



Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

Transports terrestre et maritime

Division des transports

Price: Canada: \$11.00 per issue, \$80.00 annually
 United States: US \$14.00 per issue, US \$96.00 annually
 Other Countries: US \$16.00 per issue, US \$112.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677.

Prix: Canada: 11,00 \$ l'exemplaire, 80 \$ par année
 États-Unis: 14,00 \$ US l'exemplaire, 96 \$ US par année
 Autres pays: 16,00 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 13 No 1

Highlights :

Port activity

January-June 1996 (preliminary)

Tonnage of both international and domestic cargo, particularly wheat and crude oil, slipped at Canada's 200 ports during the first half of 1996. Business fell at several major ports, particularly Port Hawkesbury, N.S., but surged at Montreal, Come-By-Chance, Nfld., and Saint John, N.B. (See: [Port activity](#) p. 2)

Commodity Origin and Destination Statistics

January-June 1996

After a slow start in the first quarter of 1996, trucking activities by Canada-based for-hire carriers rebounded in the second quarter of 1996. (See: [Commodity Origin and Destination Statistics](#) p. 4)

Railway carloadings

Year-end totals for 1996

Carloadings of freight (excluding intermodal traffic) during the ten-day period ending December 31, 1996, decreased 11.1% to 4.2 million tonnes from the same period of last year. The number of cars loaded decreased 12.4%. (see: [Railway carloadings](#) p:8)

Vol. 13 N° 1

Faits saillants :

Activité portuaire

Janvier à juin 1996 (données provisoires)

Le tonnage international et intérieur, particulièrement le blé et le pétrole brut, manutentionné par les 200 ports canadiens a diminué au cours de la première moitié de 1996. Il y a eu une baisse d'activité dans plusieurs grands ports, notamment à Port Hawkesbury (N.-É.), mais une hausse à Montréal, Come-By-Chance (T.-N.) et Saint John (N.-B.). (voir : [Activité portuaire](#), p. 2)

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises (janvier à juin 1996)

Après avoir connu un début plutôt lent au premier trimestre de 1996, les activités de camionnage des transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada ont repris au deuxième trimestre. (Voir : [Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises](#) p. 4)

Chargements ferroviaires

Total cumulatif se terminant le 31 décembre 1996

Les quantités de marchandises transportées en wagons complets (à l'exclusion du trafic intermodal) pendant la période de dix jours se terminant le 31 décembre 1996 ont diminué de 11,1% par rapport à la même période de l'année dernière pour atteindre 4,2 millions de tonnes métriques. Le nombre de wagons chargés a diminué de 12,4%. (voir : [Chargements ferroviaires](#) p : 8)

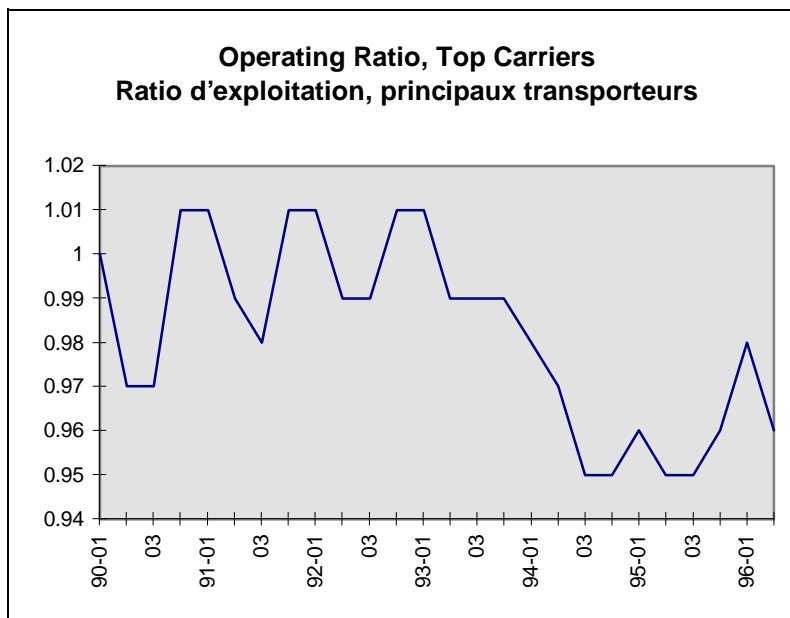
For-Hire Motor Carriers of Freight: Top Carriers, Second Quarter, 1996

(by Robert Masse)

Operating ratio

In the second quarter of 1996, the operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) of the 67 top for-hire motor carriers of freight based in Canada (those earning \$25 million or more annually) reached 0.96, as compared to 0.95 in the second quarter of 1995. Although this represents a downturn from the same period a year ago, the operating ratio in the second quarter of 1995 was the best second quarter operating ratio observed since the beginning of 1990.

