



Association des chemins
de fer du Canada

TENDANCES FERROVIAIRES 2015





Sociétés et organismes membres au 31 décembre 2014.

ISBN : 978-1-927520-04-8





99 rue Bank,
Bureau 901
Ottawa, ON
K1P 6B9

Téléphone : (613) 567-8591
Télécopieur : (613) 567-6726
Courriel : rac@railcan.ca

www.railcan.ca/fr

MEMBRES 2014

GSR	6970184 Canada	ETR	Essex Terminal Railway
AMT	Agence métropolitaine de transport	GEXR	Goderich-Exeter Railway Company
APR	Alberta Prairie Railway Excursions	RMR	Great Canadian Railtour Company
AMTK	Amtrak	GSR	Great Sandhills Railway
AMMC	ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c.	GWR	Great Western Railway
BCRY	Barrie-Collingwood Railway	HBRY	Hudson Bay Railway
BRR	Battle River Railway	HCRY	Huron Central Railway
BCR	BCR Properties	KRC	Keewatin Railway
BSR	Big Sky Rail	KFR	Kettle Falls International Railway
BNSF	BNSF Railway	LMR	Last Mountain Railway
CP	CP	NBSR	New Brunswick Southern Railway
CBNS	Cape Breton & Central Nova Scotia Railway	NCR	Nipissing Central Railway
CR	Capital Railway	NS	Norfolk Southern Railway
CTRW	Carlton Trail Railway	OSR	Ontario Southland Railway
CEMR	Central Manitoba Railway	OBRY	Orangeville Brampton Railway
CFRR	Chemin de fer de la Rivière Romaine	OVR	Ottawa Valley Railway
QNSL	Chemin de fer Q.N.S. & L.	PDCR	Prairie Dog Central Railway
SLQ	Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec)	GO	Réseau GO
CMQ	Chemins de fer du Centre du Maine et du Québec	SCFG	Société du chemin de fer de la Gaspésie
CFQG	Chemins de fer Québec-Gatineau	SSR	South Simcoe Railway
CN	CN	SOR	Southern Ontario Railway
ONTC	Commission de transport Ontario Northland	SRY	Southern Railway of British Columbia
CFA	Compagnie du chemin de fer Arnaud	SSR	Stewart Southern Railway
CFL	Compagnie du chemin de fer Lanaudière	SCR	Sydney Coal Railway
RS	Compagnie du chemin de fer Roberval-Saguenay	TTR	Toronto Terminals Railway
CSX	CSX Transportation	CFC	Train Touristique de Charlevoix
EMRY	Eastern Maine Railway	TSH	Transport Ferroviaire Tshuétin
		PCHR	Trillium Railway
		VIA	VIA Rail Canada
		WCE	West Coast Express
		WP&YR	White Pass and Yukon Route Railroad

MEMBRES ASSOCIÉS 2014

Absopulse Electronics
Accuworx
Alexander Holburn Beaudin & Lang LLP
Almita Piling
Amsted Rail
Bayside Canadian Railway
Bombardier Transportation
CANAC Railway Services
Canada Heavy Haul Railway United Technologies
Canadian Heartland Training Railway Services
Canadian Rail Research Laboratory
Canadian Urban Transit Association
C-CORE
CentrePort Canada
Contrans Flatbed Group
CPCS Transcom Limited
Crescent Point Energy
CSTP
Davanac
Dominion Railway Services
Drain-All
Elbow River Marketing
Entretien ferroviaire Boivin
Envirotec Services Incorporated
Ferus Natural Gas Fuels
FLO Components
Forma-Train
GATX Rail Canada Corporation
Gestion AFM-Séma
HDR Engineering
Hewitt Equipement
Hulcher Services
IBI Group
Itech Environmental Remediation
Kenneth Peel
LOGISIG
Loram
Marathon Drilling
McCarthy Tétrault
Mecfor
Montréal Port Authority
NARSTCO
Newalta Industrial Services
Ontario Steel Haulers
PNR Railworks
Progressive Rail Specialized Logistics
Quantum Murray LP
Quester Tangent Corporation
Rail Cantech
Raildecks
RailTerm
RB&C Maintenance of Way
Red Giant Oil Company
Red River College
Réparations ferroviaires K.L.N.
RTC Rail Solutions
Sandy Cooke Consulting
Soulanges Railway Services
Stantec
Supco Canada Railway Supply Group
Swift Railroad Contractors
Tervita
T-Rail Products
Vidal Street Industrial Park
Whiting Equipment Canada
X-Rail Signalisation

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT	1
AVANT-PROPOS	2
TRAFIC MARCHANDISES	3
<i>TONNES-MILLES COMMERCIALES, TONNES-MILLES BRUTES ET MILLES DE TRAINS MARCHANDISES.</i>	3
WAGONS COMPLETS	5
WAGONS COMPLETS PAR GROUPE DE MARCHANDISES	6
NOMBRE MOYEN DE WAGONS PAR TRAIN MARCHANDISES ET PARCOURS MOYEN	8
TRAFIC INTERMODAL	9
TARIFS	10
<i>PRODUITS MARCHANDISES PAR TONNE-MILLE COMMERCIALE</i>	10
<i>PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES</i>	11
PRODUCTIVITÉ	13
CONSOMMATION DE CARBURANT ET COÛT	14
TRANSPORT VOYAGEURS	15
TRAINS DE BANLIEUE	15
TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES	16
SÉCURITÉ	18
MARCHANDISES	19
VOYAGEURS	20
ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET INTRUSIONS	21
ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DE MARCHANDISES DANGEREUSES	22
INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS	24
PRODUITS D'EXPLOITATION	24
CHARGES D'EXPLOITATION	25
BÉNÉFICE D'EXPLOITATION	25
INVESTISSEMENTS	26
TAXES ET IMPÔTS	28
EFFECTIF	30
VOIES ET MATÉRIEL	31
ANNEXE A - GLOSSAIRE	32
ANNEXE B - DÉFINITIONS DE CONCEPTS LIÉS À LA SÉCURITÉ	33
ANNEXE C - FACTEURS DE CONVERSION	34

