
- VIA pays CN and CP for use of their track. Amtrak owns most of the track it operates on; however, where it rents track, it has a more favourable formula for paying the freight railways.

Comparison of VIA Rail and Amtrak

The commonly accepted measures of performance such as profitability, return on capital invested and productivity are not appropriate for VIA and Amtrak because of their dependence on government assistance and in the case of VIA, an obligation to provide some services where other alternatives are either not available or are limited. Both VIA Rail and Amtrak are not unique in

Amtrak offre un service entre Toronto et Chicago, Toronto et New York, Montréal et New York ainsi que Montréal et Washington. Les trains de Toronto d'Amtrak, qui transportent des voyageurs entre des villes au Canada, sont exploités par VIA Rail et financés dans le cadre du réseau de VIA Rail.

En 1994, 72 % des trains de Amtrak ont respecté les horaires⁸. Ce rendement est inférieur comparativement à 87 % pour VIA.

Ressemblances et différences

La Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada a identifié dans son rapport final les similarités et les différences suivantes, entre VIA Rail et Amtrak⁹.

- VIA Rail ne dispose pas d'un mandat clair ni des pouvoirs pour gérer sa propre exploitation. Ses budgets de fonctionnement et d'investissement sont approuvés chaque année par le gouvernement fédéral. Ceci restreint sa liberté de prendre des décisions à long terme. Amtrak a été créée par une loi du Congrès et elle dépend, pour son déficit d'exploitation et le financement de ses exploitations, de projets de loi de crédits passés par le Congrès.
- Les deux sociétés fonctionnent dans un environnement géographique et culturel semblable. Les distances entre les villes sont grandes et les gens, en général, préfèrent se déplacer en automobile ou en avion plutôt qu'en train. VIA Rail offre toutefois davantage de services par rapport à la taille de la population desservie.
- Lorsque VIA Rail a été mise sur pied, elle devait prendre en charge toutes les routes existantes, tandis que les dernières routes américaines ont été abandonnées avant qu'Amtrak ne prenne la relève.
- Amtrak jouit d'un équipement à jour et plus efficace.
- Les pratiques commerciales d'Amtrak favorisent une productivité supérieure à celle de VIA Rail.
- VIA Rail verse au CN et au CP un montant pour la location de leurs voies. Amtrak est propriétaire de la plupart des voies qu'elle exploite. De plus, aux endroits où elle loue des voies des sociétés ferroviaires de transport des marchandises, elle a recours à une formule plus avantageuse.

Comparaison entre VIA Rail et Amtrak

Les mesures de rendement couramment utilisées, comme la rentabilité, le rendement du capital et la productivité ne conviennent pas à Amtrak ni à VIA Rail, en raison de leur dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale et, dans le cas de VIA Rail, de l'obligation d'offrir certains services aux endroits où les autres moyens de transport sont inexistantes ou limités. La situation de VIA Rail et Amtrak n'est pas unique : la plupart des

Revenues and expenses for U.S. have been converted to Canadian currency using the Bank of Canada average annual exchange rate. Other U.S. data have been converted into metric units.

On a converti en dollars canadiens les recettes et les dépenses pour les États-Unis, d'après le taux de change annuel moyen de la Banque du Canada. Les autres données pour les États-Unis ont été converties en unités métriques.

⁸ Amtrak Annual Report, 1994

⁹ Directions, The final report of the Royal Commission on National Passenger Transportation, Volume 1, pages 268 to 274.

⁸ Rapport annuel d'Amtrak, 1994.

⁹ Directions, Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, volume 1, pages 268-274.

their experience, for most passenger rail services elsewhere in the world are also subsidised. However, in recent years, as governments have endeavoured to reduce budget deficits there has been a call upon public corporations such as VIA to operate more efficiently with smaller subsidies. The efficiency of VIA Rail and Amtrak may, therefore, be evaluated in terms of the recovery ratio.

The recovery ratio and component parts are presented graphically for both VIA and Amtrak, for 1985 to 1994. Following are the main observations:

réseaux de transport ferroviaire du monde ont besoin de subventions gouvernementales. Cependant, au cours des dernières années, les pouvoirs publics ont été plus enclins à réduire leurs déficits budgétaires, d'où l'obligation des sociétés d'État comme VIA Rail d'accroître leur efficacité tout en réduisant leur dépendance à l'égard des subventions. Par conséquent, l'efficacité de VIA Rail et d'Amtrak peut être déterminée en fonction du ratio de recouvrement.

Le ratio de recouvrement et ses différentes composantes sont présentés graphiquement, pour VIA Rail et Amtrak et pour la période de 1985 à 1994. Les principaux points qui se démarquent sont les suivants.

<p>Recovery Ratio: <i>The recovery ratio is defined as the proportion of operating expenses recovered by passenger and other revenues:</i></p> $R = (PR + O)/E$ <p>where <i>R = Recovery ratio</i> <i>PR = Passenger revenues</i> <i>O = Other revenues (mail and commuter services etc.)</i> <i>E = Operating expenses</i></p> <p><i>Transforming the equation as follows gives us useful insight into the cost and revenue structure of the carriers:</i></p> $R = (PK/E) (PR/PK) + O/E$ <p>where <i>PK = Passenger-kilometres</i></p> <p><i>The ratios PK/E and PR/PK are important measures of costs and revenues, respectively, while O/E shows the proportion of expenses covered by revenues other than passenger transport.</i></p>	<p>Ratio de recouvrement : <i>Le ratio de recouvrement se définit comme la proportion des dépenses d'exploitation récupérées par le transport des voyageurs et d'autres recettes :</i></p> $R = (RV + A)/D$ <p>où <i>R = ratio de recouvrement</i> <i>RV = recettes du transport des voyageurs</i> <i>A = autres recettes (services de courrier et de transport interurbain, etc.)</i> <i>D = dépenses d'exploitation</i></p> <p><i>Si on modifie l'équation comme suit, on dispose d'une définition plus précise de la structure des frais et recettes des transporteurs :</i></p> $R = (VK/E) (RV/VK) + A/D$ <p>où <i>VK = voyageurs-kilomètres</i></p> <p><i>Les rapports VK/E et RV/VK sont des mesures importantes des coûts et des recettes, respectivement, tandis que le rapport A/D indique la proportion des dépenses absorbées par les recettes autres que celles du transport des voyageurs.</i></p>
---	--

- VIA Rail relies much more heavily on government assistance than Amtrak (figure 8.3).
- The overall dependence of VIA and Amtrak on subsidies declined between 1985 and 1994 (figure 8.3).
- The time series depicts two distinct periods for VIA, a deterioration in the recovery ratio from 1985 to 1989 until its restructuring¹⁰ and a subsequent improvement in the ratio (figure 8.3).
- The recovery ratio of Amtrak improved over the study period except for 1994. Amtrak reported a drop in passenger-trips and passenger-kilometres for 1994 which would explain the low ratio despite an adjustment for a one-time charge of \$335 million for restructuring, a provision for post-retirement benefits and a change in recording casualty and accident liability costs (figure 8.3).

- VIA Rail dépend beaucoup plus de l'aide gouvernementale qu'Amtrak (figure 8.3).
- La dépendance globale de VIA Rail et d'Amtrak à l'égard des subventions a chuté entre 1985 et 1994 (figure 8.3).
- Les séries chronologiques présentent deux périodes distinctes pour VIA Rail, soit une dégradation du ratio de recouvrement entre 1985 et 1989 jusqu'à la restructuration de la société¹⁰ et une période d'amélioration subséquente du ratio (figure 8.3).
- Le ratio de recouvrement d'Amtrak a connu une hausse constante au cours de la période examinée, sauf en 1994. Amtrak a fait preuve d'une baisse du nombre de voyageurs-trajets et de voyageurs-kilomètres en 1994, ce qui pourrait expliquer le faible ratio malgré le redressement ponctuel de 335 millions de dollars pour la restructuration, une disposition d'indemnités compensatrices à la retraite et une modification de l'enregistrement des coûts associés à la responsabilité civile (décès et accidents) (figure 8.3)

¹⁰ Effective January 1990, the federal government reduced its funding and VIA Rail had to reduce its network from 810 trains per week on 33 routes to 396 trains over 19 routes. Between 1989 and 1990 there were reductions of 74.4% in government payments, 67.4% in employment, 55.2% in ridership and 56.4% in revenues excluding subsidies.

¹⁰ À partir de janvier 1990, le gouvernement fédéral réduisait sa participation financière et VIA Rail devait diminuer son réseau de 810 trains par semaine sur 33 routes à 396 trains sur 19 routes. Entre 1989 et 1990, on a assisté à des réductions de 74,4 % du financement du gouvernement, de 64,7 % du nombre d'emplois, de 55,2 % de l'achalandage et de 56,4 % des recettes excluant les subvention.

- The passenger-kilometres per dollar (current) in expenses have decreased depicting an increase in this cost component for both countries (figure 8.4).
- This component in 1985 and 1994 of the two carriers is similar but quite diversified in the intervening years.

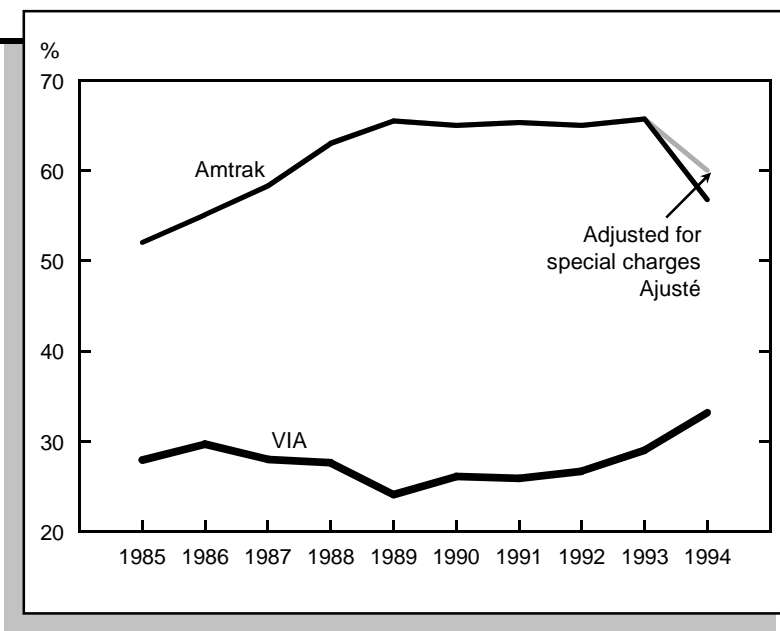
- Les voyageurs-kilomètres par dollar (courant), quant aux dépenses, ont diminué, ce qui dénote une augmentation de cet élément de coût pour les deux pays (figure 8.4).
- Cet élément est semblable pour les deux transporteurs, en 1985 et 1994, mais plutôt différent pendant la période intermédiaire.