The operating ratio for the top general freight carriers worsened in the second quarter of 1996, reaching 0.96 as compared to 0.95 in the second quarter of 1995, while the operating ratio for the top specialized freight carriers remained unchanged from the second quarter of 1995 at 0.95.



Le ratio d'exploitation des principaux transporteurs de fret général s'est détérioré au deuxième trimestre de 1996, atteignant 0,96 comparativement à 0,95 au deuxième trimestre de 1995. Par contre, le ratio d'exploitation des principaux transporteurs de fret spécialisé est demeuré inchangé par rapport au deuxième trimestre de 1995 à 0,95.

Both operating revenues and expenses decreased.

Both the average operating revenues and expenses per carrier declined from the second quarter of 1995 to the second quarter of 1996. The average operating revenues were down 2.3 % from \$17.9 million to \$17.5 million, while the average operating expenses dropped to \$16.8 million from \$17.0 million (-1.2 %) over the same period.

Compared to the second quarter of 1995, average operating revenues and expenses per carrier declined for the top general freight carriers, but increased for the top specialized freight carriers. Average revenues and expenses decreased by 4.4 % and 2.9 % respectively for general freight carriers and increased by 3.0 % and 2.8 % respectively for specialized freight carriers.

Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : Principaux transporteurs Deuxième trimestre 1996

(par Robert Masse)

Ratio d'exploitation

Au deuxième trimestre de 1996, le ratio d'exploitation (dépenses d'exploitation divisées par recettes d'exploitation) des 67 principaux transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ceux ayant des recettes annuelles de 25 millions de dollars ou plus) a atteint 0,96, comparativement à 0,95 au deuxième trimestre de 1995. Ce résultat représente ainsi un ralentissement par rapport à la même période un an plus tôt. Toutefois, le ratio d'exploitation au deuxième trimestre de 1995 fut le meilleur ratio d'exploitation enregistré pour un deuxième trimestre depuis le début des années 1990.

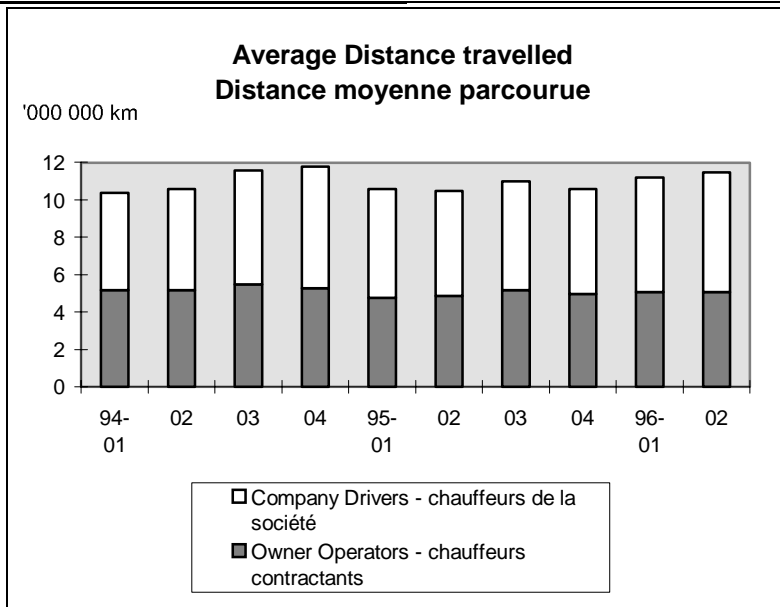
A la fois les recettes et les dépenses d'exploitation ont diminué.

Les recettes et les dépenses d'exploitation moyennes par transporteur ont toutes les deux diminué du deuxième trimestre de 1995 au deuxième trimestre de 1996. Les recettes moyennes d'exploitation se sont repliées de 2,3 %, de 17,9 millions de dollars à 17,5 millions de dollars, tandis que les dépenses moyennes d'exploitation sont passées de 17,0 millions de dollars à 16,8 millions de dollars (-1,2 %) au cours de la même période.

