



Rail in Canada



Le transport ferroviaire au Canada

1998

1998

How to obtain more information

Specific inquiries about this product and related statistics or services should be directed to: Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-2486), facsimile: (613) 951-0009.

For information on the wide range of data available from Statistics Canada, you can contact us by calling one of our toll-free numbers. You can also contact us by e-mail or by visiting our Web site.

National inquiries line	1 800 263-1136
National telecommunications device for the hearing impaired	1 800 363-7629
Depository Services Program inquiries	1 800 700-1033
Fax line for Depository Services Program	1 800 889-9734
E-mail inquiries	infostats@statcan.ca
Web site	www.statcan.ca

Ordering and subscription information

This product, Catalogue no. 52-216-XIB, is published annually in electronic format on the Statistics Canada Internet site at a price of CDN \$39.00 per issue. To obtain single issues or to subscribe visit our Web site at www.statcan.ca, and select Products and Services.

This product is also available in print through a Print-on-Demand service, at a price of CDN \$62.00 per issue. The following additional shipping charges apply for delivery outside Canada:

	Single issue
United States	CDN \$ 6.00
Other countries	CDN \$ 10.00

All prices exclude sales taxes.

The printed version can be ordered by

- Phone (Canada and United States) **1 800 267-6677**
- Fax (Canada and United States) **1 877 287-4369**
- E-mail **order@statcan.ca**
- Mail Statistics Canada
Dissemination Division
Circulation Management
120 Parkdale Avenue
Ottawa, Ontario K1A 0T6

• And, in person at the Statistics Canada Regional Centre nearest you.

When notifying us of a change in your address, please provide both old and new addresses.

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the Agency has developed standards of service which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact Statistics Canada toll free at 1 800 263-1136.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-2486), télécopieur : (613) 951-0009.

Pour obtenir des renseignements sur l'ensemble des données de Statistique Canada qui sont disponibles, veuillez composer l'un des numéros sans frais suivants. Vous pouvez également communiquer avec nous par courriel ou visiter notre site Web.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Renseignements concernant le Programme des bibliothèques de dépôt	1 800 700-1033
Télécopieur pour le Programme des bibliothèques de dépôt	1 800 889-9734
Renseignements par courriel	infostats@statcan.ca
Site Web	www.statcan.ca

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Le produit n° 52-216-XIB au catalogue est publié annuellement sous forme électronique dans le site Internet de Statistique Canada et est offert au prix de 39 \$ CA l'exemplaire. Les utilisateurs peuvent obtenir des exemplaires ou s'abonner en visitant notre site Web à www.statcan.ca et en choisissant la rubrique Produits et services.

Ce produit est aussi disponible en version imprimée par l'entremise du service d'Impression sur demande, au prix de 62 \$ CA l'exemplaire. Les frais de livraison supplémentaires suivants s'appliquent aux envois à l'extérieur du Canada :

	Exemplaire
États-Unis	6 \$ CA
Autres pays	10 \$ CA

Les prix ne comprennent pas les taxes de ventes.

La version imprimée peut être commandée par

- Téléphone (Canada et États-Unis) **1 800 267-6677**
- Télécopieur (Canada et États-Unis) **1 877 287-4369**
- Courriel **order@statcan.ca**
- Poste Statistique Canada
Division de la diffusion
Gestion de la circulation
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

• En personne au bureau régional de Statistique Canada le plus près de votre localité.

Lorsque vous signalez un changement d'adresse, veuillez nous fournir l'ancienne et la nouvelle adresse.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois, et ce, dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136.



Statistics Canada
Transportation Division
Multimodal Transport Section

Rail in Canada

1998

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports multimodaux

Le transport ferroviaire au Canada

1998

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 2000

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.

April 2000

Catalogue no. 52-216-XIB
ISSN 1209-1314

Frequency: Annual

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2000

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.

Avril 2000

N° 52-216-XIB au catalogue
ISSN 1209-1314

Périodicité : annuelle

Ottawa

Note of appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing partnership between Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation 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, **Doug O'Keefe**, Chief, Multimodal Transport Section and **Louis Pierre**, Unit Head.

Francesca Thibeault, the Senior Analyst was the principal author of this publication. Technical assistance was provided by **Dorinda Lee**, **David Binks**, **François Brault**, **Réjean L'Heureux** and **Jonathon Burgess**.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la Division des transports sous la direction générale de **Tricia Trépanier**, Directrice, **Doug O'Keefe**, Chef de la section des transports multimodaux et **Louis Pierre**, Chef de sous-section.

Francesca Thibeault, l'analyste principale est l'auteur principale alors que **Dorinda Lee**, **David Binks**, **François Brault**, **Réjean L'Heureux** et **Jonathon Burgess** 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
Highlights	5	Faits saillants	5
Content, Design and Objectives of the Publication	8	Contenu, plan et objectifs de la publication	8
Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry	9	Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada	9
Current Update	12	Derniers développements	12
Chapter 1		Chapitre 1	
General Overview	13	Aperçu général	13
Operating Revenues, 1993 to 1998	13	Recettes d'exploitation, 1993 à 1998	13
Operating Expenses, 1993 to 1998	15	Dépenses d'exploitation, 1993 à 1998	15
Financial Ratios	17	Ratios financiers	17
Operating Statistics, 1993 to 1998	18	Statistiques d'exploitation, 1993 à 1998	18
Chapter 2		Chapitre 2	
Financial and Property Accounts	23	Comptes financiers et comptes d'immobilisations	23
Financial Performance	23	Résultats financiers	23
Operating Revenues	30	Recettes d'exploitation	30
Operating Expenses	30	Dépenses d'exploitation	30
Balance Sheet and Property Accounts	30	Bilan et comptes d'immobilisations	30
Chapter 3		Chapitre 3	
Operating and Fuel Statistics	39	Statistiques sur l'exploitation et le carburant	39
Track Operated	39	Voies exploitées	39
Fuel and Power Consumed by Motive Equipment	42	Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices	42
Operating Indicators	43	Indicateurs d'exploitation	43
Traffic Statistics	51	Statistiques sur le trafic	51
Inventory of Equipment	53	Inventaire du matériel roulant	53
Chapter 4		Chapitre 4	
Employment Statistics	55	Statistiques sur l'emploi	55
Summary Statistics by Classification of Carriers	55	Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs	55
Summary Statistics by Function	58	Statistiques sommaires selon la fonction	58
Summary Statistics by Occupational Categories of Mainline Freight and Passenger Rail Carriers (Class I)	58	Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de marchandises sur ligne principale et des transporteurs ferroviaires de voyageurs (catégorie I)	58

Table of Contents – Concluded

Rail in Canada

Table des matières – fin

Le transport ferroviaire au Canada

	Page		Page
Chapter 5		Chapitre 5	
Commodity Statistics	61	Statistiques sur les marchandises	61
Revenue Freight Traffic	62	Trafic de marchandises payantes	62
Revenue Freight by Region	62	Trafic de marchandises payantes selon la région	62
Leading Commodities Handled	63	Principales marchandises manutentionnées	63
Revenue Freight, by Commodity Section	63	Marchandises payantes transportées, selon le transporteur, la catégorie de marchandises et les principales marchandises	63
Chapter 6		Chapitre 6	
Commodity Origin and Destination	86	Origine et destination des marchandises	86
Tonnage by Commodity	86	Tonnage selon la marchandise	86
Commodity Flows	86	Mouvements des marchandises	86
Type of Movements	89	Type de mouvements	89
Marine Imports and Exports	91	Importations et exportations maritimes	91
Major Commodity Movements by Region	91	Mouvements des principales marchandises selon la région	91
Chapter 7		Chapitre 7	
International Commodity Origin and Destination	101	Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises	101
Northbound and Southbound Movements of All Commodities	101	Mouvements vers le nord et vers le sud de l'ensemble des marchandises	101
Northbound and Southbound Movements of 74 Top Commodities	102	Mouvements vers le nord et vers le sud des 74 marchandises principales	102
Chapter 8		Chapitre 8	
Survey Concepts and Data Limitations	112	Concepts d'enquête et limites des données	112
Collection Authorities and Related Classifications	112	Lois autorisant la collecte et classifications connexes	112
Survey Methodology, Coverage and Data Limitations	113	Méthodologie d'enquête, champ d'enquête et limites des données	113
Financial, Operating and Commodity Statistics	113	Statistiques relatives aux finances, à l'exploitation et aux marchandises	113
Commodity Origin and Destination Statistics	114	Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises	114
Glossary	116	Glossaire	121

Highlights

Faits saillants

The highlights presented below are based on various surveys of railways operating in Canada. The objectives, coverage and methodology of all of these surveys are not identical. For details refer to the **Survey Concepts and Data Limitations, Chapter 8** of this publication.

Les faits saillants présentés ci-dessous sont basés sur diverses enquêtes sur les sociétés ferroviaires canadiennes. Les objectifs, la couverture et la méthodologie de ces enquêtes varient. Pour plus de détails, veuillez consulter le **chapitre 8** de la présente publication, qui porte sur **les concepts d'enquête et les limites des données**.

Financial Overview, 1998

- Canadian railways experienced a decrease of 4.1% in their operating revenues, down to \$7.6 billion in 1998. These results were affected by poor harvests and a decrease in coal exports as a result of a downturn in the Asian economies.
- Operating expenses increased 2.9% to \$6.9 billion in 1998. The financial performance, as measured by the operating ratio, rose from 0.85 in 1997 to 0.91 in 1998.
- CN's operating revenues fell to \$3.7 billion, a decrease of 5.6%, while operating expenses increased by 9.1% to \$3.5 billion, resulting in an operating ratio of 0.93.
- CP's operating revenues decreased 4.3% to \$2.7 billion in 1998. Its operating expenses also decreased to \$2.3 billion; the operating ratio was 0.86.
- VIA's operating revenues decreased 6.4% and operating expenses decreased 6.8%. Although VIA's operating ratio is still above the break-even point, its operating ratio improved marginally from 1.16 in 1997 to 1.15 in 1998.
- CN accounted for 49.3% of the industry's total operating revenues, CP for 35.8%, VIA for 4.8% with the remaining carriers accounting for 10.1%.
- Canadian railways employed 45,000 people. The number of employees declined by 2.5% while total compensation remained unchanged at \$2.5 billion.
- Total assets of the railways were valued at \$14.3 billion at year-end, 1998. CN accounted for 45.6% of the total, CP for 37.1%, VIA for 4.4% and all other railways for 12.9%.

Aperçu financier, 1998

- Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ont connu une baisse 4,1% en 1998, pour atteindre 7,6 milliards de dollars. Ces résultats furent grandement affectés par les mauvaises récoltes et les baisses d'exportations de charbon en raison de la crise asiatique.
- Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 2,9% en 1998, pour atteindre à 6,9 milliards de dollars. La performance financière mesuré par le ratio d'exploitation est passé de 0,85 en 1997 à 0,91 en 1998.
- Le CN a vu ses recettes d'exploitation totales connaître une diminution de 5,6%, pour s'inscrire à 3,7 milliards de dollars, et ses dépenses d'exploitation augmenter de 9,1%, pour atteindre 3,5 milliards de dollars, pour un ratio d'exploitation de 0,93.
- Les recettes d'exploitation du CP ont diminué de 4,3% en 1998, pour se chiffrer à 2,7 milliards de dollars. Ses dépenses d'exploitation ont diminué à 2,3 milliards de dollars, fixant le ratio d'exploitation à 0,86.
- Les recettes d'exploitation de VIA Rail ont diminué de 6,4%, alors que ses dépenses d'exploitation ont diminué de 6,8%. Même si le ratio d'exploitation de VIA Rail se situe au-dessous du seuil de rentabilité, il a connu une amélioration marginale, passant de 1,16 en 1997 à 1,15 en 1998.
- Le CN a déclaré 49,3% des recettes d'exploitation totales de l'industrie, le CP, 35,8%, VIA Rail, 4,8% et les autres transporteurs, 10,1%.
- Les sociétés ferroviaires canadiennes offraient de l'emploi à 45 000 personnes. Le nombre d'employés a diminué de 2,5%, tandis que la rémunération totale est demeurée à 2,5 milliards de dollars.
- L'actif total des sociétés ferroviaires était évalué à 14,3 milliards de dollars à la fin de l'exercice 1998. Le CN détenait 45,6% du total, le CP, 37,1%, VIA Rail, 4,4%, et toutes les autres sociétés ferroviaires, 12,9%.

Freight Traffic, 1998

- Total freight traffic decreased 2.9% in 1998 down to 282.1 million tonnes. Of this tonnage, 260.2 million tonnes were initially loaded in Canada and 22.0 million tonnes were received from U.S. rail connections. Initial loadings decreased by 3.0% while freight received from United States rail (destined to Canadian points and points in the U.S.) decreased by 2.1%.
- All provinces/regions showed decreases ranging from 0.6% for British Columbia to 4.4% for the Prairie provinces.
- The top ranking commodities (iron ore, bituminous coal, wheat, C.O.F.C and potash) accounted for 45.4% of the total tonnage carried.
- The leading commodities delivered to the U.S. were lumber, potash, newsprint paper, wood-pulp, and C.O.F.C., accounting for 43.1% of the total tonnage delivered to the U.S.

General Overview, 1993-1998

- Operating revenues fluctuate from year to year. In aggregate, they climbed 8.3% during the period 1993 to 1998. The increase would have been more considerable if the operating revenues of 1998 had not have been affected by the downturn in the Asian economy as well as the poor cereal harvests.
- Since the early nineties, operating expenses have been volatile, given that major railways began to reorganize in an effort to reduce costs. If CN would not have had to take a special pre-tax charge of \$590 million for severance pay in 1998, a decrease of 4.4% would have been registered for the period of 1993-1998.
- Tonnage transported by railways in Canada increased 21.1% between 1993 and 1998. The tonnage reported increased in only two out of these six years. In 1994, tonnes transported jumped 11.7% while they increased 6.2% in 1997. In 1998, a marginal increase of 0.6% was recorded.
- Tonne kilometres, freight train-kilometres and freight car kilometres increased 16.8%, 3.8% and 4.0% respectively during the six year period.
- In an effort to increase their financial performance, Canadian railways reduced employment by 23.5%, from 59 thousand in 1993 to 45 thousand in 1998. Total compensation also decreased by a total of 10.4%. In general, the rate of decrease in compensation has lagged behind the rate of decrease in total employment. Hence, average compensation increased from \$47 thousand in 1993 to \$55 thousand in 1998.

Trafic de marchandises, 1998

- Le trafic total de marchandises a diminué de 2,9% en 1998 pour représenter 282,1 millions de tonnes. De ce total, 260,2 millions de tonnes en transport initial ont été chargées au Canada, tandis que 22,0 millions de tonnes provenaient des embranchements ferroviaires américains. Les chargements initiaux et les marchandises reçus des réseaux américains (acheminé vers des destinations canadiennes et américaines) ont diminué de 3,0% et de 2,1% respectivement.
- Toutes les provinces et régions ont présenté des diminutions allant de 0,6% pour la province de la Colombie-Britannique à 4,4% pour les Prairies.
- Les cinq principales marchandises (minerai de fer, houille grasse, blé, marchandises en C.S.W.P. et potasse) ont représenté 45,3% du tonnage total transporté.
- Les principales marchandises à destination des États-Unis étaient le bois de construction, la potasse, le papier journal, la pâte de bois et les copeaux de bois et ont constitué 43,1% du tonnage total expédié aux États-Unis.

Aperçu général, 1993-1998

- De 1993 à 1998, les recettes d'exploitation ont fluctué d'année en année et connu une hausse totale de 8,3%. Cette augmentation aurait été plus considérable, si les recettes d'exploitation de 1998 n'avaient été affectées par la crise asiatique et les mauvaises récoltes céréalières.
- Depuis le début des années 90, les dépenses d'exploitation ont fluctué encore plus, les principales sociétés ferroviaires ayant entrepris des phases de réorganisation afin de réduire leurs coûts. Si le CN n'avait eu à prendre une charge additionnelle de 590 millions de dollars pour payer des indemnités de licenciement en 1998, une diminution de 4,4% aurait alors été enregistrée pour la période 1993 à 1998.
- De 1993 à 1998, le tonnage transporté par les sociétés ferroviaires au Canada s'est accru de 21,1%. Les sociétés ferroviaires ont connu des augmentations du tonnage que deux fois durant ces six années. En 1994, le nombre de tonnes transportées a bondi de 11,7 %, tandis qu'il s'est accru de 6,2 % en 1997. En 1998, une faible hausse de 0,6% a été observée.
- Au chapitre de l'exploitation, les tonnes-kilomètres, les trains de marchandises-kilomètres et les wagons de marchandises-kilomètres ont augmenté respectivement de 16,8%, de 3,8% et de 4,0% au cours de la période de six ans.
- Afin d'améliorer leur situation financière, les sociétés ferroviaires canadiennes ont réduit de 23,5% le nombre de leurs emplois, le ramenant de 59 000 en 1993 à 45 000 en 1998. La rémunération totale a aussi diminué, ayant régressé de 10,4% au total. En général, la rémunération a diminué plus lentement que l'emploi total. Si bien que le salaire moyen est passé de 47 000 dollars en 1993 à 55 000 dollars en 1998.

- The length of track operated decreased 13.3% from 85 000 km in 1993, to 73 000 km in 1998. CN and CP together operated 20.3% less track while trackage operated by short-haul carriers increased 32.7%. This increase reflects the growth of short line railways in Canada.
- From 1993 to 1998, railways are progressively using their equipment more efficiently. They handled an increase in traffic as shown by an increase in tonnes handled (21.1%) and tonne kilometres (16.8%) with 4.8% less car fleet (in service).
- La longueur du réseau ferroviaire exploité a diminué de 13,3%, passant de 85 000 km en 1993 à 73 000 km en 1998. Ensemble, le CN et le CP exploitaient 20,3% moins de voies ferrées, tandis que les transporteurs sur de courtes distances en exploitaient 32,7% de plus. Cette augmentation rend compte de l'augmentation du nombre de transporteurs ferroviaires sur de courtes distances au Canada.
- De 1993 à 1998, les sociétés ferroviaires utilisent leur matériel de plus en plus efficacement. Elles gèrent un plus grand trafic, comme en témoigne l'augmentation du nombre de tonnes manutentionnées (21,1%) et du nombre de tonnes-kilomètres (16,8%) avec un parc de matériel roulant (en service) réduit de 4,8%.

Commodity Origin and Destination (CN and CP Railways), 1998

- CN and CP transported 214.6 million tonnes in 1998 compared to 222.6 million tonnes in 1997, a decrease of 3.6%.
- The top five commodities in 1998 were coal, wheat, potash, mixed carload freight, and lumber; these commodities accounted for 41.6% of the total tonnage. Wheat recorded a strong decrease of 28.0% followed by mixed carload freight (-8.4%), coal (-5.5%) and potash (-2.5%). Only lumber recorded an increase, which was 18.8%.
- Shipments originating in Alberta, British Columbia and Saskatchewan accounted for 55.3% of the total. 41.6% of such commodities were destined for overseas countries while 22.8% were destined for the United States.
- Inter-regional movements represented 41.7% of total tonnage while international movements accounted for another 32.9%. An additional 1.9% of movements were transported back to the U.S. Intra-regional movements accounted for the remaining 23.5%.

Origine et destination des marchandises transportées (chemins de fer CN et CP), 1998

- Le CN et le CP ont transporté 214,6 millions de tonnes en 1998, comparativement à 222,6 millions de tonnes en 1997, ce qui représente une diminution de 3,6%.
- En 1998, les cinq principales marchandises (le charbon, le blé, la potasse, les chargements mixtes et le bois de construction) représentaient 41,6% du tonnage total. Le blé a connu une forte diminution de 28,0%, suivi par les chargements mixtes (-8,4%), le charbon (-5,5%) et la potasse (-2,5%). Seul le bois d'oeuvre a obtenu une hausse, soit de 18,8%.
- Les chargements en provenance de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan représentaient 55,3% du total; 41,6% de ces marchandises ont pris le chemin de pays d'outre-mer et 22,8%, celui des États-Unis.
- Les mouvements interrégionaux représentaient 41,7% du tonnage total et les mouvements internationaux, 32,9%. De plus, 1,9% des marchandises expédiées sont retournées aux États-Unis. Les mouvements intrarégionaux ont représenté le reste, soit 23,5% du tonnage.

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 that 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.

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 Transport Canada and processed by the Canadian Transportation Agency.

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:

- Data published in years prior to 1997 conformed to the industry group 453 (Railway Transport and Related Service Industries) of Statistics Canada's **Standard Industrial Classification, 1980**. This classification system has been replaced by **The North American Industrial Classification System (NAICS)**. The new system is based on the production-oriented economic concept and allows comparability of data among the participating countries (Canada, United States and Mexico). Data presented in this publication are based on NAICS. Please refer to Chapter 8, Survey Concepts and Data Limitations for detail on coverage and comparability with previous issues.

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 pour 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, anciennement l'Office national des transports du Canada.

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 publication et celles publiées antérieurement :

- Les données publiées dans les années antérieures à 1997 étaient conformes au groupe d'industries 453 (Industries du transport et des services ferroviaires) de la **Classification type des industries, 1980** de Statistique Canada. Ce système de classification a été remplacé par le **Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)**. Fondé sur un concept économique orienté vers la production, le nouveau système permet de comparer des données entre les pays participants (Canada, États-Unis et Mexique). Les données figurant dans la présente publication sont fondées sur le SCIAN. Veuillez vous reporter au chapitre 8, Concepts d'enquête et limites des données, pour des détails sur la couverture et la comparabilité avec des numéros antérieurs.

- 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 change in the cost of transporting freight. Publication of tables in constant dollars was, therefore, discontinued in 1992.
- 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, inter-urban 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 with prior years, should therefore, be undertaken with caution.
- 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 confidentiality, data in chapter 5 have been presented by region since 1991.
- 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 a donc été abandonnée.
- 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.

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 des compagnies 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.

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 that would benefit industry served rather than the railways. A prime example was the statutory rates on grain shipments 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 trans-continental 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.

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 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 de camions.

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. The Act's core premise conceptualized a network of transportation services rendered on the basis of '**Public Convenience and Necessity**' and reinforced the notion 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.

The process of deregulation of the Canadian transportation industry began with 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 freight with other rail carriers.

It was soon recognized that the NTA 1987 did not go far enough in resolving market distortions in the railway transportation sector. 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 1, 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 has and will further facilitate rationalization of the rail network and promote the growth of short line

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 prémisse de cette loi qui appuie le concept selon lequel les transporteurs qui assurent des services 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, le gouvernement fédéral 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.

Le processus de déréglementation de l'industrie des transports au Canada a commencé avec l'adoption de la **Loi nationale sur les transports de 1987 (LNT)**. 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.

On s'est rapidement rendu compte la LNT de 1987 n'allait pas assez loin lorsqu'il s'agissait de résoudre le problème des distorsions du marché dans le secteur des transports. À la fin de 1994 et au début de 1995, Transport 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 le 1^{er} juillet 1996, la **Loi sur les transports au Canada (LTC)** venait remplacer à la fois la LNT 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 de l'Office des transports du Canada et restreignait son rôle de réglementation. La nouvelle loi a facilité et facilitera encore davantage la

railways. It also ensures that shippers continue to have access to competitive rail services, through rights and protective mechanisms in existing legislation. According to the CTA, federal railways are required to issue three-year network rationalization plans.

Following the introduction of the **Canada Transportation Act (CTA)** in 1996, 23 new carriers began operating regional and local railways. The growth of this type of carrier allowed level I carriers (CN and CP), to rationalize their operations by giving up the unprofitable tracks. Also, the existence of these new carriers resulted in the continuation of these services that may have otherwise been terminated by level I carriers.

Current Update

- Major restructuring of VIA Rail in 1990, when its services were cut in half. It now relies less on government subsidies and more on achieving operating efficiencies, productivity gains and better service to compete with other modes of passenger transportation.
- CP enlarged the Windsor-Detroit tunnel to accommodate double-stack containers. This tunnel became operational in May 1994.
- The federal budget of February, 1995 reduced or eliminated most of the rail subsidy programs. In the same budget, the government announced its intention to privatize CN. Accordingly, it was privatized on November 28, 1995 by an initial public offering of its share on the Toronto, New York and Montreal stock exchanges.
- CN completed the construction of a tunnel beneath the St. Clair River that separates Ontario and Michigan in April 1995. This tunnel can handle tri-level auto carrying flat cars and double stack container trains and has reduced transit times between the Port of Halifax and Chicago by as much as 24 hours.¹
- Rail rationalization has progressed with tremendous speed since the enactment of the CTA, 1996. In fact, in 1998, there were 73 360 km of track being operated and in 1996, there were 77 387 km. This represented a decrease of 4 027 operated tracks. In 1996, short-haul carriers operated 11.5% of track, while in 1998, this same group were operating 19.0% of track.

¹ *Canadian National, 1995, Annual Report, page 2.*

rationalisation du réseau ferroviaire, tout comme elle a favorisé et favorisera la croissance des lignes ferroviaires sur courtes distances. Elle maintient en outre, pour les expéditeurs, l'accès à des services ferroviaires concurrentiels, au moyen de droits et de mécanismes de protection intégrés à la loi existante. En vertu de la LTC, les chemins de fer fédéraux sont tenus de produire des plans triennaux de rationalisation de leur réseau.

Suite à l'introduction de la **Loi sur les transports au Canada (LTC)** en 1996, on a compté 23 nouveaux transporteurs qui opèrent des chemins de fer régionaux et d'intérêt local. La croissance de ce type de transporteurs a permis au transporteur de niveau I (CN et CP), de rationaliser leurs opérations en se départissant des tronçons de voies moins rentables. Aussi, l'existence de ces nouveaux transporteurs a permis la continuité de ces services qui autrement, auraient été laissés à l'abandon par les transporteurs de niveau I.

Derniers développements

- En 1990, Via Rail a dû faire face à une restructuration majeure, lorsque ses services ont été réduits de moitié. Aujourd'hui, ce transporteur se fie moins aux subventions gouvernementales et s'efforce d'améliorer ses activités en se concentrant sur l'efficacité, la productivité et les services pour concurrencer les autres modes de transport de voyageurs.
- Le CP a élargi le tunnel entre Windsor et Détroit, ce qui permet maintenant l'exploitation de conteneurs superposés. Le tunnel a été ouvert au trafic en mai 1994.
- Le budget fédéral de février 1995 a réduit ou éliminé la plupart des programmes de subventions au transport ferroviaire. Dans le même budget, le gouvernement a annoncé son intention de privatiser le CN. C'est ce qu'il a fait le 28 novembre 1995, par un premier appel public à l'épargne pour se départir de ses actions, sur les bourses de Toronto, de New York et de Montréal.
- En avril 1995, le CN a terminé la construction d'un tunnel sous la rivière St. Clair, qui sépare l'Ontario et le Michigan. Ce tunnel permet le passage de wagons plats porte-voitures à trois niveaux et de wagons transportant des conteneurs superposés, et il a réduit jusqu'à 24 h le temps de parcours entre le port d'Halifax et Chicago.¹
- La rationalisation du réseau ferroviaire s'est poursuivie à un rythme formidable depuis l'adoption de la LTC de 1996. En effet, en 1998, il y avait 73 360 km de voies alors qu'il y en avait 77 387 en 1996, soit une diminution de 4 027 km de voies. En 1996, 11,5% des voies étaient exploitées par des transporteurs sur courtes distances, tandis qu'en 1998, ce même groupe en exploitait 19,0%.

¹ *Canadien National, 1995, Rapport annuel, page 2.*

Chapter 1 General Overview

Chapitre 1 Aperçu général

Because of the importance of international trade, Canada's economy was affected by world events in 1998. A strong economic performance in the United States, the economic crisis in Asia, the fall of the Canadian dollar and decreasing fuel prices were all factors that had a positive or negative effect on the rail transportation industry.

Canadian exports to the United States continued to grow, a result of the healthy economy of the United States and the weak Canadian dollar compared to the U.S.. Another factor in the rise in exports was a substantial increase in Canadian exports to the U.S. of lumber, to support the boom in the U.S. housing industry.

However, with the Asian economic crisis, Canadian exports of commodities to that continent exhibited decreases in 1998. «In Canada's trade with Japan, its most important Asian trade partner, Canada's exports dropped, in value terms, by more than 25 per cent.»¹ One commodity that was affected was coal. In 1998, total tonnage carried decreased by 5.5% compared to 1997. By contrast, in the previous year, exports of coal had grown 3.7%.

In January, 1998, an ice storm raged in Eastern Ontario, Quebec and part of the Maritimes, causing slowdowns in some transportation operations.

Operating Revenues, 1993-1998

Operating revenues decreased by 4.1% in 1998, after recording an increase of 10.0% in 1997. However, 1997 was an exceptional year for cereal grain harvests and there was a strong demand for these commodities from the United States and foreign markets. The decreasing price of cereal grains, poor harvests in Canada and the Asian crisis negatively affected the demand for the base commodities (e.g., coal). All these factors affected railway revenues in 1998.

Although operating revenues fluctuated year to year, in aggregate they climbed 8.3% during the period 1993 to 1998.

¹ *Transport Canada, Transportation in Canada 1998 - Annual Report, Catalogue no. TP13198E, p. 11.*

En raison de l'importance du commerce international, plusieurs événements ont affecté l'économie canadienne en 1998. Une performance économique forte du côté des États-Unis, la crise économique survenue en Asie, la chute du dollar canadien et les prix à la baisse du pétrole sont tous des éléments qui ont eu un effet soit positif ou négatif sur l'industrie du transport ferroviaire.

Les exportations canadiennes vers les États-Unis ont continué de croître, et ce, grâce à la bonne santé économique des États-Unis et également en raison d'un dollar canadien plutôt faible par rapport à la devise américaine. En outre, le secteur de la construction ayant connu une phase d'expansion aux États-Unis, les exportations canadiennes de bois de construction ont connu des hausses substantielles.

Cependant, avec la crise économique survenue en Asie, les exportations canadiennes de matières premières vers ce continent ont présenté des baisses en 1998. «En termes de valeur, les exportations canadiennes destinées au Japon, le plus important partenaire commercial asiatique du Canada, ont chuté de plus de 25%.»¹ Le charbon est une des marchandises qui a été affectée par cette crise économique. En fait, le transport du charbon a présenté une baisse de 5,5% par rapport à 1997, comparativement à une hausse de 3,7% l'année précédente.

Également, en janvier 1998, une tempête de verglas s'est abattue sur l'est de l'Ontario, le Québec et une partie des Maritimes avec pour effet le ralentissement de certaines opérations de transport.

Recettes d'exploitation, 1993 à 1998

Les recettes d'exploitation ont diminué de 4,1% en 1998, après avoir enregistré une forte hausse de 10,0% en 1997. Cependant, il faut tenir compte du fait que 1997 avait été une année exceptionnelle du côté des récoltes de céréales et que la demande pour des matières premières avait été très forte en provenance des États-Unis et des marchés étrangers. Le prix à la baisse des céréales, de mauvaises récoltes et la crise asiatique qui a affecté de façon négative la demande pour les matières premières (tel que le charbon), ont influencé les recettes de 1998.

Même si les recettes d'exploitation ont fluctué d'une année à l'autre, elles ont connu une croissance générale de 8,3% au cours de la période de 1993 à 1998.

¹ *Transports Canada, Les transports au Canada 1998 - Rapport annuel, n° TP13198F au catalogue, page 11.*

Chart 1.1

Graphique 1.1

Operating Revenues and Expenses, 1993-1998

Recettes et frais d'exploitation, 1993-1998

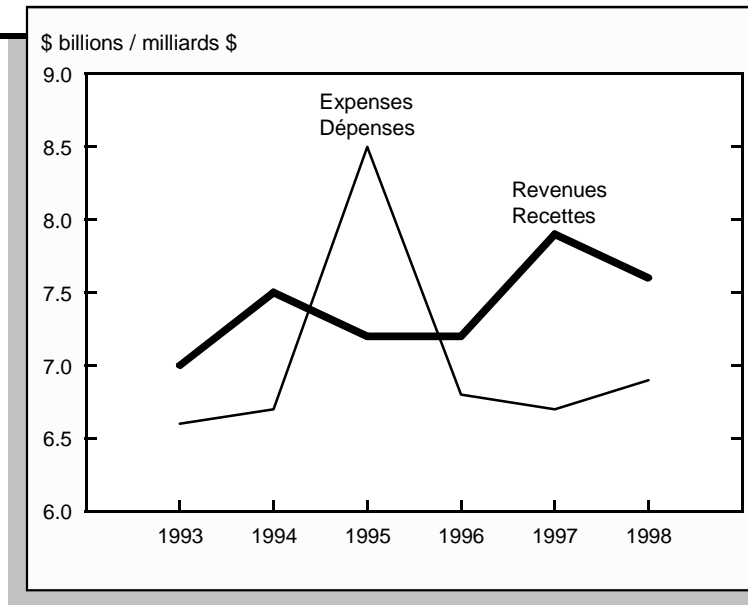


Table 1.1

Tableau 1.1

Distribution of Operating Revenues by Major Sources, 1993-1998

Répartition des recettes d'exploitation, selon les principales sources, 1993-1998

Year Année	Operating revenues – Recettes d'exploitation					Total
	Freight transportation Transport de marchandises	Passenger transportation Transport de voyageurs	Services to VIA Services à VIA	Government payments Paiements gouvernementaux	Other Autres	
	\$'000					
1998	6,786,685	207,557	59,321	277,831	243,058	7,574,452
1997	7,076,555	199,069	61,845	313,230	247,684	7,898,383
1996	6,386,605	185,213	61,174	324,656	221,889	7,179,537
1995	6,370,251	179,470	58,535	375,199	223,131	7,206,586
1994	6,584,631	180,033	62,874	434,418	248,236	7,510,192
1993	5,959,792	168,592	65,474	499,796	299,173	6,992,827

Freight Transportation Revenues

The railways' operating revenues are generated mostly by the transportation of freight. In 1998, these revenues accounted for about 90% of total revenues, despite a decrease of 4.1% compared to 1997. This decrease was mostly caused by declines in shipments of wheat, general freight carried on flat-cars (C.O.F.C.) and on flat-cars that carried truck trailers (T.O.F.C.). Decreases were also recorded for coal and potash. An increase in shipments of lumber to the United States, in part, counterbalanced the decreases recorded in the other commodities.

Recettes tirées du transport des marchandises

Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires proviennent surtout du transport des marchandises. Elles ont représenté environ 90% des recettes totales du secteur en 1998, malgré une diminution de 4,1% par rapport à 1997. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse des livraisons de blé, des conteneurs sur wagons plats (CSWP) et des remorques sur wagons plats (RSWP), du charbon et de la potasse. Une hausse dans les livraisons de bois de construction vers les États-Unis a, en partie, contrebalancer les baisses des autres marchandises transportées.

Between 1993 and 1998, freight revenues increased 13.9%.

Passenger Transportation Revenues

Revenues from passenger transportation increased mostly as a result of improvements in services by VIA Rail. In recent years, VIA Rail undertook new initiatives such as frequent traveler programs, introduction of special facilities for business travelers and participation in joint promotions with tourism authorities. However, despite an increase in 1998, VIA's revenues were affected by the ice storm that occurred in January. In fact, VIA Rail had to interrupt its services east of Toronto during that crisis. The increase in the volume of passengers in September (a result of the Air Canada strike) helped the railway to compensate for the losses that VIA Rail recorded during the ice storm.² Without the storm, VIA Rail may have showed even stronger growth. Between 1993 and 1998, total passenger transportation revenues rose 23.1%.

Government Payments

In recent years, government policy has shifted to a user pay philosophy in transportation. As a result, government payments to the railways declined by 44.4% between 1993 and 1998, excluding Western Grain Transportation payments. These were discontinued effective August 1995. These subsidies, when applicable were, included with freight revenues.

Revenues from Services Rendered for VIA and Other Revenues

Revenues obtained for services performed by CN and CP in support of VIA declined 9.4% between 1993 and 1998 while other revenues, such as switching, decreased by 18.8% during the same period.

Operating Expenses, 1993-1998

Operating expenses have fluctuated since the early nineties when major railways began to reorganize in a bid to cut their costs. In 1995, operating expenses climbed to \$8.5 billion. However, in 1996 and 1997, decreases in operating expenses were registered to total \$6.8 and \$6.7 billions respectively. In 1998, expenditures would have decreased. However, CN took a pre-tax special charge of \$590 million to pay for severance.

² VIA Rail, *Annual Report - 1998*, page 5.

Au cours de la période de 1993 à 1998, les recettes tirées du transport de marchandises ont augmenté de 13,9%.

Recettes tirées du transport des voyageurs

Les recettes tirées du transport des voyageurs se sont accrues surtout en raison de l'amélioration des services par VIA Rail ces dernières années. Cette entreprise a en effet mis en œuvre de nouvelles initiatives, par exemple, des programmes pour les voyageurs fréquents, des installations spéciales pour les voyageurs d'affaires, ainsi que la participation à des campagnes de promotion conjointes avec des responsables du tourisme. Cependant, malgré une augmentation en 1998, les recettes de VIA Rail ont été affectées par la tempête de verglas survenue en janvier. En fait, VIA Rail a dû interrompre ses services à l'est de Toronto durant cette crise. Même si l'achalandage a été un peu plus élevé en septembre, à cause de la grève d'Air Canada, cet événement n'a que partiellement compensé pour les pertes qu'a subi VIA Rail lors de la crise de verglas.² Ainsi, sans cette tempête, VIA Rail aurait pu présenter des résultats encore plus intéressants. De 1993 à 1998, les recettes totales tirées du transport des voyageurs ont augmenté de 23,1%.

Subventions gouvernementales

Ces dernières années, il s'est produit une modification de la politique gouvernementale et on s'attend maintenant à ce que le système de transport et les utilisateurs des services subviennent à leurs propres besoins. En conséquence, les subventions gouvernementales aux sociétés ferroviaires ont diminué de 44,4% entre 1993 et 1998. Il convient de souligner que les subventions au transport du grain de l'Ouest, qu'on a cessé de verser en août 1995, sont exclues des subventions gouvernementales, mais comprises, le cas échéant, dans les recettes tirées du transport des marchandises.

Recettes tirées des services dispensés à Via et autres recettes

Les services dispensés à VIA par le CN et le CP ont diminué de 9,4% de 1993 à 1998, tandis que les autres recettes, qui comprennent des revenus tirés de fonctions comme l'aiguillage, ont connu une baisse de 18,8% au cours de la même période.

Dépenses d'exploitation, 1993 à 1998

Les dépenses d'exploitation ont fluctué de façon considérable depuis le début des années 90, au moment où les principales sociétés ferroviaires ont entrepris un processus de réorganisation, dans un effort en vue de réduire leurs coûts. Une hausse considérable a été enregistrée en 1995, les dépenses d'exploitation ayant atteint 8,5 milliards de dollars. Toutefois, en 1996 et 1997, des diminutions dans les dépenses d'exploitation ont été enregistrées, pour représenter 6,8 et 6,7 milliards respectivement. Il en aurait été de même pour 1998, si le CN n'avait eu à prendre une charge additionnelle de 590 millions de dollars pour payer des indemnités de licenciement.

² VIA Rail, *Rapport annuel - 1998*, page 5.

Chart 1.2

Graphique 1.2

Distribution of Operating Expenses, by Major Category, 1993-1998

Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1993-1998

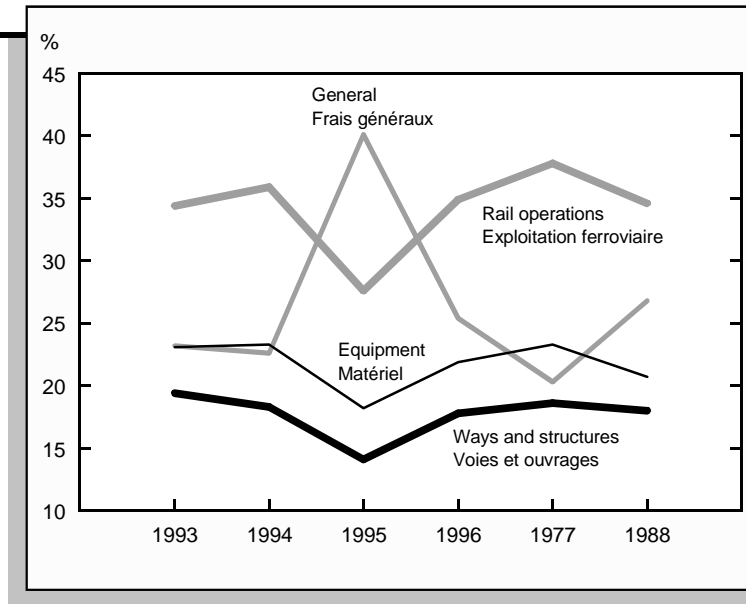


Table 1.2

Tableau 1.2

Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1993-1998

Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1993-1998

Year Année	Operating expenses – Frais d'exploitation				Total
	Ways and structures Voies et ouvrages	Equipment Matériel	Rail operations Exploitation ferroviaire	General Frais généraux	
			\$ '000		
1998	1,240,103	1,428,227	2,386,786	1,847,449	6,902,565
1997	1,246,420	1,562,889	2,531,801	1,364,412	6,705,522
1996	1,203,638	1,485,507	2,363,955	1,722,187	6,775,287
1995	1,192,977	1,538,224	2,333,689	3,388,844	8,453,734
1994	1,222,101	1,553,111	2,396,098	1,505,851	6,677,161
1993	1,278,062	1,524,928	2,269,402	1,532,552	6,604,944

Rail operations, which that include expenses related to train, yard stations and terminals etc., normally account for the highest proportion of operating expenses. In 1998, these expenses represented 34.6% of total expenditures. This category of expenditures increased 5.2% in six years, from \$2.3 to \$2.4 billion.