Figure 8.3

Figure 8.3

Recovery Ratio, 1985-1994

Ratio de recouvrement, 1985-1994



Sources: VIA Annual Reports, 1985-1994
Amtrak Annual Report 1994, Statistical Appendix

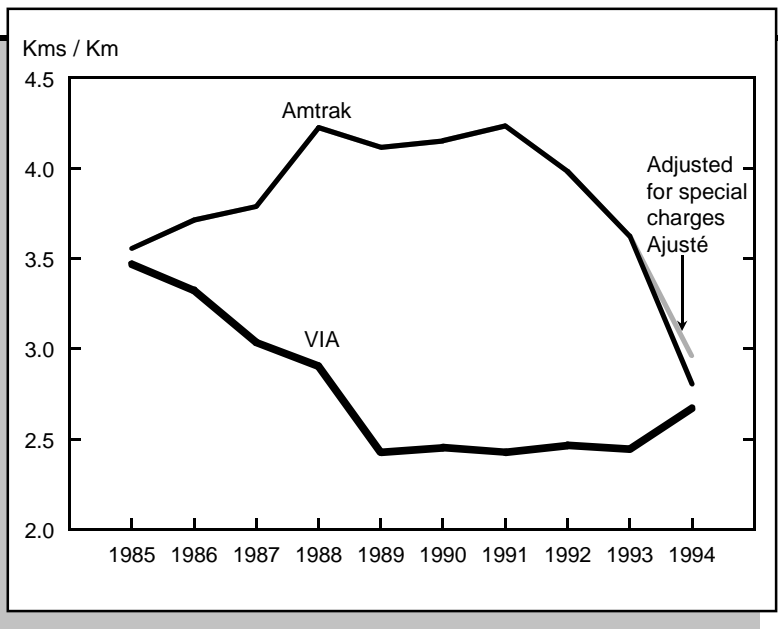
Sources : Rapports annuels de VIA, 1985 à 1994
Rapport annuel d'Amtrak (1994), annexe de statistiques

- After the restructuring of VIA in 1989-1990, this cost has been quite stable, in fact a significant improvement took place in 1994 due to a combination of an increase in passenger-kilometres and a reduction in operating expenses. In comparison, the cost for Amtrak since 1991 has increased considerably (figure 8.4) due to a drop in passenger-kilometres (which decreased consecutively after peaking in 1991) and a stronger American dollar.
- In 1985, passenger revenues per passenger-kilometre in Canada, were much lower than those in the U. S., (8 cents versus 10 cents) however, the gap has narrowed over the study period. The fare so measured increased 51% for VIA and 22% for Amtrak (figure 8.5).
- Other revenues from providing mail, baggage handling and commuter services for VIA are insignificant (would not show up in a chart) while such revenues for Amtrak are considerable as portrayed in figure 8.6. These revenues have helped Amtrak in boosting its recovery ratio.

- Suite à la restructuration de VIA Rail en 1989-1990, ce coût a été relativement stable. En fait, on a assisté à une amélioration importante en 1994 en raison de l'effet combiné d'une augmentation des voyageurs-kilomètres et d'une réduction des frais d'exploitation. En comparaison, le coût pour Amtrak depuis 1991 a augmenté considérablement (figure 8.4) en raison d'une chute des voyageurs-kilomètres (qui ont diminué constamment après le sommet de 1991) et de la vitalité du dollar américain.
- En 1985, les recettes du transport des voyageurs par voyageur-kilomètre au Canada étaient de beaucoup inférieures à celles des États-Unis (8 cents par rapport à 10 cents). Toutefois, cet écart a rétréci au cours de la période examinée. Les tarifs ainsi mesurés ont augmenté de 51 % pour VIA Rail et de 22 % pour Amtrak (figure 8.5).
- Les autres recettes découlant des services de courrier, de manutention des bagages et de transport interurbain sont peu importants pour VIA Rail (ils seraient « invisibles » sur un graphique), tandis que pour Amtrak ces recettes sont considérables, comme on peut le voir au figure 8.6. Grâce à ces recettes, Amtrak a réussi à faire grimper son ratio de recouvrement.

Figure 8.4

Passenger-kilometres per Expense Dollar, 1985-1994



Sources: VIA Annual Reports, 1985-1994
Amtrak Annual Report 1994, Statistical Appendix

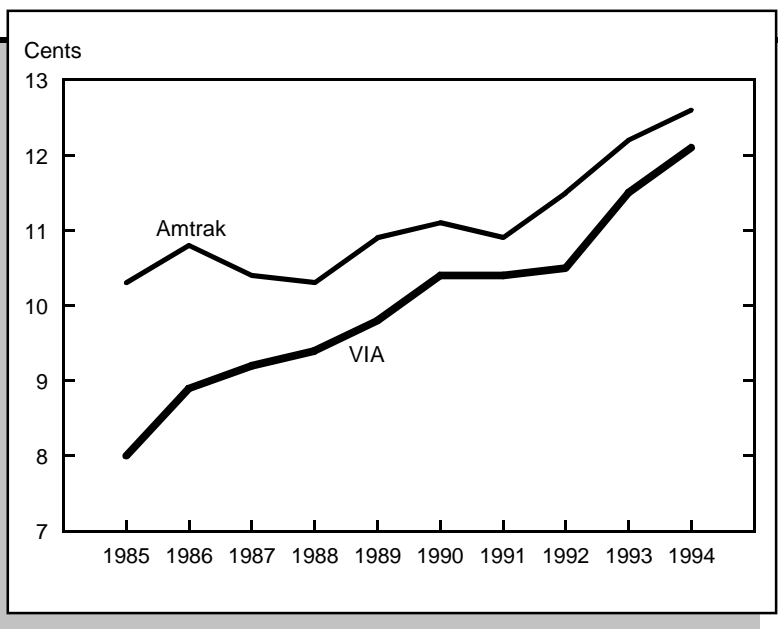
Figure 8.4

Voyageurs-kilomètres par dollar de dépense, 1985-1994

Sources : Rapports annuels de VIA, 1985 à 1994
Rapport annuel d'Amtrak (1994), annexe de statistiques

Figure 8.5

Passenger Revenues per Passenger-kilometre, 1985-1994



Sources: VIA Annual Reports, 1985-1994
Amtrak Annual Report 1994, Statistical Appendix

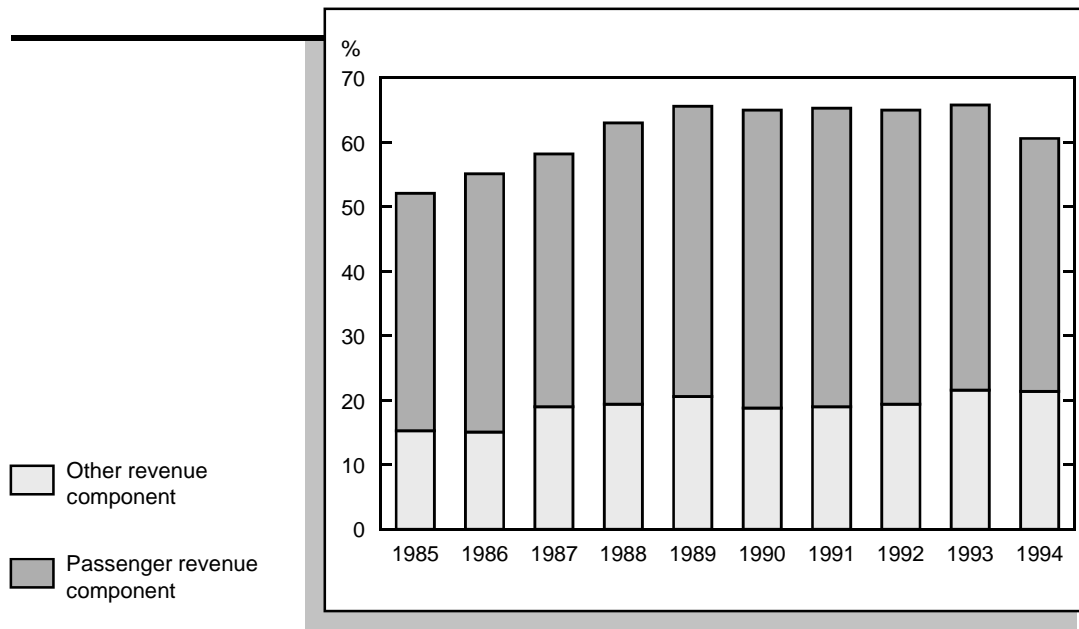
Figure 8.5

Recettes du transport des voyageurs par voyageur-kilomètre, 1985-1994

Sources : Rapports annuels de VIA, 1985 à 1994
Rapport annuel d'Amtrak (1994), annexe de statistiques

Figure 8.6

Recovery Ratio and its Components, Amtrak, 1985-1994



Other revenue component
Passenger revenue component

Source: Amtrak Annual Report 1994, Statistical Appendix

Figure 8.6

Ratio de recouvrement et ses composantes, Amtrak, 1985-1994

Parties d'autres recettes
Parties des recettes du transport des voyageurs

Source : Rapport annuel d'Amtrak (1994), annexe de statistiques

Costs

It was illustrated above that there is a difference in the costs of the two carriers, however, further comparison of the major expense categories is rather limited because of a difference in the accounting procedures and the inability to separate certain items. Following are some observations¹¹:

- VIA spent considerably more on equipment maintenance per passenger-kilometre (figure 8.7) for most of the study period. However, in recent years as VIA refurbished its equipment and started to service its own equipment rather than contracting out, such costs have been steadily declining and were comparable with Amtrak in 1994.
- VIA also spent more on train operations and general items (figures 8.8 and 8.9). However, it should be kept in mind that the general expenses are higher partly because of the recording of such amounts paid to CN and CP that cannot be identified in sufficient detail to attribute to other expense accounts.