Par rapport au deuxième trimestre de 1995, les recettes et les dépenses d'exploitation moyennes par transporteur ont diminué pour les principaux transporteurs de fret général, mais se sont accrues pour les principaux transporteurs de fret spécialisé. Les recettes et les dépenses moyennes se sont repliées de 4,4 % et 2,9 % respectivement pour les transporteurs de fret général et ont augmenté de 3,0 % et de 2,8 % respectivement pour les transporteurs de fret spécialisé.

Distance Traveled

For the second quarter in a row, top carriers traveled further while earning less revenues. On average, top carriers traveled 11.5 million kilometers, up 8.8 % over the second quarter of 1995. The average distance traveled increased mainly for company drivers, up 13.7 % as compared to 3.2 % for owner operators. As a result, the share of company drivers in the distance traveled by top for-hire carriers increased for a third consecutive quarter.



Distance parcourue

Pour un deuxième trimestre consécutif, les principaux transporteurs ont parcouru de plus grandes distances tout en générant moins de revenus. En moyenne, les principaux transporteurs ont parcouru 11,5 millions de kilomètres, en hausse de 8,8 % par rapport au deuxième trimestre de 1995. La distance moyenne parcourue a surtout augmenté pour les conducteurs de compagnie, en hausse de 13,7 % comparativement à 3,2 % pour les chauffeurs contractants. En conséquence, les conducteurs de compagnie ont accru leur part de la distance parcourue par les principaux transporteurs routiers pour un troisième

Table 1 Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Large Carriers, 1996, Summary Tabulations
tableau 1 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, grands transporteurs, 1996
tableau sommaire

	Second Quarter 1995 - Deuxième trimestre 1995			Second Quarter 1996 - Deuxième trimestre 1996		
	General Freight Carriers	Specialized- Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized- Freight Carriers	Total
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises- générales	Marchandises spécialisées	
No. of Carriers - Nombre de transporteurs(1)	41	17	58	50	17	67
	\$'000,000			\$'000,000		
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	751.4	289.6	1041.0	876.1	298.3	1174.4
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
-Salaries and wages -Rémunération	239.8	91.1	330.9	252.0	99.8	351.8
-Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société)	52.0	25.6	77.6	66.6	26.2	92.8
Owner Operator expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant)	166.5	67.8	234.3	198.7	60.8	259.5
-Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	52.7	11.8	64.5	70.3	17.1	87.4
Other expenses - Autres dépenses	200.8	78.2	279.0	255.4	78.3	333.7
Total operating expenses - Total, dépenses d'exploitation (2)	711.8	274.5	986.3	843.0	282.2	1125.2
Distance travelled - distance parcourue	Million km			Million km		
- company drivers - Chauffeurs de la société	231.3	95.7	327.0	315.1	114.5	429.6
- owner operators - Chauffeurs contractants	213.4	72.8	286.2	271.0	70.1	341.1
Total distance travelled - Total, distance parcourue	444.7	168.5	613.2	586.1	184.6	770.7
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.95	0.95	0.96	0.95	0.96

(1) Total annual operating revenues over \$25 million, a total of 10 large carriers have been added to the 1996 population.

(1) Ayant des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$25 millions, au total 10 grands transporteurs ont été ajoutés à la population de 1996.

Commodity Origin and Destination Statistics For-Hire Trucking, First Half of 1996 Large For-Hire Carriers

(by Wendy Christoff)

Total Activity

The first quarter of 1996 was a difficult period for the Canadian trucking industry. Trucking companies had to contend with harsh winter weather conditions, soaring fuel prices and the repercussions of a strike at two brake plants in the United States on the Canadian motor vehicle assembly industry. Canada-based for-hire carriers hauled 7% less tonnage in the first quarter of 1996 than they did in the first quarter of 1995. By the second quarter of 1996, however, things picked up for the trucking industry and the carriers moved slightly more tonnage than they had during the second quarter of 1995.

The For-hire Trucking Survey measures the activity of Canada-based for-hire trucking companies with annual inter-city transportation revenues of \$1 million or more. There were 164 large companies (revenues of \$12 million or more) and 1,461 mid-size companies (revenues between \$1 million and \$12 million) included in the survey in 1996. This article is based on the activity of the large for-hire carriers.

Total Activity - Large Carriers

The large carriers carried shipments generating 61% of the total revenues earned by the Canada-based for-hire trucking companies with annual inter-city transportation revenues of \$1 million or more, and hauled 47% of the total tonnage.