Les dépenses liées à l'exploitation ferroviaire, qui comprennent les dépenses relatives au trains, aux gares de triage et aux gares terminus, etc., représentent normalement le plus fort pourcentage des dépenses d'exploitation. En 1998, elles ont constitué 34,6% du total. Ces dépenses ont augmenté de 5,2% en six ans, passant de 2,3 à 2,4 milliards de dollars.

Equipment related costs decreased 8.6% in 1998. During the period under observation these expenses decreased by 6.3%.

Les dépenses au titre du matériel ont connu une baisse de 8,6% en 1998. Au cours de la période observée, ces dépenses ont régressé de 6,3%.

In 1998, general expenses reached its their second highest level in six years, still remaining, however, lower than the level reached in 1995 (\$3.4 billion). In 1998, this category of expense grew 35.4%. As mentioned earlier, this increase was a result of CN's pre-tax charge.

En 1998, les frais généraux ont atteint leur deuxième niveau le plus élevé en six ans, tout en demeurant, cependant, assez loin du niveau record de 1995 (3,4 milliards). Ce type de dépenses a enregistré une hausse de 35,4% en 1998. Tel que mentionné précédemment, cette hausse est attribuable au CN qui a pris des charges additionnelles.

Of all the expense categories, railways spend the least amount on way and structures which includes expenses related to maintenance and rent for track, roadway, buildings and other structures and corresponding depreciation charges. These expenses increased 0.5% to \$1.2 billion in 1998. Overall, there was a decrease of 3.0% between 1993 and 1998.

La plus petite catégorie de dépenses d'exploitation des sociétés ferroviaires, les voies et ouvrages, comprend les dépenses liées à l'entretien et à la location de voies, aux routes d'accès, aux immeubles et autres structures, ainsi que les dépenses d'amortissement correspondantes. Ces dépenses ont diminué de 0,5% pour descendre à 1,2 milliard de dollars en 1998. Dans l'ensemble, la baisse enregistrée de 1993 à 1998 a été de 3,0%.

Financial Ratios

Table 1.3 shows some commonly used financial ratios. To fully evaluate the financial strength of the railway or any other industry, these measures of performance, liquidity and solvency should be analyzed in conjunction with the asset distribution and capital structure of the industry.

The **operating ratio** is the proportion of total operating revenues divided by total operating expenses. The financial ratios in 1995, 1996 and 1998 include

Ratios financiers

Le tableau 1.3 présente des ratios courants. Pour évaluer en détail la vitalité financière du secteur ferroviaire ou de tout autre secteur, les données relatives au rendement, à la liquidité et à la solvabilité doivent être analysées de pair avec la répartition de l'actif et la structure des capitaux.

Le **ratio d'exploitation** est la proportion des recettes d'exploitation totales absorbée par les dépenses d'exploitation. La situation financière n'a pas été aussi mauvaise qu'elle le

Chart 1.3

Graphique 1.3

Operating Ratio, 1993-1998

Ratio d'exploitation, 1993-1998

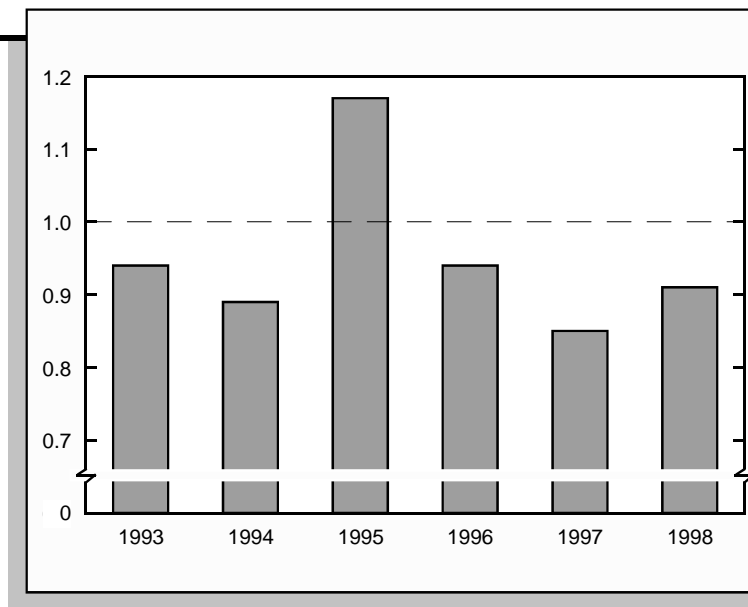


Table 1.3

Tableau 1.3

Financial Ratios and Solvency Indicators, 1993-1998

Coefficients financiers et indicateurs de rentabilité, 1993-1998

Year	Operating ratio	Current ratio	Debt-asset ratio	Debt-equity ratio
Année	Ratio d'exploitation	Ratio du fonds de roulement	Ratio d'endettement	Ratio d'autonomie financière
1998	0.91	0.72	0.48	0.93
1997	0.85	0.83	0.46	0.86
1996	0.94	0.91	0.46	0.85
1995	1.17	0.81	0.48	0.91
1994	0.89	0.82	0.42	0.74
1993	0.94	0.67	0.43	0.75

restructuring costs. The railways experienced their best operating ratio in 1997, at 0.85. In 1998, this ratio was 0.91. Excluding special charges, the operating ratio would have been 0.80.

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. This ratio deteriorated from 0.83 in 1997 to 0.72 in 1998.

The **debt-asset ratio** is used as a measure of solvency and a measure of capital provided by creditors. The ratio of 0.48 shows that in 1998, creditors supplied about half of the railways' total finances.

The **debt-equity ratio**, another measure of solvency, relates total liabilities to shareholders' equity. The best ratio of 0.74 was experienced in 1994. It has deteriorated since then to 0.93 in 1998.

Operating Statistics, 1993-1998

Freight Transportation

Tonnage transported by railways in Canada increased 21.1% between 1993 and 1998. The performance of the railways was strong in only two out of these six years. In 1994, tonnes transported jumped 11.7% while the increase in 1997 was 6.2%. In 1998, the increase registered was only 0.6%. Overall, between 1993 and 1998, tonne kilometres, freight train-kilometres and freight car kilometres increased 16.8%, 3.8% and 4.0% respectively. The number average of cars per freight train was the same in 1993 and 1998 (65).

paraît, en 1995, 1996 et 1998, étant donné que les dépenses d'exploitation qui servent à calculer ce ratio comprennent des coûts de restructuration. Toutefois, les sociétés ferroviaires ont connu leur meilleur ratio d'exploitation en 1997, soit 0,85. En 1998, ce ratio était de 0,91. Cependant, si on exclut les avantages sociaux versés aux employés, ce ratio aurait été de 0,80.

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. Ce ratio s'est détérioré, passant de 0,83 en 1997 à 0,72 en 1998.

Le **ratio d'endettement** sert à mesurer la solvabilité et l'apport en capitaux des créanciers. Le ratio de 0,48 enregistré en 1998 révèle que les créanciers ont financé les sociétés ferroviaires dans une proportion d'environ 50%.

Le **ratio d'autonomie financière**, une autre mesure de la solvabilité, établit le rapport entre le passif total et les capitaux propres. Le meilleur ratio, soit 0,74, a été enregistré en 1994. Il s'est détérioré depuis, passant à 0,93 en 1998.

Statistiques d'exploitation, 1993 à 1998

Transport des marchandises

Le tonnage des marchandises transportées par les sociétés ferroviaires au Canada a augmenté de 21,1% entre 1993 et 1998. Les sociétés ferroviaires n'ont connu de fortes hausses que durant deux de ces six années. En 1994, le tonnage global des marchandises transportées a fait un bon de 11,7 %, tandis qu'il a augmenté de 6,2 % en 1997. En 1998, la hausse enregistrée n'a été que de 0,6%. Dans l'ensemble, entre 1993 et 1998, les tonnes-kilomètres, les trains-kilomètres de marchandises et les wagons-kilomètres ont connu des augmentations respectives de 16,8%, 3,8% et 4,0%. Le nombre de wagons par train de marchandises a été le même en 1993 et 1998, soit de 65.

Chart 1.4

Total Tonnage, 1993-1998

Graphique 1.4

Tonnage total, 1993-1998

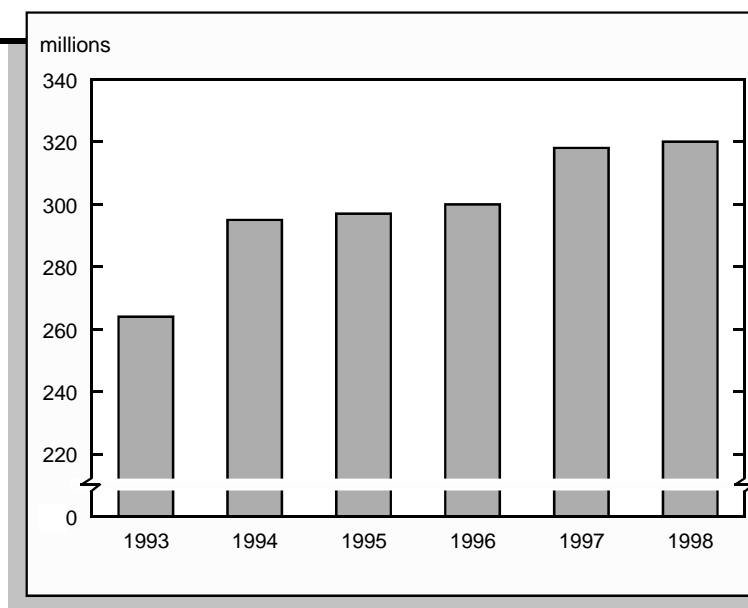


Table 1.4

Operating Statistics for Freight Transportation, 1993-1998

Year	Tonne-km	Train-km	Car-km	Cars per train (average number)
Année	Tonnes-km	Trains-km	Wagons-km	Wagons par train (nombre moyen)
	'000	'000 000	'000	No. - Nbre
1998	320 082	299 508	7 580 187	64.7
1997	318 059	306 943	7 912 321	66.6
1996	299 511	282 482	7 359 818	65.0
1995	297 358	280 466	7 408 636	63.0
1994	295 117	288 432	7 795 988	63.3
1993	264 306	256 338	7 288 198	64.6

Tableau 1.4

Statistiques d'exploitation sur le transport de marchandises, 1993-1998

Passenger Transportation

The number of passengers carried decreased by 3.0% in 1998. This was, in part, a result of the ice storm in Quebec, Ontario and part of the Maritimes in January 1998. As mentioned before, during this period, VIA Rail had to interrupt its services in Eastern Ontario. The number of passenger-kilometres and train-kilometres decreased by 3.7% and 3.0% respectively compared to 1997 whereas car-kilometres increased by 3.2%. The average journey per ticket increased from 344 km in 1993 to 366 km in 1998 (Table 3.6).

Transport des voyageurs

Le nombre de voyageurs a enregistré une diminution de 3,0% en 1998. Cette diminution est, en partie, attribuable à la tempête de verglas qui s'est abattue sur le Québec, l'Ontario et une partie des Maritimes en janvier 1998. Tel que mentionné plus tôt, durant cette période, VIA Rail a dû interrompre ses services à l'Est de Toronto. Le nombre de voyageurs-kilomètres et de trains-kilomètres ont diminué respectivement de 3,7% et de 3,0% par rapport à 1997, alors que les voitures-kilomètres ont augmenté de 3,2%. La longueur du déplacement moyen par billet est passée de 344 kilomètres en 1993 à 366 kilomètres en 1998 (tableau 3.6).

Table 1.5

Operating Statistics for Passenger Transportation, 1993-1998

Year	Passengers	Passenger-km	Trains-km	Car-km	Cars per train ¹ (average number)
Année	Voyageurs	Voyageurs-km	Trains-km	Voitures-km	Voitures par train ¹ (nombre moyen)
	'000	'000	'000	'000	No. - Nbre
1998	3,980	1 457 832	11 181	70 491	6.30
1997	4,104	1 514 593	11 522	68 295	5.93
1996	3,989	1 513 335	11 386	68 173	5.99
1995	4,082	1 472 620	20 526	119 070	5.80
1994	4,184	1 439 932	21 720	119 732	5.51
1993	4,112	1 412 752	21 807	118 687	5.44

Tableau 1.5

Statistiques d'exploitation sur le transport des voyageurs, 1993-1998

¹ Includes freight cars.

¹ Comprend les wagons.

Note: As the UCA 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.

Employment and Compensation

In recent years, the railways have undertaken various measures to improve their financial situation. Measures such as decreasing the payroll level were undertaken. Employment decreased by 23.5%, from 59,000 in 1993 to 45,000 in 1998. Total compensation also decreased by 10.4% during this period. In general, the rate of decrease in compensation has lagged behind the rate of

Emploi et rémunération

Ces dernières années, les sociétés ferroviaires ont pris diverses mesures pour améliorer leur situation financière. Un effort majeur a été entrepris en vue de réduire la masse salariale. Les effectifs ont diminué de 23,5%, passant de 59 000 personnes en 1993 à 45 000 personnes en 1998. La rémunération totale a aussi connu une baisse de 10,4% au cours de cette période. En général, le taux de diminution de la rémunération a été inférieur

decrease in total employment (Chart 1.5); hence, the average compensation increased from \$47 thousand in 1993 to \$55 thousand in 1998. This amounts to an increase of 17.1% in current dollars.

au taux de réduction de l'emploi total (graphique 1.5) et, par conséquent, la rémunération moyenne est passée de 47 000 \$ en 1993 à 55 000 \$ en 1998. Cela équivaut à une augmentation de 17,1% en dollars courants.

Chart 1.5

Graphique 1.5

Annual Growth Rate, Employees and Compensation, 1993-1998

Taux de croissance annuelle, employés et rémunération, 1993-1998

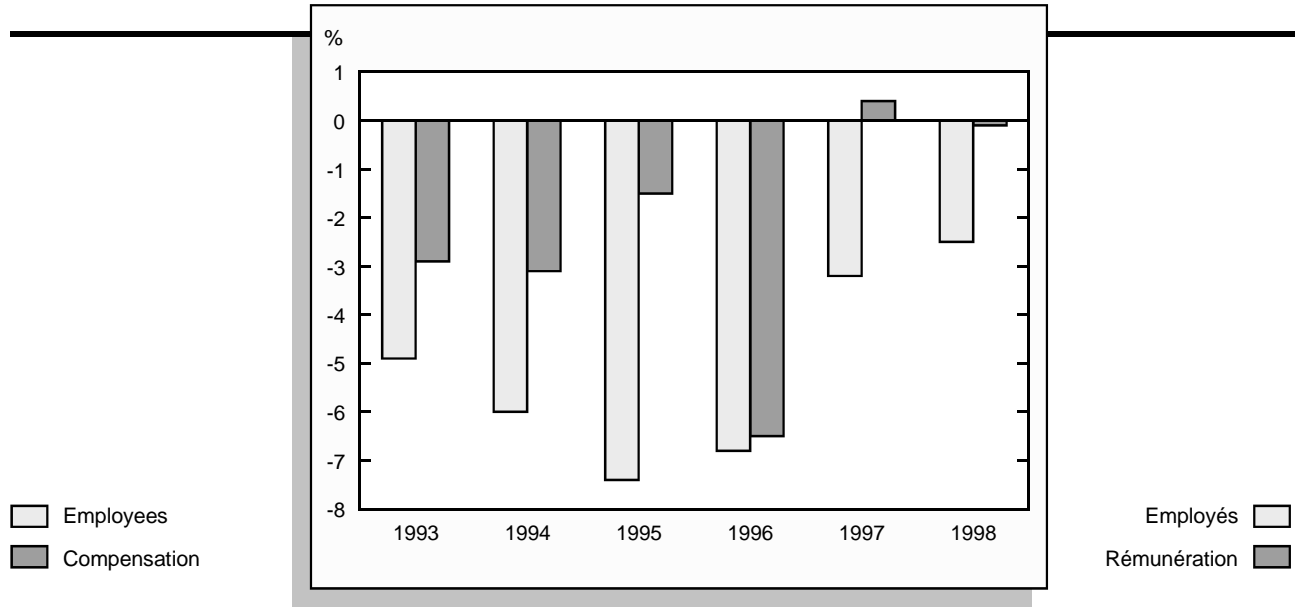


Table 1.6

Tableau 1.6

Number of Employees and Total Compensation, 1993-1998

Nombre d'employés et rémunération totale, 1993-1998

Year	Number of employees	Compensation	Average annual compensation
Année	Nombre d'employés	Rémunération	Rémunération moyenne annuelle
	No. – Nbre	\$'000	\$
1998	45,318	2,498,142	55,125
1997	46,493	2,501,566	53,805
1996	48,038	2,491,734	51,870
1995	51,561	2,663,861	51,664
1994	55,696	2,703,188	48,535
1993	59,247	2,789,471	47,082

Fuel Consumption

Fuel consumed decreased by 5.7% in 1998, bringing the total increase to 5.4% for the period 1993 to 1998. In 1998, only diesel oil was consumed.

Consommation de carburant

La consommation de carburant a diminué de 5,7% en 1998, ce qui porte l'augmentation totale à 5,4% pour la période de 1993 à 1998. En 1998, seul le carburant diesel a été utilisé.

Table 1.7

Tableau 1.7

Fuel Consumption by Type, 1993-1998

Consommation de carburant selon le genre, 1993-1998

Year	Fuel consumed	Diesel	Heavy fuel oil
Année	Consommation de carburant		Mazout lourd
	'000 litres	%	
1998	2 129 212	100.0	0.0
1997	2 258 266	98.9	1.1
1996	2 088 419	95.4	4.6
1995	2 145 086	93.2	6.8
1994	2 154 321	91.8	8.2
1993	2 020 541	94.3	5.7

Track Operated

The strategic role that railways once played in the development of the Canadian economy has dwindled over time as other modes of transport have developed and governments have withdrawn or reduced their support for uneconomical railway lines. Cash strapped railways, also faced with the problem of excess capacity, have endeavored to rationalize their lines. The **National Transportation Act, 1987** provided for rationalization but the process was slow because of certain restrictions on abandonment and/or transfer of lines. The new **Canada Transportation Act**, enacted in July 1996, has facilitated the process of abandonment and acquisition of surplus lines by short line railways.

Voies exploitées

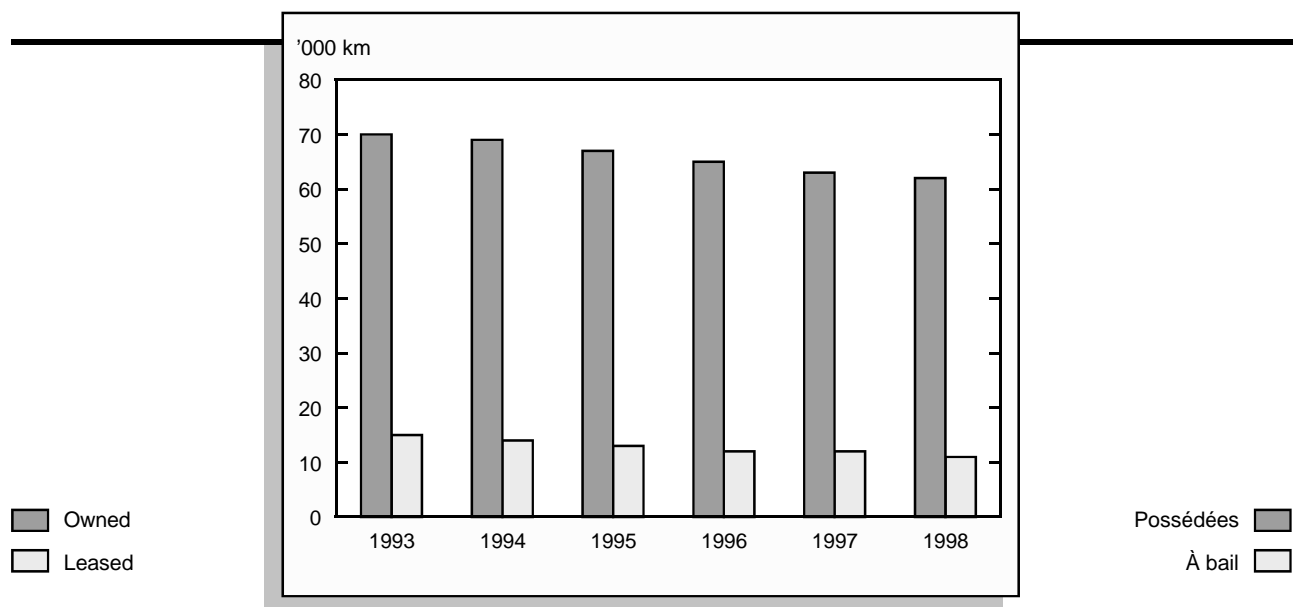
Le rôle stratégique que les sociétés ferroviaires ont déjà joué dans le développement de l'économie canadienne a diminué avec le temps, à mesure que d'autres modes de transport se sont développés et que les gouvernements ont retiré ou réduit leur soutien à des lignes de chemins de fer non rentables. Des sociétés ferroviaires en manque de liquidités, qui faisaient aussi face à un problèmes d'excédent de capacité, se sont efforcées de rationaliser leurs lignes de chemins de fer. La **Loi de 1987 sur les transports nationaux** prévoyait la rationalisation, mais celle-ci s'est effectuée plutôt lentement en raison de certaines restrictions concernant l'abandon des voies ferrées ou le transfert de lignes. La nouvelle **Loi sur les transport au Canada**, adoptée en juillet 1996, a accéléré le processus d'abandon et d'acquisition des voies excédentaires par des transporteurs ferroviaires sur de courtes distances.

Chart 1.6

Graphique 1.6

Total Length of Track Operated, 1993-1998

Longueur totale des voies exploitées, 1993-1998



The length of track operated has declined steadily during the period under observation. The total including owned, leased and shared track has decreased 13.3% from 85 000 km in 1993 to 73 000 km in 1998. CN and CP together operated 20.3% less track while trackage operated by short-haul carriers increased 32.7%. This increase reflects the growth of short line railways in Canada.

La longueur des voies exploitées a diminué de façon constante au cours de la période observée. La longueur totale de ces voies, qui comprennent les voies possédées, louées et partagées, a diminué de 13,3%, tombant de 85 000 km en 1993 à 73 000 km en 1998. Le CN et le CP ont ensemble exploité 20,3% de voies de moins, tandis que les transporteurs sur de courtes distances en ont exploité 32,7% de plus. Cette hausse rend compte de la croissance des sociétés ferroviaires sur de courtes distances au Canada.

Inventory of Equipment

The inventory of freight cars by type is shown in Figure 1.7 for the period 1993-1998. It appears that the railways are using their equipment more efficiently. They handled an increase in traffic as shown by an increase in tonnes handled (21.1%) and tonne kilometres performed (16.8%) with 4.8% less car fleet (in service).

Inventaire du matériel

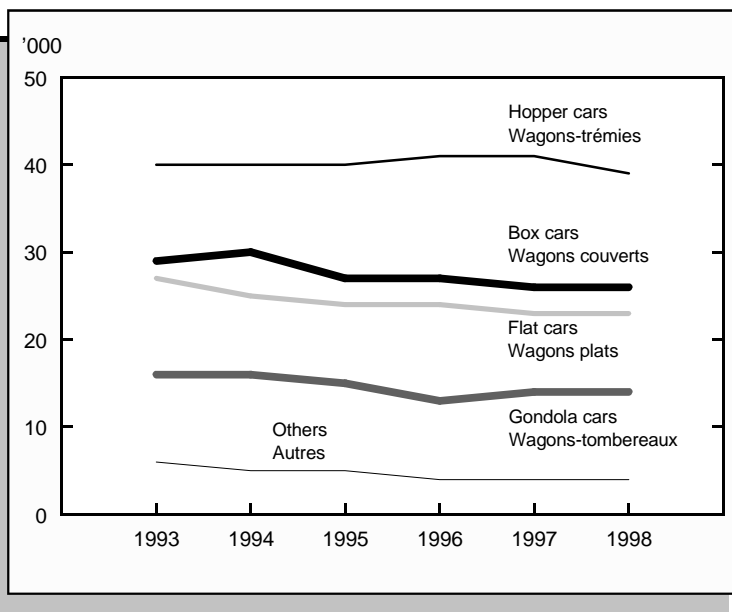
L'inventaire des wagons selon le type est présenté dans le graphique 1.7 pour la période de 1993 à 1998. Il semble que les sociétés ferroviaires utilisent leur matériel de façon de plus en plus rationnelle. Le trafic a augmenté, comme le montre la hausse du tonnage des marchandises transportées (21,1%), de même que des tonnes-kilomètres (16,8%), le parc de wagons (en service) ayant baissé de 4,8%.

Chart 1.8

Graphique 1.8

Summary of Freight Cars Inventory by Type, 1993-1998

Sommaire de l'inventaire des wagons selon le genre, 1993-1998



All types of freight cars have decreased in number. Although intermodal traffic has increased over the years, the number of flat cars has decreased by 13.8% in the last six years. Part of the reason for this lies in the utilization of new technologies.

Tous les types de wagons de marchandises ont diminué en nombre. Même si l'activité intermodale s'est amplifiée au fil des ans, le nombre de wagons plats a diminué de 13,8% au cours des six dernières années. Cela est peut-être attribuable à l'utilisation de nouvelles technologies.

Chapter 2 Financial and Property Accounts

Chapitre 2 Comptes financiers et comptes d'immobilisations

Financial Performance

Canadian railways experienced a decrease of 4.0% in their operating revenues, which fell to \$7.6 billion in 1998. However, it should be noted that these companies recorded unprecedented increases of 9.9% in 1997. Several factors affected the results registered in 1998. Examples include the Asian crisis that reduced coal exports, disappointing grain harvests and an ice storm that affected western Québec and eastern Ontario.

Operating expenses were up 3.1%, to \$6.9 billion in 1998. The financial performance, as measured by the operating ratio, went from 0.85 in 1997 to 0.91 in 1998.

Net income for the year before income taxes and extraordinary items was \$0.7 billion in 1998, a decrease from to \$1.2 billion in 1997.

Résultats financiers

Les sociétés ferroviaires canadiennes ont enregistré une diminution de 4,0% de leurs recettes d'exploitation, lesquelles se sont chiffrées à 7,6 milliards de dollars en 1998. Rappelons cependant que ces mêmes sociétés ont connu des augmentations, sans précédent, de 9,9% en 1997. La crise asiatique qui a affecté, entre autre, les exportations de charbon, une année décevante pour les récoltes de céréales et une tempête de verglas qui a frappé l'ouest de la province du Québec et l'est de l'Ontario, en janvier, ont affecté de manière négative les résultats de 1998.

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 3,1% atteignant 6,9 milliards de dollars en 1998. La performance financière, mesurée par le ratio d'exploitation, est passée de 0,85 en 1997 à 0,91 en 1998.

Le revenu net de l'année avant impôts sur le revenu et les postes extraordinaires a été de 0,7 milliard de dollars en 1998, ce qui représente une détérioration par rapport aux 1,2 milliard de dollars en 1997.

Chart 2.1

**Distribution of Operating Revenues
by Source, 1997 and 1998**

Graphique 2.1

**Répartition des recettes d'exploitation,
selon la source, 1997 et 1998**

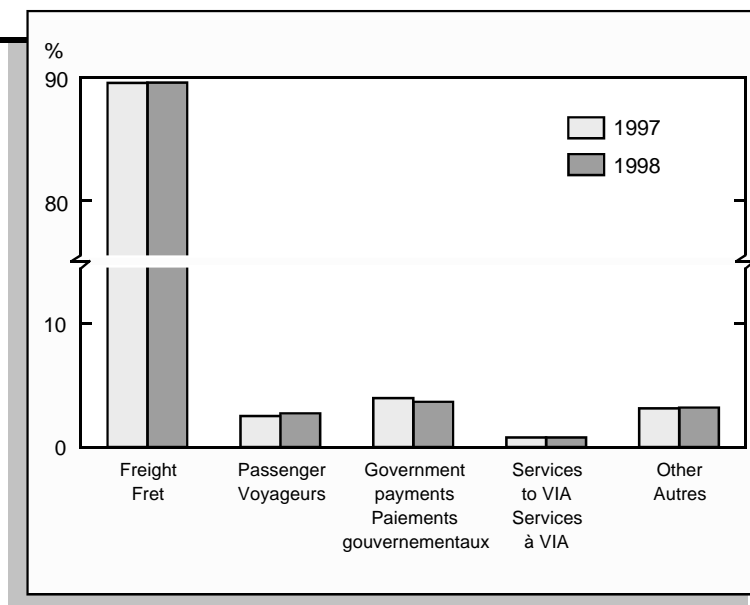


Table 2.1

Operating and Income Accounts, 1998

Item	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	
	Canadien National	Canadien Pacifique		
Revenues				
\$'000				
Freight revenues	3,524,195	2,580,611	-	681,396
Passenger revenues	928	3,404	185,487	17,738
Miscellaneous rail revenues	91,718	81,992	3,959	54,549
Revenues from services for VIA	52,729	3,147	-	3,445
Government payments	57,828	39,752	170,462	9,789
Total operating revenues (rail)	3,727,398	2,708,906	359,908	766,917
Expenses				
Way and structures:				
Administration	61,068	83,373	-	13,995
Track and roadway - Maintenance	258,039	184,245	5,114	68,441
Track and roadway - Depreciation	110,300	56,717	-	35,273
Building - Maintenance	23,862	15,342	7,610	8,424
Building - Depreciation	31,818	44,303	10,859	6,816
Leasehold improvements - Amortization	317	489	5,515	246
Signals, communications and power - Maintenance	43,436	33,301	-	8,032
Signals, communications and power - Depreciation	25,639	13,879	-	3,008
Terminals and fuel stations - Maintenance	2,512	1,557	-	63
Terminals and fuel stations - Depreciation	4,380	3,339	-	170
Miscellaneous way and structures expenses	59,515	28,030	149	12,497
Special depreciation	(9,583)	(5,082)	(18,504)	9
Sub-total	611,303	459,493	10,743	156,974
Equipment:				
Administration	54,437	35,257	9,386	16,686
Locomotives - Maintenance and servicing	71,682	145,653	6,441	41,192
Locomotives - Depreciation	42,324	34,381	5,654	3,484
Freight cars - Maintenance	129,874	107,770	-	23,633
Freight cars - Depreciation	26,736	19,422	-	3,546
Passenger cars - Maintenance and servicing	2,306	2,800	42,410	5,343
Passenger cars - Depreciation	-	-	16,272	934
Intermodal equipment - Maintenance	33,209	18,515	-	3,754
Intermodal equipment - Depreciation	5,719	5,262	-	1,544
Work equipment and roadway machines - Maintenance	30,252	32,520	-	6,235
Work equipment and roadway machines - Depreciation	7,343	11,995	-	4,754
Other equipment - Maintenance	-	-	-	521
Other equipment - Depreciation	84	8,026	2,604	5,128
Equipment rents (net)	188,595	153,652	(153)	48,022
Miscellaneous equipment expenses	16,375	11,545	128	14,396
Special Depreciation	(1,137)	(9,711)	(24,262)	4,516
Sub-total	607,799	577,087	58,480	183,688
Rail operation:				
Administration	67,457	77,535	18,737	19,030
Train related expenses	478,504	423,433	99,696	114,621
Yard related expenses	169,582	187,255	1,768	35,492
Train control	21,245	11,845	-	5,135
Station and terminal operation	113,914	54,319	16,313	14,647
Other rail operations	19,691	17,845	1,604	3,069
Other transport modes	112,950	62,689	1,003	5,380
Equipment cleaning and specialized servicing	4,485	9,015	867	1,092
Casualties and claims	68,228	17,355	-	3,594
Miscellaneous operating expenses	98,958	8,777	1,031	15,980
Sub-total	1,155,014	870,068	141,019	218,040

Tableau 2.1

Comptes d'exploitation et de revenu, 1998

Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation²	Total	Détail
Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire²		
	\$'000		
			Recettes
6,786,202	483	6,786,685	Recettes tirées du transport des marchandises
207,557	-	207,557	Recettes tirées du transport des voyageurs
232,218	10,854	243,072	Recettes diverses (chemins de fer)
59,321	-	59,321	Recettes tirées des services, VIA
277,831	-	277,831	Paiements gouvernementaux
7,563,129	11,337	7,574,466	Total des recettes
			Dépenses
			Voies et ouvrages:
158,436	196	158,632	Administration
515,839	741	516,580	Voies et chemins de roulement - Entretien
202,290	201	202,491	Voies et chemins de roulement - Amortissement
55,238	109	55,347	Immeubles - Entretien
93,796	90	93,886	Immeubles - Amortissement
6,567	-	6,567	Améliorations locatives - Amortissement
84,769	164	84,933	Signaux, communications et énergie - Entretien
42,526	3	42,529	Signaux, communications et énergie - Amortissement
4,132	-	4,132	Terminaux et postes de carburants - Entretien
7,889	-	7,889	Terminaux et postes de carburants - Amortissement
100,191	90	100,281	Autres dépenses - voies et ouvrages
(33,160)	-	(33,160)	Amortissement spécial
1,238,513	1,594	1,240,107	Total partiel
			Équipement:
115,766	44	115,810	Administration
264,968	398	265,366	Locomotives - Entretien et réparation
85,843	11	85,854	Locomotives - Amortissement
261,277	0	261,366	Wagons - Entretien
49,704	4	49,708	Wagons - Dépreciation
52,859	-	52,859	Voitures - Entretien et réparations
17,206	-	17,206	Voitures - Amortissement
55,478	-	55,478	Équipement intermodal - Entretien
12,525	-	12,525	Équipement intermodal - Amortissement
69,007	22	69,029	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement - Entretien
24,092	15	24,107	Matériel de travaux et machinerie pour chemins de roulement - Amortissement
521	-	521	Autres équipements - Entretien
15,842	36	15,878	Autres équipements - Amortissement
390,116	(425)	389,691	Locations de matériel
42,444	979	43,423	Autres dépenses de matériel
(30,594)	-	(30,594)	Amortissement spécial
1,427,054	1,084	1,428,227	Total partiel
			Exploitation ferroviaire:
182,759	42	182,801	Administration
1,116,254	930	1,117,184	Dépenses - chemins de fer
394,097	334	394,431	Dépenses - triage
38,225	-	38,225	Contrôle - chemins de fer
199,193	430	199,623	Opérations - gares et terminaux
42,209	34	42,243	Autre exploitation ferroviaire
182,022	-	182,022	Autres modes de transport
15,459	-	15,459	Nettoyage de l'équipement et réparations spéciales
89,177	40	89,217	Accidents et réclamations
124,746	845	125,591	Autres dépenses d'exploitation
2,384,141	2,655	2,386,796	Total partiel

Table 2.1

Operating and Income Accounts, 1998 – Concluded

Item	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	
	Canadien National	Canadien Pacifique		
			\$'000	
General:				
Administration	281,626	224,519	90,562	77,051
Employee benefits	667,458	84,469	60,399	22,709
Taxes - other than on income	112,061	98,908	13,546	9,989
Other general expenses	23,484	15,059	40,087	22,520
Sub-total	1,084,629	422,955	204,594	132,269
Total expenses (rail)	3,458,745	2,329,603	414,836	690,971
Rail Operating Income (net)	268,653	379,303	(54,928)	75,946
Other income and charges	(80,855)	(53,660)	13,486	(99,495)
Net non rail revenue	(18)	7,111	-	3,911
Income before income taxes and extraordinary items	187,780	332,754	(41,442)	(19,638)
Income taxes	72,929	151,314	(1,165)	19,535
Net income before extraordinary items	114,851	181,440	(40,277)	(39,173)
Extraordinary items	-	-	-	1,627
Net income for the year	114,851	181,440	(40,277)	(37,546)

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

Canadian National

After recording a strong increase in operating revenues in 1997, CN experienced a decrease of 5.6% in 1998 in its total operating revenues. At the same time, CN experienced an increase of 9.1% in its operating expenses, resulting in an operating ratio of 0.93. This is a deterioration of 13 points compared to the operating ratio of 0.80 registered in 1997. Without the expenses related to employees benefits, the operating ratio would have been 0.75.

In 1998, CN accounted for almost half (49.3%) of the total operating revenues of all railways. Meanwhile, CN accounted for 50.2% of the operating expenses in 1998, compared to 47.4% in 1997.

CN experienced a decrease of 5.5% in its freight revenues. Their annual report attributes the decrease in revenues firstly to all business groups with grain and grain products followed by the automotive group. The decline in grain and grain products was a result of poor grain harvests and weaker wheat and feed grains export markets. The decline in the automotive business sector was primarily a result of the June and July 1998 strike at General Motors (affecting the transport of motor vehicles), a reduction in the production at a major auto plant as a result of retooling,

Canadien National

Après avoir enregistré une forte hausse en 1997 dans ses recettes d'exploitation, le CN a présenté une baisse en 1998 de 5,6% de ses recettes d'exploitation totale et une hausse de ses dépenses d'exploitation de 9,1%. Ces résultats ont donné un ratio d'exploitation de 0,93. Cela représente une détérioration de ce ratio de 13 points par rapport au ratio d'exploitation de 0,80 de 1997. N'eut été des dépenses reliées aux avantages sociaux accordés aux employés, le ratio d'exploitation aurait été de 0,75.

En 1998, le CN a compté pour pratiquement la moitié (49,3%) des recettes d'exploitation totales de l'ensemble des sociétés ferroviaires. En ce qui a trait aux dépenses d'exploitation, le CN a également compté pour la moitié (50,2%) de ces dépenses en 1998, comparativement à 47,4% en 1997.

Le CN a connu une diminution de 5,5% de ses recettes provenant du transport de marchandises. Dans son rapport annuel, il attribue cette diminution des recettes, en premier lieu, à l'ensemble des groupes d'entreprises du secteur de la production de céréales et de produits céréaliers et, en second lieu, au groupe du secteur du transport de produits automobiles. La détérioration des recettes provenant du transport de céréales et de produits céréaliers est attribuable à une récolte décevante de céréales et à l'affaiblissement des marchés d'exportations pour le blé et les grains fourragers. La diminution du transport de

Tableau 2.1

Comptes d'exploitation et de revenu, 1998 – fin

Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ²	Total	Détail
Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²		
	\$'000		
673,758	859	674,617	Frais généraux:
835,035	740	835,775	Administration
234,504	256	234,760	Avantages sociaux accordés aux employés
101,150	1,149	102,299	Taxes - sauf impôts sur le revenu
1,844,447	3,004	1,847,451	Autres frais généraux
			Total partiel
6,894,155	8,337	6,902,581	Total des dépenses des chemins de fer
668,974	3,000	671,885	Revenu net d'exploitation ferroviaire
(220,524)	431	(220,093)	Autres revenus et charges
11,004	-	11,004	Autres recettes nettes
459,454	3,431	462,796	Revenu avant impôt et postes extraordinaires
242,613	1,816	244,429	Impôts sur le revenu
216,841	1,615	218,367	Bénéfice net avant postes extraordinaires
1,627	-	1,627	Postes extraordinaires
218,468	1,615	219,994	Revenu net pour l'année

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de Via Rail sont montrées.

² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

and a corporate decision at CN to shed unprofitable business.¹

CN's passenger revenues decreased 23.9% between 1997 and 1998. Miscellaneous revenues, revenues from services for VIA and government payments were all down in 1998. These decreases were respectively: 8.2%, 7.7% and 5.4%.

Canadian Pacific

CP operating revenues decreased by 4.3%, from \$2.8 billion in 1997 to \$2.7 billion in 1998. Its operating expenses decreased by 4.5% to reach \$2.3 billion. In 1998, the operating ratio of CP stayed the same as in 1997, at 0.86.

¹ Canadian National 1998 Annual Report, page 72.

produits automobiles est attribuable, dans une forte mesure, à une grève survenue chez General Motors en juin et juillet 1998 (affectant ainsi le transport de véhicules automobiles), à la réduction de la production chez un important producteur de pièces automobiles suite à un réoutillage et à une décision corporative du CN d'abandonner les activités non profitables dans ce secteur de l'économie.¹

Les recettes du CN au titre du transport des voyageurs ont fléchi de 23,9% entre 1997 et 1998. Les recettes diverses, les recettes tirées des services offerts à VIA Rail, de même que les paiements gouvernementaux, ont présenté des diminutions en 1998 de l'ordre de 8,2%, 7,7% et 5,4%, respectivement.

Canadien Pacifique

Le CP a également enregistré une diminution dans ses recettes d'exploitation en 1998. Les recettes d'exploitation du CP ont diminué de 4,3%, en 1998 passant de 2,8 milliards de dollars en 1997 à 2,7 milliards de dollars. Par contre, ses dépenses d'exploitation ont diminué de 4,5%, atteignant 2,3 milliards de dollars. Le ratio d'exploitation de CP est demeuré le même en 1998 par rapport à celui obtenu en 1997, soit 0,86.

¹ Canadien National, Rapport annuel de 1998, page 72.

In 1998, CP accounted for 35.8% of total operating revenues and 36.5% of total operating expenses of all railways.

CP's freight revenues decreased by 4.3% in 1998. This drop is mostly a result of the decreased volume of grain and coal transported. The decrease in grain volume can be attributed to the falling price of grain and to a poor harvest compared to 1997. There was also a decrease in coal exports, caused mostly by poor economic conditions in Asia.²

CP's passenger revenues increased 3.9% between 1997 and 1998. The miscellaneous revenues and revenues from services for VIA decreased by 8.8% and 11.4% respectively, whereas government payments increased by 8.5% compared to 1997.

En 1998, le CP a compté pour 35,8% des recettes d'exploitation totales et pour 36,5% des dépenses d'exploitation de l'ensemble des sociétés ferroviaires.