¹¹ The accounts as reported by the two carriers are not compatible. The major groups of expenses have been conformed by the author. Rent paid out by VIA to CN and CP for use of their track is confidential information and hence not available.

Coûts

On a démontré plus haut qu'il existe une différence dans les coûts des deux transporteurs. Toutefois, une comparaison plus poussée des principales catégories de dépense est difficile, en raison des différences dans les méthodes comptables et de l'impossibilité de séparer certains éléments. Les points qui se démarquent sont présentés ci-dessous¹¹.

- VIA Rail a dépensé beaucoup plus pour la maintenance de son équipement par voyageur-kilomètre (figure 8.7) pour la majeure partie de la période examinée. Toutefois, au cours des dernières années, étant donné que VIA Rail a remis à neuf son équipement et a entrepris d'assurer l'entretien de son équipement plutôt que d'avoir recours à des sous-traitants, ces coûts ont diminué de façon constante et, en 1994, ils étaient comparables à ceux d'Amtrak.
- VIA Rail a en outre dépensé davantage sur l'exploitation des trains et les éléments généraux (figure 8.8 et 8.9). Précisons toutefois que le niveau élevé de ces dépenses générales est en partie attribuable à l'impossibilité de définir avec suffisamment de détails les montants versés au CN et au CP et donc de les répartir aux autres comptes de dépense.

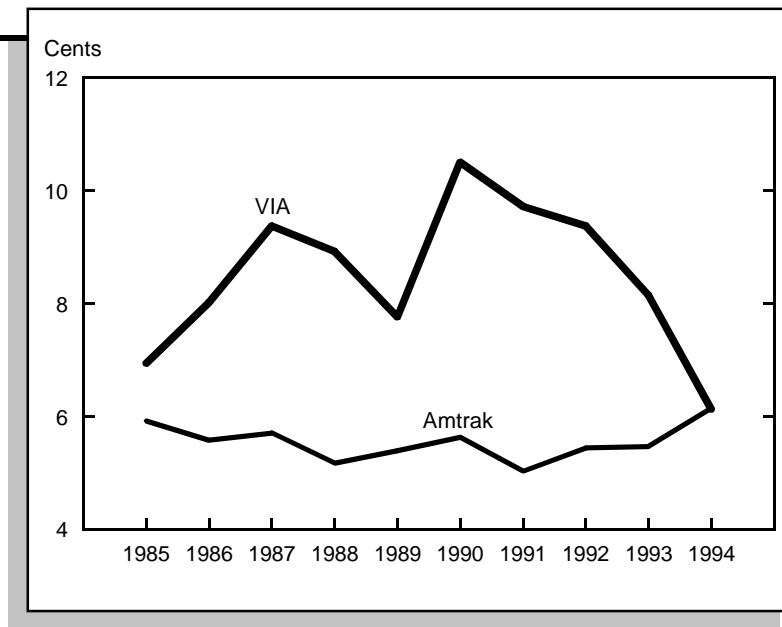
¹¹ Les comptes présentés par les deux transporteurs sont différents. La concordance entre les principaux groupes de dépenses a été établie par l'auteur. Le loyer versé par VIA Rail au CN et au CP pour l'utilisation de leurs voies ferrées constitue une information confidentielle et n'est donc pas disponible.

Figure 8.7

Figure 8.7

Cost of Equipment Maintenance per Passenger-kilometre, 1985-1994

Coûts de maintenance de l'équipement par voyageur-kilomètre, 1985-1994



Sources: VIA Annual Reports, 1985-1994
Amtrak Annual Report 1994, Statistical Appendix

Sources : Rapports annuels de VIA, 1985 à 1994
Rapport annuel d'Amtrak (1994), annexe de statistiques

- The rent VIA pays CN and CP for use of their track is not available, therefore no conclusions can be drawn as to whether it is more economical to rent or to own track. However, it has been indicated by the Royal Commission that where Amtrak rents track, it has a more favourable formula for paying the freight railways than VIA Rail.
- Le loyer payé par VIA Rail au CN et au CP pour l'utilisation de leurs voies n'est pas divulgué. Ainsi, on ne peut pas déterminer s'il est plus avantageux de louer les voies ou d'en être propriétaire. Toutefois, la Commission royale a indiqué qu'Amtrak jouit d'une formule plus avantageuse pour la location des voies des sociétés ferroviaires de transport des marchandises, pour les endroits où cela s'avère nécessaire.

Figure 8.8

Cost of Train Operations per Passenger-kilometre, 1985-1994

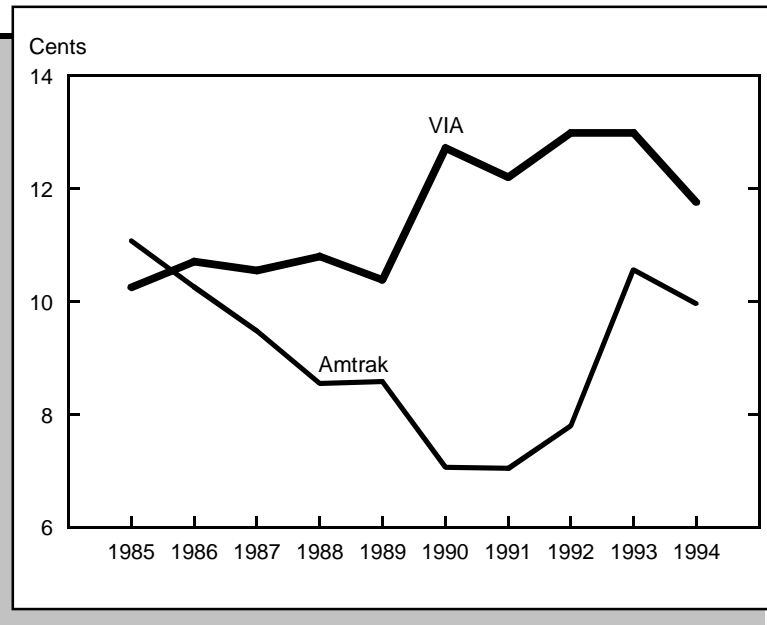


Figure 8.8

Coûts de l'exploitation des trains par voyageur-kilomètre, 1985-1994

Sources: VIA Annual Reports, 1985-1994
Amtrak Annual Report 1994, Statistical Appendix

Sources : Rapports annuels de VIA, 1985 à 1994
Rapport annuel d'Amtrak (1994), annexe de statistiques

Figure 8.9

General Expenses per Passenger-kilometre, 1985-1994

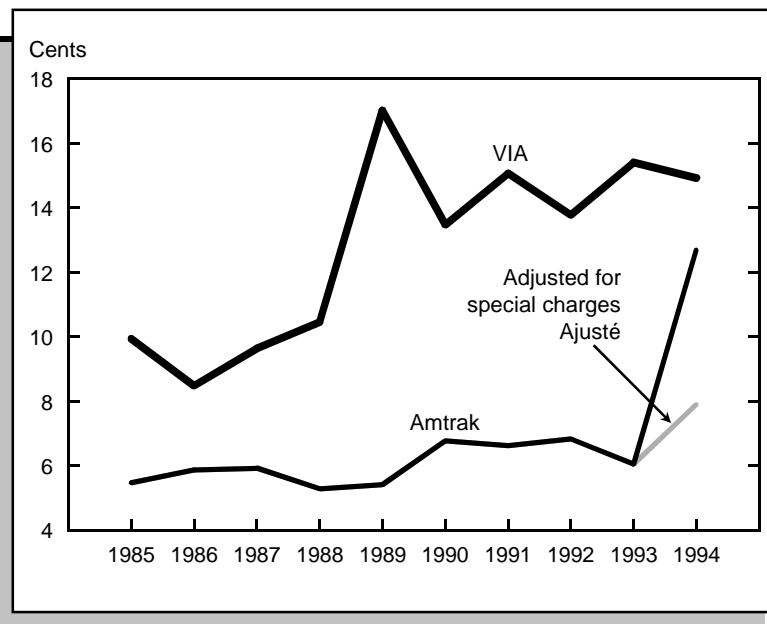


Figure 8.9

Dépenses générales par voyageur-kilomètre, 1985-1994

Sources: VIA Annual Reports, 1985-1994
Amtrak Annual Report 1994, Statistical Appendix

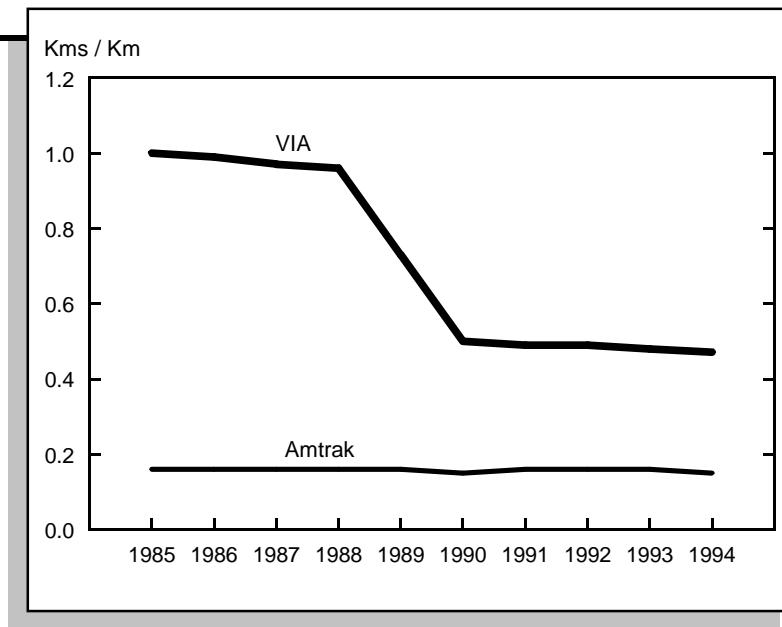
Sources : Rapports annuels de VIA, 1985 à 1994
Rapport annuel d'Amtrak (1994), annexe de statistiques

Figure 8.10

Figure 8.10

Route-kilometre per 1,000 in Population, 1985-1994

Parcours-kilomètres par 1 000 habitants, 1985-1994



Sources: VIA Annual Reports, 1985-1994
 Amtrak Annual Report 1994, Statistical Appendix
 Transportation Statistics, Annual Report, 1994
 Population estimates from CANSIM Matrix 599

Sources : Rapports annuels de VIA, 1985 à 1994
 Rapport annuel d'Amtrak (1994), annexe de statistiques
 Statistiques des transports, rapport annuel, 1994
 Estimation de la population provenant de CANSIM
 Matrice 599

- The higher costs for VIA, in general, may be attributable to the fact that it offers more services than Amtrak, as shown by more route-kilometres operated per 1000 in population (figure 8.10). It is notable however, that this ratio dropped significantly between 1988 and 1990.