MESSAGE DU PRÉSIDENT



Pour les chemins de fer marchandises et voyageurs du Canada, l'année 2014 a été caractérisée par l'un des hivers les plus froids de l'histoire et ses répercussions sur les activités ferroviaires.

Dans le secteur du trafic marchandises, la tempête parfaite formée d'un temps inhabituellement rigoureux et de la plus grosse récolte céréalière en 100 ans a entraîné une congestion des réseaux de transport, un peu partout au pays, ce dont les médias ont beaucoup parlé.

Selon certains critiques, ces retards étaient dus à un manque d'investissements, de capacité, de préparation ou d'effort de la part des chemins de fer canadiens. Les données présentées aux pages suivantes donnent un autre son de cloche.

Tendances ferroviaires 2015 illustre la performance exceptionnelle du secteur des chemins de fer marchandises et voyageurs du Canada en 2014. Les chemins de fer marchandises ont travaillé en collaboration avec leurs partenaires de la chaîne d'approvisionnement – notamment les ports, les exploitants de terminaux et d'autres intervenants – afin de transporter plus de marchandises que jamais auparavant, dont la récolte céréalière record. De plus, les chemins de fer voyageurs ont transporté des millions de personnes, tout en réduisant la congestion et les émissions.

Et surtout, les chemins de fer canadiens ont obtenu ces résultats tout en améliorant leur bilan global en matière de sécurité – ce qui illustre l'engagement du secteur à transporter les biens et les gens de façon efficace et sécuritaire.

Meilleures salutations,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Michael Bourque'.

Michael Bourque
Président-directeur général
L'Association des chemins de fer du Canada

AVANT-PROPOS

Voici la 23^e édition de *Tendances ferroviaires*, rétrospective annuelle de la performance du secteur ferroviaire au Canada dans le transport de marchandises et de voyageurs, que publie l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Cette publication présente des données financières et statistiques qui couvrent une période de dix années consécutives et portent sur tous les aspects du fonctionnement du secteur ferroviaire au Canada.

Les données figurant dans *Tendances ferroviaires* proviennent des membres de l'ACFC, soit les chemins de fer marchandises de classe I, les chemins de fer locaux et régionaux, ainsi que les chemins de fer voyageurs offrant des services touristiques, intervilles et de banlieue. Bien que l'ACFC représente la grande majorité des chemins de fer autres que de classe I au Canada, elle ne représente pas l'ensemble du secteur. Les données rendent compte de la performance au Canada seulement.

Les chemins de fer marchandises de classe I (CN et CP) assurent la plus grande partie de l'activité ferroviaire au Canada. C'est pour cette raison que la plupart des données présentées dans *Tendances ferroviaires* les concernent. Il se peut que les données ne correspondent pas aux totaux car elles sont arrondies. La définition de termes propres au secteur ferroviaire figure à l'Annexe A et la définition de concepts liés à la sécurité figure à l'Annexe B.

Les données de *Tendances ferroviaires* sont présentées sous les rubriques suivantes :

- Trafic marchandises
- Transport voyageurs
- Sécurité
- Finances, investissements, taxes et impôts
- Effectif
- Voies et matériel

Sommaire statistique (comparaison par rapport à il y a un an et dix ans)

	2005	2013	2014
Tonnes-milles commerciales (en milliards)	241,7	291,2	306,3
Tonnes-kilomètres commerciales (en milliards)	352,9	425,1	447,1
Voies en exploitation (en milles) ¹	30 380	27 270	27 304
Voies en exploitation (en kilomètres)	48 893	43 887	43 942
Locomotives	3 253	3 043	2 696
Wagons (en milliers)	102	59	59
Gallons de carburant (en millions)	486	464	485
Litres de carburant (en millions)	2 209	2 111	2 203
Effectif	35 389	33 167	32 681
Salaire annuel moyen par employé (en \$)	71 994	88 153	92 491

¹ Les milles (kilomètres) de voies exploitées englobent les voies pour lesquelles un chemin de fer possède des droits d'exploitation.

TRAFIC MARCHANDISES

Les chemins de fer canadiens ont transporté plus de marchandises que jamais en 2014, maintenant une tendance à la hausse qui a commencé en 2010. Cela démontre la capacité des chemins de fer canadiens de transporter des produits essentiels de façon efficace et sécuritaire, tout en permettant aux entreprises canadiennes d'être concurrentielles, en Amérique du Nord et sur la scène internationale.

TONNES-MILLES COMMERCIALES, TONNES-MILLES BRUTES ET MILLES DE TRAINS MARCHANDISES

Le trafic marchandises, mesuré en tonnes-milles commerciales (TMC), a augmenté à un niveau record de 306,3 milliards de TMC (447,1 milliards de tonnes-kilomètres commerciales, ou TKC) en 2014. Cela représente une hausse de 5,2 pour cent par rapport à l'année précédente et une augmentation de 19,9 pour cent par rapport à la moyenne de 255,5 milliards de TMC (373,1 milliards de TKC) au cours de la période 2009-2013.