Les recettes du CP au titre du transport des marchandises ont diminué de 4,3% en 1998. Cette diminution est attribuable à une baisse de volume dans le transport de grain et de charbon. La baisse des volumes de grain était dû à un prix à la baisse du grain et à une mauvaise récolte comparativement à celle de 1997. La baisse des volumes de charbon et de ses exportations résulte des conditions économiques difficiles en Asie.²

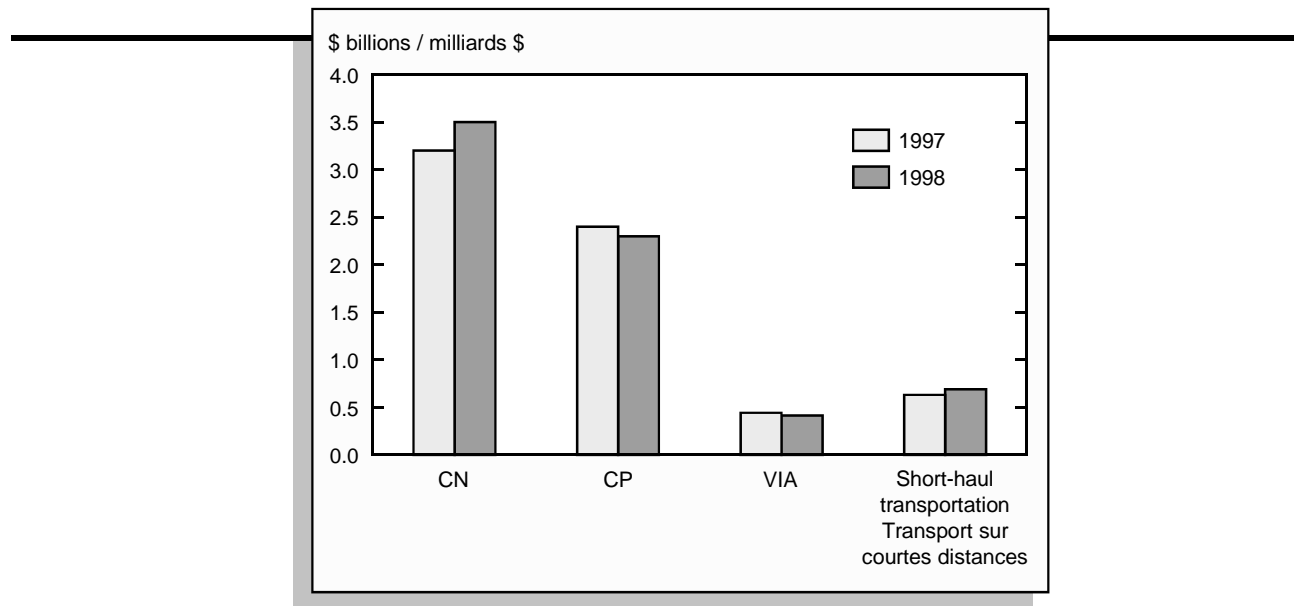
Les recettes du CP tirées du transport des voyageurs ont légèrement augmenté de 3,9% entre 1997 et 1998. Les recettes diverses, ainsi que les recettes tirées des services offerts à VIA Rail, ont connu des baisses respectives de 8,8% et 11,4%, tandis que les paiements gouvernementaux ont augmenté de 8,5% par rapport à 1997.

Chart 2.2

Graphique 2.2

Operating Expenses by Carrier, 1997 and 1998

Frais d'exploitation selon le transporteur, 1997 et 1998



VIA Rail

VIA Rail the dominant inter-city passenger transport carrier generated 89.4% of total passenger revenues in 1998 and received 61.4% of total government payments.

VIA's operating revenues decreased by 6.4% to \$359.9 million. Contributing to this decrease was a drop in government payments of 15.7% (\$32 million). Over the years, VIA has progressively relied less on government funding. Since 1992, these payments have declined by 48.5%. Operating revenues from passengers increased by 3.9% (\$7 million) in 1998. Miscellaneous revenues also increased by 11.9%.

VIA Rail

VIA Rail, société ferroviaire de transport interurbain de voyageurs, a obtenu 89,4% des recettes totales au titre du transport des voyageurs et 61,4% de l'ensemble des paiements gouvernementaux.

Les recettes d'exploitation de VIA Rail ont diminué de 6,4% descendant à 359,9 millions de dollars. Cependant, cette diminution dans les recettes d'exploitation est attribuable à une forte baisse des paiements gouvernementaux de 15,7% (ou 32 millions de dollars). Le financement public attribué à VIA Rail a diminué au fil des ans. Depuis 1992, les paiements gouvernementaux ont diminué de 48,5%. Les recettes d'exploitation provenant du transport des voyageurs ont, quant à elles, présenté une augmentation de 3,9% (ou 7 millions de dollars). Les recettes diverses ont également augmenté, enregistrant une hausse de 11,9%.

² Canadian Pacific Limited 1998 Annual Report, page 25.

² Canadien Pacifique Limitée, Rapport annuel de 1998, page 25.

VIA's operating expenses decreased by 6.8% during 1998. Significant cost reductions were achieved through more efficient buying methods, cautiously monitoring train delays and improving performance (thereby reducing costs related to rail access and train delays). Furthermore, after implementing the "Formula 6" program (with its objective to reduce costs and increase revenues at VIA's maintenance centres), expenses from rolling stock maintenance were reduced.³

Les dépenses d'exploitation de VIA Rail ont diminué de 6,8% en 1998. Cette société a pu réaliser une réduction dans ses coûts d'exploitation grâce à des méthodes d'achat plus efficaces, à une surveillance accrue du retard des trains et à l'amélioration de leur performance (diminuant ainsi les coûts liés à l'accès aux voies et aux retards des trains). De plus, suite à l'implantation du programme "Formule 6" (programme dont l'objectif est de réduire les coûts et de hausser les recettes des centres de maintenance de VIA), les dépenses d'entretien du matériel roulant ont diminué.³

Although VIA's operating ratio is still under the break-even point, it did improve from 1.16 in 1997 to 1.15 in 1998 as a result of lower operating expenses.

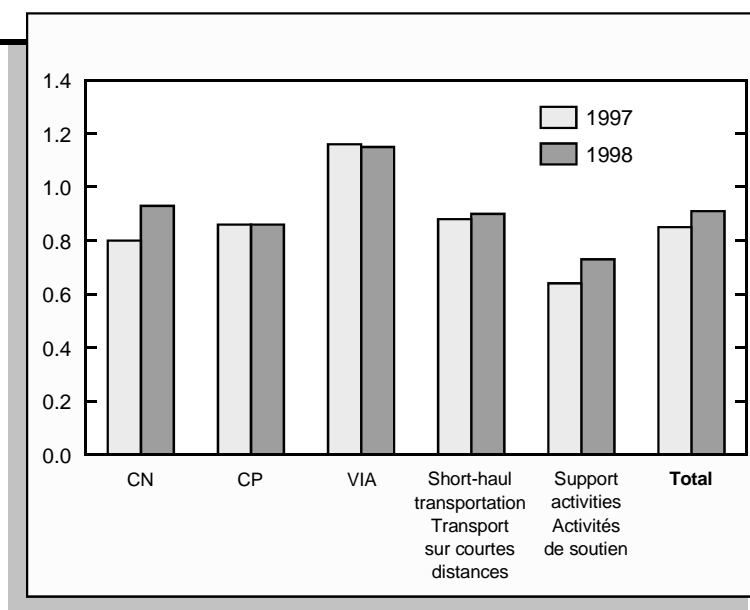
Bien que le ratio d'exploitation de VIA Rail se situe encore au-dessous du seuil de rentabilité, il s'est légèrement amélioré, passant de 1,16 en 1997 à 1,15 en 1998, grâce à des dépenses d'exploitation plus faibles.

Chart 2.3

Graphique 2.3

Operating Ratio by Carrier, 1997 and 1998

Ratio d'exploitation selon le transporteur, 1997 et 1998



Short-Haul Freight Carriers

Short-haul freight carriers reported operating revenues of \$766.9 million, compared to \$715.3 million in 1997, an increase of 7.2%. This increase was partly the result of an increase in the number of companies reporting in 1998. Operating expenses also increased, affecting the operating ratio, which increased by 2 points in 1998 to a level of 0.90.

Transporteurs de marchandises sur de courtes distances

Les transporteurs de marchandises sur de courtes distances ont déclaré des recettes d'exploitation de 766,9 millions de dollars, comparativement à 715,3 millions de dollars en 1997, ce qui représente une augmentation de 7,2%. Cette augmentation est attribuable, dans une certaine mesure, à un accroissement du nombre d'entreprises déclarantes en 1998. Les dépenses d'exploitation ont augmenté encore plus rapidement, portant ainsi le ratio d'exploitation à 0.90, soit de 2 points de plus qu'en 1998.

Short-haul freight carriers represented 10.1% of the total industry operating revenues and 10.0% of the total industry operating expenses in 1998.

Ces transporteurs ont représenté 10,1% de l'ensemble des recettes d'exploitation et 10,0% des dépenses d'exploitation en 1998.

³ VIA Rail Canada Annual Report 1998 page 8.

³ VIA Rail Canada, Rapport annuel de 1998, page 8.

Operating Revenues

The Canadian railways derive their revenues mostly from the transportation of freight. In 1998, these revenues amounted to 89.7% of the total.

Overall, freight revenues decreased 4.0% to \$6.8 billion. In 1998, only the passenger revenues recorded an increase (4.3%). Miscellaneous revenues and revenues from services to VIA decreased 0.4% and 4.1% respectively. In recent years, all levels of government have reduced subsidies in an effort to balance their books. This resulted in yet another decrease in government payments of 11.3%. Since 1992, government payments have decreased by more than 44%.

Operating Expenses

Total operating expenses in 1998 increased by 3.1% to \$6.9 billion, compared to \$6.7 billion in 1997.

In 1998, rail operations accounted for 34.6% of total operating expenses, representing the highest proportion. General expenses accounted for 26.8%, equipment expenses for an additional 20.7%, and way and structures for the remaining 18.0% of total operating expenses.

Expenses related to rail operations decreased by 5.6% to \$2.4 billion. All carriers recorded decreases in this type of expense, except for short-haul carriers, which showed a 3.1% increase.

General expenses increased for the majority of carriers with the exception of CP, which registered a decrease of 9.7%. For the industry, general expenses increased by 35.6%. This is a result primarily of CN, which took a pre-tax special charge of \$590 million in 1998 to pay for severance and other payments to affected employees. It should be noted that in 1998, CN cut 3,000 jobs.

Equipment expenses totalled \$1.4 billion in 1998, a decrease of 8.5%. All carriers recorded decreases in equipment expenses, between 5.1% and 38.8%, except for short-haul carriers, which registered an increase of 12.5% for this type of expense.

Way and structures, the smallest category of operating expenses, increased 0.4% to \$1.2 billion in 1998. VIA Rail recorded the largest decrease (60.3%) because of special depreciation in 1998.

Balance Sheet and Property Accounts

The value of total assets in 1998 was \$14.3 billion, compared to \$13.9 billion in 1997. CN accounted for 45.7% of the total, CP for 37.2%, VIA for 4.4% and all other railways for 12.8%.

Recettes d'exploitation

Les sociétés ferroviaires tirent leurs recettes surtout du transport de marchandises. En 1998, ces recettes se sont élevées à 89,7% du total des recettes.

Dans l'ensemble, les recettes tirées du transport de marchandises ont diminué de 4,0% pour représenter 6,8 milliards de dollars. En 1998, seule les recettes tirées du transport des voyageurs ont connu une augmentation, soit 4,3%. Les recettes diverses et les recettes provenant des services offerts à VIA Rail ont diminué de 0,4% et 4,1% respectivement. Ces dernières années, tous les paliers gouvernementaux ont réduit leurs subventions pour tenter de balancer leurs livres. Cette année, les paiements gouvernementaux ont enregistré une diminution de 11,3%. Depuis 1992, les paiements gouvernementaux ont diminué de plus de 44%.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 3,1%, passant de 6,7 milliards en 1997 à 6,9 milliards en 1998.

En 1998, les dépenses d'exploitation ferroviaire ont compté pour 34,6%, soit la part la plus élevée des dépenses d'exploitation totales. Les frais généraux ont compté pour 26,8%, les dépenses de matériel pour 20,7% et les voies et ouvrages pour les 18,0% restants.

Les dépenses relatives à l'exploitation ferroviaire ont diminué de 5,6% et ont représentées 2,4 milliards de dollars. Tous les transporteurs ont enregistré des diminutions de ce type de dépenses à l'exception des transporteurs sur de courtes distances, qui ont présenté une hausse de 3,1%.

Les frais généraux sont des dépenses qui ont augmenté pour tous les transporteurs à l'exception du CP, pour qui ces dépenses ont diminué de 9,7%. Pour l'ensemble du transport ferroviaire, les frais généraux ont connu une hausse de 35,6%. Cette hausse est principalement attribuable au CN qui a encouru des charges additionnelles de 590 millions de dollars pour payer des indemnités de licenciement. Rappelons-nous qu'en 1998, le CN a éliminé 3 000 postes.

Les dépenses d'équipement ont totalisé 1,4 milliard de dollars en 1998, une diminution de 8,5% par rapport à 1997. Tous les transporteurs ferroviaires ont enregistré des baisses des dépenses d'équipement allant de 5,1% à 38,8%, à l'exception des transporteurs sur courtes distances qui ont connu une hausse de 12,5% pour ce genre de dépenses.

Les dépenses pour les voies et ouvrages, la plus petite catégorie de frais d'exploitation, ont augmenté de 0,4% et se sont élevées à 1,2 milliard de dollars en 1998. VIA Rail a présenté la plus forte diminution (60,3%) de ces dépenses en raison d'un amortissement spécial en 1998.

Bilan et comptes d'immobilisations

La valeur de l'actif total était de 14,3 milliards de dollars en 1998, comparativement à 13,9 milliards de dollars en 1997. Le CN a compté pour 45,7% du total, le CP pour 37,2%, VIA Rail pour 4,4% et les transporteurs ferroviaires sur courtes distances pour 12,8%.

The Balance Sheet sub-account for Property is shown in Table 2.3. Land, way and structures and equipment were valued at \$21 billion at the end of 1998 (excluding miscellaneous property accounts) with a net book value, after accumulated depreciation, of \$12.7 billion. Way and structures accounted for 70.4%, equipment for 28.3% and land for 1.4% of the total value.

Le compte auxiliaire du bilan visant les immobilisations est présenté au tableau 2.3. La valeur des terrains, des voies et ouvrages et de l'équipement était de 21 milliards de dollars à la fin de 1998 (les autres comptes d'immobilisations étant exclus) et la valeur comptable nette, après l'amortissement cumulé, s'établissait à 12,7 milliards de dollars. Les voies et ouvrages représentaient 70,4% de la valeur totale, l'équipement, 28,3% et les terrains 1,4%.

Figure 2.4 depicts a breakdown of the \$14.8 billion in property accounts for way and structures, and the \$5.9 billion in equipment at 1998 year end. Track and roadway accounted for 73.9% of the total value of way and structures while rolling stock represented 78.8% of the value of the equipment.

La figure 2.4 présente une ventilation des comptes d'immobilisations pour les voies et ouvrages (14,8 milliards de dollars) et pour l'équipement (5,9 milliards de dollars) à la fin de 1998. Les voies et chemins de roulement représentaient 73,9% de la valeur totale des voies et ouvrages, tandis que le matériel roulant représentait 78,8% de la valeur l'équipement.

CN accounted for 50.4% of track and roadway, CP for 33.7% and all other railways for 15.9%.

Le CN détenait 50,4% des voies et chemins de roulement, le CP, 33,7%, et tous les autres transporteurs, 15,9%.

CN accounted for 45.5% of the total value of the industry's rolling stock, CP for 39.3%, VIA for 11.0% and all other railways for the remaining 4.2%.

Le CN possédait 45,5% de la valeur totale du matériel roulant du secteur, le CP, 39,3%, VIA Rail, 11,0% et toutes les autres sociétés ferroviaires, les 4,2% restants.

Chart 2.4

Graphique 2.4

Property Accounts by Major Categories, 1998

Comptes d'immobilisations selon les principales catégories, 1998

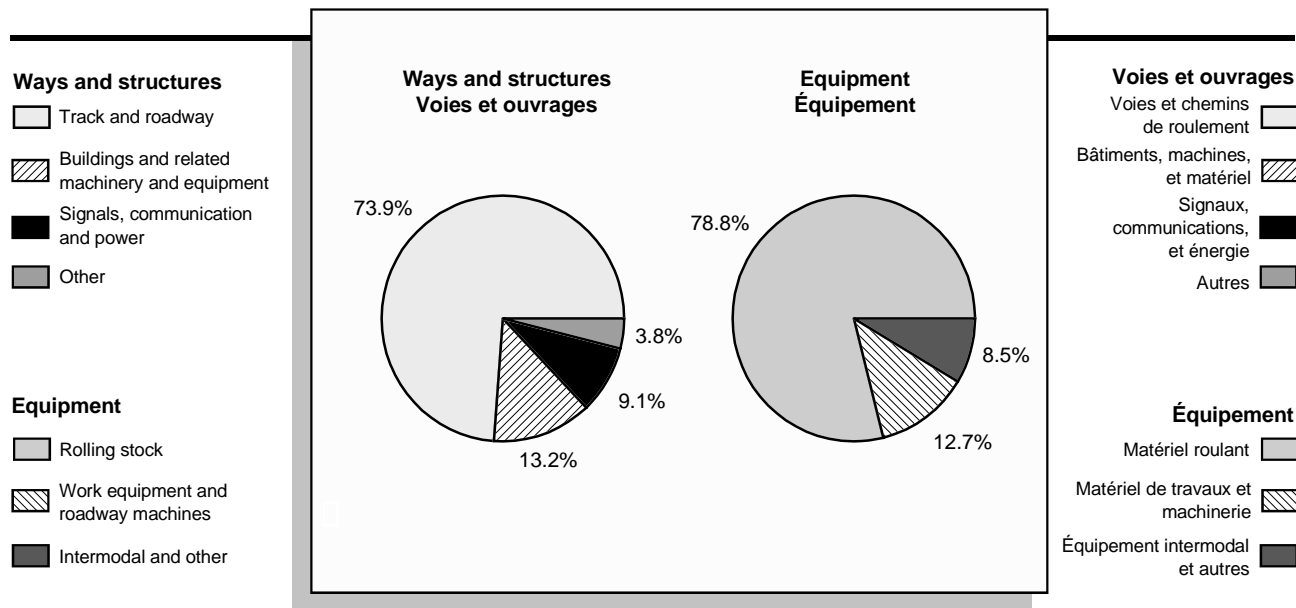


Table 2.2

Balance Sheet, 1998

Item	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	
	Canadien National	Canadien Pacifique		
			\$'000	
Current assets				
Cash	-	-	2,307	60,943
Temporary Investments	-	-	44,010	431
Accounts receivable, trade	264,632	174,967	5,142	101,645
Other accounts receivable	133,198	131,056	25,056	24,900
Sub-total	397,830	306,023	76,515	187,919
Allowance for doubtful accounts (Cr.)	37,216	8,138	499	917
Material and supplies	113,067	156,762	16,041	39,779
Prepaid expenses	12,101	4,941	1,731	12,985
Other current assets	189,660	92,653	61	12,751
Total current assets	675,442	552,241	93,849	252,517
Non-current assets				
Segregated assets	-	-	-	2,201
Long-term accounts receivable	3,090	77,998	-	(5,729)
Long-term investments	45,000	1	9,661	-
Long-term intercorporate investments	27,684	56,464	-	5,372
Construction in progress	76,375	27,252	12,049	39,794
Property	10,250,843	7,451,398	952,013	2,249,022
Accumulated depreciation - property (Cr.)	4,892,911	3,024,064	465,537	770,658
Deferred Charges	260,725	180,440	85	37,585
Intangible assets	83,789	-	-	24,561
Retired property	-	(6,418)	21,645	-
Total non-current assets	5,854,595	4,763,071	529,916	1,582,148
Total Assets	6,530,037	5,315,312	623,765	1,834,665
Current liabilities				
Bank loans	-	-	-	9,049
Loans from Government of Canada	-	-	-	724
Accounts payable	114,942	255,428	3,823	143,061
Accrued liabilities	656,964	558,336	61,902	33,236
Notes and other loans payable	-	-	-	26,600
Income and other taxes payable	55,763	105,264	9,764	9,384
Dividends payable	-	-	-	-
Deferred revenue	19,173	29,270	4,805	1,189
Long-term debt maturing within 12 months	-	-	-	5,681
Lease obligations due within one year	-	18,197	-	14,252
Other current liabilities	19,683	31,598	158	13,773
Total current liabilities	866,525	998,093	80,452	256,949
Non-current liabilities				
Deferred liabilities	914,989	339,993	56,676	33,280
Deferred income taxes (non-current)	-	506,499	-	30,467
Long-term debt	-	-	-	1,065,960
Lease obligations	-	247,123	-	152,505
Other deferred credits - long term	-	46,834	499,555	2,385
Minority shareholders' interest in subsidiary companies	-	-	-	12,579
Donations and grants	395,085	314,450	-	115
Investment tax credits	8,824	59,047	5,070	-
Total non-current liabilities	1,318,898	1,513,946	561,301	1,297,291
Shareholders' equity				
Share capital	1,895,701	-	9,300	325,714
Contributed surplus	188,887	-	3,812	19,021
Retained earnings	8,370	-	(31,100)	(63,689)
Net investment in rail assets	2,251,656	2,803,273	-	(621)
Total shareholders' equity	4,344,614	2,803,273	(17,988)	280,425
Total liabilities and shareholders' equity	6,530,037	5,315,312	623,765	1,834,665

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

Tableau 2.2

Bilan, 1998

Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ²	Total	Détail
Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²		
	\$'000		
63,250	20	63,270	Actif à court terme
44,441	750	45,191	Encaisse
546,386	(1,851)	544,535	Placements temporaires
314,210	5,035	319,245	Comptes à recevoir, commerce
968,287	3,954	972,241	Autres comptes à recevoir
			Total partiel
46,770	-	46,770	Allocation pour créances douteuses (cr.)
325,649	479	326,128	Matériaux et approvisionnements
31,758	336	32,094	Frais payés d'avances
295,125	212	295,337	Autres actifs à court terme
1,574,049	4,981	1,579,030	Total - Actif à court terme
			Actif non exigible à court terme
2,201	-	2,201	Actifs réservés
75,359	-	75,359	Comptes à recevoir à long terme
54,662	-	54,662	Placements à long terme
89,520	-	89,520	Placements à long terme intersociétés
155,470	15	155,485	Construction en cours
20,903,276	18,890	20,922,166	Immeubles
9,153,170	11,646	9,164,816	Amortissement accumulé - Immeubles (cr.)
478,835	15	478,850	Frais différés
108,350	4,538	112,888	Valeurs intangibles
15,227	-	15,227	Immeubles hors de service
12,729,730	11,812	12,741,542	Total - Actif non exigible à court terme
14,303,779	16,793	14,320,572	Actifs totaux
			Passif exigible à court terme
9,049	-	9,049	Emprunts bancaires
724	-	724	Emprunts du gouvernement du Canada
517,254	2,599	519,853	Comptes à payer
1,310,438	872	1,311,310	Frais courus
26,600	15	26,615	Effets et autres emprunts à payer
180,175	9	180,184	Impôts sur le revenu et autres impôts à payer
-	-	-	Dividendes à payer
54,437	861	55,298	Revenus différés
5,681	-	5,681	Dette à long terme venant à échéance dans les 12 mois
32,449	-	32,449	Contrats de location échéant au cours de l'année
65,212	(2,801)	62,411	Autres passifs exigibles à court terme
2,202,019	1,555	2,203,574	Total - Passif exigible à court terme
			Passif non exigible à court terme
1,344,938	478	1,345,416	Passif différé
536,966	677	537,643	Impôts sur le revenu différés (non exigibles à court terme)
1,065,960	27	1,065,987	Dettes à long terme
399,628	-	399,628	Termes de bail
548,774	-	548,774	Autres crédits différés - à long terme
12,579	-	12,579	Intérêts à des actionnaires minoritaires de filiales
709,650	-	709,650	Dons de charité et contributions
72,941	-	72,941	Crédits d'impôt à l'investissement
4,691,436	1,182	4,692,618	Total - Passif non exigible à court terme
			Avoirs des actionnaires
2,230,715	2,209	2,232,924	Capital - Actions
211,720	(70)	211,650	Surplus d'apport
(86,419)	5,405	(81,014)	Bénéfices non répartis
5,054,308	6,512	5,060,820	Placements nets dans des actifs ferroviaires
7,410,324	14,056	7,424,380	Total - Avoirs des actionnaires
14,303,779	16,793	14,320,572	Total, passif et avoirs des actionnaires

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de Via Rail sont montrées.

² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

Table 2.3

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1998

Item	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	
	Canadien National	Canadien Pacifique		
			\$'000	
Land:				
Balance at beginning of year	112,517	124,482	3,812	46,405
Balance at end of year	111,560	109,837	3,812	45,529
Accumulated Depreciation	...	...	...	...
Net book value	...	...	...	...
Ways and Structures:				
Track and roadway				
Balance at beginning of year	5,532,831	3,605,217	-	1,690,762
Balance at end of year	5,496,441	3,675,092	-	1,739,619
Accumulated Depreciation	1,770,632	1,248,653	-	631,095
Net book value	3,725,810	2,426,439	-	1,108,524
Buildings and related machinery and equipment				
Balance at beginning of year	774,496	623,782	191,335	168,112
Balance at end of year	814,013	758,786	202,573	176,709
Accumulated Depreciation	417,586	209,207	103,568	71,294
Net book value	396,427	549,579	99,005	105,416
Leasehold improvements				
Balance at beginning of year	5,687	13,998	134,499	45
Balance at end of year	4,996	13,998	138,712	102
Accumulated Depreciation	4,249	10,916	85,324	18
Net book value	747	3,081	53,388	84
Signals, communications and power				
Balance at beginning of year	825,245	359,571	-	71,306
Balance at end of year	868,037	399,000	-	81,652
Accumulated Depreciation	492,015	175,813	-	36,690
Net book value	376,022	223,758	-	44,962
Terminals and fuel stations				
Balance at beginning of year	198,802	164,297	-	5,481
Balance at end of year	229,339	167,379	-	5,751
Accumulated Depreciation	36,714	37,764	-	6,124
Net book value	192,624	129,615	-	(373)
Total, Ways and Structures				
Balance at beginning of year	7,337,061	4,766,864	325,835	1,935,706
Balance at end of year	7,412,826	5,014,254	341,285	2,003,833
Accumulated Depreciation	2,721,196	1,682,354	188,892	745,221
Net book value	4,691,630	3,331,901	152,393	1,258,613
Equipment:				
Rolling stock - revenue service				
Balance at beginning of year	2,096,417	1,741,910	509,912	164,643
Balance at end of year	2,130,272	1,839,967	512,947	197,539
Accumulated Depreciation	849,889	807,424	246,810	75,002
Net book value	1,280,382	1,032,543	266,137	122,537
Intermodal equipment				
Balance at beginning of year	164,583	103,243	-	127
Balance at end of year	158,861	108,886	-	891
Accumulated Depreciation	66,604	32,277	-	74
Net book value	92,257	76,609	-	817

Tableau 2.3

Sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1998

Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ²	Total	Détail
Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²		
	\$'000		
287,217	1,597	288,814	Terrains:
270,737	1,597	272,334	Solde en début d'année
...	...	...	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
			Voies et ouvrages:
			Voies et chemins de roulement
10,828,810	6,867	10,835,677	Solde en début d'année
10,911,152	7,110	10,918,262	Solde en fin d'année
3,650,380	3,768	3,654,148	Amortissement accumulé
7,260,772	3,342	7,264,114	Valeur comptable, nette
			Bâtiments, machines et matériel connexes
1,757,725	2,016	1,759,741	Solde en début d'année
1,952,081	2,044	1,954,125	Solde en fin d'année
801,654	1,032	802,686	Amortissement accumulé
1,150,426	1,013	1,151,439	Valeur comptable, nette
			Améliorations locatives
154,229	-	154,229	Solde en début d'année
157,807	-	157,807	Solde en fin d'année
100,506	-	100,506	Amortissement accumulé
57,301	-	57,301	Valeur comptable, nette
			Signaux, communications et énergie
1,256,122	186	1,256,308	Solde en début d'année
1,348,689	206	1,348,895	Solde en fin d'année
704,518	142	704,660	Amortissement accumulé
644,171	64	644,235	Valeur comptable, nette
			Terminaux et postes d'alimentation en carburant
368,579	19	368,599	Solde en début d'année
402,468	19	402,488	Solde en fin d'année
80,603	19	80,622	Amortissement accumulé
321,866	--	321,866	Valeur comptable, nette
			Total, Voies et ouvrages
14,365,466	9,089	14,374,554	Solde en début d'année
14,772,198	9,380	14,781,578	Solde en fin d'année
5,337,662	4,960	5,342,622	Amortissement accumulé
9,434,536	4,419	9,438,956	Valeur comptable, nette
			Équipement:
			Matériel roulant - services payants
4,512,882	749	4,513,631	Solde en début d'année
4,680,724	749	4,681,474	Solde en fin d'année
1,979,125	514	1,979,639	Amortissement accumulé
2,701,599	235	2,701,834	Valeur comptable, nette
			Équipement intermodal
267,952	-	267,952	Solde en début d'année
268,639	-	268,639	Solde en fin d'année
98,955	-	98,955	Amortissement accumulé
169,683	-	169,683	Valeur comptable, nette

Table 2.3

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1998 – Concluded

Item	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	
	Canadien National	Canadien Pacifique		
			\$'000	
Work equipment and roadway machines				
Balance at beginning of year	395,857	282,125	-	61,490
Balance at end of year	391,197	293,902	-	67,349
Accumulated Depreciation	267,486	134,408	-	45,417
Net book value	123,711	159,494	-	21,932
Other Equipment				
Balance at beginning of year	29,037	103,539	93,958	10,850
Balance at end of year	29,033	102,249	93,969	11,386
Accumulated Depreciation	28,325	54,395	29,834	7,476
Net book value	708	47,854	64,135	3,910
Total, Equipment				
Balance at beginning of year	2,685,894	2,230,817	603,870	237,110
Balance at end of year	2,709,363	2,345,003	606,916	277,165
Accumulated Depreciation	1,212,304	1,028,504	276,644	127,969
Net book value	1,497,058	1,316,500	330,272	149,196
Total				
Balance at beginning of year	10,135,472	7,122,163	933,516	2,219,221
Balance at end of year	10,233,749	7,469,094	952,012	2,326,526
Accumulated Depreciation	3,933,501	2,710,857	465,536	873,189
Net book value	6,188,688	4,648,400	482,665	1,407,809
Miscellaneous Property Accounts				
Balance at beginning of year	21,800	11,881	-	45,545
Balance at end of year	17,094	13,222	-	31,842
Accumulated Depreciation	...	...	...	...
Net book value	...	...	...	...

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

Tableau 2.3

Sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1998 – fin

Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ²	Total	Détail
Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²		
	\$'000		
739,473	436	739,909	Matériel de service et machines de chemins de roulement
752,447	429	752,877	Solde en début d'année
447,311	201	447,511	Solde en fin d'année
305,137	228	305,365	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
			Autres équipements
237,384	463	237,847	Solde en début d'année
236,636	468	237,105	Solde en fin d'année
120,030	383	120,413	Amortissement accumulé
116,607	85	116,692	Valeur comptable, nette
			Total, Équipement
5,757,691	1,648	5,759,339	Solde en début d'année
5,938,447	1,647	5,940,094	Solde en fin d'année
2,645,421	1,099	2,646,519	Amortissement accumulé
3,293,026	549	3,293,574	Valeur comptable, nette
			Total
20,410,373	12,334	20,422,707	Solde en début d'année
20,981,382	12,624	20,994,006	Solde en fin d'année
7,983,083	6,059	7,989,141	Amortissement accumulé
12,727,562	4,968	12,732,530	Valeur comptable, nette
			Autres comptes d'immobilisations
79,226	138	79,364	Solde en début d'année
62,158	208	62,366	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
...	...	...	Valeur comptable, nette

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de Via Rail sont montrées.

² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

ELECTRONIC PUBLICATIONS AVAILABLE AT | **PUBLICATIONS ÉLECTRONIQUES DISPONIBLES À**
www.statcan.ca



Chapter 3 Operating and Fuel Statistics

Chapitre 3 Statistiques sur l'exploitation et le carburant

Track Operated

Railways operated 1 589 fewer kilometres of track at the end of 1998 compared to the previous year. The reduction is the result of the rationalization process started by CN and CP some years ago and facilitated by the introduction of the **Canada Transportation Act** in 1996. Together, they operated 59 118 km of track in 1998 compared to 63 007 km in 1997 and 66 843 km in 1996. Some of the redundant track was bought by the short-haul carriers, resulting in an increase in track operated by these carriers from 11 745 km in 1997 to 13 929 in 1998. Among all these transactions occurring in 1998, CN got rid of: the lines in the north of Alberta (RailLink Mackenzie Northern), the line between Moncton, NB and Mont-Joli, QC (Québec Railway Corporation) and the operations in the Guelph sector (Goderich and Exeter Railway).

Fully 84.4% of the total trackage of 73 360 km was owned. First main track accounted for 69.7% of the total, second main track represented 5.3%, and industrial, sidings and yard track accounted for the remaining 25.0%.

CN operated 8.6% less track compared to 1997. Of the 34 483 km operated, 91.4% was owned.

CP also operated less track in 1998, down 2.5%. Of the 24 635 km operated, 77.5% was owned.

VIA mostly operates on CN and CP track, the length of which is not reflected in Tables 3.1 and 3.2, except for a small portion that it owns. The length of track on which VIA operated in 1998 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

Meanwhile, short-haul carriers operated 19.0% of the total track.

Voies exploitées

À la fin de l'année 1998, les sociétés ferroviaires canadiennes exploitaient 1 589 km de voies de moins que l'année précédente. Cela est le résultat d'un processus de rationalisation entrepris par le CN et le CP, il y a quelques années, et facilité par l'introduction de la **Loi sur les transports au Canada** de 1996. Ensemble, ces deux entreprises exploitaient 59 118 km de voies en 1998, comparativement à 63 007 km en 1997, et à 66 843 km en 1996. Certaines des voies excédentaires ont été rachetées par les transporteurs sur de courtes distances, ce qui a donné lieu à une augmentation du nombre de voies exploitées par ces derniers, de 11 745 km en 1997 à 13 929 km en 1998. Parmi toutes ces transactions effectuées en 1998, CN s'est départi entre autre: des lignes dans le nord de l'Alberta (RailLink Mackenzie Northern), du tronçon entre Moncton, NB et Mont-Joli, QC (Société des chemins de fer du Québec) et des opérations du secteur de Guelph (Goderich and Exeter Railway).

Au total, 84,4% des 73 360 km de voies étaient exploitées en propriété. Les premières voies principales représentaient 69,7% du total des voies possédées, les secondes voies principales, 5,3 %, et les voies industrielles, voies d'évitement et voies de triage, les 25,0 % qui restent.

Le CN a exploité 8,6% de voies de moins qu'en 1997. Sur un total de 34 483 km de voies, 91,4 % étaient exploitées en propriété.

Le CP a aussi exploité moins de voies en 1998, soit une baisse de 2,5%. Sur un total de 24 635 km de voies, 77,5% étaient exploitées en propriété.

VIA exploite surtout des voies du CN et du CP, dont la longueur n'est pas incluse dans les tableaux 3.1 et 3.2, sauf pour la petite portion qui appartient à VIA. La longueur des voies exploitées par VIA en 1998 est montré ci-dessous :

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

Parallèlement, les transporteurs sur de courtes distances ont exploité 19,0% de la longueur totale des voies.

Table 3.1

Tableau 3.1

Length of Track Operated at December 31, 1998

Longueur des voies exploitées au 31 décembre 1998

Item - Détail	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ³	Total
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²	
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail				
kilometres – kilomètres							
Line owned - Voies possédées							
First Main Track - Premières voies principales	20 656	13 183	208	9 079	43 126	34	43 160
Second and Other Main Track - Secondes voies et autres voies principales	2 054	988	-	235	3 278	6	3 283
Industrial, Yard and Sidings - Voies industrielles, de triage et voies d'évitement	8 810	4 928	-	1 686	15 423	39	15 463
Total	31 520	19 099	208	11 000	61 827	79	61 906
Line operated under lease, contract, trackage rights or jointly owned - Voies exploitées louées, à contrat, à droits de réseau ou à propriété conjointe:							
First Main Track - Premières voies principales	457	3 411	8	1 961	5 837	15	5 852
Second and Other Main Track - Secondes voies et autres voies principales	64	453	-	169	686	-	686
Industrial, Yard and Sidings - Voies industrielles, de triage et voies d'évitement	2 442	1 671	-	800	4 913	2	4 915
Total	2 963	5 535	8	2 929	11 436	18	11 453
Grand Total - Track operated - Total général - Voies exploitées	34 483	24 635	216	13 929	73 263	97	73 360

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de VIA Rail sont montrées.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

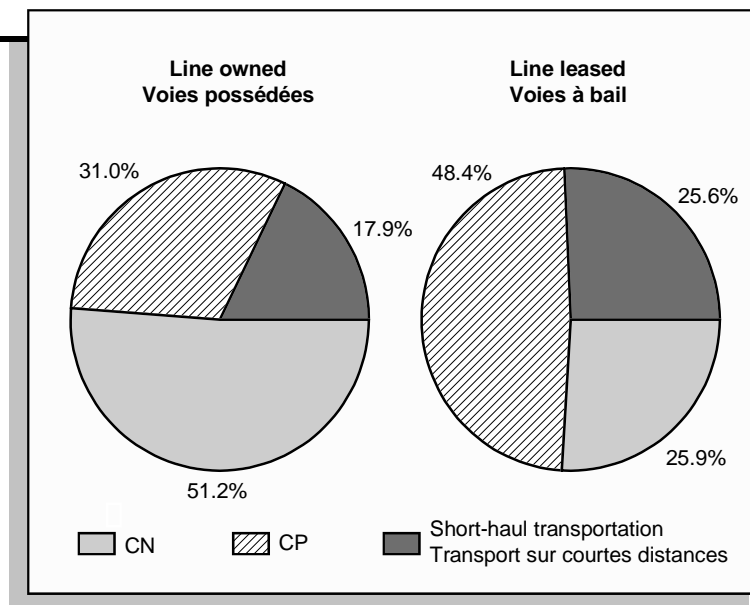
² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

Chart 3.1

Graphique 3.1

Track Owned and Leased by Carrier, 1998

Voies possédées et à bail, selon le transporteur, 1998



Length of Track Operated by Province and Territory

First Main Track and Total Track by area of operation is shown in Table 3.2. Fully 29.0% (21 285 km) was operated in the province of Ontario and 57.3% of this track consisted of First Main Track.

CN operated an extension of 155 km into the United States. There is no track in Prince Edward Island and the Yukon. Short-haul carriers operated 11 204 km of total track, mostly in the provinces of Ontario and British Columbia. New acquisitions of track were concentrated in Alberta and Québec.

Table 3.2

Length of Track Operated, by Area, at December 31, 1998

Longueur des voies exploitées, selon la province et le territoire

Le tableau 3.2 présente les premières voies principales et la répartition des voies exploitées selon la région d'activité. L'Ontario a exploité 29,0% ou 21 285 km du total des voies, dont 57,3% de ces voies étaient des premières voies principales.

Le CN avait un prolongement de 155 km de voies aux États-Unis. Il n'existe pas de voie à l'Île-du-Prince-Édouard ni au Yukon. Au total, les transporteurs sur de courtes distances ont exploité 11 204 km de voies, surtout en Ontario et en Colombie-Britannique. Les nouvelles acquisitions de voies se sont concentrées en Alberta et au Québec.

Tableau 3.2

Longueur des voies exploitées, par région, au 31 décembre 1998

Area - Région	Mainline Freight Transportation Transport de marchandises sur ligne principale		Passenger Rail Transportation ¹ Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Total Rail Transportation Transport ferroviaire total	Support Activities for Rail Transportation ² Activités de soutien au transport ferroviaire ²	Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail				
kilometres – kilomètres							
First Main Track - Premières voies principales							
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	455	455	-	455
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	261	-	-	520	781	-	781
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	645	-	-	27	672	1	673
Quebec - Québec	3 126	412	8	1 741	5 286	-	5 286
Ontario	4 580	4 228	208	3 133	12 148	49	12 197
Manitoba	1 849	1 969	-	1 415	5 233	-	5 233
Saskatchewan	4 640	4 920	-	93	9 653	-	9 653
Alberta	3 654	2 878	-	886	7 418	-	7 418
British Columbia - Colombie-Britannique	2 255	2 187	-	2 541	6 983	-	6 983
Yukon	-	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	66	66	-	66
United States - États-Unis	104	-	-	164	268	-	268
Total	21 113	16 594	216	11 040	48 963	49	49 013
Total Track Operated - Total des voies exploitées							
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	527	527	-	527
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	598	-	-	541	1 138	-	1 138
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1 138	-	-	27	1 165	1	1 166
Quebec - Québec	5 146	1 084	8	2 267	8 505	-	8 505
Ontario	9 504	7 030	208	4 454	21 195	90	21 285
Manitoba	2 962	2 916	-	1 450	7 327	-	7 327
Saskatchewan	5 900	6 117	-	93	12 111	-	12 111
Alberta	5 401	4 043	-	903	10 348	-	10 348
British Columbia - Colombie-Britannique	3 681	3 445	-	3 437	10 562	6	10 568
Yukon	-	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	66	66	-	66
United States - États-Unis	155	-	-	164	319	-	319
Total	34 483	24 635	216	13 929	73 263	97	73 360

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de VIA Rail sont montrées.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

Fuel and Power Consumed by Motive Equipment

In 1998, railways consumed 4.6% less litres of diesel than in 1997. This decrease was mostly due to the constant efforts by the railway carriers to increase their performance and rationalize their operations. In this view, CN adopted a better plan, and succeeded in eliminating 500 locomotives (end of lease or storage). Meanwhile, CP increased its number of alternative current AC locomotives once again in 1998. In fact, CP went from 173 to 293 of these locomotives in 1998. Alternative current AC locomotives, when hauling bulk cars, represent a savings of 18% in fuel consumption and one of 23% when hauling intermodal cars.