- Les coûts plus élevés de VIA Rail, par rapport à Amtrak, peuvent être imputables au fait qu'elle offre plus de services qu'Amtrak, comme en fait foi le nombre de parcours-kilomètres plus élevé par 1 000 habitants (figure 8.10). Mentionnons toutefois que ce rapport a chuté de façon considérable entre 1988 et 1990.

Summary

Although VIA has narrowed the gap between fare per passenger-kilometre in recent years, Amtrak's ability to raise non-passenger revenues is responsible to a certain degree, for a higher cost recovery ratio. As such, VIA Rail continues to rely more heavily on government assistance than does Amtrak. However, it is important to note that the dependence on subsidies of both these railways has declined over the study period. VIA spends more on all expense categories compared to Amtrak. The higher costs for VIA, in general may be attributable to the fact that it operates more services (route-kilometres per 1,000 in population) than Amtrak. Despite constraints to a detailed analysis of cost components, the study within its limited scope, has identified that VIA Rail may improve its financial viability by competing for services other than intercity passenger transport (such as operating commuter services, baggage handling, transporting mail etc.) and further reducing its overall costs.

Sommaire

Même si, au cours des dernières années, VIA Rail a réduit l'écart entre les tarifs par voyageur-kilomètre, la capacité d'Amtrak d'augmenter ses recettes découlant des activités autres que du transport des voyageurs est responsable, dans une certaine mesure, de son ratio de recouvrement plus élevé. Par ailleurs, VIA Rail accroît davantage sa dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale, par rapport à Amtrak. Toutefois, il importe de préciser que la dépendance à l'égard des subventions de ces deux sociétés ferroviaires a connu une baisse au cours de la période examinée. Les dépenses de VIA Rail sont plus élevées dans toutes les catégories, par rapport à Amtrak. Les coûts plus élevés de VIA Rail, par rapport à Amtrak, peuvent être imputables au fait qu'elle offre plus de services (le nombre de parcours-kilomètres par 1000 habitants) qu'Amtrak. Malgré les difficultés associées à la réalisation d'une analyse détaillée des éléments de coût, l'étude en dépit de ses moyens limités, a déterminé que VIA Rail peut améliorer sa santé financière en offrant d'autres services (par exemple les services de transport interurbain, la manutention des bagages, le transport de courrier, etc.) et réduire davantage ses coûts globaux.

References

- Amtrak Annual Reports.
- Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Transportation; National Transportation Statistics, 1995.
- Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Transportation; Transportation Statistics, Annual reports, 1994 and 1995.
- Directions, the Final Report of the Royal Commission on Passenger Transportation;
- ENO Transportation Foundation, Inc.; Transportation in America, 1995.
- Hilton, George W.; Amtrak, The National Railroad Passenger Corporation.
- Statistics Canada, Canadian Travel Survey, published and unpublished data.
- Statistics Canada, Rail in Canada, 1985 to 1994.
- Statistics Canada, Railway Transport in Canada, General Statistics, 1985 and 1986.
- VIA Rail Annual Reports.

Références

- Rapports annuels d'Amtrak.
- Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Transportation, statistiques nationales sur le transport, 1995.
- Bureau of Transportation Statistics, U.S. Department of Transportation, statistiques sur le transport, rapports annuels, 1994 et 1995.
- Directions, Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada;
- ENO Transportation Foundation, Inc.; Transportation in America, 1995.
- Hilton, George W., Amtrak, The National Railroad Passenger Corporation.
- Statistique Canada, Enquête sur les voyages des Canadiens, données publiées et non publiées.
- Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada, 1985 à 1994.
- Statistique Canada, Le transport ferroviaire au Canada, statistiques générales, 1985 et 1986.
- Rapports annuels de VIA Rail.

Chapter 9 Survey Concepts and Data Limitations

Chapitre 9 Concepts d'enquête et limites des données

Collection Authorities and Related Classifications

Railway statistics contained in this publication were collected in accordance to the provisions of Section 344 of the **Railway Act** (R.S.C. 1985 c.R.-3) and Chapter S-19 of the **Statistics Act** (Revised Statutes of Canada 1985).

Financial as well as operating and carloading statistics are produced from reports submitted by common carrier railways. Of the reporting companies most fall within the legislative authority of the National Transportation Agency (NTA)¹. Financial details of railways are reported in accordance with the **Uniform Classification of Accounts** (UCA), as prescribed by the NTA. The UCA was revised for the 1982 survey year resulting in changes in the reporting of data and classification of carriers. This also facilitated the separation by the railways of their rail and non-rail operations. Readers are advised to refer to the Uniform Classification of Accounts to assist in the interpretation of the information presented in this publication.

Railway companies falling within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

- Class I - Canadian National Railways, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc.
- Class II - Other carriers involved in Canadian rail transportation.
- Class III - Other companies which report under the Railway Act, such as terminal, bridge and tunnel companies.

The companies surveyed correspond to the industry group 453 - Railway Transport and Related Service Industries, in Statistics Canada's **Standard Industrial Classification** (Catalogue No. 12-501, 1980 edition).

Commodity detail is reported according to the U.S. Standard Transportation Commodity Classification and converted to a 320 code structure derived from **Standard Commodity Classification Manual** of Statistics Canada (Catalogue No. 12-502, 1972).

Employment statistics are collected in accordance with the **Uniform Classification of Railway Employees** (introduced January 1, 1964).

¹ Effective July 1996, the Agency was renamed the Canadian Transportation Agency.

Organismes de collecte et classifications connexes

Les présentes statistiques sur le transport ferroviaire ont été recueillies conformément aux dispositions de la Section 344 de la **Loi sur les chemins de fer** (R.S.C. 1985 c.R-3) et du Chapitre S19 de la **Loi sur la statistique** (Lois révisées du Canada, 1985).

Les données financières et opérationnelles, ainsi que celles portant sur les chargements de wagons, sont produites à partir des déclarations soumises par les compagnies de chemins de fer publiques. La majorité des compagnies déclarantes sont sous la juridiction de l'Office national des transports du Canada (ONT).¹ Le lecteur trouvera ici les états financiers des chemins de fer publics exploités au Canada déclarés suivant la **Classification uniforme des comptes** (CUC) établie par l'ONT. La CUC a été révisée pour l'année d'enquête 1982, ce qui a eu pour effet de modifier la méthode de déclaration des données et la classification des transporteurs, et de faciliter la distinction, pour les sociétés ferroviaires, entre les activités ferroviaires et les activités non ferroviaires. Les lecteurs sont priés de consulter la Classification uniforme des comptes pour interpréter les présentes données.

Les sociétés ferroviaires qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada sont classées comme suit :

- Catégorie I - Le Canadien National, le Canadien Pacifique Limité et VIA Rail Canada Inc.
- Catégorie II - Tous les autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens
- Catégorie III - Les autres compagnies qui relèvent directement de la Loi sur les chemins de fer, comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Les compagnies observées correspondent au groupe 453 des industries - Industries du transport et des services ferroviaires, **Classification type des industries** de Statistique Canada (n° 12-501 au catalogue, édition de 1980).

Les renseignements sur les marchandises sont présentés conformément à la **Standard Transportation Commodity Classification** des États-Unis et transformés selon une structure qui se fonde sur la **Classification type des produits** de Statistique Canada (n° 12-502 au catalogue, 1972).

Les statistiques sur l'emploi sont recueillies en fonction de la **Classification uniforme canadienne des employés ferroviaires** (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1964).

¹ En vigueur depuis juillet 1996, l'office changeait le nom pour celui d'Office des transports du Canada.

Survey Methodology, Coverage and Data Limitations:

Financial, Operating and Carloading Statistics

Coverage and Survey Methodology.

Financial and operating statistics contained in this publication are derived from a mail census of Class I, II and III common carrier railways. In order to meet confidentiality requirements and avoid residual disclosure, data for Class II and III carriers are grouped together.

The Annual data are reported on schedules or forms, specified by the National Transportation Agency and provided to the Transportation Division of Statistics Canada. Individual reports undergo comprehensive review upon receipt and are edited for consistency and reliability.

Data Limitations

Users are advised to consult the UCA for concepts and reporting definitions as survey results may be misconstrued or improperly interpreted without prior knowledge of the accounts. For example, carriers may report total traffic over their tracks, hence operating statistics, such as passenger-car kilometres, and freight car-kilometres may be duplicated.

Railway transportation statistics cover the activities of common carriers offering services to the general public, or industrial sectors, for compensation. **Private railways** which transport goods solely for parent companies and do not operate on a for-hire basis, **are excluded**.

Special Notes on Carloading Statistics:

- i) Freight interlined between two-or-more Canadian rail carriers is included only once - unless specified otherwise - to avoid duplication. Traffic handled in intermediary switching service is excluded.
- ii) A railway which operates in both Canada and the United States will have all traffic south of the border considered a United States rail connection for the purpose of this publication. Thus, freight crossing the international boundary (whether from or to a non-reporting United States railroad at that point, or carried by one of the respondents reporting in this series), appears as a "receipt from" or "delivery to" a United States rail connection.

Certain extensions of Canadian National and Canadian Pacific rail services in the United States are, for statistical purposes, considered part of the Canadian operations and are included herein. This includes, for the most part, overhead movements (Canada to Canada through the United States) and short rail extensions across the border to connecting United States carriers.

Méthodes et champ d'enquête et limites des données:

Statistiques financières, opérationnelles et de chargements de wagons.

Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques financières et opérationnelles présentées dans cette publication ont été tirées d'un recensement des compagnies ferroviaires des catégories I, II et III. Afin d'assurer la confidentialité des données et d'éviter des divulgations résiduelles, les données portant sur les transporteurs des catégories II et III ont été regroupées.