Par rapport à l'année précédente, le nombre de tonnes-milles brutes (TMB) a augmenté de 6,6 pour cent, à 564,3 milliards de TMB (823,8 milliards de tonnes-kilomètres brutes, ou TKB), et le nombre de milles de trains marchandises (kilomètres de trains marchandises) a augmenté de 4,6 pour cent.

	Tonnes-milles commerciales (en millions)	Tonnes-kilomètres commerciales (en millions)	Tonnes-milles brutes (en millions)	Tonnes-kilomètres brutes (en millions)	Milles de trains march. (en milliers)	Kilomètres de trains march. (en milliers)
2005	241 745	352 912	457 950	668 540	76 400	122 953
2006	243 744	355 831	459 633	670 997	76 451	123 035
2007	247 709	361 619	463 356	676 433	74 100	119 253
2008	237 323	346 457	449 922	656 821	71 712	115 409
2009	210 898	307 880	397 293	579 990	59 576	95 877
2010	247 154	360 809	455 047	664 303	65 157	104 859
2011	255 001	372 264	473 312	690 960	66 082	106 348
2012	273 504	399 275	503 879	735 590	68 145	109 668
2013	291 172	425 069	529 379	772 816	67 207	108 160
2014	306 282	447 127	564 313	823 815	70 313	113 157

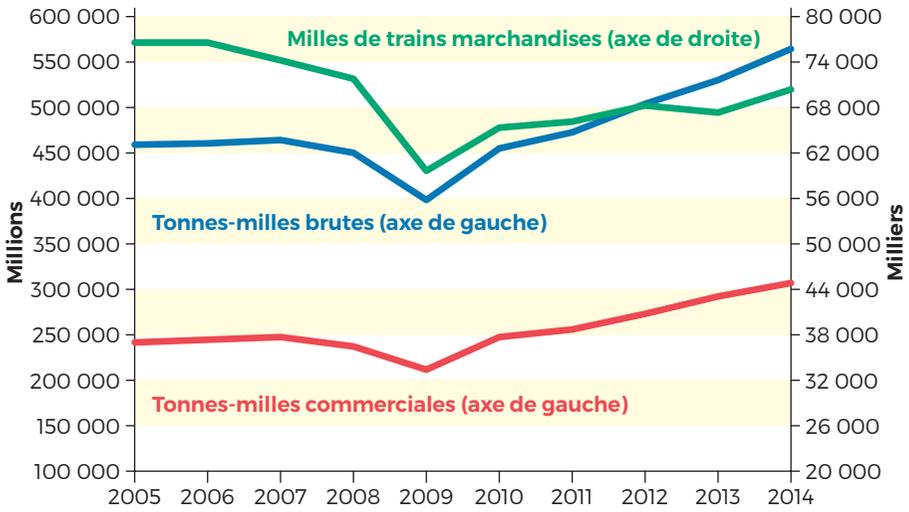


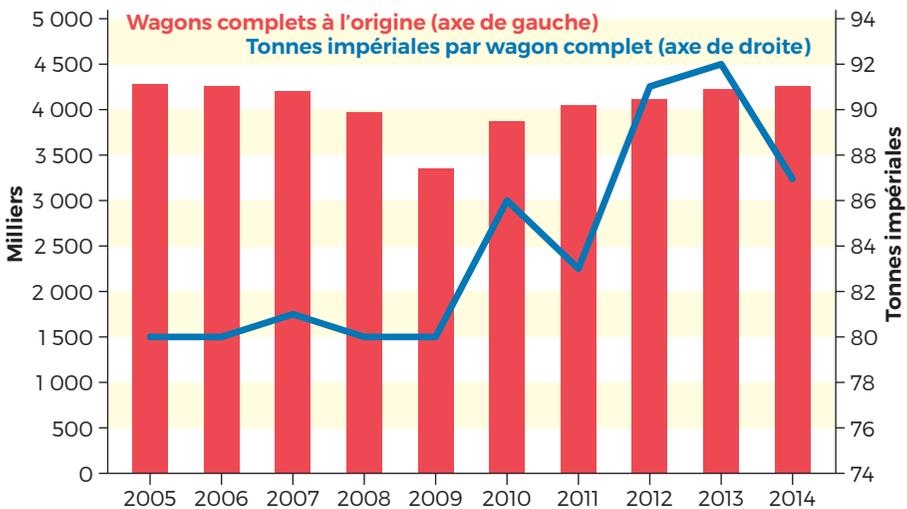
Photo : CN

WAGONS COMPLETS

Le nombre de wagons complets de marchandises ayant leur point d'origine au Canada² a augmenté de 0,1 pour cent en 2014 comparativement à l'année précédente, principalement en raison du transport intermodal et des produits agricoles. Cependant, le poids global des marchandises transportées a diminué de 5,1 pour cent, car la quantité de produits lourds comme le charbon et les minéraux était moins élevée. En conséquence, le tonnage par wagon complet a diminué de 5,4 pour cent par rapport à l'année précédente.

En 2014, les wagons complets et les tonnes métriques et impériales à l'origine ont augmenté de 8,0 pour cent et 8,2 pour cent respectivement par rapport aux moyennes des cinq dernières années.