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises - Transport routier pour compte d'autrui, premier semestre de 1996 Grands transporteurs pour compte d'autrui

(par Wendy Christoff)

Activité totale

Le premier trimestre de 1996 a été difficile pour l'industrie canadienne du camionnage. Les transporteurs ont dû combattre de rudes conditions hivernales, de fortes hausses du coût de l'essence et les retombées qu'a eues sur l'industrie canadienne de l'assemblage des véhicules automobiles une grève des employés de deux usines de fabrication de freins aux États-Unis. Les transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada ont expédié au cours du premier trimestre de 1996 7 % de tonnes de marchandises de moins qu'au même trimestre de l'année précédente. Au deuxième trimestre de 1996, toutefois, les choses ont repris pour l'industrie du camionnage et ils ont acheminé un peu plus de marchandises qu'au cours de la même période de 1995.

L'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui mesure l'activité des transporteurs routiers pour compte d'autrui établis au Canada dont les recettes annuelles tirées du transport interurbain se chiffrent à 1 million de dollars ou plus. En 1996, 164 grands transporteurs (dont les recettes annuelles s'élèvent à 12 millions de dollars ou plus) et 1 461 transporteurs moyens (dont les recettes se situent entre 1 et 12 millions de dollars) ont pris part à l'enquête. Le présent article porte sur les activités des grands transporteurs pour compte d'autrui.

Activité totale - grands transporteurs

Les expéditions assurées par les grands transporteurs ont généré 61 % des recettes totales des transporteurs canadiens pour compte d'autrui auxquels le transport interurbain procure des recettes annuelles d'au moins 1 million de dollars; ils ont transporté 47 % du total des marchandises acheminées.

Figure 1: Revenues and Tonnes Carried by the Large Companies, First Half of Each Year, 1991 -

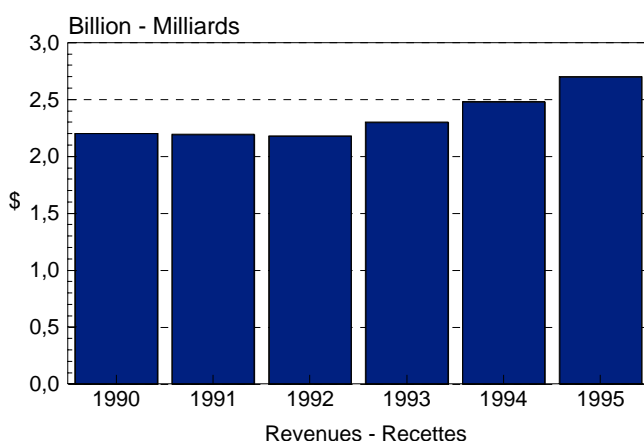
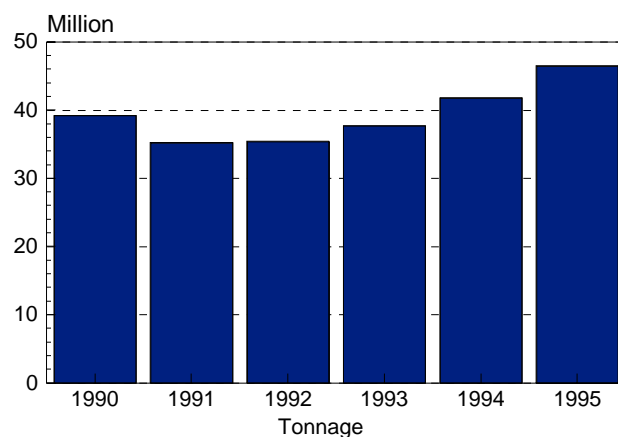


Figure 1 : Recettes et tonnage enregistrés par les grands transporteurs, premier semestre de chaque



1996

During the first six months of 1996, the large for-hire carriers moved 11.2 million shipments weighing 49.5 million tonnes. The transportation of these shipments generated revenues of \$2.9 billion, an increase of 9% over the first half of 1995 and 34% over the corresponding period in 1991. The amount of tonnage hauled increased 6% from the first half of 1995 and 41% from the first half of 1991.

année, de 1991 à 1996

Au cours des six premiers mois de 1996, les grands transporteurs pour compte d'autrui ont effectué 11,2 millions d'expéditions, dont le poids a totalisé 49,5 millions de tonnes. Le transport de ces marchandises a généré des recettes de 2,9 milliards de dollars, c'est-à-dire 9 % de plus qu'au premier semestre de 1995 et 34 % de plus qu'au cours de la période correspondante de 1991. Le nombre de tonnes de marchandises transportées a augmenté de 6 % par rapport au premier