Les données annuelles sont recueillies par l'entremise de formulaires ou d'annexes statistiques rédigés par l'Office national des transports et fournis à la Division des transports de Statistique Canada. Les rapports sont examinés individuellement et vérifiés pour en assurer la fiabilité.

Limites des données

Les lecteurs sont priés de consulter la CUC pour obtenir une définition des concepts et des méthodes de déclaration, les résultats d'enquête pouvant être mal interprétés si l'on ne possède pas les connaissances requises des comptes. Ainsi, les transporteurs peuvent déclarer le trafic total sur leurs voies, ce qui peut entraîner un double comptage des statistiques opérationnelles comme le nombre de voitures-kilomètres et de wagons-kilomètres.

Les statistiques sur le transport ferroviaire du fret représentent seulement les activités des transporteurs publics - c'est-à-dire les compagnies ferroviaires qui offrent des services au grand public ou au secteur industriel, contre rémunération. **Les chemins de fer pour compte propre** qui transportent les produits de compagnies affiliées et qui n'opèrent pas pour compte d'autrui **sont exclus**.

Notes supplémentaires sur le chargement de fret des wagons:

- i) Le fret transporté par deux compagnies ferroviaires canadiennes ou plus est inclus seulement une fois - à moins d'indication contraire - afin d'éviter le double comptage. Le fret transporté par le service d'aiguillage intermédiaire est exclu.
- ii) Aux fins de cette publication, une compagnie qui exploite au Canada et aux États-Unis aura tout son trafic au sud de la frontière considéré comme un raccordement ferroviaire aux États-Unis. Par conséquent, le fret qui traverse la frontière (en provenance ou à destination d'une compagnie ferroviaire américaine non déclarante ou transporté par une compagnie déclarante dans cette série) apparaît comme "reçues de" ou "livrées à" une compagnie ferroviaire américaine de raccordement.

Aux fins statistiques, certains services ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique aux États-Unis sont considérés comme faisant partie intégrante de leurs opérations canadiennes et traités comme tels. Sont inclus dans ces services, pour la plupart, les mouvements intermédiaires (du Canada au Canada en passant par les États-Unis) et de courts prolongements ferroviaires de l'autre côté de la frontière raccordés à des transporteurs américains.

Commodity Origin and Destination Statistics

Coverage and Survey Methodology

Commodity origin and destination statistics are provided by the NTA and represent an annual census of waybill records from the two major railways - the Canadian National and Canadian Pacific. Freight interlined with Class II carriers is included while **interline duplication** between CN and CP is removed by NTA. Each record represents a freight movement and shows origin, destination, commodity code, mass and other related information.

Commodity Classification

The **commodity groups** shown are based on 320 codes, corresponding closely to the **Standard Commodity Classification (SCC)** of Statistics Canada. These are the same commodity groups used for Carloading statistics. The principal criteria employed for grouping commodities in the SCC are stage of fabrication, chief component material and purpose.

Both railways classify commodities using the seven-digit **Standard Transportation Commodity Code (STCC)** for their own internal purposes and report the data to the NTA in this format. Before their release to Statistics Canada, the STCC commodity codes are converted to SCC (320) commodity codes.

Origin and destination

CN reports Standard Point Location Code (SPLC) for points of origin and destination in Canada. CP provides Freight Station Accounting Code (FSAC) for points of origin and destination. These codes are matched by NTA for the two railways and an aggregate file containing provincial origin and destinations is provided to Statistics Canada. The point of origin and destination quoted is the point where the rail traffic begins or terminates in the case of intermodal traffic. "Rubber Points", where cargo is loaded onto other modes of transport, are not included. In the case of interlined shipments, the origin and destination refers, also, to the rail transport origin and destination, which may differ from the point at which CN or CP picked up or delivered the goods.

Trans-border shipments

These shipments with Canadian origin which terminate in the United States as well as shipments originating in United States which terminate in Canada, are included in the data.

In-transit traffic

In-transit traffic refers to movements where both the origin and the destination reported are in the United States. These are also included in the tabulation results.

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises

Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques sur l'origine et la destination des marchandises sont fournies par l'ONT et représentent les données d'un recensement annuel des feuilles de route des deux principales sociétés ferroviaires, le Canadien National et le Canadien Pacifique. Le fret faisant l'objet de mouvements inter-réseaux avec les transporteurs de catégorie II est inclus, tandis que le **double comptage des transferts** entre le CN et le CP est supprimé par l'ONT. Chaque enregistrement représente un mouvement de marchandises et contient des données sur l'origine, la destination, les catégories de marchandises, le volume et d'autres renseignements connexes.

Classifications des produits

Les **groupes de marchandises** indiqués sont fondés sur les 320 catégories de marchandises établies à partir de la **Classification type des produits (CTP)** de Statistique Canada. On retrouve ces mêmes groupes pour les données sur les chargements de wagons portant sur le trafic des marchandises payantes. Les principaux critères utilisés pour regrouper les marchandises dans la CTP sont l'étape de fabrication, la matière principale et l'objet.

Les deux sociétés ferroviaires attribuent un code à sept chiffres (**Standard Transportation Commodity Code, STCC**) pour leurs propre enregistrements et présentent ces données à l'ONTC sous ce format. Avant d'être remis à Statistique Canada, les codes de produits STCC sont convertis aux codes de produits (320) de la CTP.

Origine et destination

Le CN déclare le code unifié des localités desservies (SPLC) correspondant aux points d'origine et de destination au Canada. Le CP fournit le code comptable de la gare de manutention (FSAC) correspondant aux points d'origine et de destination des marchandises. L'ONT procède à l'appariement des codes des deux sociétés ferroviaires et fournit à Statistique Canada un fichier agrégé contenant les principaux points d'origine et de destination. Le point d'origine et de destination fourni est le point de départ ou le point d'arrivée du mouvement ferroviaire dans le cas du trafic intermodal. Les terminaux intermodaux, où le fret est transféré à d'autres modes de transport, ne sont pas inclus. Dans le cas des transferts, les données sur l'origine et la destination renvoient également à l'origine et à la destination des mouvements ferroviaires qui peuvent différer des localités où le CN et le CP prennent ou livrent les marchandises.

Expéditions transnationales

Les expéditions qui partent du Canada à destination des États-Unis et vice-versa sont comprises dans les données.

Trafic en transit

Le trafic dont l'origine et la destination sont déclarées aux États-Unis fait également partie des données.

Marine Imports or Exports

These refer to domestic movement of goods originating in Canada destined for other countries (other than US) and vice versa, by water transport.

Data Limitations

Data for Canadian National and Canadian Pacific are aggregated by NTA before their release to Statistics Canada, as a result freight movements cannot be identified separately.

The NTA advises that approximately 1-1.5% of the waybill records are unused in tabulations because of missing or non-valid codes such as commodity or station codes.

Importations ou exportations par mer

Il s'agit des mouvements intérieurs des marchandises expédiées par mer du Canada vers d'autres pays (autres que les États-Unis) et vice-versa.

Limites des données

L'ONT regroupe les données relatives au Canadien National et au Canadien Pacifique avant de les fournir à Statistique Canada. Aussi les mouvements de fret ne peuvent-ils être identifiés individuellement.

Selon l'ONT, environ 1 à 1.5% des feuilles de route ne servent pas à l'établissement des tableaux en raison de l'absence ou de la non-validité de codes tels que les codes des produits ou des gares.

Glossary

Average Freight Carload

This average is obtained by dividing tonne-kilometres by the number of loaded freight car-kilometres.

Average Train Speed

Average train speed is obtained by dividing train-kilometres by train hours. Train hours may include en route train switching time.

Box Car

Box car is a closed railroad car with a roof and a door which is used for general service.

Branch Line

Branch line refers to a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway connected to a main line.

A length of track serving facilities beyond the point of junction with a main line or another branch line.

Business Car

Cars owned or leased by common carriers, or owned by individuals using free transportation, which are used for office or business purposes in transportation service.

Caboose

A freight train car usually attached to the rear of the train for the use of train-men in giving and receiving signals, handling car records, and performing other duties.

Canadian Rail Operations

Rail operations consist of transportation by rail, of goods and passengers (both inter-city and commuter) including inter-modal transportation which may involve modes other than rail where such operations are required to complete a rail move.

Car-kilometres

A car-kilometre is the movement of a unit of car on one kilometre of track.

Carload

A carload is a shipment that uses one rail car for its transportation.

Carrier

Carrier means the entity having the legal authority to operate the railway.

Classification of Carriers

Railway carriers within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

- Class I – Canadian National Railway, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.
- Class II – Other carriers involved in Canadian rail transportation operations.
- Class III – Other companies which report under the **Railway Act**, such as terminal, bridge and terminal companies.

Classification of Employees

All employees are classified with respect to their occupation and assigned to their proper function and occupational class. Employees that work in more than one classification are prorated accordingly. Service hours and compensation are also distributed among the occupational classes in which the employee has worked.

Coach

A term commonly used to designate passenger cars which are used for day travel. They are fitted with conventional or reclining seats.

Common Carrier

Any railway which offers its services to the general public to transport passengers and/or goods for compensation.

Compensation, Total

The compensation is the gross amount paid to employees, including vacations, holidays, leaves of absence, etc., with pay and before deductions for income tax. Compensation should not include retroactive wage increases, which, although paid during the current year, pertain to a prior period.

Container on Flat Car (C.O.F.C.)

Transportation of loaded or empty containers on railway flat cars representing a form of inter-modal transport.

Current Ratio

A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt-Asset Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by total assets.

Debt-Equity Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

Delivered to United States rail

Traffic delivered to United States rail connections or transported across the border by the respondent.

Delivered to other railways in Canada

Traffic delivered directly to connecting Canadian rail carriers and deliveries to other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a subsequent rail haul is indicated.

Destination

Refers to the railway destination, not including connecting modes of transport, and is coded by the railway's respective station number. In the case of interlined shipments, the destination refers to the rail transport destination, not the point at which the reporting railway delivered the goods.

Employee

An employee is defined as every person in the service of a reporting carrier, whether on a full-time or part-time basis, and subject to the carrier's continuous authority to supervise and direct the manner of rendition of his service.