	Wagons complets à l'origine (en milliers)	Tonnes imp. à l'origine (en milliers)	Tonnes métr. à l'origine (en milliers)	Tonnes imp. par wagon complet	Tonnes métr. par wagon complet
2005	4 290	343 464	311 590	80	73
2006	4 260	339 394	307 897	80	73
2007	4 196	337 989	306 623	81	73
2008	3 984	318 688	289 114	80	73
2009	3 367	269 028	244 062	80	73
2010	3 872	334 264	303 258	86	78
2011	4 044	337 074	305 793	83	76
2012	4 113	375 780	340 907	91	83
2013	4 234	388 621	352 557	92	83
2014	4 238	368 970	334 730	87	79



2 On trouve un profil détaillé de la performance du secteur ferroviaire par province au www.railcan.ca.

WAGONS COMPLETS PAR GROUPE DE MARCHANDISES

Le rapport *Tendances ferroviaires* suit l'évolution de 11 groupes de marchandises transportées par les chemins de fer marchandises au Canada.³ En fonction du nombre de wagons complets acheminés, les groupes de marchandises ayant enregistré les plus fortes augmentations en 2014 (selon la variation en pourcentage par rapport à 2013) sont les suivants : produits agricoles (+17,6 %), carburants et produits chimiques (+9,9 %) et produits alimentaires (+9,9 %). Les baisses les plus importantes ont été enregistrées dans les groupes des minéraux (-16,5 %) et du charbon (-12,1 %).

Wagons complets à l'origine par groupe de marchandises⁴

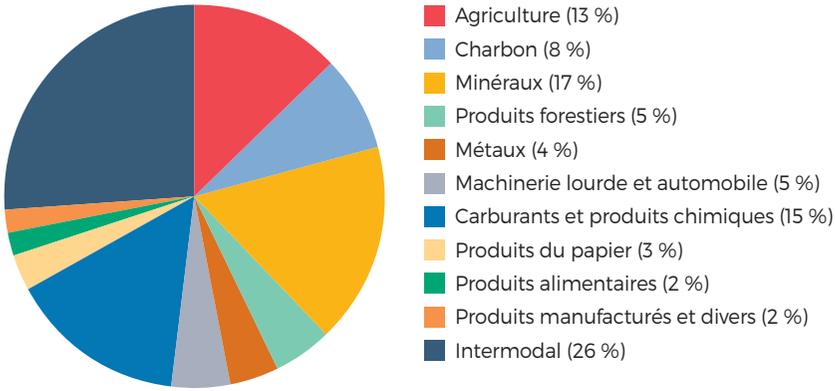
	Agriculture	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie lourde et automobile
2005	416 473	353 197	657 410	433 138	295 022	235 480
2006	453 151	321 266	600 823	388 035	362 000	244 395
2007	454 034	349 983	609 422	317 158	359 982	234 830
2008	430 292	324 931	574 645	253 279	369 475	195 308
2009	474 980	277 048	368 631	182 395	273 800	148 123
2010	462 445	327 419	703 270	205 120	160 895	185 962
2011	466 305	348 556	790 520	228 448	160 827	186 522
2012	472 474	353 201	805 952	209 654	161 541	220 216
2013	465 340	383 013	810 750	215 254	150 906	199 068
2014	547 122	336 632	676 865	213 980	157 086	193 294

	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Intermodal	Total
2005	469 655	333 830	44 169	65 629	769 936	4 073 939
2006	470 833	274 092	41 454	66 333	819 552	4 041 934
2007	470 876	252 150	41 822	65 923	832 663	3 988 843
2008	443 125	228 072	42 365	75 160	847 647	3 784 299
2009	401 141	175 693	42 232	79 445	741 807	3 165 295
2010	419 905	170 823	52 240	92 949	847 832	3 628 860
2011	432 657	157 780	54 948	94 935	890 168	3 811 666
2012	479 669	149 740	60 906	93 129	946 223	3 952 706
2013	539 566	150 029	56 405	103 605	987 186	4 061 122
2014	593 186	139 110	61 993	101 733	1 072 278	4 093 278

³ Statistique Canada présente des statistiques mensuelles sur le nombre de wagons chargés au Canada dans sa publication *Chargements ferroviaires mensuels*. Cette publication offre également une brève analyse ainsi que des tableaux illustrant les chargements et le tonnage en fonction de 63 groupes de marchandises.

⁴ Ce ne sont pas toutes les sociétés membres qui consignent les wagons complets à l'origine par groupe de marchandises. On estime le total du trafic intermodal en multipliant le nombre d'unités intermodales par un coefficient de charge moyenne pour déterminer l'équivalent du nombre de wagons complets.

Le graphique ci-dessous indique la part que chaque groupe de marchandises représentait dans l'ensemble des wagons complets à l'origine en 2014.



En 2014, les membres de l'ACFC ont acheminé un nombre record de 487 794 wagons complets de grains au Canada, une augmentation de 21,4 pour cent par rapport à l'année précédente, et de 18,0 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale.⁵ La contribution du secteur a permis à la chaîne d'approvisionnement en grains de transporter la récolte historique de 2013-2014.