Table 1: Trucking Activity in the First Half of 1996, Large Carriers**Tableau 1 : Activité du camionnage au premier semestre de 1996, grands transporteurs**

	Domestic Intérieur	Transborder Transfrontalier	Total
Revenues - Recettes(\$000,000)	1,820.8	1,124.0	2,944.8
Tonnes (000 000)	37.9	11.6	49.5
Tonne-km - Tonnes-km(000 000)	19 282.4	12 521.5	31 803.9
Shipments - Expéditions(000,000)	9.2	2.0	11.2
Revenue/shipment - Recettes/expédition (\$)	197	569	263
Weight/shipment - Poids/expédition (kg)	4 104	5 852	4 412
Distance/shipment - Distance/expédition (km)	735	1 146	808

The split between domestic and transborder tonnage hauled by the large carriers in the first six months of 1996 remained the same as in the first six months of 1995. The transborder share of the total revenues however rose slightly from 36% to 38%. There was also an increase in the transborder share of the number of shipments carried, from 16% in 1995 to 18% in 1996. The tonne-kilometres performed increased from 38% to 39%.

Domestic Activity - Large Carriers

Overall, revenues earned and tonnes hauled domestically increased by 6% in the first half of 1996 compared to the same period in 1995. The tonne-kilometres performed increased by 7% and the number of shipments by 2%.

semestre de 1995 et de 41 % par rapport au premier semestre de 1991.

La répartition des activités des grands transporteurs entre le trafic intérieur et le trafic transfrontalier au cours des six premiers mois de 1996 est demeurée inchangée par rapport à la période correspondante de 1995. La part des recettes totales que représente le trafic transfrontalier a toutefois légèrement augmenté, passant de 36 à 38 %. Il y a également eu hausse de la proportion des expéditions que représente le trafic transfrontalier, qui est passée de 16 % en 1995 à 18 % en 1996. Le nombre de tonnes-kilomètres est passé de 38 à 39 %.

Activité intérieure - grands transporteurs

Dans l'ensemble, les recettes touchées et les tonnes de marchandises transportées sur le marché intérieur ont augmenté de 6 % au cours du premier semestre de 1996 comparativement à la même période en 1995. Les augmentations du nombre de tonnes-kilomètres et d'expédi-

Table 2: Domestic Trucking Activity, Large Carriers**Tableau 2 : Activité du camionnage intérieur, grands transporteurs**

	January to June, 1996 janvier à juin 1996	January to June, 1995 janvier à juin 1995	Variation %
Revenues Recettes(\$000,000)	1,820.8	1,716.1	6
Tonnes (000 000)	37.9	35.9	6
Tonne-km Tonnes-km(000 000)	19 282.4	18 093.6	7
Shipments Expéditions(000,000)	9.2	9.1	2
Revenue/shipment Recettes/expédition(\$)	197	189	4
Weight/shipment Poids/expédition(kg)	4 104	3 967	3
Distance/shipment Distance/expédition (km)	735	733	0

Most goods (based on the revenues earned) moved by the large carriers were described as *general freight*. *General freight* accounted for \$333 million in revenues and 3.5 million tonnes of freight. *Other foods, food material and other food preparations* was the second largest commodity carried by revenues earned, generating over \$170 million in revenues and weighing 2.5 million tonnes.

Quebec posted the largest increase in regional activity with a 16% increase in originating tonnage over the first half of 1995. Tonnage originating in the Atlantic region increased by 10% and in Ontario by 9%. Tonnage originating in Manitoba, Saskatchewan and Alberta showed no change while tonnage originating in British Columbia and the Territories decreased by 8%.

Seventy-seven percent of domestic shipments by weight remained within their region of origin. The percentage of intra-regional shipments varied by region, from a low of 58% (Quebec) to a high of 83% (Manitoba, Alberta and Saskatchewan).

The largest gains in the amount of intra-regional tonnage were in Quebec, with an increase of 24%, and Ontario, with an increase of 10%, over the first half of 1995.

For inter-regional tonnage, the Atlantic region posted the largest gain (10%) .

tions se sont chiffrées à 7 % et 2 % respectivement.