Employees, Number of

The number of employees is the average of counts made each month throughout the year. The count is not restricted to the number of personnel actually on duty, and includes all other regularly assigned employees and those on vacation or sick leave with pay. Persons on leave without pay or under suspension are not included.

Employment Functions

The major railway Employment Functions are:

- General
- Road Maintenance
- Equipment Maintenance
- Transportation (non-train and train)

Empty Car-kilometres

Kilometres run by freight cars without load, and flat cars loaded with railroad owned or controlled highway trailers or containers, moving without revenue waybill, excluding company service equipment designed for use exclusively in work service.

Equipment (Operations)

This activity concerns all operations and transactions related to railway equipment, including locomotives, freight cars, passenger cars, inter-modal equipment, roadway machines, and work equipment. The operations or transactions within

this activity include repair and maintenance, leases, rentals and depreciation of railway equipment.

Equipment Maintenance (Employment function)

This function refers to maintenance and servicing of all motive power, car, shop and power plant equipment.

Fiscal Period

Annual data refer to year ending December 31.

Freight Car-kilometres

A freight car kilometre is the movement of a freight car over one kilometre of track.

Freight-train Car-kilometres

Kilometres run by loaded and empty freight train cars and caboose cars in transportation service.

Freight Train-kilometres

The number of kilometres run by all trains between terminals or stations for the transportation of company or revenue freight; also kilometres run by trains made up of empty freight train cars, and by trains consisting of a locomotive and a caboose running light in connection with such service. Freight trains hauling passenger cars are classified as freight trains.

General (Operations and Employment function)

This activity group concerns all operations and transactions related to the railway as a whole and includes general administration, employee benefits, taxes, insurance, purchasing and material stores.

The functions performed in this classification are required to support the overall railway enterprise.

Gondola Car

A car with sides and ends but no top, used for hauling commodities such as sand, gravel and coal.

Gross Domestic Product

The gross domestic product is an indicator employed to assess the value of goods and services produced in a country.

Gross Tonne-kilometres

A gross tonne-kilometre is the movement of a tonne of rail equipment and inter-modal equipment (including freight) over one kilometre of track. This covers all movements over the carrier's tracks except switching operations, including operations by other carriers.

Head-end Car

A passenger train car designed for transporting mail, baggage, newspapers, milk in cans, etc. and not equipped to accommodate passengers.

Hopper Car

A car which moves dry bulk freight and usually unloads through gravity by vents on the underside.

Industrial Track

A switching track serving industries such as mines, mills, smelters and factories.

Interline Freight

Tonnage passing over the lines of two or more carriers. The interchange is termed an interline movement.

Intermediate Switching

A switching service includes all the elements of switching performed by a carrier which neither originates nor terminates the shipment nor receives a line-haul on that shipment.

Inter-modal

Inter-modal operations involve more than one mode of transport to complete the movement of shipments. Goods are carried in a highway trailer or freight container which is transferred between a rail car and some other mode usually a truck or ship.

International Carrier

A carrier that operates in Canada and the United States.

Inter-provincial Carrier

A carrier that operates in more than one province or territory.

In-transit

In-transit implies cargo or passengers en route between the point of origin and the point of destination.

Intra-provincial Carrier

A carrier that operates in only one province or territory.

Joint Facility

Railway tracks, yards, terminals, and other facilities owned by one carrier and used jointly by two or more carriers.

Kilometres of Track Operated

The total number of kilometres of track, over which railway transportation operations are conducted.

Length of Road Operated

The single or first main track, measured by the distance between terminals, over which railway transportation is conducted.

Light Locomotive

A locomotive which moves under its own power without pulling any cars.

Line-haul

The movement of trains between terminals and stations on the main or branch lines of the railway, exclusive of switching operations.

Loaded

Revenue freight originating directly on the track belonging to the respondent, including that received from private, non-reporting industrial sidings; freight received from switching roads connecting with the respondent where such freight has not previously been given line-haul transportation; freight received from other modes of transport; freight re-shipped following milling or fabrication at some point in transit; and idler or trailer cars.

Loaded Car-Kilometres

Kilometres run by freight cars in freight and passenger trains loaded with revenue or non-revenue freight, and also by company service equipment designed for use exclusively in work service.

Local Traffic

Traffic originating and terminating on the same railway without an intermediate haul by a connecting railway.

Locomotive Unit

A piece of railway rolling stock containing engines used to propel a train along the track but not capable itself of accommodating passengers or freight. Such units may be used singly (with a crew cab) or in conjunction with other units, with all such units usually being controlled from the cab of one of the units.

Locomotive Unit-kilometre

A locomotive unit-kilometre is the operation of a locomotive unit over a kilometre of track. VIA trains are considered part of the operating carrier's operations.

Main Line

A line is considered a main line if two million gross ton-miles are performed per track mile. However, for carriers under the federal jurisdiction additional criteria are also applicable: a) if it is part of the transcontinental system; b) if it is a vital export-import link; c) if it is a connecting line. The main line and branch line network for the Prairie Provinces are defined by the regulating agency.

Main Track

A track extending through and between stations upon which trains are operated. Main track of switching and terminal companies is all track kept clear for the passage of trains.

Non-revenue Freight

Company materials and supplies transported without charge in freight trains of a particular railway for its own use.

Occupational Classification

The major railway Occupational Classifications are:

- Managerial and Supervisory
- Professional, Technical and Staff Assistants
- Clerical
- Running Trades
- Working Foremen
- Craftsmen, Tradesmen, Lead Hands, Service Workers and Helpers
- Labourers, including Building Attendants and Coach Cleaners
- Floating Equipment Employees (Railway) and Employees in Other Operations

On Company Service (O.C.S.)

The movement of non-revenue loaded cars for the company's own purposes such as work equipment, rail ties or ballast.

Operating Ratio

The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

Parlour Car

A passenger car of a more luxurious character than a day coach having revolving seats, and other conveniences and on which an extra fare is charged.

Passenger Car

A car equipped to carry passenger, baggage, etc., in passenger train service.

Passenger Car-kilometres

Kilometres run by passenger cars, including both loaded and empty car-kilometres. Passenger car-kilometres in VIA trains may be recorded by both VIA and the operating carrier.

Passenger-kilometre

The movement of a passenger over a distance of one kilometre. Passenger-kilometres are derived by multiplying the number of passengers by distance travelled.

Passenger Locomotive-kilometres

The number of kilometres run by locomotives in passenger-train service.

Passenger train Car-kilometres

Kilometres run by passenger train cars, including empty cars deadheaded in connection with passenger service.

Passenger train-kilometres

Kilometres run by passenger trains, to transport passengers and baggage etc., including trains comprised of deadhead passenger cars.

Piggyback

Piggyback is a term used to describe the transportation of loaded or empty highway trailers or containers, on rail cars.

Private-line Cars

Freight cars owned by companies other than the railways and used for the transportation of goods over various lines. These are sometimes called private cars.

Private Siding

A small line owned by an individual or company and connected to a railway line.

Railway Operations

This activity concerns all operations of a railway which are directly involved in providing transportation service, including train operations, yard operations, train control operations, inter-modal operations, station and terminal operations, and other modes of transport used as an integral part of a rail service.

Real Gross Domestic Product

The Gross Domestic Product expressed in constant dollars.

Received from other Railways in Canada

Traffic received directly from connecting Canadian rail carriers and receipts from other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a previous rail haul is indicated.

Received from United States rail destined to Canadian points

Traffic received from United States rail and transported across the border by the respondent, destined to Canadian points.

Received from United States rail destined to United States points

Overhead traffic representing freight moving from United States rail connections to points in the United States through Canada.

Revenue Passenger

A person travelling on a train by right of fare.

Road Maintenance (Employment function)

This function represents the construction and maintenance of all track and structures; and signal installations.

Rolling Stock

Transportation equipment on wheels owned by a rail carrier, not including motive power equipment.

Second Main Track

The second track running parallel to the first main track where double track (or triple track, etc.) is laid on the same road bed.

Self-propelled Car

A single motor-powered unit of railway equipment designed to carry passenger or baggage traffic. It is not considered to be a locomotive. It is also referred to as a motor car or rail diesel car.

Service Hours Paid For

Hours paid for include time actually worked plus time for such items as vacations, holidays, leaves of absence, etc., when paid for, and applies to all employees.

Siding

A track auxiliary to the first main track for meeting or passing trains, or a track for industrial purposes.

Standard Transportation Commodity Code (STCC)

The STCC system is a seven digit coding structure designed to classify all commodities or articles transported by rail.

Tonnes of Revenue Traffic

This figure records the total weight of revenue shipments.

Tonne-kilometre

The movement of a tonne over a distance of one kilometre.

Trailer on flat car (T.O.F.C.)

Transportation of loaded or empty highway trailers on railway flat cars representing a form of inter-modal transport.

Train

A unit of equipment, or a combination of units of equipment (exclusive of light locomotives) equipped with self-contained motor equipment for movement over tracks. A self-propelled car moving on its own is a train, as is a 100 car freight train.

Train Hours

Train hours are measured as the time taken by a train between departure and arrival station, minus time spent in train switching en route.

Train-kilometres

A train-kilometre is the movement of a train over one kilometre of track.

Train Switching

Switching service performed by train locomotives at terminals and at stations en route.

Train Switching Locomotive-kilometres

Kilometres allowed to train locomotives for performing train switching. The time actually taken up in such service is converted into kilometres at a rate of 9.6 kilometres per hour.

Trans-border Shipment

A shipment originating in Canada and terminating in the United States as well as a shipment originating in United States and terminating in Canada.

Transportation (Employment function)

This function represents scheduling, dispatching and operating trains and other ancillary services, the operation of terminal facilities and the distribution of cars and motive power. This function is also responsible for the movement of merchandise by means of the integration of express and less than carload operations.

Uniform Classification of Accounts (U.C.A.)

Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records as prescribed by the National Transportation of Canada (now called the Canadian Transportation Agency), for use by all railways under federal jurisdiction. These accounts are also used for railway carriers whose data are collected under the authority of the Statistics Act.

Unloaded

Freight terminating directly on the road of the respondent. It includes: freight delivered to private, non-reporting industrial sidings and grain unloaded at interior, lake and coastal elevators for export; freight delivered to switching roads connecting with the respondent where there is no further line-haul; freight delivered to other modes of transport; and, freight unloaded for milling or fabrication at some point in transit.