Photo : Shutterstock

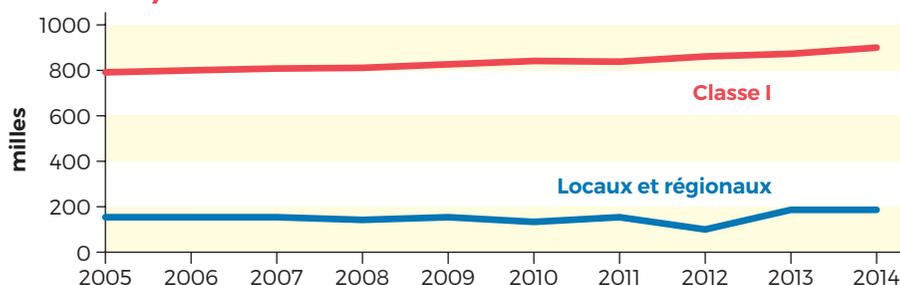
5 Source : Statistique Canada, CANSIM, Tableau 404-0002.

NOMBRE MOYEN DE WAGONS PAR TRAIN MARCHANDISES ET PARCOURS MOYEN

Les chemins de fer canadiens ont fait des investissements majeurs dans les technologies logistiques et la puissance des locomotives, ce qui permet d'utiliser des trains plus longs et d'améliorer l'efficacité du transport. En 2014, les parcours moyens⁶ des chemins de fer continentaux (CN et CP) et des chemins de fer locaux et régionaux ont augmenté de 4,2 pour cent et de 2,2 pour cent respectivement, atteignant des taux record. Le nombre moyen de wagons par train marchandises⁷ a augmenté de 1,0 pour cent, pour un record de 100.

	Milles (kilomètres) moyens parcourus par les chemins de fer continentaux (CN et CP)		Milles (kilomètres) moyens parcourus par les chemins de fer locaux et régionaux		Nombre moyen de wagons par train marchandises
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres	
2005	789	1 270	149	240	79
2006	803	1 292	159	256	79
2007	807	1 299	151	243	81
2008	818	1 316	146	235	82
2009	830	1 336	159	256	87
2010	850	1 368	138	163	92
2011	849	1 366	170	274	81
2012	868	1 396	99	159	90
2013	871	1 402	186	300	99
2014	908	1 462	190	306	100

Parcours moyen



⁶ Total des tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales) divisé par le total des tonnes (tonnes métriques).

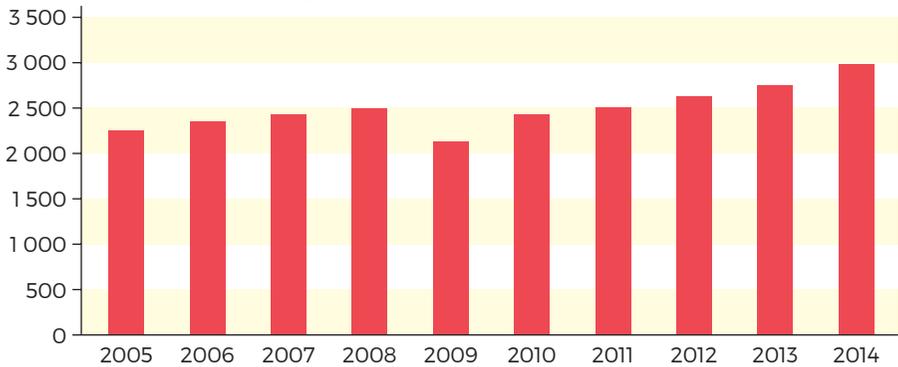
⁷ Total des wagons-milles (wagons-kilomètres) chargés et vides divisé par le total des trains-milles (train-kilomètres).

TRAFIC INTERMODAL

Le trafic intermodal total⁸ ayant son point d'origine au Canada – ce qui comprend le trafic par conteneurs et semi-remorques – a augmenté de 8,4 pour cent, pour atteindre un record de plus de 2,9 millions d'unités en 2014. Le chiffre de 2014 représente une augmentation de 19,6 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale de 2,5 millions d'unités.

	Semi-remorques (en milliers)	Conteneurs (en milliers)	Total (en milliers)
2005	112	2 134	2 246
2006	106	2 251	2 357
2007	102	2 334	2 436
2008	101	2 396	2 497
2009	83	2 033	2 116
2010	81	2 361	2 442
2011	80	2 424	2 504
2012	98	2 540	2 638
2013	118	2 628	2 746
2014	93	2 883	2 976

Unités intermodales à l'origine (en milliers) (conteneurs et semi-remorques)



⁸ Le trafic intermodal ayant son point d'origine au Canada tient compte de l'exploitation au Canada et aux États-Unis des chemins de fer canadiens de classe I. Les données relatives aux unités intermodales représentent le décompte réel des semi-remorques et des conteneurs, peu importe leur taille, et ne font pas référence à des « équivalents vingt pieds (TEU) ».

TARIFS

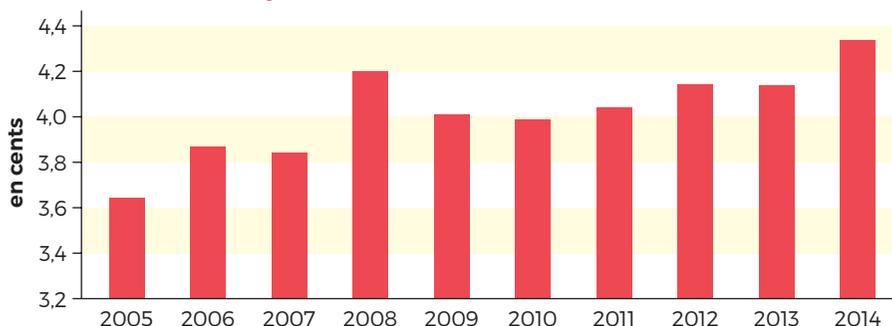
PRODUITS MARCHANDISES PAR TONNE-MILLE COMMERCIALE

Les produits marchandises par TMC⁹ sont souvent considérés comme une approximation des tarifs des chemins de fer parce qu'ils indiquent le niveau de revenu gagné par les chemins de fer pour transporter des marchandises sur une distance donnée.