La plupart des marchandises (selon les recettes touchées) acheminées par les grands transporteurs se classaient dans la catégorie du *fret ordinaire*. Le *fret ordinaire* a engendré des recettes de 333 millions de dollars et a totalisé 3,5 millions de tonnes de marchandises. Les *autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires* ont constitué la deuxième catégorie en importance selon les recettes touchées : plus de 170 millions de dollars de recettes ont été tirés du transport de ces marchandises, dont le poids s'est établi à 2,5 millions de tonnes.

Le Québec a affiché la hausse la plus marquée sur le plan de l'activité régionale; le tonnage en provenance de cette province a augmenté de 16 % au cours du premier semestre de 1995. Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta n'ont enregistré aucun changement, cependant que le nombre de tonnes de marchandises acheminées à partir de la Colombie-Britannique et des Territoires chutait de 8 %.

Soixante dix-sept pour cent des expéditions intérieures selon la catégorie de poids sont demeurées dans leur région d'origine. Le pourcentage d'expéditions intrarégionales a varié d'une région à l'autre, allant de 58 % au Québec à 83 % au Manitoba, en Alberta et en Saskatchewan.

Les gains les plus marqués sur le plan du tonnage intrarégional ont été enregistrés au Québec (22 %) ainsi qu'en Ontario (10 %) au cours du premier semestre de 1995.

Sur le plan du tonnage interrégional, c'est la région de l'Atlantique qui a affiché les gains les plus importants (10 %) .

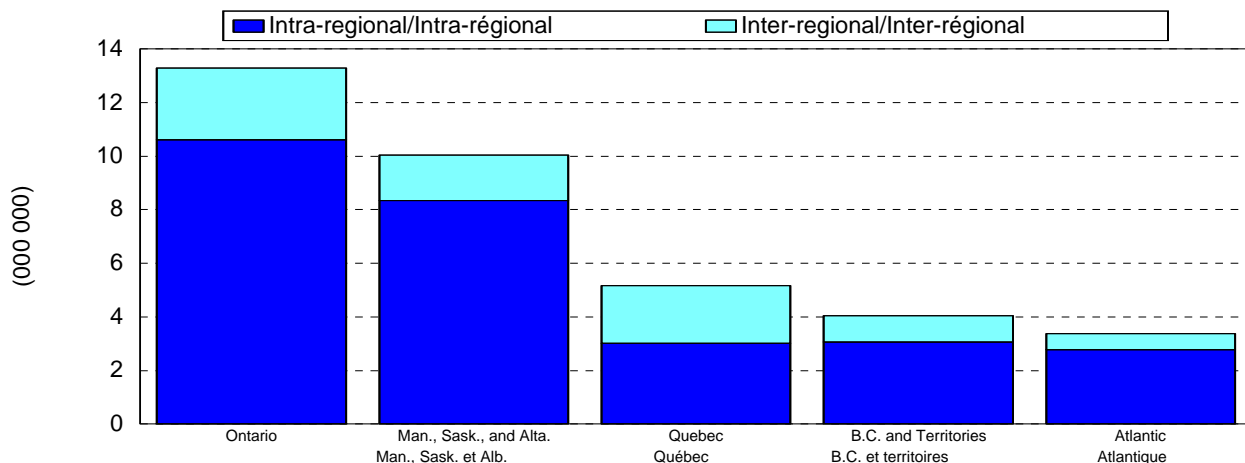


Figure 2: Domestic Tonnes Carried by the Large Companies by Region of Origin, First Half, 1996

Transborder Activity - Large Carriers

All major indicators rose in the first half of 1996 compared to the same period in 1995. The number of

Figure 2 : Nombre de tonnes de marchandises acheminées par les grands transporteurs, selon la région d'origine, premier semestre de 1996

Tous les principaux indicateurs ont augmenté au cours du premier semestre de 1996 par rapport à la

Table 3: Transborder Trucking Activity, Large Carriers
Tableau 3 : Activité du camionnage transfrontalier, grands transporteurs

	January to June, 1996 janvier à juin 1996	January to June, 1995 janvier à juin 1995	Variation %
Revenues Recettes(\$000,000)	1,124.0	983.7	14
Tonnes (000 000)	11.6	10.6	9
Tonne-km Tonnes-km(000 000)	12 521.5	10 914.4	15
Shipments (Expéditions000,000)	2.0	1.7	19
Revenue/shipment (Recettes/expédition\$)	569	590	-4
Weight/shipment Poids/expédition(kg)	5 852	6 342	-8
Distance/shipment Distance/expédition(km)	1 146	1 156	-1

shipments carried increased by 19%, the tonne-kilometres performed by 15%, the revenues earned by 14% and the tonnage hauled by 9%.