Waybill Revenue

The gross revenue according to the waybill, expressed in Canadian dollars, and reported on a received basis.

Ways and Structures (Operations)

This activity concerns all operations and transactions related to the fixed plant of the railway, including track and roadway, buildings, signals, communication and power facilities, terminals and fuel stations. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rents, and depreciation of railway fixed plant.

Work train Service

A service performed by a train engaged in company service for which no revenue is received.

Yard Switching

Switching service performed by yard locomotives in yards where regular switching is performed, including both terminal switching and transfer operations within yard limits.

Yard Switching Kilometres

Yard switching kilometres are measured as time spent in yard switching and converted to kilometres at a rate of 9.6 kilometres per hour. For this figure, switching service includes transfer train operations.

Glossaire

Automotrice

Élément motorisé du matériel ferroviaire (autre qu'une locomotive) aménagé pour le transport des voyageurs ou des bagages. On dit aussi qu'il s'agit d'un véhicule automoteur ou d'un autorail.

Catégories d'employés

Tous les employés sont classés selon leur profession et ils ont une fonction et une catégorie professionnelle qui leur est propre. Les employés qui oeuvrent dans plus d'une catégorie professionnelle sont classés au prorata. Les heures de services et la rémunération sont aussi établies selon les catégories professionnelles dans lesquelles l'employé a travaillé.

Catégories de transporteurs

Les catégories de transporteurs ferroviaires qui relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada sont les suivantes : Catégorie I - Canadien National, Canadien Pacifique et VIA Rail et leurs services connexes. Catégorie II - Autres transporteurs menant des activités de transport ferroviaire au Canada. Catégorie III - Autres compagnies assujetties à la **Loi sur les chemins de fer**, comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Catégories professionnelles

Les principales catégories professionnelles dans le chemin de fer sont les suivantes :

- Direction et surveillance
- Professionnels, techniciens et adjoints administratifs
- Personnel de bureau
- Personnel itinérant
- Contremaîtres exécutants
- Ouvriers spécialisés, hommes de métier, chefs d'équipe, préposés à l'entretien et aides
- Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les préposés au nettoyage des voitures ordinaires
- Personnel du matériel flottant (société ferroviaire) et employés à d'autres tâches

Chargé

Se dit des marchandises payantes provenant directement de la voie appartenant à l'enquêté, y compris les marchandises provenant d'embranchements industriels privés, non-déclarants; les marchandises provenant de voies de manoeuvre raccordées à celles de l'enquêté lorsque ces marchandises n'ont pas déjà fait l'objet d'un transport

sur un parcours de ligne; les marchandises reçues d'autres modes de transport; les marchandises réexpédiées après usinage ou transformation en cours de route; et les wagons-tampons et les semi-remorques.

Classification uniforme des comptes (CUC)

Classification uniforme des comptes et des documents ferroviaires connexes que doivent utiliser toutes les sociétés ferroviaires qui relèvent de la compétence fédérale et qui est prescrite par l'Office des transports du Canada (anciennement l'Office national des transports). Ces comptes sont également utilisés pour le transporteur ferroviaire dont les données sont recueillies en vertu de la Loi sur la statistique seulement.

Conteneur sur wagon plat (CWP)

Forme de transport intermodal consistant à transporter des conteneurs vides ou chargés sur des wagons plats.

De service (DS)

Déplacement de wagons chargés de marchandises non payantes pour les besoins de la compagnie, comme du matériel de service, des traverses ou du balast.

Déchargé

Se dit des marchandises livrées directement à partir d'une ligne de l'enquêté, soit : les marchandises livrées à des embranchements privés non enquêtés et les céréales déchargées à des élévateurs intérieurs, à des élévateurs sur des lacs et sur la côte pour exportation; les marchandises livrées à des voies de manoeuvre raccordées à l'enquêté au point à partir duquel plus aucun transport n'a lieu; les marchandises livrées à d'autres modes de transport; et les marchandises déchargées en vue d'une transformation ou d'un usinage en cours de route.

Destination

Destination du transport ferroviaire, à l'exclusion des modes de transport de correspondance, selon les numéros respectifs des gares. Dans le cas des expéditions interréseaux, la destination est celle du transport ferroviaire, et non le point où la société ferroviaire enquêtée a livré les marchandises.

Embranchement

Ligne de chemin de fer auxiliaire, secondaire, locale ou affluente raccordée à une ligne principale. Longueur de voie servant des installations au-delà du point de jonction avec une ligne principale ou un autre embranchement.

Embranchement particulier

Ligne courte appartenant à un particulier ou à une société et raccordée à une ligne de chemin de fer.

Employé

Toute personne qui travaille au service d'un transporteur déclarant, à plein temps ou à temps partiel, et qui est constamment assujéti au pouvoir du transporteur de la superviser et de lui indiquer de quelle façon exécuter son travail.

En transit

Se dit de marchandises ou de passagers qui sont en route entre leur point d'origine et leur point de destination.

Entretien des voies (fonction d'emploi)

Construction et entretien des voies, des ouvrages et des signaux.

Entretien du matériel (fonction d'emploi)

Entretien et réparation de tout le matériel moteur, des wagons, des ateliers et des groupes moteurs.

Envoi en wagon complet

Expédition exigeant un wagon.

Envoi moyen en wagon complet

On obtient cette moyenne en divisant le nombre de tonnes-kilomètres par le nombre de wagons-kilomètres chargés.

Exercice financier

Données annuelles portant sur l'exercice se terminant le 31 décembre.

Expédition transnationale

Expédition qui part du Canada à destination des États-Unis, et vice-versa.

Exploitation des chemins de fer canadiens

On entend par exploitation des chemins de fer le transport par rail de marchandises et de passagers le (transport interurbain et de banlieue), ainsi que le transport intermodal, lequel peut comprendre des modes autres que le rail lorsque de telles opérations sont nécessaires pour compléter un déplacement par rail.

Exploitation ferroviaire

Toutes les activités de la société ferroviaire liées directement au service de transport, soit la circulation des trains, les manoeuvres de triage, les manoeuvres de train, les activités intermodales, les activités dans les gares et les terminus, et les autres modes de transport faisant partie intégrante du service de transport ferroviaire.

Feuille de route commerciale

Revenu brut selon la feuille de route, exprimé en dollars canadiens et déclaré selon les marchandises reçues.

Fonctions d'emploi

Les principales fonctions d'emploi des sociétés ferroviaires sont les suivantes :

- Services généraux
- Entretien des voies
- Entretien du matériel
- Transport (par train ou autrement)

Heures de service rémunérées

Heures effectivement travaillées, plus les vacances, les jours fériés, les congés, etc., lorsqu'ils sont payés, dans le cas de tous les employés.

Installations communes

Voies ferroviaires, gares de triage, terminus et autres installations appartenant à un seul transporteur et utilisées par au moins deux transporteurs.

Intermodal

Dans le transport intermodal, plus d'un mode de transport est utilisé pour acheminer à destination des marchandises. Les marchandises sont transportées par une remorque routière ou un conteneur de marchandises qui est ensuite transféré d'un wagon de chemin de fer à un autre mode, habituellement un camion ou un bateau.

Kilomètres de voies exploitées

Nombre total de kilomètres de voies servant au transport ferroviaire.

Ligne principale

Une ligne est considérée comme une ligne principale si deux millions de tonnes brutes-mille y circulent par mille de voie. Toutefois, pour les transporteurs qui relèvent de la compétence fédérale, d'autres critères s'appliquent également : a) si elle fait partie d'un réseau transcontinental; b) s'il s'agit d'un lien vital pour les exportations et les importations; c) s'il s'agit d'un réseau correspondant. Le réseau des lignes principales et des embranchements pour les provinces des Prairies est défini par l'organisme de réglementation.

Livré à d'autres chemins de fer au Canada

Marchandises livrées directement à des raccordements ferroviaires au Canada et à d'autres modes de transport (autres que les transbordeurs de voitures) lorsque ces marchandises sont acheminées à prix commun sur la feuille de route directe ou lorsqu'un autre transport ferroviaire subséquent est indiqué.

Livré à des chemins de fer des États-Unis

Marchandises livrées à des raccordements ferroviaires aux États-Unis ou transportées au-delà de la frontière par l'enquête.

Locomotive

Élément du matériel ferroviaire roulant qui contient des moteurs et qui sert à remorquer un train sur la voie, mais qui ne peut transporter ni voyageurs ni marchandises. La locomotive peut se mouvoir seule (si elle comporte une cabine pour le personnel) ou faire partie d'un

train dont tous les éléments sont habituellement commandés à partir de l'un des éléments.

Locomotive de manoeuvre-kilomètre

Nombre de kilomètres sur lesquels des locomotives peuvent faire des manoeuvres. Le temps nécessaire à cette fin est converti en kilomètres à raison de 9,6 kilomètres l'heure.

Locomotive haut-le-pied

Locomotive circulant seule et ne tirant aucun wagon.

Locomotive-kilomètre

Déplacement d'une locomotive sur une distance d'un kilomètre de voie. Les trains de VIA Rail font partie de l'exploitation du transporteur déclarant.

Locomotives voyageurs-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par les locomotives pour le service de trains de voyageurs.

Longueur des voies exploitées

Voie unique ou première voie principale, mesurée selon la distance entre les terminus, et servant au transport ferroviaire.

Manoeuvre

Manoeuvre exécutée par les locomotives aux terminus et aux gares, en cours de route.

Manoeuvre intermédiaire

Le service de manoeuvre comprend tous les éléments des manoeuvres effectuées par un transporteur autre que le premier ou le dernier transporteur et qui ne s'occupe pas non plus du transport de ligne de cette expédition.

Manoeuvre réseau en terminal

Manoeuvre exécutée par des locomotives de manoeuvre dans les gares de triage où il se produit régulièrement des manoeuvres, y compris les manoeuvres terminales et les opérations de transbordement à l'intérieur de la gare de triage.

Manoeuvre réseau en terminal-kilomètres

Temps passé aux manoeuvres réseau en terminal et converti en kilomètres à raison de 9,6 kilomètres l'heure. À cette fin, les manoeuvres incluent les opérations de transbordement.

Marchandises interréseaux

Marchandises transportées sur les lignes d'au moins deux transporteurs. L'échange est appelé «mouvement interréseaux».