En 2014, les produits marchandises par TMC ont augmenté de 4,9 pour cent par rapport à l'année précédente, le trafic ayant augmenté plus rapidement que les produits. Depuis 2005, les produits marchandises par TMC ont augmenté de 2,1 pour cent par année en moyenne, alors que les prix des produits ont augmenté de 2,5 pour cent par année en moyenne.¹⁰

	Produits marchandises (en cents) par		Indice 2001 = 100
	TMC	TKC	
2005	3,64	2,49	111,3
2006	3,87	2,65	118,3
2007	3,84	2,63	117,4
2008	4,20	2,87	128,4
2009	4,00	2,74	122,3
2010	3,99	2,74	122,0
2011	4,04	2,77	123,5
2012	4,14	2,84	126,6
2013	4,13	2,83	126,5
2014	4,34	2,97	132,7

Produits marchandises par TMC



⁹ Obtenus en divisant les produits marchandises par les tonne-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales).

¹⁰ Source : Données de la Banque du Canada.

PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES

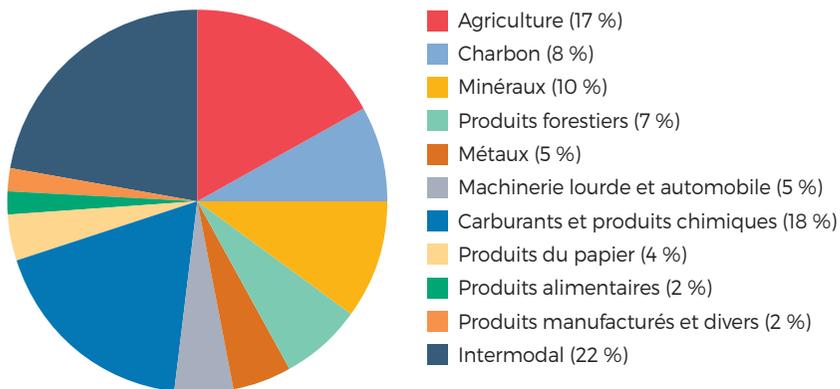
Les produits marchandises ont augmenté de 9,6 pour cent, à 9,9 milliards de dollars, en 2014 par rapport à l'année précédente. Les groupes de marchandises ayant enregistré les plus fortes augmentations en 2014 (selon la variation en pourcentage par rapport à 2013) sont les suivants : carburants et produits chimiques (+23,7 %), produits agricoles (+20,4 %) et produits alimentaires (+17,2 %). Des baisses ont été enregistrées dans les groupes du charbon (-8,7 %) et des produits du papier (-3,2 %).

Produits des wagons complets d'origine par groupe de marchandises (en millions)

	Agriculture	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie lourde et automobile
2005	948	738	811	969	429	414
2006	1 125	676	764	928	489	433
2007	1 157	709	819	780	476	445
2008	1 161	706	833	646	531	443
2009	1 259	502	525	478	317	337
2010	1 221	598	772	500	381	394
2011	1 297	713	898	564	424	381
2012	1 374	749	926	611	455	508
2013	1 433	833	973	660	448	481
2014	1 725	760	1 030	702	501	481

	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Intermodal	Total
2005	804	642	74	112	2 152	8 093
2006	836	582	81	114	2 377	8 405
2007	837	541	81	116	2 452	8 413
2008	902	531	89	126	2 702	8 672
2009	818	423	94	113	2 273	7 139
2010	853	437	128	130	2 592	8 006
2011	928	427	146	133	1 893	7 805
2012	1 155	411	161	153	1 997	8 499
2013	1 420	406	155	174	2 019	9 001
2014	1 756	393	181	177	2 162	9 869

Le graphique ci-dessous indique la part que chaque groupe de marchandises représentait par rapport à la totalité des produits gagnés par les chemins de fer membres de l'ACFC en 2014.



Les chemins de fer marchandises canadiens font directement bénéficier leurs clients de leurs gains de productivité – si le trafic augmente, les prix baissent. En fait, le Canada a certains des tarifs de transport marchandises les plus bas du monde. Entre 2005 et 2014, le trafic marchandises a augmenté de 3,0 pour cent par année en moyenne. En comparaison, les tarifs de transport marchandises moyens – produits par tonne-mille commerciale (tonne-kilomètre commerciale) – ont augmenté de 2,1 pour cent par année en moyenne, alors que pendant la même période, le prix des marchandises a augmenté de 2,5 pour cent par année en moyenne.