CN accounted for 41.1% of diesel oil consumption, CP for 38.3%, VIA for 2.8% and other railways 11.8%. The highest consumption of diesel oil took place in Ontario and British Columbia at 657 million litres and 519 million litres respectively.

The total cost of fuel and power consumed decreased by 18.7% to \$586.4 million in 1998, accounting for 8.5% of the total operating expenses. In 1997, the total cost of fuel represented 10.8% of the total operating expenses.

Table 3.3

Fuel and Power Consumed, 1998

Item – Détail	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ²	Total	
	Canadian National	Canadian Pacific						
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²		
	Canadien National	Canadien Pacifique	VIA Rail					
'000 litres								
Diesel								
Freight - Fret	944 588	765 316	-	224 891	1 934 795	376	1 935 171	
Passenger - Voyageurs	-	-	58 403	3 595	61 998	-	61 998	
Yard Switching - Triage	54 215	48 111	185	16 243	118 754	291	119 045	
Work train - Trains de travaux	4 136	2 128	-	6 734	12 999	-	12 999	
Total	1 002 939	815 556	58 588	251 463	2 128 546	667	2 129 212	
'000 kW.h								
Electric energy - Énergie électrique								
Freight - Fret	-	-	-	24 223	24 223	-	24 223	
Passenger - Voyageurs	-	-	-	-	-	-	-	
Yard Switching - Triage	-	-	-	-	-	-	-	
Work train - Trains de travaux	-	-	-	-	-	-	-	
Total	-	-	-	24 223	24 223	-	24 223	
Cost, Grand total - Frais, total général	\$	274,829,019	235,867,167	17,435,799	58,049,278	586,181,263	194,572	586,375,835

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de VIA Rail sont montrées.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

Note: The "heavy fuel oil" category does not appear in this table since locomotives no longer use this fuel type.

Nota: La catégorie "mazout lourd" n'apparaît plus dans ce tableau, étant donné qu'il n'y a plus de locomotives qui utilisent ce type de carburant.

Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices

Les sociétés ferroviaires ont consommé en 1998 4,6% de moins de litres de diesel qu'en 1997. Cette réduction est principalement attribuable aux préoccupations constantes des compagnies ferroviaires d'accroître la performance et de rationaliser leurs opérations. Dans cet ordre d'idée, le CN, en adoptant une meilleure planification, a réussi à éliminer efficacement plus de 500 locomotives (fin de bail ou entreposage). Par ailleurs, le CP à augmenter une fois de plus en 1998, son nombre de locomotive fonctionnant au courant alternatif CA. En fait, le CP est passé de 173 de ces locomotives en 1997, à 293 en 1998. Ces locomotives, lorsqu'elles tirent des wagons destinés au transport de marchandises en vrac, représentent une économie de consommation de carburant de 18%, et de 23% lorsqu'elles tirent des wagons destinés au transport multimodal.

Le CN a compté pour 47,1% de la consommation de diesel, le CP, pour 38,3%, VIA, pour 2,8%, et les autres sociétés, pour 11,8%. C'est en Ontario et en Colombie-Britannique qu'ont été enregistré les plus fortes consommations de carburant diesel, soit 657 et 519 millions de litres respectivement.

Le coût total du carburant et de l'énergie électrique a été de 586,4 millions de dollars en 1998, soit une diminution considérable de 18,7%. Ce coût a représenté 8,5% des dépenses d'exploitation totales, alors qu'en 1997, le coût total du carburant avait représenté 10,8 % des dépenses d'exploitation totales.

Tableau 3.3

Consommation de carburant, 1998

Item – Détail	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ²	Total	
	Canadian National	Canadian Pacific						
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²		
	Canadien National	Canadien Pacifique	VIA Rail					
'000 litres								
Diesel								
Freight - Fret	944 588	765 316	-	224 891	1 934 795	376	1 935 171	
Passenger - Voyageurs	-	-	58 403	3 595	61 998	-	61 998	
Yard Switching - Triage	54 215	48 111	185	16 243	118 754	291	119 045	
Work train - Trains de travaux	4 136	2 128	-	6 734	12 999	-	12 999	
Total	1 002 939	815 556	58 588	251 463	2 128 546	667	2 129 212	
'000 kW.h								
Electric energy - Énergie électrique								
Freight - Fret	-	-	-	24 223	24 223	-	24 223	
Passenger - Voyageurs	-	-	-	-	-	-	-	
Yard Switching - Triage	-	-	-	-	-	-	-	
Work train - Trains de travaux	-	-	-	-	-	-	-	
Total	-	-	-	24 223	24 223	-	24 223	
Cost, Grand total - Frais, total général	\$	274,829,019	235,867,167	17,435,799	58,049,278	586,181,263	194,572	586,375,835

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de VIA Rail sont montrées.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

Note: The "heavy fuel oil" category does not appear in this table since locomotives no longer use this fuel type.

Nota: La catégorie "mazout lourd" n'apparaît plus dans ce tableau, étant donné qu'il n'y a plus de locomotives qui utilisent ce type de carburant.

Table 3.4

Tableau 3.4

Diesel Oil Consumed by Province or Territory, 1998

Consommation d'huile diesel selon la province ou le territoire, 1998

Area - Région	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ²	Total
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²	
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail				
	Canadian National	Canadian Pacific					
	'000 litres						
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	18 840	18 840	-	18 840
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	9 646	-	1 571	5 970	17 188	-	17 188
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	26 328	-	2 523	1 659	30 509	-	30 509
Quebec - Québec	93 790	17 501	11 557	85 841	208 688	-	208 688
Ontario	308 915	272 936	28 453	46 375	656 679	647	657 327
Manitoba	94 432	61 408	4 310	4 749	164 899	-	164 899
Saskatchewan	107 112	113 579	3 025	23	223 740	-	223 740
Alberta	148 940	119 789	2 657	7 844	279 231	-	279 231
British Columbia - Colombie-Britannique	204 042	230 343	4 491	79 782	518 659	19	518 678
Yukon	-	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	94	-	-	381	475	-	475
United States - États-Unis	9 639	-	-	-	9 639	-	9 639
Total	1 002 939	815 556	58 588	251 463	2 128 546	667	2 129 212

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de VIA Rail sont montrées.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

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

Note: 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 may be 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 chevauchent souvent celles des sociétés ferroviaires propriétaires des voies utilisées par VIA. Contrairement au CP, le CN tient compte, dans ses statistiques, du trafic de VIA sur ses voies. Ce double comptage apparaît tout au long de la période de référence.

Table 3.5

Operating Statistics, 1998

Item	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	
	Canadien National	Canadien Pacifique		
metric units – unités métriques				
Train-kilometres:				
Freight	60 606 431	45 719 183	-	10 821 537
Passenger:				
Locomotive drawn	-	-	9 871 262	592 075
Rail diesel car	-	-	316 796	400 999
Total	-	-	10 188 058	993 074
Total, transportation service	60 606 431	45 719 183	10 188 058	11 814 611
Work train service	551 714	223 126	-	38 957
Grand total train-kilometres	61 158 145	45 942 309	10 188 568	11 853 568
Locomotive unit-kilometres:				
Hauling freight trains, freight:				
Diesel	133 883 904	122 509 624	-	23 121 349
Electric	-	-	-	500 321
Total	133 883 904	122 509 624	-	23 621 670
Hauling passenger trains:				
Diesel	-	-	13 467 367	802 567
Electric	-	-	-	-
Total	-	-	13 467 367	802 567
Total, hauling trains	133 883 904	122 509 624	13 467 367	24 424 237
Switching freight trains:				
Diesel	19 281 087	13 123 199	-	3 961 587
Electric	-	-	-	104 178
Total	19 281 087	13 123 199	-	4 065 765
Switching passenger trains:				
Diesel	-	-	-	-
Electric	-	-	-	-
Total	-	-	-	-
Total, switching	19 281 087	13 123 199	-	4 065 765
Helping, doubling and running light	-	-	-	397 431
In work service	1 025 394	376 673	-	12 104
Grand total, locomotive unit-kilometres	154 190 385	136 009 496	13 467 367	28 899 537
Freight car-kilometres:				
Loaded:				
In freight trains	2 842 468 008	1 545 862 921	-	316 216 710
In passenger trains	-	-	-	-
Total	2 842 468 008	1 545 862 921	-	316 216 710
Empty:				
In freight trains	1 487 114 339	1 109 852 925	-	269 520 889
In passenger trains	-	-	-	-
Total	1 487 114 339	1 109 852 925	-	269 520 889
Caboose:				
In freight trains	947 783	781 972	-	4 543 296
In passenger trains	-	-	-	-
Total	947 783	781 972	-	4 543 296
Total Cars:				
In freight trains	4 330 530 130	2 656 497 818	-	590 280 895
In passenger trains	-	-	-	-
Total	4 330 530 130	2 656 497 818	-	590 280 895
In work train service	212 165	347 144	-	-
Grand total, freight car-kilometres	4 330 742 295	2 656 844 962	-	590 280 895

Tableau 3.5

Statistiques d'exploitation, 1998

Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ²	Total	Détail
Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²		
metric units – unités métriques			
117 147 151	2 961	117 150 112	Train-kilomètres: Marchandises
10 463 337	-	10 463 337	Voyageurs:
717 795	-	717 795	Avec locomotive
11 181 132	-	11 181 132	Voitures automotrices
			Total
128 328 283	2 961	128 331 244	Total, service des transports
813 797	-	813 797	Service des trains de travaux
129 142 080	2 961	129 145 041	Total général, train-kilomètres
			Locomotives unités-kilomètres:
279 514 877	76 447	279 591 324	Remorquage de trains, de marchandises:
500 321	-	500 321	Diesel
280 015 198	76 447	280 091 645	Électriques
			Total
14 269 934	-	14 269 934	Remorquage de trains de voyageurs:
-	-	-	Diesel
14 269 934	-	14 269 934	Électriques
			Total
294 285 132	76 447	294 361 579	Total, remorquage de trains
36 365 873	18 733	36 384 606	Triage de trains de marchandises:
104 178	-	104 178	Diesel
36 470 051	18 733	36 488 784	Électriques
			Total
-	-	-	Remorquage de trains de voyageurs:
-	-	-	Diesel
-	-	-	Électriques
			Total
36 470 051	18 733	36 488 784	Total, triage
397 431	-	397 431	Machines de secours, doubles et haut-le-pied
1 414 171	-	1 414 171	Service des travaux
332 566 785	95 180	332 661 965	Total général, unités-kilomètres locomotives
			Wagons-kilomètres:
4 704 547 639	-	4 704 547 639	Chargés:
-	-	-	Dans les trains de marchandises
4 704 547 639	-	4 704 547 639	Dans les trains de voyageurs
			Total
2 866 488 153	-	2 866 488 153	Vides:
-	-	-	Dans les trains de marchandises
2 866 488 153	-	2 866 488 153	Dans les trains de voyageurs
			Total
6 273 051	-	6 273 051	Wagons de queue:
-	-	-	Dans les trains de marchandises
6 273 051	-	6 273 051	Dans les trains de voyageurs
			Total
7 577 308 843	-	7 577 308 843	Total:
-	-	-	Dans les trains de marchandises
7 577 308 843	-	7 577 308 843	Dans les trains de voyageurs
			Total, service de transport
559 309	-	559 309	Service des trains de travaux
7 577 868 152	-	7 577 868 152	Total général, wagons-kilomètres

Table 3.5

Operating Statistics, 1998 – Concluded

Item	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances
	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	-	-	-	6 325
Total	-	-	-	6 325
Passenger car-kilometres:				
Head-end cars				
In passenger trains	-	-	3 998 146	1 474 415
In freight trains	27 290	-	-	118 065
Total	27 290	-	3 998 146	1 592 480
Meal service and lounge cars:				
In passenger trains	-	-	13 527 875	109 622
In freight trains	5 539	-	-	31 566
Total	5 539	-	13 527 875	141 188
Sleeping cars:				
In passenger trains	-	-	19 330 193	-
In freight trains	721	-	-	236 971
Total	721	-	19 330 193	236 971
Coach:				
In passenger trains	-	-	29 347 567	1 774 864
In freight trains	16 401	253 589	-	2 138 300
Total	16 401	253 589	29 347 567	3 913 164
Rail diesel cars:				
In passenger trains	-	-	557 277	371 124
In freight trains	2 898	-	-	-
Total	2 898	-	557 277	371 124
Commuter cars:				
In passenger trains	-	-	-	-
In freight trains	46 404	-	-	-
Total	46 404	-	-	-
Total passenger cars				
In passenger trains	-	-	66 761 058	3 730 025
In freight trains	99 253	253 589	-	2 524 902
Total	99 253	253 589	66 761 058	6 254 927
In work train service	-	-	-	-
Grand total, passenger car-kilometres	99 253	253 589	66 761 058	6 254 927
Gross tonne-kilometres:				
Freight train cars, contents and cabooses ('000)	277 295 572	203 526 473	-	54 337 647
Passenger train cars (cars only) ('000)	-	-	3 580 829	132 145
Train hours:				
Freight	1 467 735	1 114 214	-	274 314
Passenger	-	-	-	7 130
Total, transportation service	1 467 735	1 114 214	-	281 444

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

Tableau 3.5

Statistiques d'exploitation, 1998 – fin

Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ²	Total	Détail
Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²		
metric units – unités métriques			
-	-	-	Voitures automatiques-kilomètres:
-	-	-	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Dans les trains de voyageurs
			Total
-	-	-	Fourgons chaudières-kilomètres:
6 325	-	6 325	Dans les trains de marchandises
6 325	-	6 325	Dans les trains de voyageurs
			Total
			Voitures-kilomètres:
			Voitures de tête:
5 472 561	-	5 472 561	Dans les trains de voyageurs
145 355	-	145 355	Dans les trains de marchandises
5 617 916	-	5 617 916	Total
			Voitures-restaurant/bar:
13 637 497	-	13 637 497	Dans les trains de voyageurs
37 105	-	37 105	Dans les trains de marchandises
13 674 602	-	13 674 602	Total
			Voitures-lits:
19 330 193	-	19 330 193	Dans les trains de voyageurs
237 692	-	237 692	Dans les trains de marchandises
19 567 885	-	19 567 885	Total
			Voitures ordinaires:
31 122 431	-	31 122 431	Dans les trains de voyageurs
2 408 290	-	2 408 290	Dans les trains de marchandises
33 530 721	-	33 530 721	Total
			Voitures automotrices:
928 401	-	928 401	Dans les trains de voyageurs
2 898	-	2 898	Dans les trains de marchandises
931 299	-	931 299	Total
			Voitures de banlieue:
-	-	-	Dans les trains de voyageurs
46 404	-	46 404	Dans les trains de marchandises
46 404	-	46 404	Total
			Total, voitures
70 491 083	-	70 491 083	Dans les trains de voyageurs
2 877 744	-	2 877 744	Dans les trains de marchandises
73 368 827	-	73 368 827	Total
			Service des trains de travaux
73 368 827	-	73 368 827	Total général, voitures-kilomètres
			Tonnes-kilomètres brutes:
535 159 692	-	535 159 692	Wagons, contenu et wagons de queue ('000)
3 712 974	-	3 712 974	Voitures (voitures seulement) ('000)
			Train-heures:
2 856 263	-	2 856 263	Marchandises
7 130	-	7 130	Voyageurs
2 863 393	-	2 863 393	Total, service des transports

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de VIA Rail sont montrées.

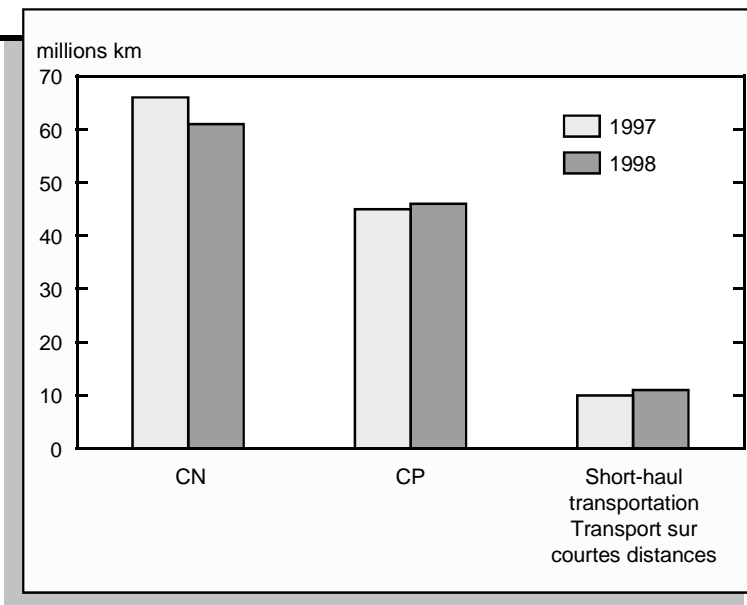
² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

Chart 3.2

Graphique 3.2

Freight Train-Kilometres, by Carrier, 1997 and 1998

Train-kilomètres de marchandises, selon le transporteur, 1997 et 1998



Train and Locomotive Unit-Kilometres

Trains-kilomètres et locomotives-kilomètres

In 1998, freight train-kilometres and freight locomotive unit-kilometres decreased by 1.4% and 8.1% respectively. Passenger train-kilometres decreased by 3.0% and passenger locomotive unit-kilometres increased by 1.7% respectively.

En ce qui concerne les marchandises, le nombre de trains-kilomètres et le nombre de locomotives unités-kilomètres ont respectivement diminué de 1,4% et de 8,1% en 1998. Dans le cas des voyageurs, le nombre de trains-kilomètres a diminué de 3,0%, tandis que nombre de locomotives unités-kilomètres a progressé de 1,7%.

Chart 3.3

Graphique 3.3

Freight Car-Kilometres, by Carrier, 1998

Wagons-kilomètres de marchandises, selon le transporteur, 1998

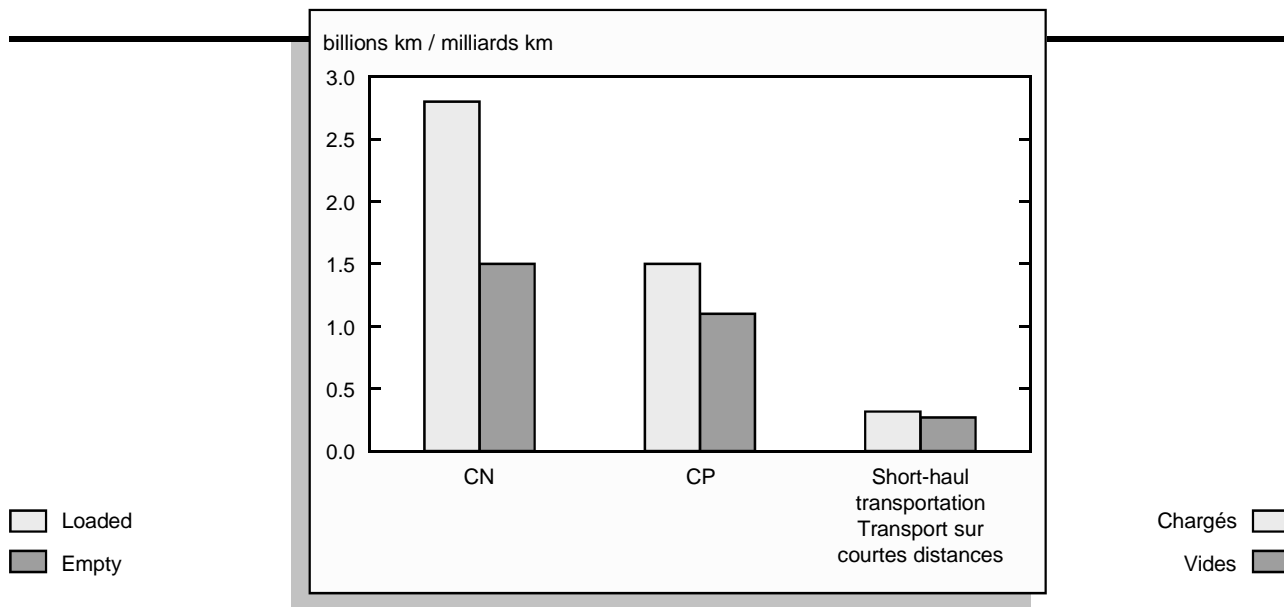


Table 3.6

Tableau 3.6

Summary Statistics on Freight and Passenger Transportation, 1998

Statistiques sommaires sur le transport de marchandises et de voyageurs, 1998

		Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation
		Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total
		Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail		
		Canadien National	Canadien Pacifique			
metric units - unités métriques						
Revenue freight - Marchandises payantes:						
Tonnes	'000	120 905	95 317	-	103 859	320 082
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000	154 057 222	114 679 577	-	30 771 371	299 508 170
Average haul on each railway - Trajet moyen par expédition	km	1 274	1 203	-	296	936
Revenue and non-revenue freight - Marchandises payantes et non-payantes:						
Tonnes	'000	121 116	97 502	-	107 023	325 641
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000	154 124 978	115 993 514	-	31 114 218	301 232 711
Average haul on each railway - Trajet moyen par expédition	km	1 273	1 190	-	291	925
Revenue passengers - Voyageurs payants:						
Passengers - Voyageurs	'000	-	-	3,646	334	3 980
Passenger-kilometres - Voyageurs-kilomètres	'000	-	-	1 377 598	80 234	1 457 832
Average passenger journey per ticket - Trajet moyen par billet	km	-	-	378	240	366
Transportation services, averages - Services de transports, moyennes:						
Cars per freight train - Wagons par train de marchandises ²	No. - Nbre	71.5	58.1	-	54.8	64.7
Cars per passenger train - Voitures par train de voyageur ³	No. - Nbre	-	-	6.6	3.8	6.3
Freight carload - Chargement de wagons ⁴	tonnes	54.2	75.0	-	98.4	64.0
Empty freight car-kilometre - Wagons-kilomètres vides	%	34.3	41.8	-	46.0	37.9
Freight train speed - Vitesse, train de marchandises	km/hr	41.3	41.0	-	39.4	41.0

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de VIA Rail sont montrées.

² Includes passenger cars.

² Comprend les voitures.

³ Includes freight cars.

³ Comprend les wagons.

⁴ Based on car and tonne-kilometres.

⁴ Selon les wagons et les tonnes-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.

Chart 3.4

Graphique 3.4

Cars per Freight Train, 1997 and 1998

Wagons par train de marchandises, 1997 et 1998

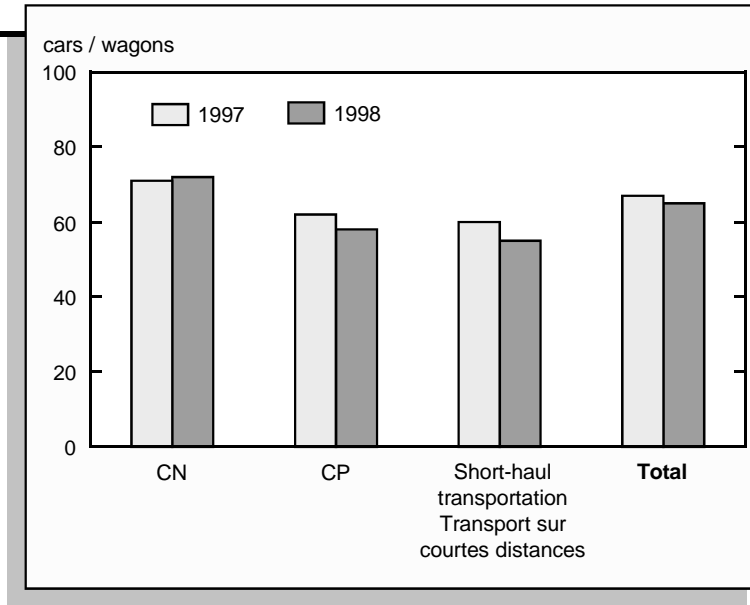
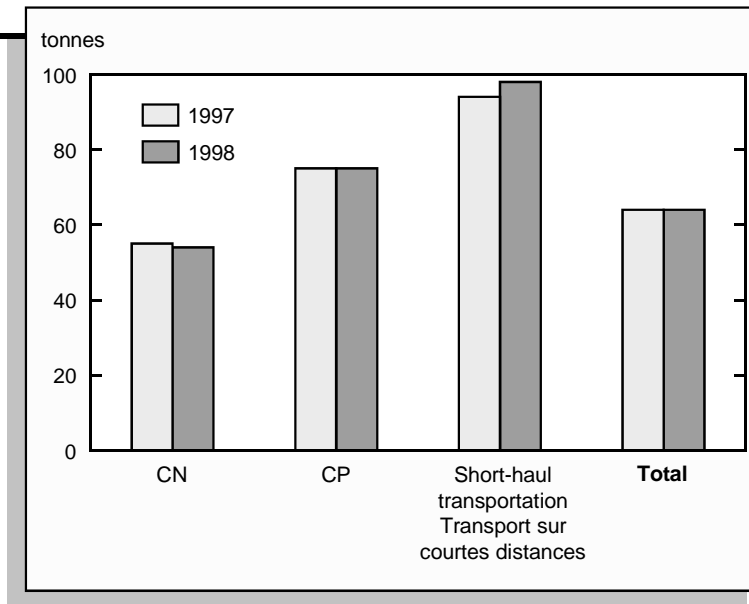


Chart 3.5

Graphique 3.5

Average Freight Carload, 1997 and 1998

Chargement moyen de wagons, 1997 et 1998



Freight and Passenger Car-Kilometres

Total freight car-kilometres in transportation service decreased by 4.2% in 1998. Of a total of 7.6 billion freight car-kilometres, 62.1% were performed by loaded cars and 37.8% by empty cars. The remaining 0.1% were performed by cabooses and by cars in company service.

Total passenger car-kilometres increased 2.5% to 73.4 million kilometres in 1998 from 71.6 million kilometres in 1997.

Gross Tonne-Kilometres

There was a decrease of 3.2% in gross tonne-kilometres of freight train cars while an increase of 1.3% was recorded in passenger train cars in 1998.

CN accounted for 51.8% of the total gross tonne-kilometres of freight, CP for 38.0%, and other railways for 10.2%.

Traffic Statistics

Revenue Freight and Passenger Statistics

In 1998, total revenue freight (including interlining) increased 0.6% to 320 million tonnes from 318 million tonnes. CN and CP respectively transported 3.8% and 3.4% of additional freight in 1998, while short-haul carriers transported 10.9% more tonnage.

CN accounted for 37.8% and CP for 29.8% of the revenue freight. Together, they logged 89.7% of total tonne-kilometres. The average length of haul for mainline carriers was 1 274 km. For CN, this represented a marginal decrease in the average length of haul compared to 1997, while CP's average increased. The average length of haul for short-haul railways was 296 km.

In 1998, about 4 million passengers traveled by train, VIA Rail being the main carrier. Short-haul carriers accounted for only 8.4% of total passengers transported. These passenger services are incidental to their freight operations and tend to be mostly regional, scenic and sightseeing in nature. For short-haul carriers, the average passenger journey was 240 kilometres compared to 378 kilometres on VIA trains which offer intercity travel.

Other Operating Statistics

The industry's average number of cars per freight train in 1998 were: 72 for CN; 58 for CP and 55 for short-haul railways. The latter transported an average of 98 tonnes per carload compared to 54 tonnes for CN and 75 tonnes for CP. Overall, the average speed increased by 3km/hr to represent 41 km/hr.

VIA reported 6.6 cars per passenger train compared to 3.8 cars for short-haul railways.

Wagons-kilomètres et voitures-kilomètres

Le nombre total de wagons-kilomètres affectés au transport a diminué de 4,2% en 1998. Sur un total de 7,6 milliards de wagons-kilomètres, les wagons chargés en ont parcouru 62,1%, et les wagons vides, 37,8%. Le reste, soit 0,1%, a été parcouru par les wagons de queue et les wagons affectés au service du transporteur.

Le nombre total de voitures-kilomètres a atteint 73,4 millions de km en 1998, contre 71,6 millions l'année précédente, ce qui indique une hausse de 2,5%.

Tonnes-kilomètres brutes

En 1998, le nombre de tonnes-kilomètres brutes relevant du transport des marchandises a diminué de 3,2%, tandis que le nombre de tonnes-kilomètres brutes relevant du transport des voyageurs a augmenté de 1,3%.

La part revenant au CN a représenté 51,8% du nombre de tonnes-kilomètres brutes de marchandises, celle du CP, 38,0%, et celle des autres sociétés ferroviaires, 10,2%.

Statistiques sur le trafic

Statistiques sur les marchandises payantes et les voyageurs payants

En 1998, les marchandises payantes transportées (transferts de marchandises y compris) ont connu une augmentation de 0,6%, passant de 318 à 320 millions de tonnes. Le CN et le CP ont transporté respectivement 3,8% et 3,4% de marchandises de moins qu'en 1997, tandis que les transporteurs sur de courtes distances en ont transporté 10,9% de plus.

Le CN et le CP ont transporté respectivement 37,8% et 29,8% des marchandises payantes et ont compté pour 89,7% du nombre total de tonnes-kilomètres. Le parcours moyen des sociétés ferroviaires sur lignes principales s'est établi à 1 274 km pour le CN et 1203 km pour CP. Pour CN, il s'agit d'une diminution marginale de la distance de ses trajets par expédition par rapport à 1997, alors que pour CP il s'agit d'une hausse de ces distances. Les transporteurs sur de courtes distances ont parcouru des trajets moyen par expédition de l'ordre de 296 km.

En 1998, environ 4 millions de personnes ont voyagé en train, principalement à bord de VIA Rail. Les transporteurs sur de courtes distances n'ont transporté que 8,4% du total des voyageurs. Ces services aux voyageurs se situent en marge de leurs activités de transport de marchandises et ont tendance à être principalement de nature régionale ou touristique. Pour les transporteurs sur courtes distances, le trajet moyen de voyageurs n'a été que de 240 km, comparativement à 378 km dans les trains interurbains de VIA Rail.

Autres statistiques d'exploitation

En 1998, le nombre moyen de wagons par train de marchandises, pour l'ensemble du secteur, s'est chiffré à 72 pour le CN, 58 pour le CP et 55 pour les transporteurs sur de courtes distances. Ces derniers ont transporté en moyenne 98 tonnes par wagon, comparativement à 54 tonnes par wagon pour le CN, et à 75 tonnes par wagons pour le CP. La vitesse moyenne a augmenté de 3 km/h pour représenter 41 km/h.

VIA a compté des rames de 6,6 voitures par train de voyageurs contre 3,8 voitures pour les transporteurs ferroviaires sur de courtes distances.

Table 3.7

Tableau 3.7

Inventory of Equipment in Service, 1998

Inventaire du matériel en service, 1998

Item - Détail	Mainline Freight Transportation		Passenger Rail Transportation ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	Support Activities for Rail Transportation ²	Total
	Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	Activités de soutien au transport ferroviaire ²	
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail				
Number - Nombre							
Locomotives:							
Freight - Marchandises							
Diesel	980	991	-	449	2,420	6	2,426
Electric - Électrique	-	-	-	-	-	-	-
Total	980	991	-	449	2,420	6	2,426
Passengers - Voyageurs							
Electric - Électrique	-	-	-	-	-	-	-
Diesel	-	-	9	-	9	-	9
Others - Autres	14	-	68	30	112	-	112
Total	14	-	77	30	121	-	121
Yard - Cour							
Diesel	303	222	-	32	557	-	557
Electric - Électrique	-	-	-	-	-	-	-
Total	303	222	-	32	557	-	557
Associated equipment - Matériel connexe	-	29	-	9	38	-	38
Total, locomotives	1,297	1,242	77	520	3,136	6	3,142
Freight cars - Wagons:							
Box - Couvert	14,891	7,954	-	3,148	25,993	-	25,993
Hopper - Trémie	20,353	17,962	-	1,082	39,397	5	39,402
Gondola - Tombereau	6,138	4,623	-	2,813	13,574	-	13,574
Refrigerator - Frigorifique	4	10	-	22	36	-	36
Flat - Plat	10,573	7,109	-	5,190	22,872	-	22,872
Stock - à bestiaux	-	8	-	6	14	-	14
Caboose - de queue	115	166	-	46	327	2	329
Other - Autres	2,811	2	-	643	3,456	-	3,456
Total	54,885	37,834	-	12,950	105,669	7	105,676
Passenger cars - Voitures:							
Head-end - de tête	-	-	20	9	29	-	29
Meal/Lounge - Restaurant/bar	-	-	50	14	64	-	64
Sleeping - Lits	-	-	68	-	68	-	68
Coach - Ordinaires	-	-	182	62	244	-	244
Diesel	-	-	8	15	23	-	23
Commuter - de banlieue	2	-	-	-	2	-	2
Other - Autres	-	-	-	-	-	-	-
Total	2	-	328	100	430	-	430

¹ In 1998, there were only two carriers whose predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de VIA Rail sont montrées.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

Inventory of Equipment

Locomotives

The inventory of equipment in service as of December 31, 1998 consisted of 3,142 locomotives, meaning one less locomotive than in 1997. Both CN and CP decreased their number of locomotives in 1998. It appears, however, that the short-haul carriers increased their inventory by 154 locomotives compared to 1997. It should be noted that the number of short-haul carriers reporting to this survey went from 30 to 36 in 1998.

Fully 77.2% of the locomotives were engaged in freight service, 3.8% in passenger service, 17.7% in yard work and 1.3% were classified as associated equipment.

CN operated 41.3% of the total locomotives and CP another 39.5%, while VIA and other carriers accounted for the remaining 19.2%.

Total passenger locomotive inventory increased by 5 locomotives. VIA operated 77, while CN and short-haul railways operated 14 and 30 respectively.

Freight and Passenger Cars

There was a decrease of 2.1% in the freight car inventory, from 107,976 in 1997 to 105,676 in 1998.

The mix of freight car inventory reflects the railways' role in the transportation of bulk commodities. A major proportion consists of hopper cars, at 37.3%, followed by box cars at 24.6% and flat cars at 21.6%. the remaining 16.5% consisted of all other freight cars.

CN's inventory of 54,885 freight cars consisted of 37.1% hopper cars, 27.1% box cars, 19.3% flat cars and the remaining 16.5% all other types. CP had 37,834 freight cars, 47.5% of which were hopper cars, 21.0% box cars, 18.8% flat cars and 12.7% all other types.

The number of passenger cars in 1998 was 430, of which VIA operated 76.3% and short-haul carriers the remaining 23.7%.

Inventaire du matériel roulant

Locomotives

Le matériel roulant en service au 31 décembre 1998 se composait de 3 142 locomotives, soit une locomotive de moins qu'en 1997. Tant le CN que le CP ont diminuer leur flotte de locomotives en 1998. Cependant, les transporteurs sur de courtes distances ont accru de 154 le nombre de locomotives par rapport à 1997. Notons que le nombre de transporteurs sur de courtes distances participant à cette enquête est passé de 30 à 36 en 1998.

Au total, 77,2% des locomotives servaient au transport des marchandises, 3,8% au transport des voyageurs, 17,7% au triage, et 1,3% comme matériel connexe.

Le CN a exploité 41,3% du nombre total des locomotives, le CP, 39,5%, et VIA et les autres transporteurs, les 19,2% restants.

L'inventaire total des locomotives de train de voyageurs a augmenté de 5 locomotives. VIA en a exploité 77, tandis que le CN et les transporteurs sur de courtes distances en ont exploité 14 et 30 respectivement.

Wagons et voitures

Le nombre de wagons a baissé de 2,1 % et est passé de 107 976 en 1997 à 105 676 en 1998.

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 est constituée de wagons-trémies (37,3%), de wagons couverts (24,6%) et de wagons plats (21,6%), les 16,5% restants étant constitués de tous les autres types de wagons de marchandises.

Au CN, on a dénombré 54 885 wagons, dont 37,1% de wagons-trémies, 27,1% de wagons couverts, 19,3% de wagons plats et 16,5% de tous les autres types de wagons. Le CP a exploité 37 834 wagons, dont 47,5% de wagons-trémies, 21,0% de wagons couverts, 18,8% de wagons plats et 12,7% de tous les autres types de wagons.

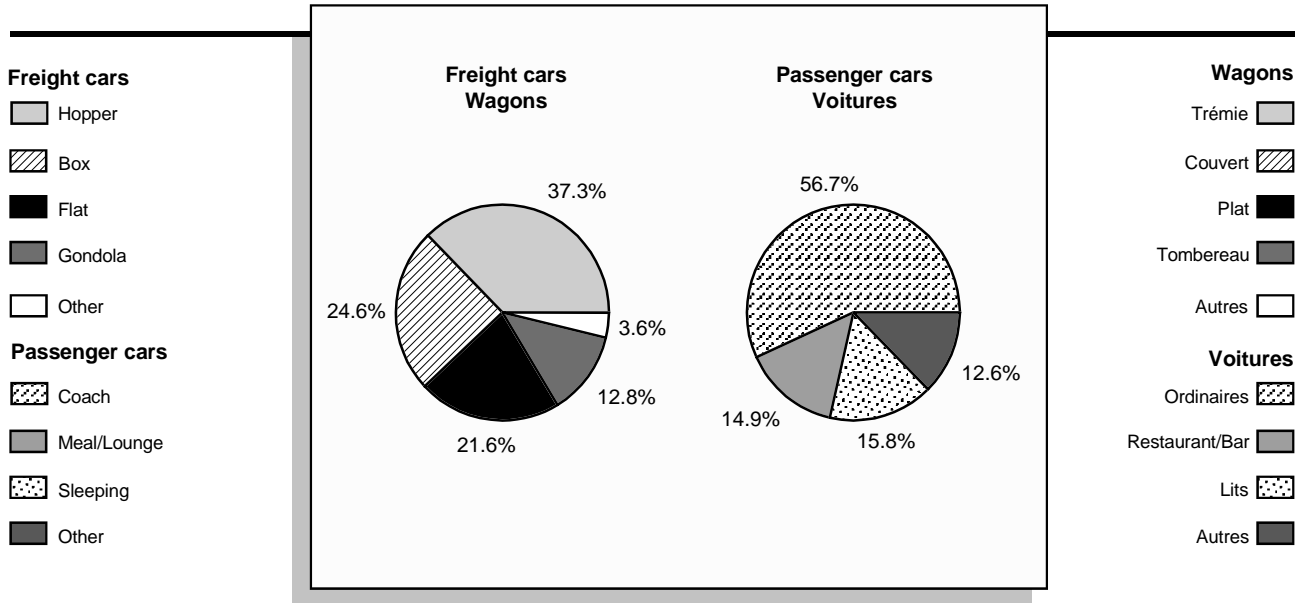
En 1998, on a dénombré 430 voitures, dont 76,3% étaient exploitées par VIA, et les 23,7% restants par des transporteurs sur de courtes distances.

Chart 3.6

Graphique 3.6

**Inventory of Freight and Passenger Cars,
by Type, 1998**

**Inventaire des wagons et voitures, selon
le genre, 1998**



Chapter 4 Employment Statistics

Chapitre 4 Statistiques sur l'emploi

Canadian railways continued their efforts to improve productivity in 1998. Among other measures, progressively reducing employment has been practiced for more than a decade. In fact, since 1990, the number of employees has declined by around 34%, affecting mostly the equipment maintenance and transportation function groups. During the last eight years, these groups registered decreases of approximately 8,600 and 6,700 employees respectively.

In 1998, the number of employees dropped by 2.5%. Total compensation paid remained almost the same as in 1997, resulting in an increase in average annual compensation from \$53,800 to \$55,100 per employee in 1998. The average hourly compensation, at \$23.90 in 1998, was slightly improved over that paid in 1997.

Labour costs as a proportion of operating expenses dropped to 36.2% in 1998 from 37.4% in 1997.¹

Summary Statistics by Classification of Carriers

Mainline Freight Carriers

CN and CP accounted for 80.3% of total employment and 83.3% of total compensation in the railway industry. The average annual compensation per employee increased by 3.2% from \$55,100 in 1997 to \$56,800 in 1998.

CN reduced its workforce by 6.3%, outweighing a 4.0% increase in average yearly compensation. As a consequence, total compensation paid decreased by 2.5%.

CP reduced its number of employees by 1.1%. However, total compensation increased by 1.1% as average yearly compensation per employee rose by 2.3%.

Passenger Rail Carriers

Users should note that although a few provincially owned railways provide some intercity passenger services there are only two carriers whose predominant source of revenues is from intercity passenger services. For confidentiality reasons data are shown only for VIA.

Les sociétés ferroviaires canadiennes ont poursuivi leurs efforts en vue d'améliorer leur productivité en 1998, la réduction des effectifs faisant partie des mesures appliquées depuis plus d'une décennie. En fait, depuis 1990, le nombre d'employés a diminué d'environ 34%, affectant principalement les catégories de l'entretien du matériel et des préposés au transport. Au cours des huit dernières années, ces catégories ont connu une perte d'effectifs respective d'environ 8 600 et 6 700 employés.

En 1998, le nombre d'employé a diminué de 2,5%. La rémunération totale est demeurée à peu près la même qu'en 1997, ce qui a donné lieu à une augmentation de la rémunération annuelle moyenne, laquelle est passée de 53 800 \$ à 55 100 \$ par employé en 1998. La rémunération horaire moyenne se situait à 23,90 \$ en 1998, ce qui représente une augmentation d'environ 1,40 \$ de l'heure par rapport à 1997.

Les charges salariales en proportion des dépenses d'exploitation ont diminué, passant de 37,4 % en 1997 à 36,2 % en 1998.¹

Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs

Transporteurs de marchandises sur ligne principale

Le CN et le CP ont représenté 80,3% des effectifs totaux et 83,3% de la rémunération totale du secteur. La rémunération annuelle moyenne par employé a augmenté de 3,2%, passant de 55 100 \$ en 1997 à 56 800 \$ en 1998.