Matériel d'exploitation

Toutes les activités et opérations relatives au matériel ferroviaire, soit les locomotives, les wagons de marchandises, les voitures de voyageurs, le matériel intermodal, les machines de voie et le matériel de service.

On entend aussi par activités et opérations dans ce contexte les réparations et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement du matériel ferroviaire.

Matériel roulant

Matériel de transport sur roues appartenant à un transporteur ferroviaire, à l'exclusion du matériel moteur.

Nombre d'employés

Le nombre d'employés est la moyenne des comptages effectués chaque mois de l'année. Le comptage ne se limite pas aux seuls employés au travail : il comprend tous les autres employés réguliers affectés et ceux qui sont en congé annuel ou en congé de maladie payé. Les personnes en congé sans traitement ou qui ont été suspendues sont exclues.

Parcours de ligne

Déplacement de trains entre les terminus et les gares sur les lignes principales ou les embranchements du chemin de fer, à l'exclusion des manoeuvres.

Produit intérieur brut

Indicateur servant à évaluer la valeur des biens et des services produits dans un pays.

Produit intérieur brut réel

Produit intérieur brut exprimé en dollars constants.

Provenant d'autres sociétés ferroviaires au Canada

Marchandises reçues directement de transporteurs ferroviaires canadiens raccordés et d'autres modes de transport (sauf les transbordeurs de voitures) lorsque ces marchandises sont acheminées à prix commun sur la feuille de route directe ou lorsqu'un autre transport ferroviaire antérieur est indiqué.

Provenant des États-Unis et destiné à des localités américaines

Trafic en transit représentant des marchandises se déplaçant de raccordements ferroviaires aux États-Unis à des localités aux États-Unis en passant par le Canada.

Provenant des États-Unis et destiné à des localités canadiennes

Marchandises provenant de sociétés ferroviaires américaines et transportées de ce côté-ci de la frontière par l'enquête et destinées à des localités canadiennes.

Rail-route

Terme utilisé pour décrire le transport de semi-remorques routières ou de conteneurs chargés ou vides sur des wagons de chemin de fer.

Ratio d'autonomie financière

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par l'actif total.

Ratio d'endettement

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio d'exploitation

Proportion des produits d'exploitation absorbés par les dépenses d'exploitation totales.

Ratio du fonds de roulement

Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Ce ratio est utilisé pour montrer la capacité de paiement des dettes à court terme avec l'actif à court terme.

Remorque sur wagon plat (RSWP)

Forme de transport intermodal qui consiste à transporter des semi-remorques routières chargées ou vides sur des wagons plats de chemin de fer.

Rémunération totale

La rémunération est le montant brut versé aux employés, y compris les congés annuels, les jours fériés, les congés de toutes sortes, etc. qui sont payés, avant les retenues aux fins d'impôt. La rémunération ne comprend pas les hausses salariales rétroactives lesquelles, même si elles sont versées pendant l'exercice en cours, s'appliquent à une période antérieure.

Seconde voie principale

Seconde voie d'une ligne à deux (ou trois, etc.) voies posée sur une même plateforme et parallèle à la première voie principale.

Service des trains de travaux

Service non payant effectué par un train au service de la société ferroviaire.

Services généraux (exploitation et fonction d'emploi)

Activités et opérations relatives à la société ferroviaire dans son ensemble, ce qui comprend l'administration générale, les avantages sociaux des employés, les taxes, l'assurance, les achats et les fournitures. Les personnes qui remplissent les fonctions de cette catégorie sont au service de l'ensemble de l'entreprise ferroviaire.

Standard Transportation Commodity Code (STCC)

Le STCC est un système de codage à sept chiffres servant à classer les marchandises ou les articles transportés par rail.

Tonnage des marchandises payantes

Poids total des expéditions payantes.

Tonne brute-kilomètre

Déplacement d'une tonne de matériel ferroviaire et de matériel intermodal (y compris les marchandises) sur une distance d'un kilomètre de voie. Cette mesure s'applique à tous les déplacements sur les voies du transporteur, sauf les opérations de manoeuvre, y compris les opérations des autres transporteurs.

Tonne-kilomètre

Déplacement d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

Trafic local

Trafic empruntant le même chemin de fer, du point d'origine au point de destination, et ne faisant l'objet d'aucun transport par une liaison ferroviaire.

Train

Un ou plusieurs éléments de matériel (à l'exclusion des locomotives haut-le-pied) dont le déplacement sur les voies est assuré par du matériel moteur autonome. Une voiture automotrice est un train au même titre qu'un train de marchandises de 100 wagons.

Train de marchandises-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par tous les trains entre les terminus ou les gares pour le transport de marchandises de la compagnie ou de marchandises payantes; aussi, nombre de kilomètres parcourus par les trains composés de wagons de marchandises vides et par les trains composés d'une locomotive et d'un wagon de queue roulant à vide pour un tel service. Les trains de marchandises qui tirent des voitures de passagers sont considérés comme des trains de marchandises.

Train-heure

Temps qui s'écoule entre le départ d'un train d'une gare et son arrivée à une autre gare, moins le temps nécessaire aux manoeuvres en route.

Train-kilomètre

Déplacement d'un train sur une distance d'un kilomètre de voie.

Trains voyageurs-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par les trains de voyageurs pour transporter des voyageurs et des bagages, etc., y compris les trains composés de voitures à vide.

Transport (fonction d'emploi)

Établissement de l'horaire, régulation et conduite des trains, autres services auxiliaires, exploitation des terminus et répartition des wagons et du matériel moteur. Il s'agit aussi du déplacement des marchandises par l'intégration des messageries et des expéditions de détail.

Transport non commercial

Matériaux et fournitures de la compagnie transportés sans frais dans les trains de marchandises d'une société ferroviaire, pour son propre usage.

Transporteur

Entité autorisée par la loi à exploiter le chemin de fer.

Transporteur international

Transporteur qui exerce son activité au Canada et aux États-Unis.

Transporteur interprovincial

Transporteur qui exerce son activité dans plus d'une province ou d'un territoire.

Transporteur intraprovincial

Transporteur qui exerce son activité dans une seule province ou un seul territoire.

Transporteur public

Toute entreprise ferroviaire qui offre ses services à l'ensemble de la population pour le transport des passagers ou des marchandises moyennant contrepartie.

Vitesse moyenne du train

On obtient la vitesse moyenne du train en divisant le nombre de trains-kilomètres par le nombre de trains-heures. Le nombre de trains-heures peut comprendre le temps de manoeuvre en cours de route.

Voie d'évitement

Voie adjacente à la voie principale permettant aux trains de se croiser et de doubler, ou voie industrielle.

Voie industrielle

Voie de manoeuvre servant aux industries comme les mines, les usines de traitement, les fonderies et les manufactures.

Voie principale

Voie de circulation des trains qui traverse une gare et qui relie une gare à une autre. Pour les lignes de manoeuvre et de terminus, la voie principale est la voie dégagée pour le passage des trains.

Voies et ouvrages (exploitation)

Toutes les activités et opérations relatives aux installations fixes de la société ferroviaire, soit les voies et les chemins de roulement, les bâtiments, les signaux, les installations de communication et d'énergie électrique, les terminus et les postes de carburant. Sont aussi compris dans ces activités ou opérations, les réparations et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement des installations ferroviaires fixes.

Voiture de la direction

Voiture appartenant à des transporteurs publics ou louée par eux, ou appartenant à des particuliers qui voyagent gratuitement, et qui sert de bureau ou à des fins commerciales dans les transports.

Voiture de tête

Voiture de train de passagers conçue pour le transport du courrier, des bagages, des journaux, du lait en boîte, etc., et ne pouvant pas accueillir des passagers.

Voiture de voyageurs

Voiture aménagée pour le transport des voyageurs, des bagages, etc., pour le service des trains de voyageurs.

Voiture ordinaire

Terme désignant généralement les voitures de passagers servant au transport durant le jour. On y trouve des sièges ordinaires ou à dossier inclinable.

Voitures de train voyageurs-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par les voitures de train voyageurs, y compris les voitures pour le service de train voyageurs.

Voiture-salon

Voiture plus luxueuse que la voiture ordinaire, comportant des sièges pivotant et d'autres commodités, et pour laquelle un supplément est exigé.

Voitures-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par des voitures de voyageurs, qu'elles soient occupées ou non. Les voitures-kilomètres pour les trains de VIA peuvent être déclarées soit par VIA, soit par le transporteur.

Voyageur payant

Personne qui voyage dans un train moyennant le paiement d'un billet.

Voyageur-kilomètre

Déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de voyageurs transportés par la distance parcourue.

Wagon chargé-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises faisant partie de trains de marchandises et de voyageurs transportant des marchandises payantes ou non, et par le matériel de service de la société servant exclusivement à des travaux.

Wagon couvert

Wagon à caisse fermée par un toit et comportant une porte, servant à de nombreux usages.

Wagon de marchandises-kilomètre

Déplacement d'un wagon de marchandises sur une distance d'un kilomètre de voie.

Wagon de particuliers

Wagon de marchandises appartenant à des compagnies autres que ferroviaires et servant au transport de marchandises sur des lignes diverses. On dit parfois «wagon privé».

Wagon de queue

Wagon habituellement attaché à la queue d'un train et dans lequel se trouvent des agents de train qui reçoivent et transmettent des signaux, remplissent des feuilles de route et accomplissent d'autres tâches.

Wagon de train de marchandises-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par les wagons chargés et vides d'un train de marchandises et les wagons de queue pour le service de transport.

Wagon vide-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises sans chargement et des wagons plats chargés de semi-remorques routières ou de conteneurs appartenant à la société ferroviaire ou contrôlés par elle,

qui se déplacent sans feuille de route commerciale, à l'exclusion du matériel réservé au service de la compagnie et ne servant qu'à effectuer des travaux.

Wagon-kilomètre

Déplacement d'un wagon sur une distance d'un kilomètre.

Wagon-tombereau

Wagon muni de faces latérales et de bouts, mais dépourvu de toit, servant au transport de marchandises comme le sable, le gravier et le charbon.

Wagon-trémie

Wagon servant au transport de marchandises sèches en vrac dont le déchargement s'effectue par gravité au moyen de trémies du côté inférieur.