While the average distance for a transborder shipment was 411 kilometres or 56% further and the average weight was 1 748 tonnes or 43% heavier than those of domestic shipments, the average revenues earned from a transborder shipment was nearly three times that earned hauling a domestic shipment (see Table 1).

Over half (53%) of transborder shipments by weight originated or terminated in Ontario, up 5% from the first half of 1995. The delivery of these shipments generated revenues of over \$577 million. Quebec was the second busiest region, with 21% of the transborder tonnage hauled originating or terminating there, an increase of 25% over the previous period. Revenues of almost \$220 million were generated.

The main commodity moved by the large carriers was *road motor vehicles & parts*. Although *road motor vehicles & parts* accounted for \$151 million in revenues, this was a decrease of 8% from the revenues earned in the first half of 1995 by transporting these goods. Also, while the *road motor vehicles & parts* weighed 1.4 million tonnes, this was a decrease of 22% from the corresponding period the previous year. This commodity was affected by the labour disputes at two brake plants in the United States and the subsequent shut-down of some motor vehicle assembly plants in Canada.

The movement of *general freight* shipments generated nearly \$114 million in revenues and also weighed 1.4 million tonnes.

même période l'an dernier. Les hausses du nombre d'expéditions, des tonnes-kilomètres, des recettes et du tonnage se sont chiffrées à 19 %, 15 %, à 14 % et à 9 % respectivement.

Bien que les distances moyennes parcourues dans le secteur du trafic transfrontalier se soient accrues de 411 kilomètres ou 56 %, et que le poids moyen des expéditions ait été de 1 748 tonnes, ou 43 %, de plus que dans le cas des mouvements intérieurs, les recettes moyennes tirées des mouvements transfrontaliers ont représenté près du triple de celles engendrées par les mouvements intérieurs (voir le Tableau 1).

Plus de la moitié (53%) des expéditions transfrontalières selon la catégorie de poids provenaient ou étaient destinées à l'Ontario, ce qui représente une hausse de 5 % par rapport au premier semestre de 1995. La livraison de ces expéditions a généré des recettes de plus de 577 millions de dollars. Le Québec a été la deuxième région en importance; 21 % des tonnes de marchandises acheminées provenaient de cette province ou y étaient destinées, ce qui constitue une hausse de 25 % par rapport à la période précédente. Les recettes produites se sont élevées à près de 220 millions de dollars.

Les *véhicules automobiles routiers & pièces* se sont classés au premier rang des marchandises acheminées par les grands transporteurs. Bien qu'ils aient généré des recettes de 151 millions de dollars, cela constitue une baisse de 8 % par rapport aux recettes générées par le transport de ce type de marchandises au premier semestre de 1995. En outre, les *véhicules automobiles routiers & pièces* transportés pesaient 1,4 million de tonnes, soit 22 % de moins qu'au cours de la période correspondante de l'année précédente. Cette catégorie de marchandises a été touchée par les conflits de travail qui ont touché deux usines de fabrication de freins des États-Unis et par la fermeture subséquente de certaines usines canadiennes d'assemblage.

Les expéditions de *fret ordinaire*, dont le poids s'est élevé à 1,4 million de tonnes, ont engendré des recettes de près de 114 millions de dollars.

Railway carloadings

Ten-day period ending December 31, 1996

(by Tasmin Sheikh)

Carloadings of freight (excluding intermodal traffic) during the ten-day period ending December 31, 1996, decreased 11.1% to 4.2 million tonnes from the same period of last year. The number of cars loaded decreased 12.4%.

Intermodal traffic (piggyback) tonnage totalled 283 000 tonnes, a 9.0% increase from the same period of last year. The year-to-date figures show an increase of 4.0%.

Chargements ferroviaires

Période de dix jours se terminant le 31 décembre 1996

(par Yasmin Sheikh)

Les quantités de marchandises transportées en wagons complets (à l'exclusion du trafic intermodal) pendant la période de dix jours se terminant le 31 décembre 1996 ont diminué de 11,1% par rapport à la même période de l'année dernière pour atteindre 4,2 millions de tonnes métriques. Le nombre de wagons chargés a diminué de 12,4%.