Le CN a réduit ses effectifs de 6,3% et, conséquemment, le total de la rémunération versée a diminué de 2,5%. Cependant, la rémunération annuelle moyenne a connu une hausse de 4,0%.

Le CP a réduit ses effectifs de 1,1%, toutefois, ses charges salariales totales ont augmenté de 1,1%. La rémunération annuelle moyenne par employé a augmenté de 2,3%.

Transporteurs ferroviaires de voyageurs

Les utilisateurs doivent prendre note que bien que quelques sociétés ferroviaires provinciales offrent des services de transport de voyageurs interurbains, seulement deux transporteurs ont comme source principale de revenus ce genre de services. Pour des raisons de confidentialité, les données fournies ne concernent que VIA.

¹ These proportions have been calculated using operating expenses excluding special charges.

¹ Ces proportions ont été calculées en fonction des dépenses d'exploitation, sans tenir compte des charges spéciales.

VIA Rail cut its employment by 1.3% in 1998. Nonetheless, its labour cost increased by 3.5%, from \$151 million in 1997 to \$157 million in 1998. The average annual compensation paid to VIA's employee also increased (2.3%) to reach \$49,000.

VIA Rail a augmenté ses effectifs de 1,3%, en 1998. Ses charges salariales ont augmenté de 3,5%, passant de 151 millions de dollars en 1997 à 157 millions de dollars en 1998. La rémunération moyenne des employés de VIA Rail a également présentée une hausse de 2,3% pour atteindre 49 000\$.

Table 4.1

Tableau 4.1

Summary Statistics on Employment by Major Occupational Group, 1998

Statistiques sommaires sur l'emploi, selon les principaux groupes professionnels, 1998

Occupational group Groupe professionnel	Mainline Freight Transportation Transport de marchandises sur ligne principale		Passenger Rail Transportation ¹ Transport ferroviaire de voyageurs ¹	Short-Haul Freight Rail Transportation Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Total Rail Transportation Transport ferroviaire total	Support Activities for Rail Transportation ² Activités de soutien au transport ferroviaire ²	Total
	Canadian National Canadien National	Canadian Pacific Canadien Pacifique	Via Rail				
Number - Nombre							
Average number of employees - Nombre moyen d'employés							
General - Service généraux	3,357	2,767	999	711	7,834	16	7,850
Road maintenance - Entretien des voies	5,256	3,720	25	1,611	10,612	22	10,634
Equipment maintenance - Entretien du matériel	4,192	3,778	804	1,134	9,908	11	9,919
Transportation - Transport	7,699	5,641	1,368	2,168	16,876	39	16,915
Total	20,504	15,906	3,196	5,624	45,230	88	45,318
\$'000 000							
Total compensation - Rémunération totale							
General - Service généraux	224.3	163.7	48.9	31.4	468.4	0.8	469.1
Road maintenance - Entretien des voies	272.7	182.1	0.8	65.0	520.5	0.8	521.3
Equipment maintenance - Entretien du matériel	189.4	175.6	34.0	55.8	454.7	0.4	455.2
Transportation - Transport	531.5	340.8	73.0	105.8	1,051.2	1.4	1,052.5
Total	1,217.9	862.3	156.7	257.9	2,494.8	3.4	2,498.1
\$							
Average compensation per year - Rémunération moyenne annuelle							
General - Service généraux	66,817	59,178	48,957	44,185	59,788	47,777	59,763
Road maintenance - Entretien des voies	51,875	48,958	32,403	40,323	49,053	34,304	49,022
Equipment maintenance - Entretien du matériel	45,181	46,479	42,228	49,167	45,893	40,674	45,887
Transportation - Transport	69,035	60,417	53,398	48,800	62,287	35,681	62,226
Total	59,396	54,211	49,036	45,862	55,158	38,160	55,125
Average compensation per hour - Rémunération moyenne par heure							
General - Service généraux	31.1	27.6	22.6	27.8	28.5	30.4	28.5
Road maintenance - Entretien des voies	21.5	20.5	15.8	24.9	21.5	21.4	21.5
Equipment maintenance - Entretien du matériel	20.4	21.7	19.6	26.6	21.5	20.8	21.5
Transportation - Transport	24.3	23.6	24.1	31.2	24.6	20.8	24.6
Total	23.8	23.1	22.5	28.0	23.9	22.6	23.9

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.

¹ In 1998, only two carriers' predominant source of revenues was from passenger rail transportation. For confidentiality reasons data are shown only for VIA Rail.

¹ En 1998, seulement deux transporteurs avaient comme source principale de revenus le transport ferroviaire de voyageurs. Pour des raisons de confidentialité, seules les données de VIA Rail sont montrées.

² Only includes establishments engaged in the operation of railway terminals, bridges, tunnels and yard switching (class III).

² Ne comprend que les établissements qui exploitent des gares, des ponts, des tunnels ferroviaires et des cours de triage (catégorie III).

Short-Haul Freight Carriers (Class II)

Transporteurs de marchandises sur de courtes distances (catégorie II)

The number of people employed by these carriers accounted for 12.4% of the railway workforce. These carriers paid an average yearly compensation of \$45,900, compared to an average of \$56,800 paid by mainline freight carriers to their employees during 1998.

Les effectifs totaux de ces transporteurs ont représenté 12,4% des effectifs du secteur. Ces transporteurs ont versé une rémunération moyenne de 45 900 \$ à leurs employés, comparativement à 56 800 \$ pour les transporteurs de marchandises sur ligne principale.

Chart 4.1

Graphique 4.1

Average Annual Compensation, by Carrier, 1997 and 1998

Rémunération annuelle moyenne, selon le transporteur, 1997 et 1998

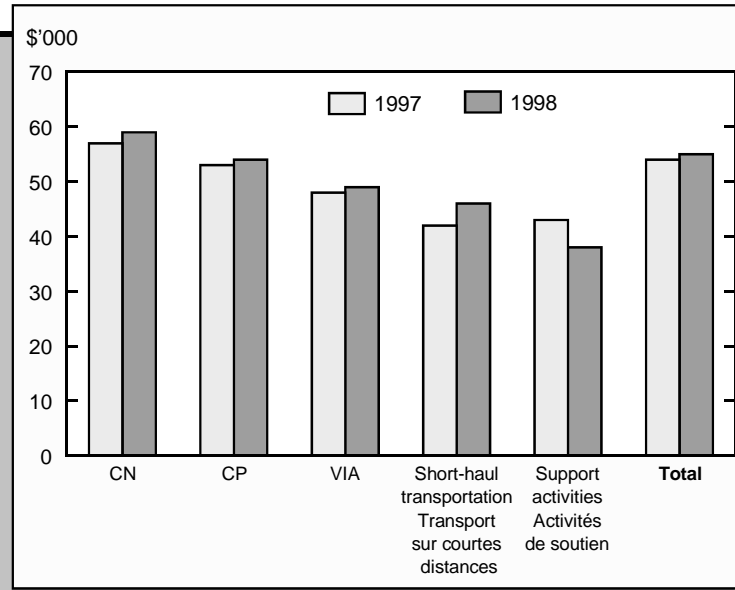
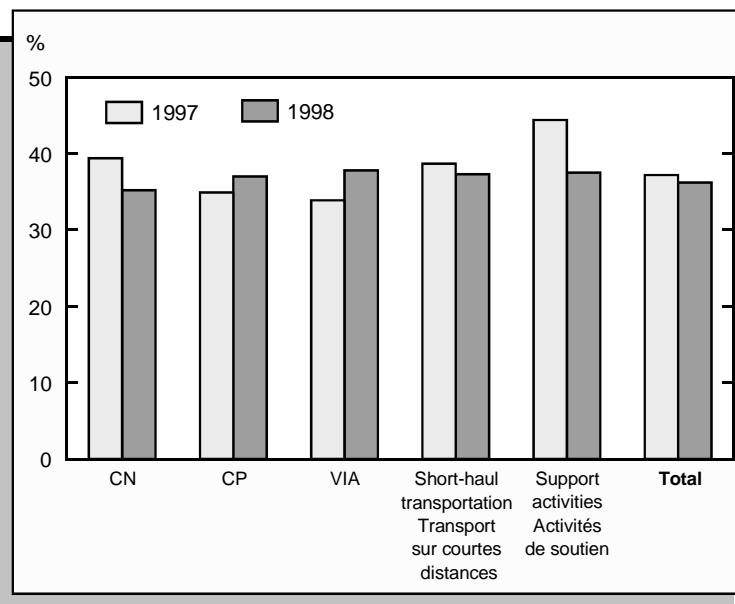


Chart 4.2

Graphique 4.2

Total Compensation as a Percentage of Total Expenses, 1997 and 1998

Rémunération totale en pourcentage des dépenses totales, 1997 et 1998



Short-haul freight carriers spent 37.3% of their operating expenses on labour compared to 35.9% spent by mainline freight carriers.

Summary Statistics by Function

In 1998, two occupational groups out of four registered a decrease in their numbers of employees. These groups were related to equipment maintenance (a decrease of 5.3%) and transportation function (a decrease of 4.4%). These reductions were mainly due to a cutback by CN.

The largest number of employees were involved in activities related to the transportation function. This group of employees is responsible for scheduling, dispatching and operating trains as well as for the operation of terminal facilities and the distribution of cars and motive power. These employees were paid the highest average salary at \$62,200 per year. These employees represented 37.3% of total employment and received 42.1% of total compensation.

Employees performing the function of road maintenance are responsible for the construction and maintenance of track, structures and signal installations. This group earned an average annual wage of \$49,000, represented 23.5% of total employment and received 20.9% of total compensation.

Equipment maintenance employees maintain and service motive power, car, shop and power plant equipment. These people earned \$45,900 in average compensation per year, represented 21.9% of total employment and received 18.2% of total compensation.

The smallest group, classified as "General", received the second highest average annual compensation at \$59,800. Included in this group are employees working in departments such as research and development, accounting and finance, personnel and labour relations.

Summary Statistics by Occupational Categories of Mainline Freight and Passenger Rail Carriers (Class I)

This detailed information by Occupational Classification is only available for Mainline Freight Carriers and VIA Rail.

The number of employees on the payroll of Mainline Freight and Passenger Rail carriers decreased by 3.7% in 1998. Most occupational groups maintained their respective shares in the total except for running trades staff whose share declined from 25.7% in 1997 to 24.2% in 1998, while that of "craftsmen" increased from 33.6% in 1997 to 34.3% in 1998.

Les transporteurs de marchandises sur de courtes distances ont consacré 37,3% de leurs dépenses d'exploitation aux charges salariales, comparativement à 35,9% pour les transporteurs de marchandises sur ligne principale.

Statistiques sommaires selon la fonction

En 1998, deux catégories professionnelles sur quatre ont connu une diminution des effectifs, soient les catégories concernant l'entretien du matériel (baisse de 5,3%) et les préposés au transport (baisse de 4,4%). Ces réductions étaient principalement attribuable au CN.

Le nombre le plus élevé d'employés a été enregistré chez les préposés aux transports. Ce groupe est chargé des horaires, de la répartition des trains ainsi que de leur fonctionnement, de même que de l'exploitation des gares et de la répartition des wagons et du matériel roulant. C'est le personnel de cette catégorie qui a obtenu la rémunération annuelle la plus élevée, soit 62 200 \$. Ces employés représentaient 37,3% de l'effectif total et ont reçu 42,1% de la rémunération totale.

Les employés chargés de l'entretien des voies sont responsables de la construction et de l'entretien des voies, des structures et des installations de signalisation. Ce groupe, qui représentait 23,5% de l'effectif total, a reçu une rémunération moyenne de 49 000 \$, soit 20,9% de la rémunération totale.

Les employés d'entretien du matériel assurent l'entretien du matériel roulant, des wagons, de l'équipement d'atelier et du groupe électrogène. Ces personnes, qui représentaient 21,9% de l'effectif total, ont reçu 45 900 \$ en moyenne par année, soit 18,2% de la rémunération totale.

Le groupe le moins important, soit celui des employés dit « des services généraux » a touché la deuxième rémunération moyenne en importance, soit 59 800 \$. Sont inclus dans ce groupe les employés qui travaillent dans les services de recherche et de développement, de comptabilité et de finances, du personnel et des relations du travail.

Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de marchandises sur ligne principale et des transporteurs ferroviaires de voyageurs (catégorie I)

Ces statistiques détaillées selon la catégorie professionnelle ne sont disponibles que pour le transport de marchandises sur ligne principale ainsi que pour VIA Rail.

Les effectifs des transporteurs de marchandises sur ligne principale et de transporteurs ferroviaires de voyageurs ont diminué de 3,7%. La plupart des groupes professionnels ont maintenu leur part respective du total, sauf pour le personnel itinérant, dont la part est passée de 25,7% en 1997 à 24,2% en 1998, tandis que celle des ouvriers spécialisés a augmenté, passant de 33,6% en 1997 à 34,3% en 1998.

Managers and supervisors enjoyed an increase of 5.5% in their average compensation which reached \$82,300 in 1998. People employed in "running trades" received the second highest average wage of \$71,700.

The largest group, consisting of craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers, accounted for one third of the work force earning on average \$45,100 in compensation per year.

The highest hourly remuneration of \$38.50 went to managers and supervisors while the lowest (\$16.60) was paid to labourers.

Le personnel de direction et de surveillance a profité d'une augmentation de 5,5% de sa rémunération moyenne, celle-ci ayant atteint 82 300 \$ en 1998. Les personnes faisant partie du personnel itinérant ont reçu la deuxième rémunération en importance, soit 71 700 \$.

Le groupe le plus important, soit celui des ouvriers spécialisés, des hommes de métier, des chefs d'équipe, des employés de service et des aides, qui compte pour un tiers de la main-d'œuvre, a touché une rémunération moyenne de 45 100 \$ par année.

La rémunération horaire la plus élevée, soit 38,50 \$, a été versée au personnel de direction et de surveillance, et la plus basse, soit 16,60 \$, aux manœuvres.

Chart 4.3

Graphique 4.3

Percentage of Total Compensation and Average Number of Employees, by Major Occupational Group, 1998

Pourcentage de la rémunération totale et nombre moyen d'employés, selon les principales catégories professionnelles, 1998

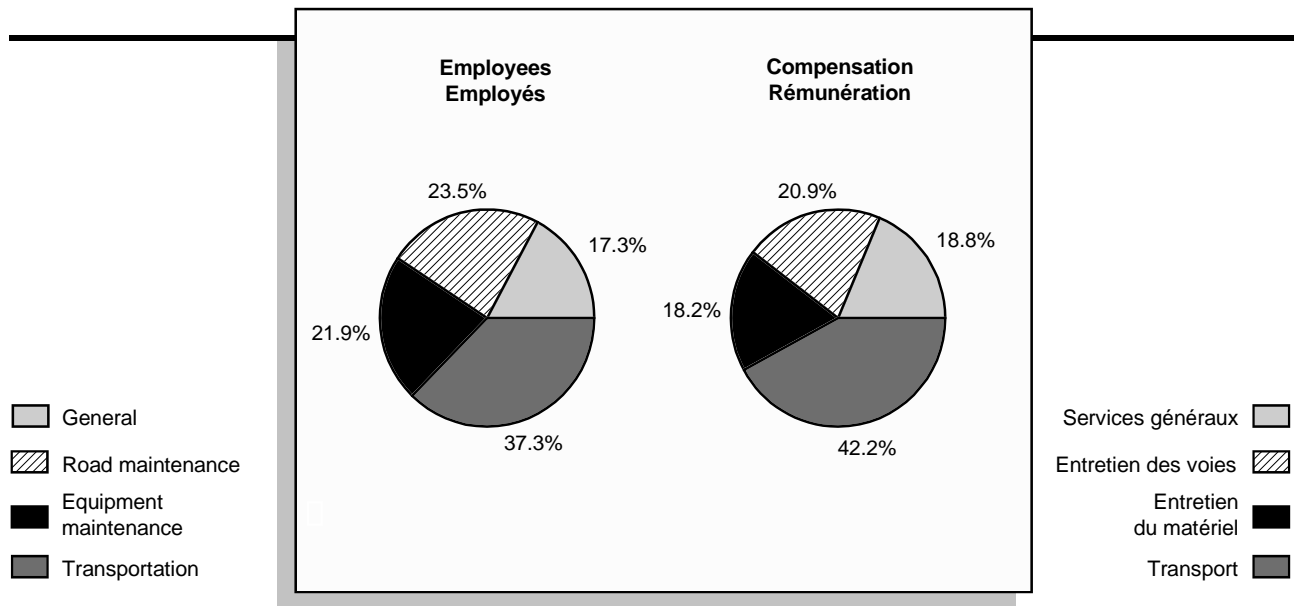


Table 4.2

Tableau 4.2

Summary Statistics on Employment by Occupational Categories, Mainline Freight Transportation and Passenger Rail Transportation¹, 1998

Statistiques sommaires sur l'emploi selon les catégories professionnelles, transport de marchandises sur ligne principale et transport ferroviaire de voyageurs¹, 1998

Occupational category Catégorie professionnelle	Average number of employees		Service hours paid for	Total Compensation		Average hours paid for	Average compensation			
	Effectifs (moyenne)		Heures de service rémunérées	Rémunération totale		Nombre moyen d'heures rémunérées	Rémunération moyenne			
	No. - Nbre	%	'000	\$'000	%	hrs	Per hour Horaire	Per year Annuelle		
							\$	\$		
Managerial and supervisory - Direction et surveillance	Mainline Freight Transportation - Transport de marchandises sur ligne principale		3,700	10.2	7,917	304,888	14.7	2,140	38.5	82,402
	Passenger Rail Transportation - Transport ferroviaire de voyageurs		133	4.2	280	10,378	6.6	2,106	37.1	78,028
	Total		3,833	9.7	8,197	315,266	14.1	2,139	38.5	82,250
Professional, scientific, technical and staff assistants - Professionnel, scientifique, technique, et adjoints	Mainline Freight Transportation - Transport de marchandises sur ligne principale		5,327	14.6	11,477	312,234	15.0	2,155	27.2	58,613
	Passenger Rail Transportation - Transport ferroviaire de voyageurs		241	7.5	511	13,836	8.8	2,122	27.1	57,410
	Total		5,568	14.1	11,989	326,069	14.6	2,153	27.2	58,561
Clerical - Personnel de bureau	Mainline Freight Transportation - Transport de marchandises sur ligne principale		3,016	8.3	6,653	122,439	5.9	2,206	18.4	40,597
	Passenger Rail Transportation - Transport ferroviaire de voyageurs		862	27.0	1,882	34,350	21.9	2,183	18.3	39,850
	Total		3,878	9.8	8,535	156,790	7.0	2,201	18.4	40,431
Running trades - Personnel itinérant	Mainline Freight Transportation - Transport de marchandises sur ligne principale		9,018	24.8	26,763	644,621	31.0	2,968	24.1	71,482
	Passenger Rail Transportation - Transport ferroviaire de voyageurs		559	17.5	1,220	42,261	27.0	2,182	34.6	75,601
	Total		9,577	24.2	27,983	686,882	30.7	2,922	24.5	71,722
Working Foremen - Contremaîtres exécutants	Mainline Freight Transportation - Transport de marchandises sur ligne principale		1,309	3.6	3,247	70,005	3.4	2,480	21.6	53,480
	Passenger Rail Transportation - Transport ferroviaire de voyageurs		1	--	2	43	--	2,298	18.8	43,252
	Total		1,310	3.3	3,249	70,049	3.1	2,480	21.6	53,472
Craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers - Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, employés de service et aides	Mainline Freight Transportation - Transport de marchandises sur ligne principale		12,420	34.1	28,638	564,981	27.2	2,306	19.7	45,490
	Passenger Rail Transportation - Transport ferroviaire de voyageurs		1,160	36.3	2,557	46,875	29.9	2,204	18.3	40,410
	Total		13,580	34.3	31,195	611,857	27.4	2,297	19.6	45,056
Labourers, including building attendants and coach cleaners - Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs de voitures	Mainline Freight Transportation - Transport de marchandises sur ligne principale		1,620	4.4	3,692	60,967	2.9	2,279	16.5	37,634
	Passenger Rail Transportation - Transport ferroviaire de voyageurs		240	7.5	520	8,974	5.7	2,168	17.2	37,394
	Total		1,860	4.7	4,212	69,941	3.1	2,264	16.6	37,603
Total	Mainline Freight Transportation - Transport de marchandises sur ligne principale		36,410	100.0	88,387	2,080,136	100.0	2,428	23.5	57,131
	Passenger Rail Transportation - Transport ferroviaire de voyageurs		3,196	100.0	6,972	156,718	100.0	2,182	22.5	49,036
	Total		39,606	100.0	95,359	2,236,854	100.0	2,408	23.5	56,478

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.

¹ Detailed data is not collected for Short-Haul Transportation or Support Activities for Rail Transportation.

¹ Ces données détaillées ne sont pas recueillies pour le transport de marchandises sur de courtes distances ou les activités de soutien au transport ferroviaire.

Chapter 5 Commodity Statistics

Chapitre 5 Statistiques sur les marchandises

This chapter presents summary statistics for 1998 on commodities transported by common carrier railways operating in Canada, including both Mainline (Class I) and Short-Haul (Class II) carriers. Information in this chapter is derived from two sources:

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

The data presented in Tables 5.1 to 5.7 includes freight carried on its initial haul and final haul in Canada and excludes interlined freight to avoid double counting. Only revenue freight is included. Initial haul freight is cargo loaded onto rail cars by the first rail carrier to handle it in Canada (initial load) or rail cargo received from the U.S. Final haul freight is cargo unloaded by the last rail carrier to handle it in Canada or rail cargo delivered to the U.S. rail points.

Table 5.1 provides a summary by commodity section of initial haul and final haul freight for Canada, while Tables 5.2 to 5.6 provide summaries by region. Table 5.7 shows the top 50 commodities ranked by tonnage. Table 5.8 is derived from Schedule 11 of the Railway Annual Report. This table includes commodity detail and 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 Mainline Freight carriers are shown individually, while Short-Haul Freight carriers 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 commo-

Le présent chapitre fait état de statistiques sommaires sur les marchandises transportées par les sociétés ferroviaires sur ligne principale (catégorie I) et sur de courtes distances (catégorie II), ayant exercé leurs activités au Canada en 1998. Les données contenues dans ce chapitre proviennent des deux sources suivantes :

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

Les données présentées dans les tableaux 5.1 à 5.7 incluent les marchandises payantes en transport initial et final au Canada et excluent les marchandises interréseaux afin d'éviter les doubles comptes. Seulement les marchandises payantes sont incluses. Les marchandises en transport initial représentent les chargements sur wagons par la première compagnie ferroviaire à manutentionner ces marchandises au Canada (chargement initial) ou les marchandises provenant des sociétés ferroviaires américaines. Le transport final de marchandises payantes représente les déchargements effectués par le dernier transporteur ferroviaire à manutentionner ces marchandises au Canada ou les marchandises acheminées aux réseaux américains.

Le tableau 5.1 présente un sommaire par catégorie de marchandises en transport initial ou final pour le Canada, tandis que les tableaux 5.2 à 5.6 présentent un sommaire par région. Le tableau 5.7 montrent les 50 marchandises principales selon le tonnage. Les données du tableau 5.8 sont tirées de la section 11 du Rapport annuel. Ce tableau ajoute aux données sommaires 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 sociétés de transport de marchandises sur ligne principale sont présentées séparément, alors que celles qui visent les sociétés de transport de marchandises sur de courtes distances 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

dities was not consistent throughout the industry. Henceforth, number of railway cars relate to non intermodal freight only.

- All tonnage moved in trailers and containers on flat cars (T.O.F.C., C.O.F.C.) are reported as such, and not distributed by commodities, even if their content is known.
- The total volume of freight carried does not take into account traffic handled in switching services which represents less than 1% of all tonnage.
- Access to other sources of information allowed us to detect over estimations and under estimations of certain commodities. Therefore, in 1998, corrections were made on the number of cars loaded and on the tonnes for the following commodities:

104	Vegetables, dried
134	Soyabean oil meal
136	Oil seed meals, (incl. Cake), n.e.s.
190	Pulpwood chips
308	Lumber
448	Coke, n.e.s.
450	Refined and manufactured gases, fuel type (lpg)
454	Other petroleum and coal products

Please refer to notes on other data limitations pertaining to "Revenue Freight Traffic", in Chapter 8, Survey Concepts and Data Limitations.

Revenue Freight Traffic (excluding interline traffic)

Revenue freight carried by Canadian railways in 1998 is presented by commodity section in Table 5.1. Total freight traffic decreased 2.9% in 1998 down to 282.1 million tonnes. Of this tonnage, 260.2 million tonnes were initially loaded in Canada and 22.0 million tonnes were received from U.S. rail connections. Initial loadings decreased by 3.0% while freight received from United States rail (destined to Canadian points and points in the U.S.) decreased by 2.1%.

Revenue Freight by Region (excluding interlining)

As mentioned above, total freight traffic decreased 2.9%. All provinces/regions showed decreases ranging from 0.6% for British Columbia to 4.4% for the Prairie provinces (Tables 5.1 to 5.6).

The Prairies recorded a decrease of 4.4% in initial loadings. The freight loaded onto railway cars showed a decrease of 4.7%, while tonnage received from the U.S. increased by 3.9%.

de wagons affectés au transport de ces marchandises depuis le numéro de 1994. Par conséquent, le nombre de wagons couvre uniquement le transport non-intermodal de charges complètes.

- Toutes les marchandises transportées dans les remorques et les conteneurs sur wagons plats (RSWP, CSWP) sont rapportées comme tel, et ne sont pas distribuées par type de marchandises même si leur contenu est connu.
- Le volume total des marchandises transportées ne tient pas compte du fret manutentionné par les services de manœuvre, qui représente moins de 1 % du tonnage total.
- L'accès à d'autres sources d'informations a permis de détecter que certaines marchandises étaient sur estimées alors que d'autres étaient sous-estimées. Des rectifications ont donc été apportées, en 1998, au nombre de wagons chargés et au tonnage pour les marchandises suivantes:

104	Légumes secs
134	Tourteaux de soja
136	Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux), n.c.a.
190	Copeaux de bois à pâte
308	Bois de construction
448	Coke, n.c.a.
450	Gaz raffinés et traités, combustibles (G.P.L.)
454	Autres dérivés du pétrole et de la houille

Veuillez consulter les notes explicatives sur les autres limites des données touchant le trafic de marchandises payantes au chapitre 8, Concepts d'enquête et limites des données.

Trafic de marchandises payantes (excluant le trafic interréseaux)

Le tableau 5.1 fait état des marchandises payantes transportées par des sociétés ferroviaires canadiennes en 1998, selon la catégorie de marchandises. Le trafic total de marchandises a diminué de 2,9% en 1998 pour représenter 282,1 millions de tonnes. De ce total, 260,2 millions de tonnes en transport initial ont été chargées au Canada, tandis que 22,0 millions de tonnes provenaient des embranchements ferroviaires américains. Les chargements en transport initial ont diminué de 3,0%, tandis que le tonnage provenant des réseaux américains (acheminé vers des destinations canadiennes et américaines) a connu une diminution de 2,1%.

Marchandises payantes selon la région (excluant le trafic interréseaux)

Comme on l'a mentionné précédemment, le trafic total de marchandises payantes a diminué de 2,9%. Toutes les provinces et régions ont présenté des diminutions allant de 0,6% pour la province de la Colombie-Britannique à 4,4% pour les Prairies (tableaux 5.1 à 5.6).

Les Prairies ont enregistré une diminution de 4,4% des chargements en transport initial. Les chargements sur wagons ont connu une diminution de 4,7% tandis qu'une hausse de 3,9% a été observée pour les marchandises en provenance des États-Unis.

Quebec experienced a decrease of 2.2% in total traffic. The freight loaded onto railway cars decreased 1.1%, while tonnage received from the U.S. decreased by 17.2%.

Ontario saw its traffic volumes declined by 3.1% with a decrease of 4.4% in the freight loaded onto railway cars, while tonnage received from the U.S. increased slightly (0.4%).

A slight decrease of 0.6% was recorded in British Columbia. The freight loaded onto railway cars decreased by 0.3% and the tonnage received from the U.S. decreased by 7.4%.

Leading Commodities Handled (excluding interlining)

The top ranking commodities (iron ore, bituminous coal, wheat, C.O.F.C and potash) are mostly transported domestically to ports for marine export. Of the total freight traffic of 282.1 million tonnes, these commodities accounted for 45.3% in 1998. Among the top commodities, wheat recorded the strongest decrease (-26.6%) compared to 1997. Coal and potash experienced decreases of 6.6% and 2.2%, respectively. C.O.F.C and iron ore showed increases of 1.8% and 0.6%, respectively.

The leading commodities delivered to the U.S. were lumber, potash, newsprint paper, wood-pulp, and C.O.F.C., accounting for 43.1% of the total tonnage delivered to the U.S.

Revenue Freight Carried by Carrier, by Commodity Section and by Major Commodities (including interline traffic)

Tonnage originating on the carriers' lines was down 3.0%, to 260.2 million tonnes in 1998 from 268.1 million tonnes in 1997. Canadian railways also received an additional 22.0 million tonnes from U.S. railways. In all, total tonnage handled decreased to 311.9 million tonnes in 1998 from 319.2 million tonnes in 1997.

Crude materials represented 45.8% of the total tonnage handled, fabricated materials 35.1%, food, feed etc. 10.3%, special types of traffic another 6.8% and end products the remaining 2.0%. CN accounted for 39.0%, while CP made up 30.6% and the Short-Haul Freight carriers accounted for 30.4% of total tonnage.

The transportation of materials was down 7.7%, to 142.8 million tonnes in 1998. Of this total, two commodities, iron ore and bituminous coal accounted for 65.4% of the commodity section total. Short-Haul Freight carriers transported half (50.8%) of the volume of total crude materials.

Le Québec a connu une baisse de 2,2% du trafic total. Les chargements sur wagons ont présenté une baisse de 1,1%, tandis que les marchandises en provenance des sociétés ferroviaires américaines se sont affaïssées de 17,2%.

En Ontario, le trafic a diminué de 3,1%, les chargements sur wagons ont diminué de 4,4%, tandis que les marchandises en provenance des États-Unis ont enregistré une hausse marginale de 0,4%.

En Colombie-Britannique, une faible diminution de 0,6% du trafic total a été enregistré. Les chargements sur wagons ont diminué faiblement de 0,3%, tandis que les marchandises en provenance des États-Unis ont diminué de 7,4%.

Principales marchandises manutentionnées (excluant le trafic interréseaux)

Les principales marchandises (minerai de fer, houille grasse, blé, C.S.W.P. et potasse) sont le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par voie maritime. Ensemble, ces marchandises ont compté pour 45,3% du trafic de marchandises total qui s'est chiffré à 282,1 millions de tonnes en 1998. Parmi les principales marchandises, le blé est celle qui a connue la plus forte diminution (-26,6%) comparé au résultat de 1997. La houille grasse et la potasse ont enregistré des diminutions de l'ordre de 6,6% et 2,2% respectivement. Les C.S.W.P. et les minerais de fer ont, quant à eux, présenté de faible hausse de 1,8% et 0,6% respectivement.

Les principales marchandises à destination des États-Unis étaient le bois de construction, la potasse, le papier journal, la pâte de bois et les copeaux de bois qui, ensemble, ont représenté 43,1% du tonnage total expédié aux États-Unis.

Marchandises payantes transportées, selon le transporteur, la catégorie de marchandises et les principales marchandises (incluant le trafic interréseaux)

Le tonnage en transport initial sur les voies des sociétés ferroviaires a reculé de 3,0%, passant de 268,1 millions de tonnes en 1997 à 260,2 millions de tonnes en 1998. Les sociétés ferroviaires ont également transporté 22,0 millions de tonnes de marchandises en provenance des sociétés ferroviaires américaines. Globalement, les marchandises totales manutentionnées se sont chiffrées à 311,9 millions de tonnes en 1998 comparativement aux 319,2 millions de tonnes enregistrées en 1997.

Les matières brutes ont représenté 45,8% du tonnage total manutentionné. Viennent ensuite les demi-produits avec 35,1%, les denrées alimentaires, les aliments pour animaux, etc. avec 10,3%, les transports spéciaux avec 6,8%, puis les produits finaux avec 2,0%. Le CN, le CP et les sociétés de transport sur de courtes distances ont manutentionné respectivement, 39,0%, 30,6% et 30,4% du tonnage total.

Le transport de matières brutes a régressé de 7,7% pour représenter 142,8 millions de tonnes en 1998. Ensemble, deux marchandises, le minerai de fer et la houille grasse, ont compté pour 65,4% du tonnage total des marchandises de cette catégorie. Les sociétés de transport sur de courtes distances ont manutentionné la moitié (50,8%) du tonnage total de matières brutes.

The tonnage of fabricated materials, 109.5 million tonnes represented an increase of 13.0%, from 1997. Potash, lumber and wood-pulp contributed 36.5% to this section's total. CN transported 52.4%, while CP moved another 29.8% and the short-haul freight carriers transported the remaining 17.8% of fabricated materials.

Wheat represented about 60.5% of the total tonnage of the group: food, feed, beverage and tobacco. This group experienced a decrease of 18.4% in 1998, due mainly to bad harvests and low prices. CP handled 48.8%; CN transported another 47.8%; and short-haul freight carriers looked after the remaining 3.4% of food, feed, beverage and tobacco.

Le transport de demi-produits manutentionnés s'est chiffré à 109,5 millions de tonnes, soit une hausse de 13,0% par rapport à 1997. Ensemble, la potasse, le bois de construction et la pâte de bois ont représenté 36,5% du tonnage total des marchandises de cette catégorie. Le CN a transporté 52,4% des demi-produits, contre 29,8% pour le CP et 17,8% pour les sociétés de transport sur de courtes distances.

Le blé a compté pour 60,5% du tonnage total des denrées alimentaires, des aliments pour animaux, des boissons et du tabac. Cette catégorie de marchandises a connu une diminution de 18,4% en 1998, principalement en raison des mauvaises récoltes de céréales et des prix à la baisse. Le CP, le CN et les sociétés de transport ferroviaire sur courtes distances ont manutentionné 48,8%, 47,8% et 3,4% respectivement 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 – Eight issues/year. Bilingual.	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service – Huit numéros par année. Bilingue	50-002
Aviation – <i>Service Bulletin</i> – Bilingual. Eight issues a year.	Aviation – <i>Bulletin de service</i> – Bilingue. Huit numéros par année.	51-004
Air Carrier Traffic at Canadian Airports – Annual. Bilingual	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – Annuel. Bilingue	51-203
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 States Report – Annual. Bilingual	Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic Canada/ États-Unis – Annuel. Bilingue	51-205
Canadian Civil Aviation – Annual. Bilingual	Aviation civile canadienne – Annuel. Bilingue	51-206
Air Charter Statistics– Annual. Bilingual <i>Annuel.</i> Bilingue	Statistique des affrètements aériens –	51-207
Railway Carloadings – Monthly. Bilingual	Chargements ferroviaires – Mensuel. Bilingue	52-001
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
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 Initial or Final Rail Haul within Canada, by Commodity Section, 1998

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.)	333,360	28 727 849	1 950 037	1 026 995
III Crude materials, inedible (C.L.)	1,399,556	120 941 748	3 097 702	529 321
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	1,202,084	87 960 181	7 767 201	2 788 543
V End-products, inedible (C.L.)	192,255	3 939 314	2 059 812	266 143
VI Special types of traffic (C.L.)(1)	...	18 591 121	2 301 196	182 340
VII Non-carload freight	...	12 605	-	-
Grand total, carload and non carload traffic	...	260 172 818	17 175 948	4 793 342

¹ All freight moved in trailers and containers on flat cars (TOFC, COFC) are reported as such, and not distributed by commodities, even if their content is known. Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the pu

Table 5.2

Revenue Freight Initial or Final Rail Haul in the Atlantic Provinces, by Commodity Section, 1998

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.)	1,774	147 551	6 151	-
III Crude materials, inedible (C.L.)	398,740	30 321 286	90	-
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	47,599	3 565 119	8 728	-
V End-products, inedible (C.L.)	10,066	149 630	-	-
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	...	1 753 344	-	-
VII Non-carload freight	...	1 039	-	-
Grand total, carload and non carload traffic	...	35 937 969	14 969	-

¹ All freight moved in trailers and containers on flat cars (TOFC, COFC) are reported as such, and not distributed by commodities, even if their content is known. 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

Transport initial ou final de marchandises payantes par chemin de fer au Canada, selon la catégorie de marchandises, 1998

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail points	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
31 704 881	11.2	24 470 383	5 063 502	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
124 568 771	44.2	124 711 085	8 777 875	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
98 515 925	34.9	42 943 452	45 555 281	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
6 265 269	2.2	3 318 700	2 846 089	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
21 074 657	7.5	17 680 291	3 355 275	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
12 605	0.0	12 587	18	Trafic des chargements de détail	VII
282 142 108	100.0	213 136 498	65 598 040	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Toutes les marchandises transportées dans les remorques et les conteneurs sur wagons plats (RSWP, CSWP) sont rapportées comme tel, et ne sont pas distribuées par type de marchandises même si leur contenu est connu. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons n'étant pas fiables, la publication de ces informations a été discontinuée.

Tableau 5.2

Transport initial ou final de marchandises payantes par chemin de fer dans les provinces de l'Atlantique, selon la catégorie de marchandises, 1998

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail points	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	0.0	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
153 702	0.4	277 479	-	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
30 321 376	84.3	7 720 077	-	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
3 573 847	9.9	3 532 099	343	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
149 630	0.4	165 123	-	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
1 753 344	4.9	1 956 914	-	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
1 039	0.0	9 343	-	Trafic des chargements de détail	VII
35 952 938	100.0	13 661 035	343	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Toutes les marchandises transportées dans les remorques et les conteneurs sur wagons plats (RSWP, CSWP) sont rapportées comme tel, et ne sont pas distribuées par type de marchandises même si leur contenu est connu. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons n'étant pas fiables, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.3

Revenue Freight Initial or Final Rail Haul in the Province of Quebec, by Commodity Section, 1998

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 À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	3,614	247 726	113 025	6 690
III Crude materials, inedible (C.L.)	259,878	23 600 806	372 237	160 436
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	257,641	17 616 382	798 673	1 080 892
V End-products, inedible (C.L.)	8,198	217 392	38 157	1 521
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	...	5 270 959	115 612	67 326
VII Non-carload freight	...	11 548	-	-
Grand total, carload and non carload traffic	...	46 964 813	1 437 704	1 316 865

¹ All freight moved in trailers and containers on flat cars (TOFC, COFC) are reported as such, and not distributed by commodities, even if their content is known. Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of this information has been discontinued.

Table 5.4

Revenue Freight Initial or Final Rail Haul in the Province of Ontario, by Commodity Section, 1998

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 À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	32,330	2 704 756	1 283 917	421 334
III Crude materials, inedible (C.L.)	108,255	8 727 434	1 505 096	109 558
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	220,855	14 909 927	5 142 086	968 149
V End-products, inedible (C.L.)	153,063	3 198 344	1 601 372	260 397
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	...	5 460 926	2 061 367	109 635
VII Non-carload freight	...	18	-	-
Grand total, carload and non carload traffic	...	35 001 405	11 593 838	1 869 073

¹ All freight moved in trailers and containers on flat cars (TOFC, COFC) are reported as such, and not distributed by commodities, even if their content is known. Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of this information has been discontinued.

Tableau 5.3

Transport initial ou final de marchandises payantes par chemin de fer dans la province de Québec, selon la catégorie de marchandises, 1998

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail points	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
367 441	0.7	2 790 884	516 100	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
24 133 479	48.5	46 599 717	1 116 681	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
19 495 947	39.2	9 562 628	7 721 963	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
257 070	0.5	780 522	34 504	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
5 453 897	11.0	4 306 790	335 351	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
11 548	0.0	3 244	-	Trafic des chargements de détail	VII
49 719 382	100.0	64 043 785	9 724 599	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Toutes les marchandises transportées dans les remorques et les conteneurs sur wagons plats (RSWP, CSWP) sont rapportées comme tel, et ne sont pas distribuées par type de marchandises même si leur contenu est connu. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons n'étant pas fiables, la publication de ces informations a été discontinuée.

Tableau 5.4

Transport initial ou final de marchandises payantes par chemin de fer dans la province de l'Ontario, selon la catégorie de marchandises, 1998

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail points	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	0.0	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
4 410 007	9.1	8 518 177	1 164 342	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
10 342 088	21.3	9 522 403	3 880 555	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
21 020 162	43.4	13 023 028	16 679 789	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
5 060 113	10.4	1 473 135	2 741 349	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
7 631 928	15.7	4 279 486	2 934 202	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
18	0.0	-	18	Trafic des chargements de détail	VII
48 464 316	100.0	36 816 229	27 400 255	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Toutes les marchandises transportées dans les remorques et les conteneurs sur wagons plats (RSWP, CSWP) sont rapportées comme tel, et ne sont pas distribuées par type de marchandises même si leur contenu est connu. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons n'étant pas fiables, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.5

Revenue Freight Initial or Final Rail Haul in the Prairie Provinces, Yukon or Northwest Territories, by Commodity Section, 1998

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 À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	290,207	25 124 875	407 171	598 971
III Crude materials, inedible (C.L.)	283,405	26 236 406	1 049 403	206 555
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	479,374	37 714 570	1 086 479	463 239
V End-products, inedible (C.L.)	4,854	142 749	288 212	4 058
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	...	3 191 760	123 861	5 379
VII Non-carload freight	...	-	-	-
Grand total, carload and non carload traffic	...	92 410 360	2 955 126	1 278 202

¹ All freight moved in trailers and containers on flat cars (TOFC, COFC) are reported as such, and not distributed by commodities, even if their content is known. Due to the unreliability of the number of cars for intermodal (COFC, TOFC) traffic, the publication of this information has been discontinued.

Table 5.6

Revenue Freight Initial or Final Rail Haul in the Province of British Columbia, by Commodity Section, 1998

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 À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	5,435	502 941	139 773	-
III Crude materials, inedible (C.L.)	349,278	32 055 816	170 876	52 772
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	196,615	14 154 183	731 235	276 263
V End-products, inedible (C.L.)	16,074	231 199	132 071	167
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	...	2 914 132	356	-
VII Non-carload freight	...	-	-	-
Grand total, carload and non carload traffic	...	49 858 271	1 174 311	329 202

¹ All freight moved in trailers and containers on flat cars (TOFC, COFC) are reported as such, and not distributed by commodities, even if their content is known. 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

Transport initial ou final de marchandises payantes par chemin de fer dans les provinces des Prairies, dans le Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest, selon la catégorie de marchandises, 1998

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail points	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	0.0	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
26 131 017	27.0	1 357 350	2 639 604	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
27 492 364	28.4	2 897 132	2 814 604	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
39 264 288	40.6	9 415 993	16 208 141	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
435 019	0.5	604 855	55 727	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
3 321 000	3.4	3 423 874	80 025	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
-	0.0	-	-	Trafic des chargements de détail	VII
96 643 688	100.0	17 699 204	21 798 101	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Toutes les marchandises transportées dans les remorques et les conteneurs sur wagons plats (RSWP, CSWP) sont rapportées comme tel, et ne sont pas distribuées par type de marchandises même si leur contenu est connu. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons n'étant pas fiables, la publication de ces informations a été discontinuée.

Tableau 5.6

Transport initial ou final de marchandises payantes par chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique, selon la catégorie de marchandises, 1998

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail points	Catégorie de marchandises	
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées des wagons	Remises aux réseaux des États-Unis		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	0.0	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
642 714	1.3	12 838 530	493 250	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
32 279 464	62.8	47 668 776	467 546	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
15 161 681	29.5	15 954 281	6 501 314	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
363 437	0.7	295 065	14 509	Produits finaux, non comestibles (charge complète)	V
2 914 488	5.7	3 713 227	5 697	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
-	0.0	-	-	Trafic des chargements de détail	VII
51 361 784	100.0	80 469 879	7 482 316	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Toutes les marchandises transportées dans les remorques et les conteneurs sur wagons plats (RSWP, CSWP) sont rapportées comme tel, et ne sont pas distribuées par type de marchandises même si leur contenu est connu. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons n'étant pas fiables, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.7

Leading Commodities Transported by Railways within Canada, 1998

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
208 Iron ore and concentrates	480,367	39 032 045	29 751	-
238 Bituminous coal	373,441	37 252 995	248 180	253
034 Wheat	212,616	19 133 086	25 558	115 708
630 Containers on flat cars (C.O.F.C.) ¹	...	16 135 906	1 935 027	4 238
416 Muriate of potassium (potash)	151,188	13 869 294	6 768	30 080
308 Lumber	166,035	12 247 516	60 221	594 361
330 Woodpulp	114,135	8 804 053	285 093	270 249
202 Bauxite ore and alumina	55,714	5 091 077	53 282	437
290 Sulphur, n.e.s.	53,797	5 120 223		
276 Gypsum	58,912	5 002 673	3 617	264
170 Rapeseed	58,730	4 713 329	10 227	-
450 Refined and manufactured gases, fuel type (lpg)	59,274	4 261 567	294 810	37 719
334 Newsprint paper	69,967	4 295 632	17 618	157 722
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms	34,367	2 801 693	985 859	133 116
190 Pulpwood chips	50,564	3 326 471	10 932	98 781
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s.	33,002	2 949 428	455 264	15 549
216 Nickel ore and concentrates	43,334	3 181 980	13 708	-
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxides and peroxides, n.e.s.	37,724	2 936 976	121 490	53 446
382 Sulphuric acid	29,525	2 513 682	86 556	149
104 Vegetables, dried	25,516	2 055 005	201 333	11 062
024 Barley	24,675	2 018 454	8 926	158 630
516 Portland cement, standard	21,034	1 884 502	191 518	
554 Passenger automobiles and chassis	79,523	1 411 998	508 102	117 603
558 Road motor vehicles, n.e.s.	85,658	1 606 500	414 389	7 760
240 Lignite coal	22,284	1 925 377	-	-
182 Logs and bolts of wood	27,510	1 840 675	7 735	32 039
228 Iron and steel scrap	21,282	1 493 566	365 622	16 074
628 Trailers on flat cars (T.O.F.C.) ¹	...	1 357 739	338 530	167 482
284 Common salt, rock or bulk	18,845	1 847 872	3 892	449
288 Liquid sulphur	19,672	1 786 717	1 189	1 511
400 Hydrocarbons and their derivatives	15,077	1 264 997	338 167	59 815
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s.	19,290	1 584 464	2 233	63 269
336 Groundwood printing and special paper	15,221	1 026 792	70 195	495 102
448 Coke, n.e.s.	32,853	1 322 184	50 430	201 969
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s.	12,018	970 786	566 668	18 426
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies	13,926	448 530	940 872	118 456
434 Gasoline	20,351	1 485 604	3 221	1 880
454 Other petroleum and coal products	18,250	1 148 298	307 482	25 657
136 Oil seed meals, (incl. Cake) n.e.s.	18,295	1 339 975	48 639	32 549
134 Soyabean oil meal	5,246	600 464	618 664	181 872
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s.	10,655	975 949	395 508	19 190
344 Paperboard, n.e.s.	19,173	1 011 285	234 065	78 679
204 Copper ores and concentrates	13,123	1 159 852	66 119	-
370 Vegetable oils and fats, n.e.s.	13,970	1 104 409	40 000	259
028 Oats	14,846	1 090 785	333	1 354
282 Phosphate rock	11,986	1 088 358	-	-
468 Sheet and strip, steel	12,705	975 444	98 064	4 090
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s.	12,124	988 023	80 069	4 458
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives	9,764	844 671	216 995	6 955

¹ All freight moved in trailers and containers on flat cars (TOFC, COFC) are reported as such, and not distributed by commodities, even if their content is known. 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, 1998

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail points		
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		
39 061 796	13.84	39 060 835	2 325	Minerais et concentrés de fer	208
37 501 429	13.29	37 030 263	435 426	Houille grasse	238
19 274 352	6.83	16 897 401	1 801 568	Blé	034
18 075 172	6.41	15 242 872	2 763 130	Conteneurs sur wagons plats (C.S.W.P.) ¹	630
13 906 142	4.93	5 792 931	8 034 691	Chlorure de potassium (potasse)	416
12 902 098	4.57	3 778 226	9 769 385	Bois de construction	308
9 359 395	3.32	5 375 799	3 704 919	Pâte de bois	330
5 144 796	1.82	4 529 713	427 329	Minerais de bauxite et alumine	202
5 120 223	1.81	5 075 475	212	Soufre, n.c.a.	290
5 006 554	1.77	5 000 182	6 193	Gypse	276
4 723 556	1.67	4 586 071	101 363	Colza	170
4 594 096	1.63	2 914 543	570 949	Gaz raffinés et traités, combustibles (G.P.L.)	450
4 470 972	1.58	713 067	3 909 885	Papier journal	334
3 920 668	1.39	2 214 583	1 672 596	Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	426
3 436 183	1.22	894 808	2 831 027	Copeaux de bois à pâte	190
3 420 241	1.21	1 686 119	1 623 863	Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	418
3 195 689	1.13	3 184 781	-	Minerais et concentrés de nickel	216
3 111 912	1.10	1 860 056	1 262 687	Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.c.a.	388
2 600 387	0.92	919 828	1 768 116	Acide sulfurique	382
2 267 400	0.80	2 162 225	96 666	Légumes séchés	104
2 186 010	0.77	1 645 578	422 340	Orge	024
2 076 020	0.74	806 509	1 379 048	Ciment portland ordinaire	516
2 037 703	0.72	939 500	1 059 099	Voitures particulières et châssis	554
2 028 649	0.72	875 927	1 120 658	Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	558
1 925 377	0.68	1 924 390	991	Lignite	240
1 880 449	0.67	1 739 520	147 427	Billes et billots de bois	182
1 875 262	0.66	1 364 210	553 923	Ferraille de fer et d'acier	228
1 863 751	0.66	1 339 811	510 102	Remorques sur wagons plats (R.S.W.P.) 1	628
1 852 213	0.66	1 087 509	82 420	Sel gemme	284
1 789 418	0.63	69 985	1 743 028	Soufre liquide	288
1 662 979	0.59	987 474	564 078	Hydrocarbures et leurs dérivés	400
1 649 966	0.58	1 510 726	132 189	Pierre calcaire concassée, n.c.a.	270
1 592 088	0.56	223 152	1 668 439	Papier de pâte mécanique et papier spécial	336
1 574 584	0.56	1 360 811	228 717	Coke, n.c.a.	448
1 555 880	0.55	1 199 655	189 827	Produits chimiques industriels, n.c.a.	432
1 507 858	0.53	1 088 939	420 166	Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	556
1 490 705	0.53	1 458 612	45 529	Essence	434
1 481 437	0.53	1 237 177	208 760	Autres dérivés du pétrole et de la houille	454
1 421 163	0.50	768 017	529 725	Farine de graines oléagineuses (y compris les tourteaux), n.c.a.	136
1 400 999	0.50	1 095 741	193 153	Tourteaux de soja	134
1 390 647	0.49	837 349	524 690	Sels métalliques et persels d'acides inorganiques, n.c.a.	394
1 324 030	0.47	805 710	483 822	Carton, n.c.a.	344
1 225 971	0.43	1 195 071	5 929	Minerais et concentrés de cuivre	204
1 144 668	0.41	731 655	389 131	Huiles et corps gras d'origine végétale, n.c.a.	370
1 092 473	0.39	254 146	813 409	Avoine	028
1 088 358	0.39	1 088 358	-	Roche phosphatée	282
1 077 598	0.38	895 488	159 307	Feuilles et feuillards d'acier	468
1 072 550	0.38	309 433	945 873	Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium, n.c.a.	480
1 068 621	0.38	935 789	130 479	Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	404

¹ Toutes les marchandises transportées dans les remorques et les conteneurs sur wagons plats (RSWP, CSWP) sont rapportées comme tel, et ne sont pas distribuées par type de marchandises même si leur contenu est connu. Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons n'étant pas fiables, la publication de ces informations a été discontinuée.

Table 5.8

Tableau 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1998

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998

Commodity – Produit	No.	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	
		Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Canadian National	Canadian Pacific			
024 Barley - Orge						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	13,492	10,515	668	24,675
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 096 157	867 993	54 304	2 018 454
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	14 953	8 014	5 216	28 183
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 251	6 607	68	8 926
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	154	158 476	-	158 630
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 113 515	1 041 090	59 588	2 214 193
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	853 314	775 198	17 066	1 645 578
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	104 736	918	40 621	146 275
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	155 464	264 975	1 901	422 340
028 Oats - Avoine						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	7,867	6,373	606	14,846
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	576 992	469 224	44 569	1 090 785
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 801	15 888	26 169	44 858
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	64	234	35	333
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	1 354	-	1 354
6	Total carried - Total transporté ¹	"	579 857	486 700	70 773	1 137 330
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	112 233	129 829	12 084	254 146
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	33 730	740	35 305	69 775
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	433 895	356 131	23 383	813 409
034 Wheat - Blé						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	85,564	121,026	6,026	212,616
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	7 571 536	11 045 747	515 803	19 133 086
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	97 604	3 494	26 664	127 762
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	22 576	2 492	490	25 558
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	2 353	111 029	2 326	115 708
6	Total carried - Total transporté ¹	"	7 694 069	11 162 762	545 283	19 402 114
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	7 032 035	9 804 090	61 276	16 897 401
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	161 757	87 374	454 014	703 145
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	50 027	1 271 298	480 243	1 801 568
104 Vegetables, dried - Légumes séchés						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	16,652	8,697	167	25,516
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 309 808	729 630	15 567	2 055 005
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 292	78	-	1 370
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	129 767	68 129	3 437	201 333
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	9 294	1 713	55	11 062
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 450 161	799 550	19 059	2 268 770
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 379 905	772 987	9 333	2 162 225
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	1 256	585	8 038	9 879
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	69 000	25 977	1 689	96 666
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5,116	130	-	5,246
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	589 629	10 835	-	600 464
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	82	1 451	4 453	5 986
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	417 245	173 077	28 342	618 664
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	62 766	117 206	1 900	181 872
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 069 722	302 569	34 695	1 406 986
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	916 247	175 138	4 356	1 095 741
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	67 192	22 460	28 439	118 091
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	86 283	104 970	1 900	193 153

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, 1998 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – suite

Commodity – Produit		Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	
		Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Canadian National	Canadian Pacific			
No.		Canadien National	Canadien Pacifique			
136 Oil seed meals (incl. cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	10,916	7,117	262	18,295
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	757 751	561 465	20 759	1 339 975
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	14 560	357	1 231	16 148
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	47 442	1 197	-	48 639
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	2 353	29 389	807	32 549
6	Total carried - Total transporté ¹	"	822 106	592 408	22 797	1 437 311
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	579 239	188 508	270	768 017
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	123 757	15 812	-	139 569
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	119 110	388 088	22 527	529 725
992 Total, Food, feed, beverages and tobacco - Total, denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	161,943	162,450	8,967	333,360
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	13 649 698	14 319 803	758 348	28 727 849
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	153 415	54 626	147 721	355 762
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 213 235	577 100	159 702	1 950 037
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	319 844	687 314	19 837	1 026 995
6	Total carried - Total transporté ¹	"	15 336 192	15 638 843	1 085 608	32 060 643
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	11 600 741	12 645 715	223 927	24 470 383
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	606 897	166 191	718 129	1 491 217
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	2 093 012	2 826 937	143 553	5 063 502
170 Rapeseed - Colza						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	30,453	26,974	1,303	58,730
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	2 428 792	2 186 298	98 239	4 713 329
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	343	391	-	734
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	500	1 841	7 886	10 227
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	"	2 429 635	2 188 530	106 125	4 724 290
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	2 426 775	2 095 746	63 550	4 586 071
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	2 522	-	34 333	36 855
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	338	92 784	8 241	101 363
182 Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	5,141	7,545	14,824	27,510
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	318 337	449 300	1 073 038	1 840 675
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 757	1 573	6 126	9 456
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	293	7 331	111	7 735
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	11 466	16 572	4 001	32 039
6	Total carried - Total transporté ¹	"	331 853	474 776	1 083 276	1 889 905
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	275 717	402 737	1 061 066	1 739 520
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	868	327	1 762	2 957
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	55 268	71 712	20 447	147 427
190 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	44,592	5,314	658	50,564
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	3 076 377	207 765	42 329	3 326 471
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	558 175	56	10 330	568 561
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	10 931	1	-	10 932
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	90 243	-	8 538	98 781
6	Total carried - Total transporté ¹	"	3 735 726	207 822	61 197	4 004 745
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	686 986	207 822	-	894 808
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	101 561	-	30 455	132 016
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	2 800 285	-	30 742	2 831 027

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, 1998 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – suite

Commodity – Produit	No.	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	
		Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Transport de marchandises sur ligne principale				
		Canadian National	Canadian Pacific			
202 Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	6,521	60	49,133	55,714
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	561 916	5 082	4 524 079	5 091 077
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	513	316	188 989	189 818
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	16 931	35 027	1 324	53 282
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	437	437
6	Total carried - Total transporté ¹	"	579 360	40 425	4 714 829	5 334 614
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	331 499	38 622	4 159 592	4 529 713
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	7 675	1 711	368 186	377 572
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	240 186	93	187 050	427 329
204 Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	6,878	4,228	2,017	13,123
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	600 872	383 085	175 895	1 159 852
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	17 098	-	35 085	52 183
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	45 943	12 623	7 553	66 119
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	"	663 913	395 708	218 533	1 278 154
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	637 962	341 977	215 132	1 195 071
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	25 889	47 864	3 401	77 154
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	62	5 868	-	5 930
208 Iron ore and concentrates - Minerais et concentrés de fer						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	-	34	480,333	480,367
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	-	3 045	39 029 000	39 032 045
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	401	-	12 135 100	12 135 501
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	15 215	14 536	-	29 751
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	"	15 616	17 581	51 164 100	51 197 297
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	15 215	14 536	39 031 084	39 060 835
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	1 120	12 133 017	12 134 137
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	401	1 924	-	2 325
216 Nickel ore and concentrates - Minerais et concentrés de nickel						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	-	43,334	-	43,334
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	-	3 181 980	-	3 181 980
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	-	-	-
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	13 708	-	13 708
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	"	-	3 195 688	-	3 195 688
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	-	3 184 781	-	3 184 781
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	10 908	-	10 908
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	-	-	-	-
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	11,340	7,712	2,230	21,282
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	840 324	487 469	165 773	1 493 566
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	9 322	11 706	57 669	78 697
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	49 780	305 170	10 672	365 622
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4 455	9 203	2 416	16 074
6	Total carried - Total transporté ¹	"	903 881	813 548	236 530	1 953 959
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	592 272	699 577	72 361	1 364 210
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	10 568	1 036	24 222	35 826
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	301 042	112 935	139 946	553 923

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, 1998 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – suite

Commodity – Produit	No.	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	
		Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
238 Bituminous coal - Houille grasse						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	100,522	192,182	80,737	373,441
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	10 402 534	19 575 023	7 275 438	37 252 995
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	4 770 170	37	353	4 770 560
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	24 492	223 637	51	248 180
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	161	92	253
6	Total carried - Total transporté ¹	"	15 197 196	19 798 858	7 275 934	42 271 988
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	15 196 819	19 356 164	2 477 280	37 030 263
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	280	7 457	4 798 563	4 806 300
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	97	435 237	92	435 426
240 Lignite coal - Lignites						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	22,284	-	-	22,284
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	19 525 377	-	-	19 525 377
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	4	-	4
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	-	-	-
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	"	19 525 377	4	-	19 525 381
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 924 386	4	-	1 924 390
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	-	-	-
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	991	-	-	991
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s. - Pierre calcaire concassée n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	13,445	1,861	3,984	19,290
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 189 284	163 633	231 547	1 584 464
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 557	2	162	1 721
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	68	920	1 245	2 233
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	49 142	14 036	91	63 269
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 240 051	178 591	233 045	1 651 687
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 190 909	88 412	231 405	1 510 726
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	7 444	1 328	8 772
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	49 142	82 733	314	132 189
276 Gypsum - Gypse						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	33,073	2,879	22,960	58,912
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	3 048 641	260 603	1 693 429	5 002 673
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	-	-	-
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 616	1	-	3 617
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	264	-	264
6	Total carried - Total transporté ¹	"	3 052 257	260 868	1 693 429	5 006 554
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	3 052 258	254 675	1 693 249	5 000 182
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	-	179	179
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	-	6 193	-	6 193
282 Phosphate rock - Roche phosphatée						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	11,986	-	-	11,986
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 088 358	-	-	1 088 358
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	-	-	-
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	-	-	-
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	"	1 088 358	-	-	1 088 358
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 088 358	-	-	1 088 358
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	-	-	-
9	Delivered to United States rail points - Remis 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, 1998 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – suite

Commodity – Produit	No.	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	
		Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Transport de marchandises sur ligne principale				
		Canadian National	Canadian Pacific			
284 Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	12,388	666	5,791	18,845
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 107 455	59 764	680 653	1 847 872
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	91	110	8 254	8 455
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 207	92	1 593	3 892
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	449	-	-	449
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 110 202	59 966	690 500	1 860 668
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 032 471	44 919	10 119	1 087 509
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	17 808	-	672 931	690 739
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	59 922	15 046	7 452	82 420
288 Liquid sulphur - Soufre liquide						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	6,023	12,777	872	19,672
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	537 749	1 174 316	74 652	1 786 717
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	35	15 179	9 607	24 821
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	1 189	-	1 189
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	1 511	-	1 511
6	Total carried - Total transporté ¹	"	537 784	1 192 195	84 259	1 814 238
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	29 671	29 355	10 959	69 985
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	749	1	476	1 226
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	507 364	1 162 840	72 824	1 743 028
290 Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	17,048	26,602	10,147	53,797
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 581 305	2 477 392	1 061 526	5 120 223
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	-	-	-
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	-	-	-
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	"	1 581 305	2 477 392	1 061 526	5 120 223
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 553 499	2 577 179	944 797	5 075 475
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	27 806	-	16 730	44 536
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	-	212	-	212
993 Total, Crude materials, inedible - Total, matières brutes, non comestibles						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	465,971	364,148	728,601	1,558,720
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	28 128 710	33 203 869	59 609 169	120 941 748
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 483 463	46 679	12 747 743	18 277 885
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 166 300	1 728 782	202 620	3 097 702
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	234 959	232 711	61 651	529 321
6	Total carried - Total transporté ¹	"	35 013 432	35 212 041	72 621 183	142 846 656
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	39 408 826	31 908 601	53 393 658	124 711 085
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	1 430 513	304 505	18 427 071	20 162 089
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	4 978 486	2 998 935	800 454	8 777 875
308 Lumber - Bois de construction						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	107,839	17,745	40,451	166,035
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	7 813 765	1 392 803	3 040 948	12 247 516
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	830 460	388 798	1 628 783	2 848 041
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	27 329	24 438	8 454	60 221
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	135 126	251 238	207 997	594 361
6	Total carried - Total transporté ¹	"	8 806 680	2 057 277	4 886 182	15 750 139
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	3 043 956	305 304	428 966	3 778 226
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	192 444	16 761	1 993 323	2 202 528
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	5 570 011	1 735 211	2 464 163	9 769 385

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, 1998 – Continued**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – suite**

Commodity – Produit	No.	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	
		Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
330 Woodpulp - Pâte de bois						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	55,353	36,009	22,773	114,135
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	4 115 699	2 660 895	2 027 459	8 804 053
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	143 701	222 337	543 338	909 376
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	173 768	37 882	73 443	285 093
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	160 103	110 057	89	270 249
6	Total carried - Total transporté ¹	"	4 593 271	3 031 171	2 644 329	10 268 771
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	2 598 269	1 359 231	1 418 299	5 375 799
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	315 995	447 123	424 935	1 188 053
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	1 979 006	1 224 817	501 096	3 704 919
334 Newsprint paper - Papier journal						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	34,368	17,306	18,293	69,967
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	2 058 370	1 087 386	1 149 876	4 295 632
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	414 842	113 225	529 883	1 057 950
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	10 489	900	6 229	17 618
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	198	154 813	2 711	157 722
6	Total carried - Total transporté ¹	"	2 483 899	1 356 324	1 688 699	5 528 922
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	464 640	98 851	149 576	713 067
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	18 897	2 648	884 425	905 970
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	2 000 362	1 254 824	654 699	3 909 885
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	12,197	2,937	87	15,221
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	828 250	192 895	5 647	1 026 792
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	137 277	6 461	170 047	313 785
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	63 613	5 595	987	70 195
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	222 082	271 270	1 750	495 102
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 251 222	476 221	178 431	1 905 874
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	197 059	24 250	1 843	223 152
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	1 957	11 803	523	14 283
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	1 052 205	440 167	176 067	1 668 439
344 Paperboard, n.e.s. - Carton, n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	15,721	3,411	41	19,173
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	825 066	183 825	2 394	1 011 285
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	11 957	758	3 728	16 443
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	131 711	66 812	35 542	234 065
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	27 025	51 654	-	78 679
6	Total carried - Total transporté ¹	"	995 759	303 049	41 664	1 340 472
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	604 323	191 348	10 039	805 710
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	3 193	20 765	26 983	50 941
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	388 243	90 937	4 642	483 822
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	7,058	6,714	198	13,970
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	551 073	537 847	15 489	1 104 409
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	9 642	369	158	10 169
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	6 432	32 754	814	40 000
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	259	-	259
6	Total carried - Total transporté ¹	"	567 147	571 229	16 461	1 154 837
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	520 544	210 840	272	731 656
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	18 411	14 539	542	33 492
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	28 192	345 851	15 088	389 131

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, 1998 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – suite

Commodity – Produit	No.	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	
		Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Transport de marchandises sur ligne principale				
		Canadian National	Canadian Pacific			
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	9,974	4,295	15,256	29,525
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	874 507	382 063	1 257 112	2 513 682
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	267 227	663 427	183 208	1 113 862
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	65 859	67	20 630	86 556
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	60	89	149
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 207 593	1 045 617	1 461 039	3 714 249
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	601 694	135 099	183 035	919 828
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	31 047	5 615	989 643	1 026 305
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	574 852	904 903	288 361	1 768 116
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxides and peroxides n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	20,757	15,642	1,325	37,724
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 689 509	1 141 960	105 507	2 936 976
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	48 589	32 523	129 810	210 922
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	39 465	60 538	21 487	121 490
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	28 776	24 670	53 446
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 777 563	1 263 797	281 474	3 322 834
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 163 724	611 954	84 378	1 860 056
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	111 534	42 559	45 998	200 091
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	502 305	609 284	151 098	1 262 687
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	6,203	3,460	992	10,655
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	568 422	324 006	83 513	975 941
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	33 376	11 759	61 271	106 406
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	131 943	213 629	49 936	395 508
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4 087	8 465	6 638	19 190
6	Total carried - Total transporté ¹	"	737 828	557 859	201 358	1 497 045
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	434 180	308 088	95 081	837 349
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	27 225	34 439	73 349	135 013
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	276 424	215 332	32 934	524 690
400 Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	10,023	4,774	280	15,077
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	836 466	407 258	21 273	1 264 997
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 163	578	63 316	74 057
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	240 203	97 421	543	338 167
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	16 881	42 934	-	59 815
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 103 713	548 191	85 132	1 737 036
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	767 299	219 678	497	987 474
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	11 098	117 453	56 932	185 483
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	325 316	211 059	27 703	564 078
402 Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	3,607	7,601	249	11,457
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	303 177	667 507	18 815	989 499
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 508	681	85 409	91 598
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	19 680	31 604	11 866	63 150
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	5 184	2 026	-	7 210
6	Total carried - Total transporté ¹	"	333 549	701 818	116 090	1 151 457
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	165 605	273 235	13 986	452 826
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	90 421	91 404	77 215	259 040
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	77 523	337 179	24 889	439 591

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, 1998 – Continued**Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – suite**

Commodity – Produit	No.	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	
		Transport de marchandises sur ligne principale	Transport de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Canadian National	Canadian Pacific			
		Canadien National	Canadien Pacifique			
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	3,241	6,315	208	9,764
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	276 253	553 010	15 408	844 671
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	34	25 902	25 936
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	171 691	33 761	11 543	216 995
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	88	636	6 231	6 955
6	Total carried - Total transporté ¹	"	448 032	587 441	59 084	1 094 557
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	419 632	514 148	2 009	935 789
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	2 781	758	24 750	28 289
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	25 620	72 534	32 325	130 479
416 Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	59,411	91,777	-	151,188
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	5 401 675	8 467 619	-	13 869 294
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 577	-	18 938	27 515
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	6 768	-	6 768
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	30 080	-	30 080
6	Total carried - Total transporté ¹	"	5 410 252	8 504 467	18 938	13 933 657
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	2 641 291	3 139 139	12 501	5 792 931
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	92 004	10 953	3 078	106 035
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	2 676 957	5 356 290	1 444	8 034 691
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	16,358	14,979	1,665	33,002
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 451 632	1 373 569	124 227	2 949 428
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	6 087	1 749	76 562	84 398
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	99 852	322 957	32 455	455 264
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	708	14 657	184	15 549
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 558 279	1 712 932	233 428	3 504 639
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	975 423	635 613	75 083	1 686 119
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	168 847	5 619	20 190	194 656
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	414 008	1 071 701	138 154	1 623 863
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	#	30,513	2,771	1,083	34,367
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	2 498 832	227 180	75 681	2 801 693
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 979	13 035	83 708	107 722
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	479 775	471 221	34 863	985 859
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	37 497	93 254	2 365	133 116
6	Total carried - Total transporté ¹	"	3 027 083	804 690	196 617	4 028 390
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 594 606	583 117	36 860	2 214 583
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	114 819	11 539	14 853	141 211
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	1 317 658	210 034	144 904	1 672 596
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	10,492	1,354	172	12,018
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	840 309	115 128	15 349	970 786
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	97 886	2 791	29 960	130 637
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	151 694	398 818	16 156	566 668
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	15 060	3 310	56	18 426
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 104 949	520 047	61 521	1 686 517
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 024 402	161 685	13 568	1 199 655
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	3 701	281 748	11 585	297 034
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	76 846	76 615	36 366	189 827

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, 1998 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – suite

Commodity – Produit	No.	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation		
		Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total		
		Transport de marchandises sur ligne principale		Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total		
		Canadian National	Canadian Pacific				
434 Gasoline - Essence							
	1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	19,254	1,005	92	20,351
	2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 398 801	81 213	5 590	1 485 604
	3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	347	23 906	24 253
	4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	-	2 945	277	3 222
	5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	1 824	55	1 879
	6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 398 801	86 329	29 828	1 514 958
	7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 344 336	84 502	29 774	1 458 612
	8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	8 992	1 825	-	10 817
	9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	45 473	1	55	45 529
448 Coke, n.e.s. - Coke, n.c.a.							
	1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	19,472	-	13,381	32,853
	2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	460 408	-	861 776	1 322 184
	3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	-	27 808	27 808
	4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	30 781	5 874	13 775	50 430
	5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	201 967	2	-	201 969
	6	Total carried - Total transporté ¹	"	693 156	5 876	903 359	1 602 391
	7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	464 527	5 805	890 479	1 360 811
	8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	68	12 795	12 863
	9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	228 630	2	85	228 717
450 Refined and manufactured gases, fuel type (lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)							
	1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	41,080	13,142	5,052	59,274
	2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	3 119 784	827 971	313 812	4 261 567
	3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	8 426	9 041	410 112	427 579
	4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	86 233	150 545	58 032	294 810
	5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	21 718	3 229	12 772	37 719
	6	Total carried - Total transporté ¹	"	3 236 161	990 786	794 728	5 021 675
	7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	685 291	191 533	103 802	980 626
	8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	973 730	159 358	411 097	1 544 185
	9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	1 577 141	639 895	279 828	2 496 864
454 Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille							
	1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	14,063	2,016	2,171	18,250
	2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	810 315	145 784	192 199	1 148 298
	3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 656	9 842	77 486	88 984
	4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	174 289	113 595	19 598	307 482
	5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	8 555	13 278	3 824	25 657
	6	Total carried - Total transporté ¹	"	994 815	282 499	293 107	1 570 421
	7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	742 766	228 976	265 435	1 237 177
	8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	96 671	7 911	19 902	124 484
	9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	155 378	45 612	7 770	208 760
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillets d'acier							
	1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	2,379	9,796	530	12,705
	2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	172 683	763 328	39 433	975 444
	3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	431 140	12 401	2 930	446 471
	4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	40 309	53 841	3 914	98 064
	5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4 086	4	-	4 090
	6	Total carried - Total transporté ¹	"	648 218	829 574	46 277	1 524 069
	7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	603 000	282 482	10 006	895 488
	8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	783	433 074	35 416	469 273
	9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	44 399	114 019	889	159 307

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, 1998 – Continued
Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – suite

Commodity – Produit	No.	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	
		Transport de marchandises sur ligne principale	Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total
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	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	11,634	238	252	12,124
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	949 587	18 297	20 139	988 023
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	937	185 079	186 016
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	13 562	19	66 488	80 069
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	2 311	2 147	-	4 458
6	Total carried - Total transporté ¹	"	965 460	21 400	271 706	1 258 566
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	229 427	423	79 583	309 433
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	948	2 312	-	3 260
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	735 085	18 666	192 122	945 873
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	6,571	11,975	2,488	21,034
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	586 544	1 072 865	225 093	1 884 502
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	52 668	-	126 461	179 129
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 349	175 805	12 364	191 518
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	"	642 561	1 248 670	363 918	2 255 149
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	319 253	395 716	91 540	806 509
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	17 457	52 045	-	69 502
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	305 851	800 909	272 288	1 379 048
994 Total, Fabricated materials, inedible - Total, demi-produits, non comestibles						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	516,121	316,322	174,295	1,006,738
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	49 531 847	25 763 338	12 664 996	87 960 181
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	3 033 491	2 253 245	5 648 899	10 935 635
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 623 939	3 173 747	969 515	7 767 201
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 113 105	1 399 318	276 120	2 788 543
6	Total carried - Total transporté ¹	"	57 302 382	32 589 648	19 559 530	109 451 560
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	24 474 978	12 626 421	5 842 053	42 943 452
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	1 762 111	1 892 662	7 197 226	10 851 999
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	20 964 465	18 070 564	6 520 252	45 555 281
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	20,213	44,223	15,087	79,523
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	224 877	830 822	356 299	1 411 998
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	139	111	55	305
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	194 576	259 884	53 642	508 102
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	80 789	-	36 814	117 603
6	Total carried - Total transporté ¹	"	500 381	1 090 817	446 810	2 038 008
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	357 034	544 983	37 483	939 500
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	3 627	13 210	22 572	39 409
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	139 720	532 624	386 755	1 059 099
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	9,585	2,546	1,795	13,926
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	303 027	65 826	79 677	448 530
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	18	21 479	1 081	22 578
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	448 807	259 795	232 270	940 872
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	104 026	-	14 430	118 456
6	Total carried - Total transporté ¹	"	855 878	347 100	327 458	1 530 436
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	504 236	336 740	247 963	1 088 939
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	20 701	41	589	21 331
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	330 941	10 320	78 905	420 166

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, 1998 – Continued

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – suite

Commodity – Produit	No.	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation	
		Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total	
		Transport de marchandises sur ligne principale				
		Canadian National	Canadian Pacific			
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.d.a.						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	74,745	10,017	896	85,658
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 373 744	198 682	34 074	1 606 500
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	26	9 252	68	9 346
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	64 088	300 638	49 663	414 389
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4 250	836	2 674	7 760
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 442 108	509 408	86 479	2 037 995
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	332 907	467 922	75 098	875 927
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	7 756	31 181	2 473	41 410
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	1 101 447	10 306	8 905	1 120 658
995 Total, End-products, inedible - Total, produits finaux, non comestibles						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	108,580	64,376	19,299	192,255
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	2 026 152	1 339 016	574 146	3 939 314
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 690	48 511	46 635	102 836
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	741 998	871 158	446 656	2 059 812
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	191 825	12 590	61 728	266 143
6	Total carried - Total transporté ¹	"	2 967 665	2 271 275	1 129 165	6 368 105
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 322 012	1 488 243	496 556	3 306 811
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	3 145 485	57 122	116 093	3 318 700
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	1 603 665	725 909	516 515	2 846 089
628 Trailers on flat cars (T.O.F.C.)² - Remorques sur wagons plats (R.S.W.P.)²						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	...	...	...	...
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	723092	302 714	331 933	1 357 739
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	-	8 033	58 075	66 108
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	223126	115 293	111	338 530
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	160739	6 743	-	167 482
6	Total carried - Total transporté ¹	"	1 106 957	432 783	390 119	1 929 859
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	693246	314 521	332 044	1 339 811
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	43	21 828	-	21 871
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	413667	96 435	-	510 102
630 Containers on flat cars (C.O.F.C.)² - Conteneurs sur wagons plats (C.S.W.P.)²						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	...	...	...	...
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	8 576 476	7 559 430	-	16 135 906
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	48	52	-	100
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	537 994	1 397 033	-	1 935 027
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	3 641	597	-	4 238
6	Total carried - Total transporté ¹	"	9 118 159	8 957 112	-	18 075 271
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	8 322 194	6 920 678	-	15 242 872
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	-	63 269	-	63 269
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	795966	1 967 164	-	2 763 130
996 Total, Special types of traffic - Total, transports spéciaux						
1	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	...	...	...	...
2	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	10 074 919	8 073 364	442 838	18 591 121
3	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	310	10 561	41 951	52 822
4	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	762 067	1 513 242	25 886	2 301 195
5	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	164 539	8 200	9 601	182 340
6	Total carried - Total transporté ¹	"	11 001 835	9 605 367	520 276	21 127 478
7	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	9 789 284	7 449 509	441 735	17 680 528
8	Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	286	91 202	186	91 674
9	Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"	1 212 266	2 064 655	78 354	3 355 275

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, 1998 – Concluded

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1998 – fin

Commodity – Produit	Mainline Freight Transportation		Short-Haul Freight Rail Transportation	Total Rail Transportation
	Canadian National	Canadian Pacific	Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances	Transport ferroviaire total
No.	Canadien National	Canadien Pacifique		

998 Grand total, carload and non carload traffic - Total général, charge complète et chargements de détail

	#
1 Railways cars loaded - Wagons chargés	T	103 411 326	82 699 390	74 049 497	260 160 213
2 Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	"	8 678 369	2 413 622	18 632 949	29 724 940
3 Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 507 539	7 864 029	1 804 379	17 175 947
4 From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 024 272	2 340 133	428 937	4 793 342
5 From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	121 621 506	95 317 174	94 915 762	311 854 442
6 Total carried - Total transporté ¹	"	86 595 841	66 118 489	60 397 929	213 112 259
7 Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	6 945 292	2 511 682	26 458 705	35 915 679
8 Del'd to other railways in Canada - Remis aux autres chemins de fer au Canada	"	30 851 894	26 687 000	8 059 128	65 598 022
9 Delivered to United States rail points - Remis aux réseaux des États-Unis	"				

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.
¹ Comprend l'ensemble du trafic de marchandises effectué par chaque société ferroviaire individuelle. Les marchandises provenant d'autres sociétés ferroviaires du Canada seront ainsi également incluses dans les totaux pour une société ferroviaire ou plus.
² All freight moved in trailers and containers on flat cars (TOFC, COFC) are reported as such, and not distributed by commodities, even if their content is known.
² Toutes les marchandises transportées dans les remorques et les conteneurs sur wagons plats (RSWP, CSWP) sont rapportées comme tel, et ne sont pas distribuées par type de marchandises même si leur contenu est connu.

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 short-haul freight carriers is included while that interlined between these two railways is removed to avoid double counting. These data were obtained from Transport Canada and the Canadian Transportation Agency.

Note to Users

- Revenue data are not available.
- Commodity detail is available only for the top 74 commodities (Table 6.1).

Tonnage by Commodity

Table 6.1 presents the top 74 commodities ranked in descending order of aggregated tonnage transported by CN and CP. These 74 commodities represented 93.2% of the total tonnage carried in 1998.

The top five commodities in 1998: coal, wheat, potash, mixed freight and lumber, accounted for 41.6% of the total tonnage. The first four commodities were the top ranking commodities in 1997 as well. However, lumber replaced woodpulp as the fifth ranking commodity.

Wheat, recorded a strong decrease of 28.0% which was mostly caused by a bad harvest and weakness in the price. Mixed carload freight also decreased, showing a drop of 8.4%. Coal exports were affected by the Asian economical crisis, and decreased by 5.5%. Potash showed a smaller decrease of 2.5%. Only lumber, among the top five commodities, showed an increase: 18.8%. It seems that a working settlement in the construction sector in Ontario and a strong demand for lumber from Canada in the United States, following a boom in residential construction, may have contributed to the increase registered by lumber in 1998.

Commodity Flows

CN and CP transported 214.6 million tonnes of freight in 1998 compared to 222.6 million tonnes in 1997, a decrease of 3.6%.

Les données sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises par voie ferroviaire et sur les tonnes transportées dont on fait état dans le présent chapitre visent uniquement le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP). Les marchandises faisant l'objet de transferts interréseaux avec des transporteurs de marchandises sur de courtes distances sont incluses, tandis que les marchandises faisant l'objet de transferts interréseaux entre ces deux sociétés ferroviaires sont exclues de manière à éviter le double compte. Les données présentées ont été obtenues auprès de Transports Canada et de l'Office des transports du Canada.

Note aux utilisateurs

- Les données sur les recettes ne sont pas disponibles.
- Les données détaillées ne sont disponibles que pour les 74 principales marchandises (tableau 6.1).

Tonnage selon la marchandise

Le tableau 6.1 présente les 74 principales marchandises classées en ordre décroissant du tonnage global transporté par le CN et le CP. Ces 74 marchandises ont représenté 93,2% du tonnage total en 1998.

En 1998, les cinq principales marchandises, soit le charbon, le blé, la potasse, les marchandises mixtes et le bois de construction, ont représenté 41,6% du tonnage total. Les quatre premières marchandises étaient également classées parmi les principales marchandises en 1997. Toutefois, le bois de construction a remplacé la pâte de bois à titre de cinquième marchandise en importance.

Le blé a affiché une forte diminution de 28,0% causée, rappelons-le, par une mauvaise récolte et des prix à la baisse. Les chargements de marchandises mixtes ont également diminué, présentant une baisse de 8,4%. Le charbon, dont les exportations ont été affectées par la crise économique en Asie, a diminué de 5,5% et la potasse a présenté une diminution plus faible de 2,5%. Seul le bois de construction, parmi les cinq principales marchandises, a présenté une hausse, soit 18,8%. Il semblerait qu'un règlement des conflits de travail dans le secteur de la construction en Ontario et la forte demande de bois de construction du Canada vers les États-Unis (suite à une phase d'expansion dans la construction résidentielle), ont contribué à l'augmentation qu'a enregistré le bois de construction en 1998.

Mouvements des marchandises

Le CN et le CP ont transporté 214,6 millions de tonnes de marchandises en 1998, comparativement à 222,6 millions de tonnes en 1997, une baisse de 3,6%.