Les 283 000 tonnes métriques dont le transport a été assuré par mode intermodal (rail-route) représentent une augmentation de 9,0% par rapport à la même période en 1995. Le total cumulatif de l'année révèle

Freight tonnages and the number of cars loaded by the 18 common rail carriers operating in Canada
Nombres de tonnes métriques transportées et le nombre des wagons utilisés à cette fin par les 18 transporteurs ferroviaires publics en activité au Canada

	Eastern Division de l'Est	Western Division de l'Ouest	Canada
Carload traffic - Charge complète¹			
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1996	2 269 089	1 951 843	4 220 932
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1995	2 173 040	2 575 181	4 748 221
% change - variation	4.4	(24.2)	(11.1)
Cars, wagons, 1996	28 836	22 920	51 756
Cars, wagons, 1995	28 418	30 664	59 082
% change - variation	1.5	(25.3)	(12.4)
Intermodal traffic - Trafic intermodal			
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1996	198 556	84 627	283 183
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1995	173 619	86 164	259 783
% change - variation	14.4	(1.8)	9.0
Total traffic - Ensemble du trafic			
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1996	2 467 645	2 036 470	4 504 115
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1995	2 346 659	2 661 345	5 008 004
% change - variation	5.2	(23.5)	(10.1)
Year-to-date (cumulative) / Total cumulé de l'année			
Carload traffic - Charge complète¹			
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1996	98 855 019	134 831 061	233 686 080
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1995	100 244 501	137 242 770	237 487 271
% change - variation	(1.4)	(1.8)	(1.6)
Cars, wagons, 1996	1 385 597	1 623 854	3 009 451
Cars, wagons, 1995	1 402 742	1 675 144	3 077 886
% change - variation	(1.2)	(3.1)	(2.2)
Intermodal traffic - Trafic intermodal			
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1996	11 046 766	5 493 198	16 539 964
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1995	10 647 936	5 254 760	15 902 696
% change - variation	3.7	4.5	4.0
Total traffic - Ensemble du trafic			
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1996	109 901 785	140 324 259	250 226 044
Metric tonnes, Tonnes métriques, 1995	110 892 437	142 497 530	253 389 967
% change - variation	(0.9)	(1.5)	(1.2)

¹ Carload traffic does not include intermodal traffic.

¹ Le trafic en charge complète ne comprend pas le trafic intermodal.

Note: Due to the unreliability of carload data for intermodal (COFC, TOFC) traffic, publication of this information has been temporarily discontinued.

Nota: Les données pour le trafic intermodal en termes de wagons ne sont pas fiables. Donc, la publication de ces informations a été discontinuée temporairement.

The Eastern and Western Divisions, for statistical purposes, are separated by an imaginary line running from Thunder Bay to Armstrong, Ontario. Freight loaded at Thunder Bay is included in the Western Division while loadings at Armstrong are reported in the Eastern Division. Intermodal traffic includes trailers and containers on flat cars. All cumulative figures have been revised.

Pour les besoins de la statistique, l'Est et l'Ouest sont démarqués par une ligne imaginaire allant de Thunder Bay à Armstrong, en Ontario. Les chargements effectués à Thunder Bay sont rapportés dans l'Ouest, alors que ceux effectués à Armstrong apparaissent dans l'Est. Le trafic intermodal comprend les remorques et les conteneurs sur wagons plats. Tous les totaux cumulatifs ont été révisés.

Total traffic (carloadings of freight and intermodal traffic) decreased 10.1% during the period. This brought the year-to-date total to 250.2 million tonnes, a 1.2% decrease from the previous year.

All year-to-date figures have been revised.

une augmentation de 4,0%.

L'ensemble du trafic (trafic en charge complète et trafic intermodal) a diminué 10,1% pendant la période de référence. Le total cumulatif de l'année est passé à 250,2 millions de tonnes métriques, une diminution de 1,2% par rapport à l'année précédente.

Toutes les données cumulatives ont été révisées.

For more information on the Service Bulletin or Surface and Marine Data, contact:

Robert Larocque
Head, Dissemination Unit
Trucking and Multimodal Transport Sections
Transportation Division

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0579
Internet laroque@statcan.ca

Pour de plus amples renseignements sur le bulletin de service ou sur les données du transport de surface et maritime, communiquez avec:

Robert Larocque
Chef, unité de la dissémination
Section des transports multimodaux et du camionnage
Division des transports


Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0579
Internet laroque@statcan.ca

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. 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 et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

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. 