Table 6.1

Tableau 6.1

Top 74 Commodity Transported by CN and CP, 1998**Groupe des 74 principales marchandises transportées par CN et CP, 1998**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes '000
238	Bituminous coal - Houille grasse	34 975
034	Wheat - Blé	18 781
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	13 835
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	12 876
308	Lumber - Bois de construction	8 852
330	Woodpulp - Pâte de bois	7 873
170	Rapeseed - Colza	4 604
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	4 310
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre, n.c.a.	4 145
334	Newsprint paper - Papier journal	3 875
450	Refined and manufactured gases, fuel type (lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	3 635
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	3 595
276	Gypsum - Gypse	3 310
216	Nickel ore and concentrates - Minerais et concentrés de nickel	3 143
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	3 040
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxides and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.c.a.	3 002
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	2 947
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout, n.c.a.	2 477
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	2 309
024	Barley - Orge	2 178
104	Vegetables, dried - Légumes secs	2 039
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	2 001
240	Lignite coal - Lignite	1 925
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques, n.c.a.	1 898
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	1 879
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	1 875
336	Groundwood paper and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	1 792
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	1 747
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	1 715
434	Gasoline - Essence	1 485
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	1 478
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillets d'acier	1 477
136	Oil seed meals (incl. cake), n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (incl. les tourteaux), n.c.a.	1 433
438	Diesel fuel - Carburant diesel	1 386
270	Limestone, crushed or broken, n.e.s. - Pierre calcaire concassée, n.c.a.	1 371
344	Paperboard, n.e.s. - Carton, n.c.a.	1 315
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	1 229
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	1 217
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	1 211
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	1 177
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	1 169
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale, n.c.a.	1 152
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	1 088
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	1 082
028	Oats - Avoine	1 064
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	1 063
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium, n.c.a.	1 058
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	1 005
446	Petroleum coke - Coke de pétrole	995
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels, n.c.a.	894
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	814
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	794
168	Flaxseed - Lin	789
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes et brames de fer et d'acier	779
296	Paper waste - Déchets de papier	764
250	Clay - Argile	748
042	Malt and malt flour - Malt et farine de malt	740

Table 6.1

Top 74 Commodity Transported by CN and CP, 1998 – Concluded

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux, n.c.a.	719
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires	638
202	Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	618
452	Asphalts and road oils - Asphalte et huiles pour les routes	616
320	Plywood - Contre-plaqués	570
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	556
454	Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	502
520	Cement and concrete basic products, n.e.s. - Produits de base en ciment et en béton, n.c.a.	467
482	Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	467
470	Structural shapes and sheet piling, iron or steel - Profils de charpente et palplanches de fer et d'acier	464
444	Lubricating oils and greases - Huiles et graisses lubrifiantes	457
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques et composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes, n.c.a.	441
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	437
110	Molasses and syrups - Mélasses et sirops	427
266	Agricultural limestone - Pierre calcaire, d'usage agricole	416
392	Sodium carbonate - Carbonate de sodium	414
026	Corn - Maïs	404
	Total, 74 commodities - Total, 74 marchandises	200 023

Fully 55.3% of the total tonnes transported originated in Alberta, British Columbia and Saskatchewan, consisting mainly of bulk commodities such as coal, wheat, potash and sulphur. A high proportion, 41.6% of those bulk commodities, was destined for overseas countries while 22.8% was destined for the United States.

Overall, 25.8% of total tonnage was destined to ports for marine exports and another 27.5% for the U.S. Most of the exports were shipped to overseas countries through British Columbia (Table 6.5). Meanwhile, 21.1% of the shipments to the U.S. crossed the border through Ontario, while 19.7% crossed the border via Saskatchewan.

Marine imports arrived mostly through ports in Quebec and British Columbia (Table 6.4). Over half of imports arriving in Quebec were transferred to U.S. rail connections while 45.6% of imports arriving in British Columbia ended up in Alberta.

Overall, 56.3% of imports originating from the United States (Table 6.2) were transported by rail to their destination points in Ontario, Quebec and Alberta. Four million tonnes were in transit to the United States via Canada.

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.

Tableau 6.1

Groupe de 74 principales marchandises transportées par CN et CP, 1998 – fin

Les chargements en provenance de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan ont représenté 55,3% du tonnage total et se composaient principalement de marchandises en vrac, comme le charbon, le blé, la potasse et le soufre. Une proportion considérable de ces marchandises (41,6 %) étaient destinées à l'étranger, tandis que 22,8% de ces marchandises étaient destinées aux États-Unis.

Globalement, 25,8% du tonnage total a été expédié aux ports en vue d'être exporté par voie maritime, et un autre 27,5% était destiné aux États-Unis. La plupart des marchandises exportées outre-mer ont été acheminées à partir de la Colombie-Britannique (tableau 6.5). L'Ontario a été le point de sortie de 21,1% des chargements à destination des États-Unis, suivi de la Saskatchewan avec 19.7%.

La majorité des importations maritimes sont manutentionnées aux ports du Québec et de la Colombie-Britannique (tableau 6.4). Plus de la moitié des importations maritimes arrivant au Québec ont fait l'objet de transferts vers les points de correspondance ferroviaire américains, et 45.6% des importations maritimes manutentionnées en Colombie-Britannique ont été acheminées en Alberta.

Globalement, 56,3% des importations en provenance des États-Unis (tableau 6.2) ont été transportées par voie ferroviaire jusqu'à leur destination en Ontario, au Québec et en Alberta. 4,0 millions de tonnes étaient en transit vers les États-Unis.

Dans la présente publication, le terme «exportations et importations maritimes» désigne uniquement la partie des exportations et des importations canadiennes totales transportées par voie ferroviaire à destination ou en provenance des ports.

Type of Movements (table 6.3)

Inter-regional movements accounted for the highest proportion (41.7%) of tonnage transported. International movements represented another 32.9%. An additional 1.9% was transported back to the U.S. through Canada. Intra-regional movements accounted for the remaining 23.5% of total tonnage. Compared to 1997, the proportion of international movements increased by 2.5 percentage points at the expense of inter- and intra-regional movements.

Type de mouvements (tableau 6.3)

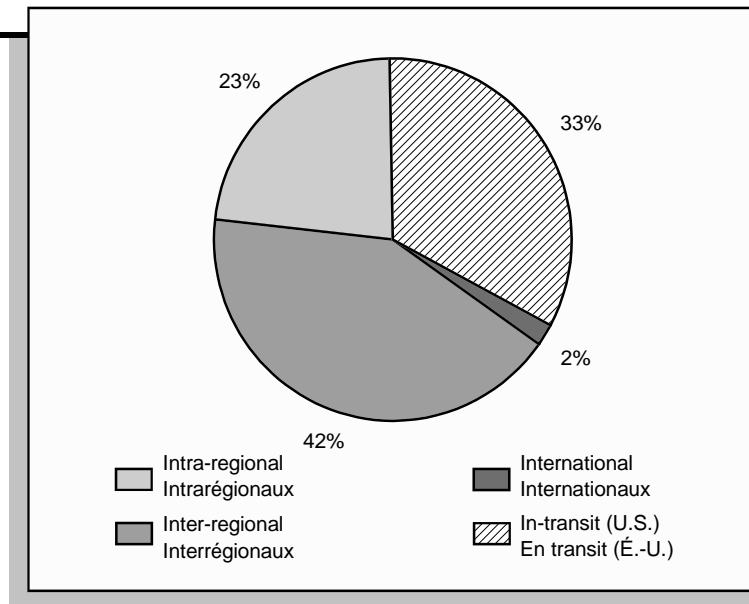
Les mouvements interrégionaux ont représenté la proportion la plus importante (41,7%) des marchandises transportées. Les mouvements internationaux ont compté pour 32,9% du total, et 1,9% du tonnage total a été réexpédié aux États-Unis après être passé par le Canada. Les mouvements intrarégionaux ont accaparé le reste, soit 23,5% du tonnage total. Les mouvements internationaux ont gagné 2,5 points de pourcentage par rapport à 1997, au détriment des mouvements interrégionaux et intrarégionaux.

Chart 6.1

Graphique 6.1

**Freight Origin and Destination Statistics:
Total Tonnage Handled by Type of
Movement, 1998**

**Statistiques sur l'origine et la destination
des marchandises : tonnage total manutentionné
selon le type de mouvement, 1998**



In 1998, inter-regional rail movements amounted to 89.5 million tonnes of goods, a decrease of 8.1%. Shipments from Alberta and Saskatchewan to British Columbia and Saskatchewan movements to Ontario accounted for 55.3% of the tonnage transported inter-regionally.

En 1998, les mouvements ferroviaires interrégionaux ont totalisé 89,5 millions de tonnes de marchandises, en baisse de 8,1%. Les chargements en provenance de l'Alberta et de la Saskatchewan à destination de la Colombie-Britannique et les chargements partant de la Saskatchewan à destination de l'Ontario ont représenté 55,3% du tonnage transporté à l'échelle interrégionale.

Intra-regional movements accounted for 50.4 million tonnes of goods in 1998 compared to 54.6 million tonnes in 1997. British Columbia accounted for the largest share at 28.1 million tonnes.

Les mouvements intrarégionaux ont visé 50,4 millions de tonnes de marchandises en 1998, comparativement à 54,6 millions de tonnes en 1997. Avec ses 28,1 millions de tonnes de biens transportés, la Colombie-Britannique se classe en tête de liste au chapitre des mouvements intrarégionaux.

Canada shipped an unprecedented total of 55.0 million tonnes to the United States in 1998, representing an increase of 5.7% from the 52.0 million tonnes carried in 1997. Movements originating from Ontario (12.4 million tonnes), Saskatchewan (11.6 million tonnes) and Quebec (10.9 million tonnes) amounted to 63.7% of the tonnage.

En 1998, le Canada a expédié 55,0 millions de tonnes de marchandises aux États-Unis, un niveau sans précédent correspondant à une hausse de 5,7% par rapport aux 52,0 millions de tonnes acheminées en 1997. Ensemble, les chargements en partance de l'Ontario (12,4 millions de tonnes), de la Saskatchewan (11,6 millions de tonnes) et du Québec (10,9 millions de tonnes) ont représenté 63,7% du tonnage total.

Traffic in the other direction i.e. from the United States to Canada also increased, but only slightly (0.3%). This traffic represents less than a third of the southbound traffic.

Le trafic en sens inverse, c'est-à-dire des États-Unis au Canada, a également enregistré une augmentation, plus faible cependant, de 0,3%. Ces mouvements représentent, toutefois,

Movements to Ontario (6.2 million tonnes) and to Quebec (4.6 million tonnes) accounted for 69.1% of the northbound tonnage.

U.S. to U.S. traffic increased from 3.0 million tonnes in 1997 to 4.0 million tonnes in 1998.

moins du tiers des mouvements nord-sud. Les chargements à destination de l'Ontario (6,2 millions de tonnes) et du Québec (4,6 millions de tonnes) ont compté pour 69,1% du tonnage transporté du sud au nord.

Le trafic américain passant par le Canada a augmenté, passant de 3,0 millions de tonnes en 1997 à 4,0 millions de tonnes en 1998.

Table 6.2

Tableau 6.2

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes, 1998

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes, 1998

Destination	Atl.	Que.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. ¹	B.C.	U.S.	Marine	Total
		Qué.				Alb. ¹	C.-B.	by Rail	Exports	
								É.-U. par chemin de fer	Exportations maritimes	
Tonnes ('000)										
Origin - Origine										
Atl.	4 504	617	799	71	3	78	24	1 876	45	8 017
Que. - Qué	730	6 158	2 634	224	80	497	387	9 278	1 048	21 036
Ont.	1 286	3 691	8 421	963	361	2 158	1 133	12 442	2 237	32 692
Man.	50	495	2 833	120	224	243	480	2 380	1 046	7 871
Sask.	319	859	8 142	832	247	422	3 837	11 617	9 522	35 797
Alta. - Alb. ¹	147	896	2 544	1 088	980	2 595	8 687	10 354	19 591	46 882
B.C. - C.-B.	112	514	1 216	211	79	546	8 017	5 008	20 139	35 842
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	618	3 038	6 190	811	741	1 836	575	4 019	1 813	19 641
Marine Imports - Importations maritimes	32	968	2 069	82	35	1 377	183	2 033	-	6 779
Total	7 798	17 236	34 848	4 402	2 750	9 752	23 323	59 007	55 441	214 557

¹ Alberta includes Northwest Territories.

¹ L'Alberta comprend les Territoires du Nord-Ouest.

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, 1998

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes - Importations et exportations maritimes intégrées au tonnage régional, 1998

Destination	Atl.	Que.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. ¹	B.C.	U.S.	Total
		Qué.				Alb. ¹	C.-B.	by Rail	
								É.-U. par chemin de fer	
Tonnes ('000)									
Origin - Origine									
Atl.	4 535	911	1 222	87	6	89	43	2 165	9 058
Que. - Qué	1 170	6 451	3 405	258	103	584	1 027	10 944	23 942
Ont.	1 785	4 743	8 421	964	361	2 159	1 840	12 443	32 716
Man.	56	541	3 345	120	224	243	965	2 380	7 874
Sask.	328	951	9 488	832	247	422	11 913	11 617	35 798
Alta. - Alb. ¹	155	972	2 609	1 088	980	2 595	28 128	10 354	46 881
B.C. - C.-B.	121	1 109	2 100	245	87	1 825	28 074	5 086	38 647
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	847	4 592	6 195	812	741	1 836	599	4 019	19 641
Total	8 997	20 270	36 785	4 406	2 749	9 753	72 589	59 008	214 557

¹ Alberta includes Northwest Territories.

¹ L'Alberta comprend les Territoires du Nord-Ouest.

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 and Exports (tables 6.4 and 6.5)

Marine imports, at 6.8 million tonnes in 1998, decreased by 1.0% from the 6.9 million tonnes reported in 1997. Of these shipments, 42.9% arrived in Quebec and another 41.4% arrived in British Columbia. Most of the consignments arriving in Quebec, consisting mainly of mixed carload freight, made their way into the United States (57.3%). Meanwhile, 45.6% of tonnage arriving in British Columbia (mostly phosphate rock) were destined for Alberta. In all, 30.0% of marine imports were destined for the United States.

Railway movements identified as marine exports decreased by 17.8%, to 55.4 million tonnes, in 1998, from 67.4 million tonnes in 1997. This can be explained by a decrease in wheat and coal exports in 1998. A major proportion, 88.9%, was shipped overseas through British Columbia.

Marine exports originating in Saskatchewan, Alberta and British Columbia (consisting mainly of bulk commodities) accounted for 49.3 million tonnes or 88.9% of the total in 1998.

Major Commodity Movements by Region

Table 6.6 shows the flow of the five major commodities by region. More detailed information 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 1998, totalling 72.5 million tonnes. Of this tonnage, 41.0 million or 56.6% originated in the Prairies, consisting mainly of wheat and bituminous coal bound for marine export. In addition, 27.9 million tonnes, or 38.6% of the total tonnage, transported within British Columbia, consisted mainly of bituminous coal, again for overseas export.

The United States and Ontario received the second and third highest tonnage of goods, with 59.0 million tonnes and 37.5 million tonnes respectively. The United States received 8.0 million tonnes of potash from the region comprising Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories, 4.7 million tonnes of lumber from British Columbia and Quebec. Quebec also shipped 1.8 million tonnes of mixed freight and 1.5 million tonnes of newsprint paper to the U.S.

Ontario received 6.0 million tonnes of wheat from Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories region while 3.1 million tonnes of nickel ore and concentrates were transported within the province of Ontario.

Importations et exportations maritimes (tableaux 6.4 et 6.5)

Les importations maritimes se sont chiffrées à 6,8 millions de tonnes en 1998, en baisse de 1,0% par rapport aux 6,9 millions de tonnes déclarées l'année précédente. De ces importations, 42,9% et 41,4%, sont arrivées au Québec et en Colombie-Britannique, respectivement. 57,3% des importations maritimes reçues au Québec composées surtout de marchandises mixtes, ont été expédiées aux États-Unis, alors que 45,6% des chargements arrivés en Colombie-Britannique, composés principalement de roche phosphatée, étaient destinés à l'Alberta. Globalement, 30,0% des importations maritimes étaient destinées aux États-Unis.

Les mouvements ferroviaires liés aux exportations maritimes sont passés de 67,4 millions de tonnes en 1997 à 55,4 millions de tonnes en 1998, soit une diminution de 17,8%. Les exportations à la baisse du blé et du charbon en 1998, viennent expliquer cette forte diminution. Une proportion considérable de ces chargements (88,9%) ont été expédiés outre-mer à partir de la Colombie-Britannique.

Les exportations maritimes en provenance de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique (composées principalement de marchandises en vrac) se sont élevées à 49,3 millions de tonnes, soit 88,9% du total en 1998.

Mouvements des principales marchandises selon la région

Le tableau 6.6 présente les mouvements des cinq principales marchandises selon la région. Des données plus détaillées sur les 74 principales marchandises (sélectionnées à l'échelle du Canada) peuvent être produites sur demande.

En 1998, la Colombie-Britannique a été le point de destination de la proportion la plus élevée du tonnage, soit 72,5 millions de tonnes dont 56,6% (ou 41,0 millions de tonnes) provenaient des Prairies et se composaient surtout de blé et de houille grasse destinés à l'exportation par voie maritime. Par ailleurs, 27,9 millions de tonnes de marchandises, ou 38,6% du total, ont été transportées à l'intérieur de la province; ces chargements se composaient principalement de houille grasse également destinée à l'exportation outre-mer.

Les États-Unis et l'Ontario se sont classés au deuxième et au troisième rangs au chapitre du tonnage reçu avec 59,0 millions de tonnes et 37,5 millions de tonnes, respectivement. Les États-Unis ont reçu 8,0 millions de tonnes de potasse en provenance de la région du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest, 4,7 millions de tonnes de bois de construction de la Colombie-Britannique et du Québec. Le Québec a également expédié aux États-Unis 1,8 million de tonnes de marchandises mixtes et 1,5 million de tonnes de papier journal.

L'Ontario a reçu 6,0 millions de tonnes de blé en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest, tandis que 3,1 millions de tonnes de minerai et de concentrés de nickel ont été transportées à l'intérieur de l'Ontario.

Table 6.4

Tableau 6.4

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Imports, 1998**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes, pour les importations maritimes, 1998**

Destination	Atl.	Que.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. ¹	B.C.	U.S. by Rail	Total
		Qué.				Alb. ¹	C.-B.	É.-U. par chemin de fer	
Tonnes ('000)									
Origin - Origine									
Atl.	1	289	417	16	3	11	13	289	1 039
Que. - Qué	6	198	770	33	24	87	122	1 666	2 906
Ont.	20	1	-	-	-	-	1	-	22
Man.	1	3	-	-	-	-	1	-	5
Sask.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alta. - Alb. ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B.C. - C.-B.	4	477	882	33	8	1 279	46	78	2 807
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	32	968	2 069	82	35	1 377	183	2 033	6 779

¹ Alberta includes Northwest Territories.¹ L'Alberta comprend les Territoires du Nord-Ouest.**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, 1998**Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes, pour les exportations maritimes, 1998**

Destination	Atl.	Que.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. ¹	B.C.	U.S. by Rail	Total
		Qué.				Alb. ¹	C.-B.	É.-U. par chemin de fer	
Tonnes ('000)									
Origin - Origine									
Atl.	28	5	5	-	-	-	7	-	45
Que. - Qué	434	95	1	-	-	-	518	-	1 048
Ont.	478	1 052	-	2	-	-	705	-	2 237
Man.	6	43	513	-	-	-	484	-	1 046
Sask.	9	91	1 346	-	-	-	8 076	-	9 522
Alta. - Alb. ¹	8	76	66	-	-	-	19 441	-	19 591
B.C. - C.-B.	5	119	2	1	-	-	20 012	-	20 139
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	229	1 554	5	1	-	-	24	-	1 813
Total	1 197	3 035	1 938	4	-	-	49 267	-	55 441

¹ Alberta includes Northwest Territories.¹ L'Alberta comprend les Territoires du Nord-Ouest.**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 6.6

Tableau 6.6

Origin and Destination of Selected Commodities in Terms of Tonnage, 1998**Origine et destination de marchandises choisies, selon le tonnage, 1998**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		('000)
Atlantic - Atlantic Atlantique - Atlantique		
276	Gypsum - Gypse	3 033
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	859
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout, n.c.a.	138
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	71
434	Gasoline - Essence	68
	Other Commodities - Autres produits	366
Total Tonnage - Tonnage Total		4 535
Quebec - Atlantic Québec - Atlantique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	473
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	128
330	Woodpulp - Pâte de bois	70
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.c.a.	55
334	Newsprint paper - Papier journal	42
	Other Commodities - Autres produits	402
Total Tonnage - Tonnage Total		1 170
Ontario - Atlantic Ontario - Atlantique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	760
450	Refined and manufactured gases, fuel type (l.p.g.) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	193
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	78
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	63
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	63
	Other Commodities - Autres produits	628
Total Tonnage - Tonnage Total		1 785
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Atlantic Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Atlantique		
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	281
450	Refined and manufactured gases, fuel type (l.p.g.) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	41
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	27
136	Oil seed meals (incl.cake), n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (incl. les tourteaux), n.c.a.	25
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	24
	Other Commodities - Autres produits	167
Total Tonnage - Tonnage Total		565
British Columbia - Atlantic Colombie-Britannique - Atlantique		
330	Woodpulp - Pâte de bois	48
320	Plywood - Contre-plaqué	23
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	15
308	Lumber - Bois de construction	12
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	12
	Other Commodities - Autres produits	11
Total Tonnage - Tonnage Total		121

Table 6.6

Tableau 6.6

Origin and Destination of Selected Commodities in Terms of Tonnage, 1998 – Continued**Origine et destination de marchandises choisies, selon le tonnage, 1998 – suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes (^{'000})
U.S. - Atlantic É.-U - Atlantique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	239
250	Clay - Argile	166
266	Agricultural limestone - Pierre calcaire, d'usage agricole	46
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	30
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	25
	Other Commodities - Autres produits	341
Total Tonnage - Tonnage Total		847
Atlantic - Quebec Atlantique - Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	315
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels, n.c.a.	149
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	65
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	64
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	31
	Other Commodities - Autres produits	287
Total Tonnage - Tonnage Total		911
Quebec - Quebec Québec - Québec		
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout, n.c.a.	948
434	Gasoline - Essence	943
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	681
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	431
330	Woodpulp - Pâte de bois	422
	Other Commodities - Autres produits	3 026
Total Tonnage - Tonnage Total		6 451
Ontario - Quebec Ontario - Québec		
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	768
034	Wheat - Blé	698
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	584
450	Refined and manufactured gases, fuel type (l.p.g.) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	347
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	299
	Other Commodities - Autres produits	2 047
Total Tonnage - Tonnage Total		4 743
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Quebec Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Québec		
034	Wheat - Blé	320
104	Vegetables, dried - Légumes secs	261
136	Oil seed meals (incl. cake), n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (incl. les tourteaux), n.c.a.	167
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	159
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	141
	Other Commodities - Autres produits	1 416
Total Tonnage - Tonnage Total		2 464

Table 6.6

Tableau 6.6

Origin and Destination of Selected Commodities in Terms of Tonnage, 1998 – Continued**Origine et destination de marchandises choisies, selon le tonnage, 1998 – suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		('000)
British Columbia - Quebec Colombie-Britannique - Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	654
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	84
308	Lumber - Bois de construction	76
320	Plywood - Contre-plaqué	66
330	Woodpulp - Pâte de bois	28
	Other Commodities - Autres produits	201
Total Tonnage - Tonnage Total		1 109
U.S. - Quebec É.-U. - Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	1 325
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	300
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	255
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	151
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques, n.c.a.	151
	Other Commodities - Autres produits	2 410
Total Tonnage - Tonnage Total		4 592
Atlantic - Ontario Atlantique - Ontario		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	456
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	77
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes et brames de fer et d'acier	67
334	Newsprint paper - Papier journal	40
308	Lumber - Bois de construction	28
	Other Commodities - Autres produits	582
Total Tonnage - Tonnage Total		1 250
Quebec - Ontario Québec - Ontario		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	836
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes et brames de fer et d'acier	423
308	Lumber - Bois de construction	353
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium, n.c.a.	206
438	Diesel fuel - Carburant diesel	199
	Other Commodities - Autres produits	1 388
Total Tonnage - Tonnage Total		3 405
Ontario - Ontario		
216	Nickel ore and concentrates - Minerais et concentrés de nickel	3 143
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	560
450	Refined and manufactured gases, fuel type (l.p.g.) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	462
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	443
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	333
	Other Commodities - Autres produits	3 480
Total Tonnage - Tonnage Total		8 421

Table 6.6

Tableau 6.6

Origin and Destination of Selected Commodities in Terms of Tonnage, 1998 – Continued**Origine et destination de marchandises choisies, selon le tonnage, 1998 – 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	6 008
240	Lignite coal - Lignites	1 826
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	1 038
170	Rapeseed - Colza	830
238	Bituminous coal - Houille grasse	711
	Other Commodities - Autres produits	5 743
	Total Tonnage - Tonnage Total	16 156
British Columbia - Ontario		
Colombie-Britannique - Ontario		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	1 111
308	Lumber - Bois de construction	280
238	Bituminous coal - Houille grasse	270
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	83
320	Plywood - Contre-plaqué	69
	Other Commodities - Autres produits	287
	Total Tonnage - Tonnage Total	2 100
U.S. - Ontario		
É.-U. - Ontario		
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	653
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	562
438	Diesel fuel - Carburant diesel	536
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	344
250	Clay - Argile	330
	Other Commodities - Autres produits	3 770
	Total Tonnage - Tonnage Total	6 195
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.c.a.	26
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	8
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	4
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	4
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.c.a.	3
	Other Commodities - Autres produits	137
	Total Tonnage - Tonnage Total	182

Table 6.6

Tableau 6.6

Origin and Destination of Selected Commodities in Terms of Tonnage, 1998 – Continued**Origine et destination de marchandises choisies, selon le tonnage, 1998 – suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes (^{'000})
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.c.a.	328
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	151
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.c.a.	79
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	24
308	Lumber - Bois de construction	19
	Other Commodities - Autres produits	343
Total Tonnage - Tonnage Total		944
Ontario - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Ontario - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	667
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	600
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.c.a.	247
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	212
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillets d'acier	176
	Other Commodities - Autres produits	1 581
Total Tonnage - Tonnage Total		3 483
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	1 257
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.c.a.	662
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	493
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	398
034	Wheat - Blé	334
	Other Commodities - Autres produits	3 940
Total Tonnage - Tonnage Total		7 084
British Columbia- Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Colombie-Britannique - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	1 088
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	174
276	Gypsum - Gypse	117
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	78
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	73
	Other Commodities - Autres produits	701
Total Tonnage - Tonnage Total		2 231

Table 6.6

Tableau 6.6

Origin and Destination of Selected Commodities in Terms of Tonnage, 1998 – Continued**Origine et destination de marchandises choisies, selon le tonnage, 1998 – suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		('000)
U.S. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. É.-U. - Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
238	Bituminous coal - Houille grasse	475
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	306
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	229
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	211
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	172
	Other Commodities - Autres produits	1 996
Total Tonnage - Tonnage Total		3 389
Atlantic - British Columbia Atlantique - Colombie-Britannique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	17
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	7
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.c.a.	1
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	1
110	Molasses and syrups - Mélasses et sirops	1
	Other Commodities - Autres produits	16
Total Tonnage - Tonnage Total		43
Quebec - British Columbia Québec - Colombie-Britannique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	574
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	73
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.c.a.	35
330	Woodpulp - Pâte de bois	34
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	14
	Other Commodities - Autres produits	297
Total Tonnage - Tonnage Total		1 027
Ontario - British Columbia Ontario - Colombie-Britannique		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	838
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	251
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.c.a.	106
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	55
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	54
	Other Commodities - Autres produits	536
Total Tonnage - Tonnage Total		1 840

Table 6.6

Tableau 6.6

Origin and Destination of Selected Commodities in Terms of Tonnage, 1998 – Continued**Origine et destination de marchandises choisies, selon le tonnage, 1998 – suite**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes (⁰⁰⁰)
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - British Columbia Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Colombie-Britannique		
238	Bituminous coal - Houille grasse	9 662
034	Wheat - Blé	9 421
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre, n.c.a.	4 144
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	3 404
170	Rapeseed - Colza	3 312
	Other Commodities - Autres produits	11 063
	Total Tonnage - Tonnage Total	41 006
British Columbia - British Columbia Colombie-Britannique - Colombie-Britannique		
238	Bituminous coal - Houille grasse	23 262
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	2 027
330	Woodpulp - Pâte de bois	1 047
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	370
276	Gypsum - Gypse	135
	Other Commodities - Autres produits	1 236
	Total Tonnage - Tonnage Total	28 077
U.S. - British Columbia É.-U. - Colombie-Britannique		
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	61
296	Paper waste - Déchets de papier	40
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	40
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	34
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	33
	Other Commodities - Autres produits	391
	Total Tonnage - Tonnage Total	599
Atlantic - U.S. Atlantique - É.-U.		
308	Lumber - Bois de construction	343
334	Newsprint Paper - Papier journal	334
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	295
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	287
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	186
	Other Commodities - Autres produits	720
	Total Tonnage - Tonnage Total	2 165
Quebec - U.S. Québec - É.-U.		
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	1 776
308	Lumber - Bois de construction	1 673
334	Newsprint Paper - Papier journal	1 453
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium, n.c.a.	790
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	549
	Other Commodities - Autres produits	4 709
	Total Tonnage - Tonnage Total	10 950

Table 6.6

Tableau 6.6

Origin and Destination of Selected Commodities in Terms of Tonnage, 1998 – Concluded**Origine et destination de marchandises choisies, selon le tonnage, 1998 – fin**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		('000)
	Ontario - U.S. Ontario - É.-U.	
330	Woodpulp - Pâte de bois	1 160
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	1 105
450	Refined and manufactured gases, fuel type (l.p.g.) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	1 018
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	962
334	Newsprint Paper - Papier journal	910
	Other Commodities - Autres produits	7 287
	Total Tonnage - Tonnage Total	12 442
	Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - U.S. Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - É.-U.	
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	8 031
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	1 589
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	1 457
034	Wheat - Blé	1 441
308	Lumber - Bois de construction	1 334
	Other Commodities - Autres produits	10 494
	Total Tonnage - Tonnage Total	24 346
	British Columbia - U.S. Colombie-Britannique - É.-U.	
308	Lumber - Bois de construction	3 056
330	Woodpulp - Pâte de bois	717
238	Bituminous coal - Houille grasse	508
334	Newsprint Paper - Papier journal	199
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	46
	Other Commodities - Autres produits	560
	Total Tonnage - Tonnage Total	5 086
	U.S. - U.S. É.-U. - É.-U.	
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	627
308	Lumber - Bois de construction	355
330	Woodpulp - Pâte de bois	226
448	Coke, n.e.s. - Coke, n.c.a.	200
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	180
	Other Commodities - Autres produits	2 431
	Total Tonnage - Tonnage Total	4 019

Chapter 7

International Commodity Origin and Destination

Chapitre 7

Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises

Introduction

This chapter presents tonnes transported and the origin and destination of rail commodity movements between Canada and the United States, as originated by and interlined with Canadian National and Canadian Pacific Railways.

Northbound and Southbound Movements of All Commodities

Again in 1998, southbound movements were three times the tonnage of northbound movements. This is due to the difference in the type of commodities transported in each direction and the fact that the U.S. is a much bigger market compared to the Canadian market. Important commodities going to the U.S. included potash, lumber, woodpulp and newsprint while mixed freight, plastic materials, motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies and clay were the top commodities transported northwards.

CN and CP transported 15.6 million tonnes of goods northbound compared to 55.0 million tonnes transported southbound. Compared to 1997, this represented an increase of 0.3% and 5.7% respectively.

In both cases, a major proportion of the activity took place in the Central region of the United States. This region received and originated half of the respective total shipments. High tonnages of potash and wheat from Saskatchewan; liquid sulphur from Alberta and Northwest Territories, mixed freight from Quebec and lumber from British Columbia were delivered to this region. On the other hand, the Central region generated mixed freight, plastic materials, iron and steel scrap to be delivered to Quebec, Ontario and Saskatchewan.

The province of Ontario was the busiest destination for northbound movements and Saskatchewan was the busiest origin for the southbound movements.

Introduction

Ce chapitre présente des statistiques sur le tonnage transporté et sur l'origine et la destination des mouvements des marchandises acheminées ou transférées de l'un ou l'autre côté de la frontière canado-américaine par le Canadien National et le Canadien Pacifique.

Mouvements vers le nord et vers le sud de l'ensemble des marchandises

Encore une fois en 1998, le tonnage acheminé vers le sud a représenté plus de trois fois celui expédié vers le nord. Ceci est attribuable à la variété des marchandises transportées dans chaque direction et au fait que le marché américain est beaucoup plus grand que le marché canadien. Les marchandises importantes transportées vers le sud incluaient la potasse, le bois de construction, la pâte de bois et le papier journal. Quant aux marchandises acheminées vers le nord, elles se composaient surtout de chargements mixtes, de matières plastiques, de moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles et d'argile.

Le CN et le CP ont transporté 15,6 millions de tonnes de marchandises à destination du nord par comparaison à 55,0 millions de tonnes transportées vers le sud. Comparativement à 1997, ceci représente une augmentation de 0,3% et de 5,7% respectivement.

Dans les deux cas, une proportion importante de l'activité a eu lieu dans la région du centre des États-Unis. Les mouvements en provenance et à destination de cette région représentent la moitié du nombre total respectif d'expéditions. Un tonnage élevé de potasse et de blé en provenance de la Saskatchewan, de souffre liquide en provenance de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest, de marchandises mixtes en provenance du Québec et de bois de construction provenant de la Colombie-Britannique ont aussi été acheminés vers cette région. Quant aux marchandises en provenance de cette région, à destination du Québec, de l'Ontario et de la Saskatchewan, elles se composaient de marchandises mixtes, de matières plastiques et de déchets de fer et d'acier.

L'Ontario a été le point de destination le plus actif pour les mouvements de marchandises vers le nord et la Saskatchewan a été le point d'origine le plus actif pour les mouvements de marchandises vers le sud.

Table 7.1

Tableau 7.1

Northbound Movements¹ of Goods from U.S. Region of Origin, by Canadian Gateway, 1998

Mouvements sud-nord¹ de marchandises à partir de la région d'origine américaine, par porte d'entrée au Canada, 1998

Canadian Gateway Porte d'entrée au 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	15	-	-	-	15
Quebec - Québec	1 014	29	328	7	1 378
Ontario	737	5 355	4 176	872	11 140
Manitoba	14	272	185	506	977
Saskatchewan	14	938	283	12	1 247
Alberta ²	-	29	64	319	412
British Columbia - Colombie Britannique	-	16	17	420	453
Total	1 794	6 639	5 053	2 136	15 622

¹ Excludes U.S.-U.S. movements.

¹ Exclut les mouvements É.U.-É.U.

² Alberta includes Northwest Territories.

² L'Alberta comprend les Territoire du Nord-Ouest.

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.

Northbound and Southbound Movements of 74 Top Commodities

Mouvements vers le nord et vers le sud des 74 marchandises principales

The top 74 commodities accounted for 85.3% or 13.3 million tonnes of the total northbound traffic. The province of Ontario received 5.2 million tonnes of the top 74 commodities, 70.1% of which originated in the Central and South regions of the United States. The province of Quebec was the destination of another 4.0 million tonnes, 63.1% of which originated in the Central region of the United States.

Les 74 marchandises principales ont compté pour 85,3 % ou 13,3 millions de tonnes du total transporté vers le nord. L'Ontario a reçu 5,2 millions de tonnes des 74 marchandises principales dont 70,1 % provenaient des régions du centre et du sud des États-Unis. Le Québec a reçu 4,0 millions de tonnes de marchandises dont 63,1% provenaient du centre des États-Unis.

The top 74 commodities accounted for 94.3% or 51.8 million tonnes of the total southbound traffic. Of this total, Saskatchewan shipped a record 8.0 million tonnes of potash in 1998, generating the highest southbound traffic at 11.4 million tonnes. Ontario was the origin of 11.2 million tonnes while Quebec originated another 10.3 million tonnes. 67.8% of the commodities originating in these two provinces were destined for the Central and North-East regions of the United States.

Les 74 marchandises principales ont compté pour 94,3% ou 51,8 millions de tonnes du total transporté vers le sud. De ce total, la Saskatchewan a expédié 11,4 millions de tonnes en 1998, incluant un tonnage record de potasse, soit 8,0 millions de tonnes. L'Ontario a expédié 11,2 millions de tonnes et le Québec, 10,3 millions de tonnes. De toutes les marchandises en provenance de ces deux provinces, 67,8% étaient destinées aux régions du centre et du nord-est des États-Unis.

Table 7.2

Tableau 7.2

Top 74 Commodities for the Northbound Movements¹, from U.S. Region of Origin, 1998**Groupe des 74 marchandises les plus importantes des mouvements sud-nord,¹ à partir de la région d'origine américaine, 1998**

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		
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	228 091	1 519 374	54 249	75 034	1 876 748
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	50 165	105 856	896 429	10 769	1 063 219
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	173 633	516 996	25 213	627	716 469
250 Clay - Argile	260	41 801	441 686	193 974	677 721
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	277	43 794	442 588	153 178	639 837
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	542 795	-	-	542 795
438 Diesel fuel - Carburant diesel	533 740	1 335	1 024	812	536 911
238 Bituminous coal - Houille grasse	-	-	24 571	474 791	499 362
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques, n.c.a.	36 342	203 838	155 174	57 724	453 078
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	10 481	265 457	165 198	82	441 218
296 Paper waste - Déchets de papier	82 018	227 655	124 594	530	434 797
256 Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	4 963	424 308	3 640	440	433 351
400 Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	108 391	6 699	279 937	284	395 311
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	8 752	200 549	159 557	179	369 037
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	19 144	279 522	13 867	44 361	356 894
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels, n.c.a.	7 094	132 820	108 546	15 691	264 151
110 Molasses and syrups - Mélasses et sirops	346	233 173	13 221	3 591	250 331
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	16 150	19 074	132 399	73 155	240 778
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers aldéhydes, cétones et leurs dérivés	3 770	53 144	176 824	4 035	237 773
344 Paperboard, n.e.s - Carton, n.c.a.	10 813	11 468	174 138	18 755	215 174
330 Woodpulp - Pâte de bois	29 357	24 138	139 656	7 967	201 118
446 Petroleum coke - Coke de pétrole	-	57 410	44 150	86 874	188 434
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	1 091	807	3 395	171 309	176 602
454 Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	13 405	26 520	120 117	13 426	173 468
392 Sodium carbonate - Carbonate de sodium	87	-	-	162 408	162 495
384 Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques et composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes, n.c.a.	1 714	16 960	132 215	3 415	154 304
026 Corn - Maïs	-	137 317	2 684	-	140 001
104 Vegetables, dried - Légumes secs	64	116 289	91	10 213	126 657
204 Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	10 632	12 391	882	72 604	96 509
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes, métalliques, n.c.a.	37 364	21 913	15 077	21 863	96 217
450 Refined and manufactured gases, fuel type (lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	9 513	22 585	63 331	95	95 524
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	14 974	58 584	21 010	608	95 176
442 Fuel oil, n.e.s. - Mazout, n.c.a.	9 791	11 687	45 446	11 427	78 351
470 Structural shapes and sheet piling, iron or steel - Profilés de charpente et palplanches de fer et d'acier	82	8 922	66 103	648	75 755
402 Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	6 497	17 708	47 049	-	71 254
266 Agricultural limestone - Pierre calcaire, d'usage agricole	67 598	1 156	20	-	68 774

Table 7.2

Tableau 7.2

Top 74 Commodities for the Northbound Movements¹, from U.S. Region of Origin, 1998 – Concluded
Groupe des 74 marchandises les plus importantes des mouvements sud-nord,¹ à partir de la région d'origine américaine, 1998 – fin

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		
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	23 306	25 716	18 858	352	68 232
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	-	66 903	-	-	66 903
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux, n.c.a.	-	52 649	160	150	52 959
202 Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	927	1 271	49 613	83	51 894
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale, n.c.a.	507	43 153	796	2 144	46 600
444 Lubricating oils and greases - Huiles et graisses lubrifiantes	4 679	10 249	30 576	220	45 724
460 Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes et brames de fer et d'acier	3 901	37 352	1 040	159	42 452
464 Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	21 396	5 587	3 555	11 125	41 663
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	1 533	1 333	13 421	25 145	41 432
308 Lumber - Bois de construction	5 657	7 710	4 839	19 897	38 103
126 Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.c.a.	111	26 373	922	9 429	36 835
452 Asphalts and road oils - Asphalte et bitume fluxé	76	18 500	78	2 102	20 756
320 Plywood - Contre-plaqué	-	178	894	15 628	16 700
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	478	13 242	102	104	13 926
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium, n.c.a.	-	316	12 987	600	13 903
334 Newsprint paper - Papier journal	4 067	1 637	6 151	820	12 675
222 Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	277	253	5 812	2 595	8 937
416 Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	-	279	1 269	6 470	8 018
024 Barley - Orge	1 264	5 872	-	513	7 649
182 Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	4 635	2 667	-	62	7 364
520 Cement and concrete basic products, n.e.s. - Produits de base en ciment et en béton, n.c.a.	15	428	6 106	66	6 615
136 Oil seed meals (incl. cake), n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (incl. les tourteaux), n.c.a.	-	4 234	156	-	4 390
276 Gypsum - Gypse	-	3 618	-	-	3 618
482 Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	139	1 888	56	1 140	3 223
034 Wheat - Blé	360	2 581	-	-	2 941
434 Gasoline - Essence	-	-	-	2 875	2 875
170 Rapeseed - Colza	-	2 287	-	-	2 287
284 Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	-	2 225	-	-	2 225
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s. - Pierre calcaire concassée, n.c.a.	652	453	-	-	1 105
042 Malt and malt flour - Malt et farine de malt	-	497	-	474	971
168 Flaxseed - Lin	-	151	-	663	814
028 Oats - Avoine	230	-	-	-	230
190 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	-	-	69	-	69
288 Liquid sulphur - Soufre liquide	35	-	-	-	35
Total	1 570 844	5 703 647	4 251 541	1 793 685	13 319 717

¹ Excludes U.S.-U.S. movements.

¹ Exclut les mouvements É.-U.-É.-U.

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

Origin and Destination of the 74 Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements¹, 1998
Origine et destination des 74 marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord,¹ 1998

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.c.a.	721	237 147	583	451	238 902
250	Clay - Argile	-	6 121	156 750	2 812	165 683
266	Agricultural limestone - Pierre calcaire, d'usage agricole	45 773	-	-	-	45 773
426	Plastic materials, not shaped and basic shape forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	81	4 064	25 388	-	29 533
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	-	421	22 915	1 813	25 149
Other Commodities - Autres produits		41 400	95 860	29 418	10 516	177 194
Total		87 975	343 613	235 054	15 592	682 234
Quebec - Québec						
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	91 931	1 179 719	28 452	25 397	1 325 499
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	299 967	-	-	299 967
426	Plastic materials, not shaped and basic shape forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	17 811	29 772	206 850	669	255 102
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	6 284	145 315	40	233	151 872
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques, n.c.a.	26 886	71 790	51 601	832	151 109
Other Commodities - Autres produits		167 702	804 367	659 437	192 780	1 824 286
Total		310 614	2 530 930	946 380	219 911	4 007 835
Ontario						
426	Plastic materials, not shaped and basic shape forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	30 479	49 396	572 220	695	652 790
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	167 349	369 140	24 766	394	561 649
438	Diesel fuel - Carburant diesel	533 740	1 335	826	-	535 901
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	88 257	3 497	252 334	167	344 255
250	Clay - Argile	84	35 372	135 366	160 043	330 865
Other Commodities - Autres produits		311 514	925 578	1 294 945	272 810	2 804 847
Total		1 131 423	1 384 318	2 280 457	434 109	5 230 307
Manitoba						
238	Bituminous coal - Houille grasse	-	-	-	474 791	474 791
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	-	9 039	40 899	11 464	61 402
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	-	64	882	27 155	28 101
296	Paper waste - Déchets de papier	-	24 275	1 704	-	25 979
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	-	22 083	1 935	-	24 018
Other Commodities - Autres produits		14 225	78 004	33 921	14 185	140 335
Total		14 225	133 465	79 341	527 595	754 626

Table 7.3

Tableau 7.3

Origin and Destination of the 74 Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements¹, 1998 – Concluded
Origine et destination des 74 marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord,¹ 1998 – 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	83	246 329	787	43 552	290 751
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	-	9 272	85 528	8 152	102 952
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	37 425	-	-	37 425
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes et brames de fer et d'acier	-	36 581	-	159	36
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	-	20 900	11 956	233	33 089
	Other Commodities - Autres produits	2 324	51 541	37 491	31 189	122 545
	Total	2 407	402 048	135 762	83 285	623 502
Alberta and Northwest Territories - Alberta et Territoires du Nord-Ouest						
474	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	4 085	13 765	114 514	52 124	184 488
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	-	172	636	170 913	171 721
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	-	152 161	635	88	152 884
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	124 541	-	-	124 541
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	-	90 646	6 699	-	97 345
	Other Commodities - Autres produits	13 455	296 451	336 109	207 469	853 484
	Total	17 540	677 736	458 593	430 594	1 584 463
British Columbia - Colombie-Britannique						
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	61 378	-	-	61 378
296	Paper waste - Déchets de papier	80	39 420	68	419	39 987
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	1 242	28 352	10 112	-	39 706
426	Plastic materials, not shaped and basic shape forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes de base	140	8 013	17 568	8 369	34 090
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	2 302	26 009	5 112	24	33 447
	Other Commodities - Autres produits	2 896	68 365	83 094	73 787	228 142
	Total	6 660	231 537	115 954	82 599	436 750
	Canada Total - Total Canada	1 570 844	5 703 647	4 251 541	1 793 685	13 319 717

¹ Excludes U.S.-U.S. movements.

¹ Exclut les mouvements É.-U.-É.-U.

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

Tableau 7.4

Southbound Movements¹ of Goods to U.S. Region of Destination, by Canadian Gateway, - 1998**Mouvements nord-sud¹ de marchandises au point de destination d'une région américaine, par porte de sortie du Canada, 1998**

Canadian Gateway Porte 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	79	-	-	-	79
Quebec - Québec	4 682	91	1 182	26	5 981
Ontario	3 790	15 953	8 814	1 451	30 008
Manitoba	109	3 300	671	165	4 245
Saskatchewan	118	5 347	2 061	30	7 556
Alberta	5	107	128	1 463	1 703
British Columbia - Colombie Britannique	-	10	23	5 383	5 416
Total	8 783	24 808	12 879	8 518	54 988

¹ Excludes U.S.-U.S. movements.¹ Exclut les mouvements É.-U.-É.-U.**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

Tableau 7.5

Top 74 Commodities for the Southbound Movements¹, 1998**Groupe des 74 marchandises les plus importantes des mouvements nord-sud,¹ 1998**

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					
416 Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	2 367	5 073 861	1 092 897	1 863 090	8 032 215
308 Lumber - Bois de construction	878 564	2 456 404	3 283 971	335 726	6 954 665
330 Woodpulp - Pâte de bois	1 159 721	1 640 524	398 970	282 600	3 481 815
334 Newsprint paper - Papier journal	964 649	1 310 759	499 424	332 514	3 107 346
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	143 360	581 829	248 413	1 472 074	2 445 676
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	267 461	1 902 063	51 827	118 584	2 339 935
450 Refined and manufactured gases, fuel type (lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	593 510	541 845	322 214	557 980	2 015 549
288 Liquid sulphur - Soufre liquide	7 493	16 360	1 632 436	-	1 656 289
034 Wheat - Blé	269 761	1 051 320	296 396	29 065	1 646 542
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées et profilées et formes base	220 101	736 239	433 730	252 753	1 642 823
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	75 859	847 669	43 195	645 342	1 612 065
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	303 398	615 779	633 111	8 942	1 561 230
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	141 911	434 182	405 287	140 026	1 121 406
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques, n.c.a.	267 090	595 589	35 650	207 944	1 106 273
516 Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	361 709	406 771	85 650	221 952	1 076 082
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	204 538	330 233	270 709	66 203	871 683
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium, n.c.a.	298 806	184 271	322 193	13 268	818 538
028 Oats - Avoine	14 756	762 401	7 938	19 574	804 669
136 Oil seed meals (incl. cake), n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (incl. les tourteaux), n.c.a.	83 276	88 523	84 220	443 832	699 851
402 Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	43 967	220 090	121 383	267 581	653 021
554 Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	89 411	139 265	260 144	67 630	556 450
238 Bituminous coal - Houille grasse	-	460 711	47 768	-	508 479
400 Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	152 488	222 886	93 298	16 133	484 805
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques, n.c.a.	136 092	139 481	181 622	22 321	479 516
228 Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	119 662	245 299	66 088	9 255	440 304
464 Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	105 847	101 312	187 347	13 624	408 130
344 Paperboard, n.e.s. - Carton, n.c.a.	162 440	100 806	80 429	64 118	407 793
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale, n.c.a.	28 269	142 692	128 612	86 756	386 329
442 Fuel oil, n.e.s. - Mazout, n.c.a.	104 235	66 963	11 774	150 050	333 022
024 Barley - Orge	308	274 581	8 425	37 495	320 809
452 Asphalts and road oils - Asphalte et bitume fluxé	-	96 144	84	218 839	315 067
556 Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	16 250	103 010	146 680	267	266 207
482 Copper and alloys in primary forms - Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	141 947	113 660	604	-	256 211
202 Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	229 451	10 448	2 346	3 252	245 497
460 Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes et brames de fer et d'acier	65 572	128 782	20 947	82	215 383
266 Agricultural limestone - Pierre calcaire, d'usage agricole	7 791	196 210	181	-	204 182
520 Cement and concrete basic products, n.e.s. - Produits de base en ciment et en béton, n.c.a.	104 709	68 829	-	23 477	197 015

Table 7.5

Top 74 Commodities for the Southbound Movements¹, 1998 – Concluded

Tableau 7.5

Groupe des 74 marchandises les plus importantes des mouvements nord-sud,¹ 1998 – 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				
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels, n.c.a.	37 676	84 948	66 923	6 588	196 135
444 Lubricating oils and greases - Huiles et graisses lubrifiantes	63 436	79 330	43 920	6 475	193 161
470 Structural shapes and steel piling, iron and steel - Profilés de charpentes et palplanches de de fer et d'acier	14 625	96 038	55 991	5 879	172 53
468 Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	2 982	134 138	13 599	1 502	152 221
404 Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	28 457	89 277	21 554	3 807	143 095
296 Paper waste - Déchets de papier	11 617	26 489	20 307	47 714	106 127
168 Flaxseed - Lin	-	97 793	817	-	98 610
182 Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	23 472	72 975	918	-	97 365
170 Rapeseed - Colza	-	92 190	338	2 143	94 671
384 Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques et composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	18 422	35 018	18 674	19 697	91 811
284 Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	60 384	16 101	9 920	3 181	89 586
474 Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes de fer et d'acier	6 905	57 937	2 192	18 128	85 162
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s. - Pierre calcaire concassée, n.c.a.	5 677	65 534	1 974	-	73 185
026 Corn - Mais	57 572	275	444	-	58 291
392 Sodium carbonate - Carbonate de sodium	23 426	505	33 267	178	57 376
446 Petroleum coke - Coke de pétrole	3 213	2 048	10 087	41 814	57 162
042 Malt and malt flour - Malt et farine de malt	6 698	5 223	31 659	12 858	56 438
104 Vegetables, dried - Légumes secs	2 684	1 418	43 770	4 016	51 888
320 Plywood - Contre-plaqué	25 355	9 258	9 942	5 811	50 366
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux, n.c.a.	36 442	6 922	1 535	3 347	48 246
454 Other petroleum and coal products - Autres dérivés du pétrole et de la houille	6 975	10 938	19 906	9 398	47 217
110 Molasses and syrups - Mélasses et sirops	14 034	12 959	7 725	2 815	37 533
434 Gasoline - Essence	28 986	14	-	-	29 000
438 Diesel fuel - Carburant diesel	908	25 339	-	-	26 247
126 Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.c.a.	1 173	8 180	726	376	10 455
134 Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	8 004	20	-	-	8 024
190 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	4 917	128	742	68	5 855
204 Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	-	-	5 772	62	5 834
276 Gypsum - Gypse	-	-	-	5 775	5 775
256 Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	3 889	277	271	158	4 595
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	-	2 188	128	32	2 348
250 Clay - Argile	-	571	855	375	1 801
240 Lignite coal - Lignites	-	-	993	-	993
290 Sulphur, n.e.s. - Soufre, n.c.a.	-	336	-	-	336
Total	8 264 698	23 442 158	11 930 912	8 194 546	51,832,314

¹ Excludes U.S.-U.S. movements.¹ Exclut les mouvements É.-U.-É.-U.**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

Tableau 7.6

**Origin and Destination of the 74 Major Commodities
in terms of Tonnage for the Southbound
Movements¹, 1998**
**Origine et destination des 74 marchandises principales
selon le tonnage, des mouvements nord-sud,¹ 1998**

Code Origin - Origine	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes					
Atlantic - Atlantique					
308 Lumber - Bois de construction	104 207	112 370	125 904	429	342 910
334 Newsprint paper - Papier journal	138 769	124 650	57 938	12 351	333 708
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	25	285 199	1 390	8 361	294 975
336 Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	88 099	105 529	83 338	10 049	287 015
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	54 616	80 319	41 533	9 577	186 045
Other Commodities - Autres produits	345 756	115 834	64 311	293	526 194
Total	731 472	823 901	374 414	41 060	1 970 847
Quebec - Québec					
624 Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	150 229	1 541 264	33 463	50 756	1 775 712
308 Lumber - Bois de construction	213 732	456 719	982 905	19 412	1 672 768
334 Newsprint paper - Papier journal	619 009	449 820	274 903	109 054	1 452 786
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium, n.c.a.	298 806	181 780	296 497	13 201	790 284
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	72 196	194 015	105 446	177 781	549 438
Other Commodities - Autres produits	2 035 150	978 578	900 411	132 490	4 046 629
Total	3 389 122	3 802 176	2 593 625	502 694	10 287 617
Ontario					
330 Woodpulp - Pâte de bois	345 093	557 651	148 017	109 315	1 160 076
558 Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers, n.c.a.	139 527	421 243	404 948	138 831	1 104 549
450 Refined and manufactured gases, fuel type (lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	524 543	240 120	204 561	48 372	1 017 596
382 Sulphuric acid - Acide sulfurique	127 735	406 574	427 871	-	962 180
334 Newsprint paper - Papier journal	182 188	546 647	134 887	47 007	910 729
Other Commodities - Autres produits	1 400 799	2 485 267	1 597 110	550 659	6 033 835
Total	2 719 885	4 657 502	2 917 394	894 184	11 188 965
Manitoba					
034 Wheat - Blé	160 889	345 059	91 872	-	597 820
028 Oats - Avoine	364	334 621	311	374	335 670
370 Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale, n.c.a.	13 434	84 435	62 645	19 022	179 536
322 Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	71	59 080	508	102 261	161 920
136 Oil seed meals (incl. cake), n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (incl. les tourteaux), n.c.a.	22	23 897	1 939	119 112	144 970
Other Commodities - Autres produits	24 069	450 991	130 134	78 316	683 510
Total	198 849	1 298 083	287 409	319 085	2 103 426

Table 7.6

Tableau 7.6

**Origin and Destination of the 74 Major Commodities
in terms of Tonnage for the Southbound
Movements¹, 1998 – Concluded**
**Origine et destination des 74 marchandises principales
selon le tonnage, des mouvements nord-sud,¹ 1998 – fin**

Code Origin - Origine	U.S. Region of Destination - Région de destination des États-Unis				Total	
	North-East	Central	South	West		
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest		
Tonnes						
Saskatchewan						
416	Muriate of potassium (potash) - Chlorure de potassium (potasse)	1 826	5 073 073	1 091 041	1 860 920	8 026 860
034	Wheat - Blé	31 367	558 445	192 483	358	782 653
028	Oats - Avoine	228	423 519	2 463	11 831	438 041
136	Oil seed meals (incl. cake), n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (incl. les tourteaux), n.c.a.	53 607	63 995	77 710	106 463	301 775
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières fertilisantes, n.c.a.	30 269	191 075	7 760	4 008	233 112
	Other Commodities - Autres produits	46 545	942 783	340 454	247 580	1 577 362
	Total	163 842	7 252 890	1 711 911	2 231 160	11 359 803
Alberta and Northwest Territories - Alberta et Territoires du Nord-Ouest						
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	-	646	1 490 753	-	1 491 399
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s - Engrais et matières de matières fertilisantes, n.c.a.	14 520	543 790	19 418	592 162	1 169 890
308	Lumber - Bois de construction	69 728	486 071	465 534	40 269	1 061 602
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction, n.c.a.	73	31 657	13 714	961 700	1 007 144
330	Woodpulp - Pâte de bois	83 456	479 396	157 151	147 371	867 374
	Other Commodities - Autres produits	146 587	1 949 989	468 007	1 953 250	4 517 833
	Total	314 364	3 491 549	2 614 577	3 694 752	10 115 242
British Columbia - Colombie-Britannique						
308	Lumber - Bois de construction	470 982	1 086 640	1 262 511	236 022	3 056 155
330	Woodpulp - Pâte de bois	245 092	409 579	45 308	17 462	717 441
238	Bituminous coal - Houille grasse	-	460 614	47 768	-	508 382
334	Newsprint paper - Papier journal	18 581	64 729	20 867	95 190	199 367
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.c.a.	851	42 963	2 440	4	46 258
	Other Commodities - Autres produits	11 658	51 532	52 688	162 933	278 811
	Total	747 164	2 116 057	1 431 582	511 611	4 806 414
	Canada Total - Total Canada	8 264 698	23 442 158	11 930 912	8 194 546	51 832 314

¹ Excludes U.S. - U.S. movements

¹ Exclut les mouvements É.-U. - É.-U.

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

Survey Concepts and Data Limitations

Chapitre 8

Concepts d'enquête et limites des données

Collection Authorities and Related Classifications

Railway statistics contained in this publication were collected in accordance with the provisions of the Carriers Information Regulations under Section 50 of the Canada Transportation Act and Chapter S-19 of the Statistics Act (Revised Statutes of Canada 1985).

Financial as well as operating and commodity statistics are produced from reports submitted by common carrier railways. Of the reporting companies, most fall within the legislative authority of Transport Canada (TC). Financial details of railways are reported in accordance with the Uniform Classification of Accounts (UCA), as prescribed by the Canadian Transportation Agency (CTA). 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. The UCA has recently been revised again. Readers are advised to refer to the Uniform Classification of Accounts to assist in the interpretation of the information presented in this publication.

Effective with the 1997 edition of this publication, data published conform to The **North American Industrial Classification System** (NAICS). This new industry classification system is based on the production-oriented economic concept and allows comparability of data among the participating countries: Canada, United States and Mexico.

Rail Transportation falls under the sub-sector 482, which is classified as follows:

Short-Haul Freight Rail Transportation (482112)

Mainline Freight Rail Transportation (482113)

Passenger Rail Transportation (482114)

It should be noted that railway companies providing scenic and sightseeing train excursions as their primary activity are classified in the industry group 487110 under NAICS.

Lois autorisant la collecte et classifications connexes

Les statistiques relatives au transport ferroviaire apparaissant dans la présente publication ont été recueillies conformément aux dispositions des *Règlements concernant la production de renseignements par les transporteurs* en vertu de l'article 50 de la **Loi sur les transports au Canada** et du chapitre S-19 de la **Loi sur la statistique** (Lois révisées du Canada de 1985).

Les statistiques relatives aux finances, à l'exploitation et aux marchandises sont tirées des déclarations soumises par les transporteurs ferroviaires publics. La plupart des sociétés déclarantes relèvent de la compétence législative de Transports Canada (TC). Les renseignements financiers des sociétés ferroviaires sont déclarés conformément à la *Classification uniforme des comptes* (CUC), comme l'exige l'Office des transports du Canada (OTC). La CUC a été révisée pour l'année d'enquête 1982 et a donné lieu à des modifications de la déclaration des données et de la classification des transporteurs. Elle a également facilité la distinction entre les opérations ferroviaires et non ferroviaires des sociétés. La CUC a récemment fait l'objet d'une nouvelle révision. Les lecteurs sont invités à consulter la Classification uniforme des comptes pour être en mesure d'interpréter les renseignements figurant dans la présente publication.

À compter de l'édition 1997 de cette publication, les données sont publiées en fonction du **Système de classification des industries de l'Amérique du Nord** (SCIAN). Ce nouveau système de classification des branches d'activité est axé sur le concept économique de la production et assure la comparabilité des données des pays participants, soit le Canada, les États-Unis et le Mexique.

Le transport ferroviaire se retrouve dans le sous-secteur 482 et est structuré ainsi :

Transport ferroviaire de marchandises sur de courtes distances (482112)

Transport ferroviaire de marchandises sur ligne principale (482113)

Transport ferroviaire de voyageurs (482114)

Il convient de noter que les sociétés ferroviaires dont l'activité principale consiste à offrir des excursions de tourisme et d'agrément par train font parti de la classe 487110 du SCIAN et ne sont pas incluses dans cette publication.

Comparability with previous years

Railway companies, falling within the legislative authority of the Parliament of Canada prior to 1997 were classified as follows:

Class I - Canadian National Railway Company (CN), Canadian Pacific Railway Company (CP) and VIA Rail Canada Inc., and related operations.

Class II - Other carriers involved in Canadian rail (freight) transportation.

Class III - Other companies such as terminal, bridge and tunnel companies.

Carriers under provincial jurisdiction were classified as Class II carriers. Under NAICS, CN and CP are classified as 482113. VIA is classified as 482114.

Class II companies fall under 482112. Since support activities for transportation have been consolidated under sub-sector 488, the former Class III companies are now part of this group and classified as Support Activities for Rail Transportation – 488210. For now Transportation Division will continue to provide these data to allow users to construct a comparable series to previous years provided the confidential requirements of Statistics Canada are met.

Commodity detail is reported according to the U.S. Standard Transportation Commodity Classification (STCC) 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).

Survey Methodology, Coverage and Data Limitations:

Financial, Operating and Commodity Statistics

Coverage and Survey Methodology

Financial and operating statistics contained in this publication are derived from a mail census of common carrier railways operating in Canada. However, there is a certain lag before new shortline carriers that come into operation are able to provide meaningful data. For example, carriers that started operations during 1998 were not included and some others were only able to provide partial data.

Comparabilité avec les données des années antérieures

Les sociétés ferroviaires qui relevaient de la compétence législative du Parlement du Canada avant 1997 ont été classées comme suit :

Catégorie I - Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), Canadien Pacifique Limitée (CP), VIA Rail Canada Inc. et les opérations connexes.

Catégorie II - Autres sociétés ferroviaires assurant des services canadiens de transport ferroviaire (de marchandises).

Catégorie III - Autres sociétés, par exemple les sociétés exploitant des gares ferroviaires, des ponts et des tunnels.

Les transporteurs relevant des autorités provinciales sont classés dans la catégorie II. Dans le SCIAN, le CN et le CP appartiennent à 482113, tandis que VIA Rail se retrouve dans 482114.

Les sociétés ferroviaires de catégorie II appartiennent à 482112. Puisque les activités de soutien au transport ont été regroupées dans le sous-secteur 488, les anciennes sociétés de catégorie III font maintenant partie de ce sous-secteur et sont classées sous la rubrique 488210 – Activités de soutien au transport ferroviaire. Pour l'instant, la Division des transports continuera de fournir ces données pour permettre aux utilisateurs d'établir des séries comparables à celles des années antérieures, à condition de pouvoir respecter les exigences de Statistique Canada en matière de confidentialité.

Les renseignements sur les marchandises sont déclarés conformément à la *Standard Transportation Commodity Classification (STCC)* des États-Unis et sont convertis en fonction d'une structure de 320 codes tirée de la **Classification type des produits** de Statistique Canada (n° 12-502 au catalogue, 1972).

Les statistiques sur l'emploi sont recueillies conformément à la **Classification uniforme canadienne des employés ferroviaires** (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1964).

Méthodologie d'enquête, champ d'enquête et limites des données :

Statistiques relatives aux finances, à l'exploitation et aux marchandises

Couverture et méthodologie d'enquête

Les statistiques financières et d'exploitation dont fait état la présente publication sont tirées d'un recensement postal des transporteurs ferroviaires publics exerçant des activités au Canada. Cependant, on doit attendre un certain temps avant que de nouveaux transporteurs assurant des services sur de courtes distances puissent soumettre des données significatives. Ainsi, des sociétés ferroviaires entrées en activité au cours de 1998 ne sont pas incluses, et certaines autres sociétés n'ont pu fournir que des données partielles.

Companies falling under federal jurisdiction report data on schedules or forms, specified by Transport Canada. Other railway carriers report directly to Statistics Canada on similar schedules. 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**, that transport goods solely for parent companies and do not operate on a for-hire basis, **are excluded**.

Special Notes on Commodity 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) For the purpose of this publication, traffic south of the border is considered a United States rail connection for railways that operate in both Canada and the United States. 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.
- iii) Certain extensions of CN and CP rail services in the United States are, for statistical purposes, considered part of the Canadian operations and are included. 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.

Commodity Origin and Destination Statistics

Coverage and Survey Methodology

Commodity origin and destination statistics are provided to the TC and CTA 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 CTA. Each record represents a freight movement and shows origin,

Pour les sociétés ferroviaires qui relèvent de l'autorité fédérale, les données sont recueillies par l'entremise de formulaires ou d'annexes statistiques rédigés par Transports Canada. Les autres compagnies fournissent les données directement à la Division des transports de Statistique Canada sur des formulaires similaires. 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 d'exploitation comme le nombre de voitures-kilomètres et de wagons-kilomètres.

Les statistiques sur le transport ferroviaire 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 les statistiques sur les marchandises:

- 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 "reçu de" ou "livré à" une compagnie ferroviaire américaine de raccordement.
- iii) 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.

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 à l'OTC 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 interréseaux avec les transporteurs de catégorie II est inclus, tandis que le double comptage des transferts entre le CN et le CP est supprimé par

destination, commodity code, mass, waybill revenues and other related information. Statistics Canada, however does not receive data on revenues from CTA.

Commodity Classification

The commodity groups shown are based on 320 codes, corresponding to an aggregation of 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 STCC for their own internal purposes and report the data to the CTA in this format. Before their release to Statistics Canada, the STCC commodity codes are converted to the 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 CTA 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. 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.

Transborder 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.

Marine Imports or Exports

These refer to domestic movement of goods originating in Canada destined for other countries (other than U.S.) and vice versa, by water transport.

Data Limitations

Data for CN and CP are aggregated by CTA before their release to Statistics Canada, as a result freight movements cannot be identified separately.

l'OTC. Chaque enregistrement représente un mouvement de marchandises et contient des données sur l'origine, la destination, les catégories de marchandises, le volume, les revenus des feuilles de route et d'autres renseignements connexes. Cependant, les données sur les recettes ne sont pas transmises à Statistique Canada par l'OTC.

Classifications des produits

Les groupes de marchandises indiqués sont fondés sur les 320 catégories de marchandises qui sont une agrégation 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 (STCC) pour leurs propres enregistrements et présentent ces données à l'OTC sous ce format. Avant d'être remis à Statistique Canada, les codes de produits STCC sont convertis aux 320 codes de marchandises.

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'OTC procède à l'appariement des codes des deux sociétés ferroviaires et fournit à Statistique Canada un fichier agrégé contenant les points d'origine et de destination provinciaux. 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. Dans le cas des transferts interréseaux, 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.

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'OTC 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.

Glossary

1. Average Freight Carload

This average is obtained by dividing tonne-kilometres by the number of loaded freight car-kilometres.

2. Average Train Speed

Average train speed is obtained by dividing train-kilometres by train hours. Train hours may include en route train switching time.

3. Box Car

A box car is a closed railroad car with a roof and a door which is used for general service.

4. 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.

5. 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.

6. Canadian Rail Operations

Rail operations consist of transportation by rail of goods and passengers (both inter-city and commuter) including intermodal transportation which may involve modes other than rail where such operations are required to complete a rail move.

7. Car-kilometre

A car-kilometre is the movement of a unit of car on one kilometre of track.

8. Carload

A carload is a shipment that uses one rail car for its transportation.

9. Carrier

Carrier means the entity having the legal authority to operate the railway.

10. Classification of Carriers

Railway carriers within the legislative authority of the Parliament of Canada were 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 bridge and terminal companies.

11. 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.

12. Coach

A term commonly used to designate passenger cars which are used for day travel. They are fitted with conventional or reclining seats.

13. Common Carrier

A railway that offers its services to the general public to transport passengers and/or goods for compensation.

14. Compensation, Total

The compensation is the gross amount paid to employees, including vacations, holidays, leaves of absence 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.

15. Container on Flat Car (C.O.F.C.)

Transportation of loaded or empty containers on railway flat cars representing a form of intermodal transport.

16. 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.

17. Debt-Asset Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by total assets.

18. Debt-Equity Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

19. Delivered to United States rail

Traffic delivered to United States rail connections or transported across the border by the respondent.

20. 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.

21. 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.

22. Employee

An employee is defined as any 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.

23. 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.

24. Employment Functions

The major railway Employment Functions are:

- General
- Road Maintenance
- Equipment Maintenance
- Transportation (non-train and train)

25. 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.

26. 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.

27. Equipment Maintenance (Employment function)

This function refers to maintenance and servicing of all motive power, car, shop and power plant equipment.

28. First Main Track

Also referred to as road operated. It is equivalent to the length of single or first main track, measured by the distance between terminals over which railway transportation service is conducted (excludes parallel, yard and siding trackage).

29. Fiscal Period

Annual data refer to the year ending December 31.

30. Freight Car-kilometres

A freight car kilometre is the movement of a freight car over one kilometre of track.

31. Freight-train Car-kilometres

Kilometres run by loaded and empty freight train cars and caboose cars in transportation service.

32. 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.

33. 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.

34. Gondola Car

A car with sides and ends but no top, used for hauling commodities such as sand, gravel and coal.

35. Gross Domestic Product

The gross domestic product is the value of goods and services produced in a country.

36. Gross Tonne-kilometres

A gross tonne-kilometre is the movement of a tonne of rail equipment and intermodal 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.

37. Head-end Car

A passenger train car designed for transporting mail, baggage, newspapers, milk in cans, etc. and not equipped to accommodate passengers.

38. Hopper Car

A car which moves dry bulk freight and usually unloads through gravity by vents on the underside.

39. Industrial Track

A switching track serving industries such as mines, mills, smelters and factories.

40. Interline Freight

Tonnage passing over the lines of two or more carriers. The interchange is termed an interline movement.

41. 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.

42. Intermodal

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.

43. International Carrier

A carrier that operates between Canada and the United States.

44. Inter-provincial Carrier

A carrier that operates in more than one province or territory.

45. In-transit

In-transit implies cargo or passengers en route between the point of origin and the point of destination.

46. Intra-provincial Carrier

A carrier that operates in only one province or territory.

47. Joint Facility

Railway tracks, yards, terminals, and other facilities owned by one carrier and used jointly by two or more carriers.

48. Length of Road Operated

The single or first main track measured by the distance between terminals, over which railway transportation is conducted.

49. Light Locomotive

A locomotive which moves under its own power without pulling any cars.

50. Line-haul

The movement of trains between terminals and stations on the main or branch lines of the railway, exclusive of switching operations.

51. 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.

52. 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.

53. Local Traffic

Traffic originating and terminating on the same railway without an intermediate haul by a connecting railway.

54. 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.

55. Locomotive Unit-kilometres

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.

56. Non-revenue Freight

Company materials and supplies transported without charge in freight trains of a particular railway for its own use.

57. 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

58. 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.

59. Operating Ratio

The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

60. Other Main Track

Length of track in the third or subsequent line parallel to the first and second main tracks.

61. 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.

62. Passenger Car

A car equipped to carry passengers, baggage, etc., in passenger train service.

63. 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.

64. Passenger-kilometres

The movement of a passenger over a distance of one kilometre. Passenger-kilometres are derived by multiplying the number of passengers by distance travelled.

65. Passenger Locomotive-kilometres

The number of kilometres run by locomotives in passenger-train service.

66. Passenger train Car-kilometres

Kilometres run by passenger train cars, including empty cars deadheaded in connection with passenger service.

67. Passenger train-kilometres

Kilometres run by passenger trains, to transport passengers and baggage etc., including trains comprised of deadhead passenger cars.

68. Passing Tracks and Crossovers

Length of track parallel to first or other main track designated for meets and overtakes (passing) of trains and track provided for movement of trains between main tracks

69. Piggyback

Piggyback is a term used to describe the transportation of loaded or empty highway trailers, or containers, on rail cars.

70. 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.

71. Private Siding

A small line owned by an individual or company and connected to a railway line.

72. Railway Operations

This activity concerns all of the operations of the 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.

73. Real Gross Domestic Product

The Gross Domestic Product expressed in constant dollars.

74. 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.

75. 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.

76. 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.

77. Revenue Passenger

A person travelling on a train by right of fare.

78. Road Maintenance (Employment function)

This function represents the construction and maintenance of all track and structures and signal installations.

79. Rolling Stock

Transportation equipment on wheels owned by a rail carrier, not including motive power equipment.

80. Second Main Track

Is equivalent to the length of track in a second line running parallel to first main track where double track (or triple track, etc.) is laid on the same road-bed.

81. 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.

82. Service Hours Paid For

Hours paid for include time actually worked plus time for such items as vacation, holiday, leaves of absence when paid for, and applies to all employees.

83. Standard Transportation Commodity Code (STCC)

The STCC system is a seven digit coding structure designed to classify all commodities or articles transported by rail.

84. Tonnes of Revenue Traffic

This figure records the total weight of revenue shipments.

85. Tonne-kilometre

The movement of one tonne, over a distance of one kilometre.

86. Trailer on flat car (T.O.F.C.)

Transportation of loaded or empty highway trailers on railway flat cars representing a form of intermodal transport.

87. Train

A unit 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 several car freight train.

88. 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.

89. Train-kilometres

A train-kilometre is the movement of a train over one kilometre of track.

90. Train Switching

Switching service performed by train locomotives at terminals and at stations en route.

91. 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.

92. 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.

93. 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.

94. 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.

95. 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. Also 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.

96. 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.

97. Work train Service

A service performed by a train engaged in company service for which no revenue is received.

98. Yard Switching

Switching service performed by locomotives in yards where regular switching is performed, including both terminal switching and transfer operations within yard limits.

99. Yard Switching Kilometres

Yard switching kilometres are measured as time spent in yard switching (including train transfer), converted to kilometres at a rate of 9.6 kilometres per hour.

Glossaire

Automotrice – 81

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.

Autre voie principale - 60

Voie parallèle à la première et à la deuxième voie principale.

Catégories d'employés – 11

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 – 10

Les catégories de transporteurs ferroviaires qui relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada étaient 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 – 57

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 – 51

Se dit des marchandises payantes provenant directement de la voie appartenant au répondant, y compris les marchandises provenant d'embranchements industriels privés, non-déclarants; les marchandises provenant de voies de manoeuvre raccordées à celles du répondant 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-allonge et les semi-remorques.

Classification uniforme des comptes (CUC) – 94

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 (CSWP) – 15

Forme de transport intermodal consistant à transporter des conteneurs vides ou chargés sur des wagons plats.

De service (DS) – 58

Déplacement de wagons chargés de marchandises non payantes pour les besoins de la compagnie, comme du matériel de service, des traverses ou sur lest.

Déchargé – 95

Se dit des marchandises livrées directement à partir d'une ligne du répondant, 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 au répondant 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 – 21

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.

Deuxième voie principale - 80

Voie parallèle adjacente à la première voie principale, par exemple la voie double (ou la deuxième voie d'une voie triple, etc.), installée sur un même talus.

Embranchement particulier – 71

Ligne courte appartenant à un particulier ou à une société et raccordée à une ligne de chemin de fer.

Employé – 22

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 – 45

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) – 78

Construction et entretien des voies, des ouvrages et des signaux.

Entretien du matériel (fonction d'emploi) – 27

Entretien et réparation de tout le matériel moteur, des wagons, des ateliers et des groupes moteurs.

Envoi en wagon complet – 8

Expédition exigeant un wagon.

Envoi moyen en wagon complet – 1

On obtient cette moyenne en divisant le nombre de tonnes-kilomètres par le nombre de wagons-kilomètres chargés.

Exercice financier – 29

Données annuelles portant sur l'exercice se terminant le 31 décembre.

Expédition transnationale – 92

Expédition qui part du Canada à destination des États-Unis, et vice-versa.

Exploitation des chemins de fer canadiens – 6

On entend par exploitation des chemins de fer le transport par rail de marchandises et de passagers (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 voies ferrées.

Exploitation ferroviaire – 72

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.

Fonctions d'emploi – 24

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 – 82

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 – 47

Voies ferroviaires, gares de triage, terminus et autres installations appartenant à un seul transporteur et utilisées par au moins deux transporteurs.

Intermodal – 42

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.

Livré à d'autres chemins de fer au Canada – 20

Marchandises livrées directement à des raccordements ferroviaires au Canada et à d'autres modes de transport (autres que les traversiers 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 – 19

Marchandises livrées à des raccordements ferroviaires aux États-Unis ou transportées au-delà de la frontière par le répondant.

Locomotive – 54

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-kilomètres – 91

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 – 49

Locomotive circulant seule et ne tirant aucun wagon.

Locomotive-kilomètres – 55

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 – 65

Nombre de kilomètres parcourus par les locomotives pour le service de trains de voyageurs.

Longueur des voies exploitées – 48

Voie unique ou première voie principale, mesurée selon la distance entre les terminus, et servant au transport ferroviaire.

Marchandises interréseaux – 40

Marchandises transportées sur les lignes d'au moins deux transporteurs. L'échange est appelé «mouvement interréseau».

Matériel d'exploitation – 26

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 – 79

Matériel de transport sur roues appartenant à un transporteur ferroviaire, à l'exclusion du matériel moteur.

Nombre d'employés – 23

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 – 50

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.

Première voie principale – 28

On appelle souvent première voie principale la voie qui est en service routier, c'est-à-dire la voie simple qui relie deux terminaux entre lesquels existe un service de transport ferroviaire ; elle ne comprend pas les voies parallèles, les voies de triage et les voies d'évitement.

Produit intérieur brut – 35

Indicateur servant à évaluer la valeur des biens et des services produits dans un pays.

Produit intérieur brut réel – 73

Produit intérieur brut exprimé en dollars constants.

Provenant d'autres sociétés ferroviaires au Canada – 74

Marchandises reçues directement de transporteurs ferroviaires canadiens raccordés et d'autres modes de transport (sauf les traversiers 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 – 76

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 – 75

Marchandises provenant de sociétés ferroviaires américaines et transportées de ce côté-ci de la frontière par le répondant et destinées à des localités canadiennes.

Rail-route – 69

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 – 17

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par l'actif total.

Ratio d'endettement – 18

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio d'exploitation – 59

Proportion des recettes d'exploitation absorbés par les dépenses d'exploitation totales.

Ratio du fonds de roulement – 16

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) – 86

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 – 14

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 – 80

Seconde voie d'une ligne à deux (ou trois, etc.) voies posée sur une même plate-forme et parallèle à la première voie principale.

Service des trains de travaux – 97

Service non payant effectué par un train au service de la société ferroviaire.

Services généraux (exploitation et fonction d'emploi) – 33

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.

Triage – 90

Manoeuvre exécutée par les locomotives aux terminus et aux gares, en cours de route.

Triage dans les cours – 98

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.

Triage en terminal-kilomètres – 99

Temps passé aux manoeuvres réseau en terminal et converti en kilomètres à raison de 9,6 kilomètres l'heure.

Trafic local – 53

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 – 87

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 – 32

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-heures – 88

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-kilomètres – 89

Déplacement d'un train sur une distance d'un kilomètre de voie.

Trains voyageurs-kilomètres – 67

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) – 93

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 – 56

Matériaux et fournitures de la compagnie transportés sans frais dans les trains de marchandises d'une société ferroviaire, pour son propre usage.

Transporteur – 9

Entité autorisée par la loi à exploiter le chemin de fer.

Transporteur international – 43

Transporteur qui exerce son activité au Canada et aux États-Unis.

Transporteur interprovincial – 44

Transporteur qui exerce son activité dans plus d'une province ou d'un territoire.

Transporteur intraprovincial – 46

Transporteur qui exerce son activité dans une seule province ou un seul territoire.

Transporteur public – 13

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 – 2

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.

Voies d'évitement et de croisement – 68

Voies parallèles à la première ou à une autre voie principale, qui permettent aux trains de se croiser ou de se dépasser, ou qui leur permet de changer de voie principale.

Voie industrielle – 39

Voie de manoeuvre servant aux industries comme les mines, les usines de traitement, les fonderies et les manufactures.

Voies et ouvrages (exploitation) – 96

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 – 4

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 – 37

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 – 62

Voiture aménagée pour le transport des voyageurs, des bagages, etc., pour le service des trains de voyageurs.

Voiture ordinaire – 12

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 – 66

Nombre de kilomètres parcourus par les voitures de train voyageurs, y compris les voitures pour le service de train voyageurs.

Voiture-salon – 61

Voiture plus luxueuse que la voiture ordinaire, comportant des sièges pivotant et d'autres commodités, et pour laquelle un supplément est exigé.

Voitures-kilomètres – 63

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 – 77

Personne qui voyage dans un train moyennant le paiement d'un billet.

Voyageur-kilomètres – 64

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 – 52

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 – 3

Wagon à caisse fermée par un toit et comportant une porte, servant à de nombreux usages.

Wagon de marchandises-kilomètres – 30

Déplacement d'un wagon de marchandises sur une distance d'un kilomètre de voie.

Wagon de particuliers – 70

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 – 5

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 – 31

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 – 25

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-kilomètres – 7

Déplacement d'un wagon sur une distance d'un kilomètre.

Wagon-tombereau – 34

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 – 38

Wagon servant au transport de marchandises sèches en vrac dont le déchargement s'effectue par gravité au moyen de trémies du côté inférieur.

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

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;
- service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.

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
Main Building, Suite 1506
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6
Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: trepri@statcan.ca

Doug O'Keefe, Chief
Multimodal Transport Section
Telephone: (613) 951-5102
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: okeedou@statcan.ca

Andrea Mathieson, Chief
Aviation Statistics Centre
Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: mathand@statcan.ca

Ruth Martin, Chief
Trucking Section
Telephone: (613) 951-5700
Facsimile: (613) 951-0579
Internet: martrut@statcan.ca

Robert Larocque, Head
Dissemination Unit
Telephone: (613) 951-2486
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: laroque@statcan.ca

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

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

- des indicateurs précis sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur l'origine et la destination des marchandises et des passagers;
- des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise à frais recouvrables;
- bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.

Laissez parler les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information, communiquez avec les personnes suivantes:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Suite 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6
Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: trepri@statcan.ca

Doug O'keefe, Chef
Section des transports multimodaux
Téléphone: (613) 951-5102
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: okeedou@statcan.ca

Andrea Mathieson, Chef
Centre des statistiques de l'aviation
Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: mathand@statcan.ca

Ruth Martin, Chef
Section du camionnage
Téléphone: (613) 951-5700
Télécopieur: (613) 951-0579
Internet: martrut@statcan.ca

Robert Larocque, Chef
Unité de la diffusion
Téléphone: (613) 951-2486
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: laroque@statcan.ca