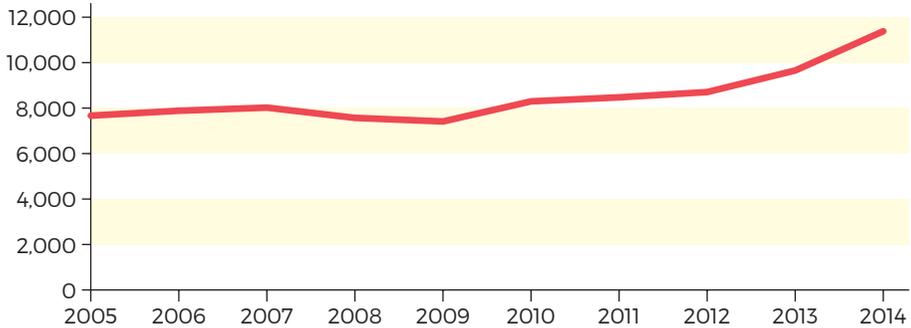
Photo : CP

PRODUCTIVITÉ

La meilleure mesure de la productivité de la main-d'œuvre des chemins de fer marchandises est le nombre de tonnes-milles commerciales par employé.¹¹ Selon cette mesure, la productivité de la main-d'œuvre a augmenté de 17,6 pour cent en 2014 en raison de l'accroissement du trafic et de la diminution de l'effectif des chemins de fer marchandises.

	Tonnes-milles commerciales par employé (en milliers)	Tonnes-kilomètres commerciales par employé (en milliers)	Milles de voie par employé	Kilomètres de voie par employé
2005	7 679	11 210	0,96	1,54
2006	7 963	11 625	0,98	1,58
2007	8 045	11 745	0,96	1,54
2008	7 625	11 132	0,94	1,51
2009	7 404	10 809	0,98	1,58
2010	8 287	12 098	0,96	1,54
2011	8 496	12 402	0,90	1,46
2012	8 772	12 806	0,86	1,39
2013	9 608	14 026	0,91	1,47
2014	11 302	16 499	0,84	1,35

TMC par employé (en milliers)



¹¹ Obtenu en divisant le tonnage commercial annuel total par le nombre moyen de cheminots.

CONSOMMATION DE CARBURANT ET COÛT

Des investissements dans des locomotives modernes, de même que des politiques et des technologies de gestion du carburant, permettent aux chemins de fer canadiens de réduire considérablement leurs émissions. L'efficacité énergétique s'est améliorée de 27,5 pour cent depuis 2005.

En 2014, les chemins de fer marchandises ont consommé 484,6 millions de gallons (2,2 milliards de litres) de carburant, une augmentation de 4,4 pour cent par rapport à l'année précédente, avec un trafic record. Ainsi, l'efficacité énergétique¹² des chemins de fer marchandises s'est améliorée de 0,5 pour cent, atteignant un record de 667 TMC par gallon (215 TKC par litre). Le prix du diesel¹³ a augmenté de 8,8 pour cent, passant à 4,83 \$ le gallon (1,06 \$ le litre) en 2014.

	Total du carburant consommé		Tonnes-milles commerciales par gallon de carburant consommé	Tonnes-kilomètres commerciales par litre de carburant consommé	Prix du diesel	
	gallons (en milliers)	litres (en milliers)			par gallon (\$)	par litre (cents)
2005	485 915	2 209 007	523	168	2,38	52,5
2006	486 218	2 210 384	527	169	2,81	61,8
2007	492 125	2 237 237	529	170	3,07	67,6
2008	480 661	2 185 120	520	167	4,23	93,0
2009	411 612	1 871 221	545	175	2,94	64,8
2010	450 782	2 049 289	562	182	3,25	71,40
2011	436 558	1 984 178	621	202	4,25	93,46
2012	471 912	2 145 346	615	198	4,24	93,33
2013	464 275	2 110 651	664	214	4,44	97,63
2014	484 572	2 202 872	667	215	4,83	106,21

Chaque année, les chemins de fer canadiens transportent 75 millions de personnes et près de 70 pour cent des marchandises expédiées entre des villes par voie terrestre, tout en produisant seulement 3 pour cent des émissions de gaz à effet de serre liées au transport - faisant des chemins de fer l'une des options de transport les plus écologiques du Canada.

12 Obtenue en divisant le total des tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales) par le volume total de carburant consommé.

13 Inclut les dépenses et les gallons (litres) consommés par les chemins de fer marchandises et voyageurs.

TRANSPORT VOYAGEURS

Chaque année, les chemins de fer voyageurs du Canada transportent des millions de personnes, tout en réduisant la congestion sur les autoroutes et limitant les émissions. En 2014, le transport voyageurs a augmenté, principalement en raison d'une utilisation accrue des trains de banlieue.

TRAINS DE BANLIEUE

Dans le secteur voyageurs, le nombre total d'utilisateurs des trains de banlieue en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec – les trois provinces offrant des services de trains de banlieue – a augmenté de 2,2 pour cent en 2014 par rapport à l'année précédente. Le nombre de milles-voyageurs a augmenté de 2,0 pour cent et le nombre de trains-milles voyageurs a augmenté de 3,0 pour cent. Cependant, le nombre moyen d'utilisateurs par train a diminué de 3,7 pour cent par rapport à l'année précédente.

	Utilisateurs de trains de banlieue ¹⁴		Trains de banlieue		Nombre moyen d'utilisateurs par train	Utilisateurs de trains de banlieue (en milliers) Colombie-Britannique, Ontario et Québec
	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)		
2005	224 833	361 834	2 820	4 539	283	58 235
2006	237 781	382 672	2 730	4 394	300	60 634
2007	247 066	397 615	2 808	4 518	339	63 393
2008	256 123	412 190	2 832	4 558	340	67 052
2009	245 942	395 806	2 876	4 628	301	65 962
2010	256 134	412 209	3 008	4 841	310	68 562
2011	278 244	447 791	3 171	5 103	255	68 427
2012	288 161	463 752	4 356	7 011	342	70 035
2013	2 570 664	4 137 075	4 477	7 205	287	70 266
2014	2 622 039	4 219 754	4 610	7 419	276	71 829



Photo : Shutterstock

14 Les statistiques sur les trains-milles voyageurs (trains-kilomètres voyageurs) n'incluent GO Transit que depuis 2013, année où cette dernière a commencé à communiquer ces informations.

TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES

Dans le transport voyageurs intervilles, les milles-voyageurs et les trains-milles voyageurs ont diminué de 3,1 pour cent et de 1,3 pour cent respectivement en 2014 par rapport à 2013. Le nombre moyen de voyageurs intervilles par train¹⁵ a baissé de 1,8 pour cent, alors que le parcours moyen a enregistré une légère baisse de 0,6 pour cent.

	Voitures en service	Nombre de voyageurs (en milliers)	Voyageurs	
			milles (en millions)	kilomètres (en millions)
2005	538	4 322	919	1 479
2006	537	4 320	906	1 458
2007	538	4 478	912	1 468
2008	540	4 899	986	1 588
2009	559	4 538	894	1 439
2010	545	4 477	877	1 412
2011	544	4 461	888	1 428
2012	542	4 246	871	1 402
2013	552	4 186	861	1 386
2014	552	4 094	834	1 343

	Trains voyageurs		Voitures	
	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)
2005	7 415	11 933	49 966	80 412
2006	7 381	11 879	49 400	79 501
2007	7 330	11 796	48 708	78 388
2008	7 414	11 932	49 140	79 083
2009	7 334	11 803	47 290	76 106
2010	7 331	11 799	46 275	74 472
2011	7 273	11 705	48 239	77 633
2012	7 075	11 386	48 725	78 415
2013	6 809	10 958	43 673	70 285
2014	6 720	10 814	41 587	66 928

¹⁵ Obtenu en divisant le nombre de voyageurs intervilles par le nombre de trains voyageurs.

	Nombre moyen de voyageurs intervilles par train	Parcours moyen		Coefficient d'occupation voyageurs moyen (en %)	Ponctualité (en %)
		milles	kilomètres		
2005	124	217	349	55	81
2006	123	214	344	54	84
2007	124	209	336	55	77
2008	133	206	332	59	75
2009	122	203	327	57	83
2010	120	204	328	57	82
2011	122	204	328	55	84
2012	123	213	342	54	82
2013	126	214	344	56	82
2014	124	213	342	60	76



Photo : VIA Rail

SÉCURITÉ

Rien n'est plus important pour les chemins de fer canadiens que de fonctionner en toute sécurité. En 2014, le secteur ferroviaire a pris de nouvelles initiatives afin d'améliorer la sécurité, la transparence et l'état de préparation d'urgence, tout en intensifiant les efforts existants. Le secteur a également augmenté ses activités de formation et de communication, et a investi 1,8 milliard de dollars dans le maintien et l'amélioration de son réseau canadien.¹⁶

À l'exception des accidents aux passages à niveau et des intrusions, les accidents de trains ne circulant pas sur la voie principale représentaient plus des trois quarts de tous les accidents ferroviaires en 2014. La plupart des accidents de trains ne circulant pas sur la voie principale sont mineurs et surviennent pendant les opérations d'aiguillage, à des vitesses inférieures à 10 mi/h.

NOTA : Les données sur la sécurité présentées dans Tendances ferroviaires rendent compte de la performance des chemins de fer marchandises et voyageurs sous réglementation fédérale et provinciale qui sont membres de l'ACFC. Ces données proviennent du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) et de l'ACFC. Le BST tient des statistiques sur les résultats obtenus par les chemins de fer sous réglementation fédérale, ainsi que par les chemins de fer sous réglementation provinciale qui communiquent volontairement des données. L'ACFC recueille des statistiques semblables sur ses chemins de fer membres. Les deux organismes utilisent les mêmes définitions des concepts liés à la sécurité, et les données recueillies ne portent que sur les réseaux canadiens.



Photo : CP

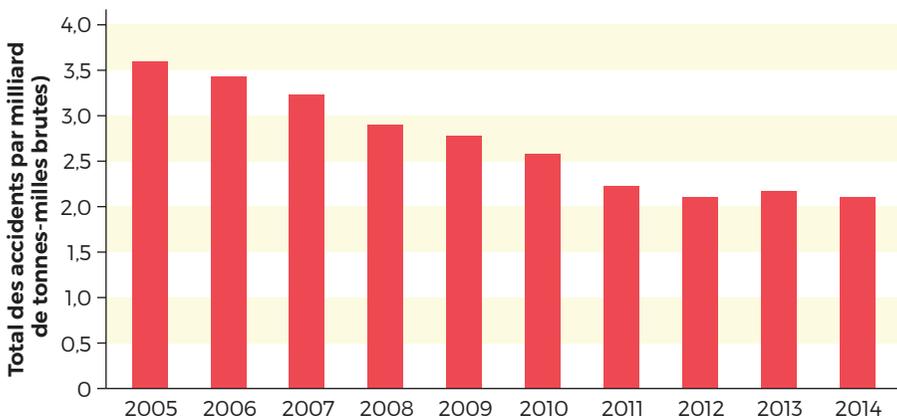
¹⁶ Voir la rubrique Investissements pour une ventilation des investissements du secteur ferroviaire.

MARCHANDISES

En 2014, le taux d'accidents¹⁷ de trains de marchandises a baissé de 2,8 pour cent, à 2,11 accidents par milliard de tonnes-milles brutes (MTMB), le deuxième taux le moins élevé jamais enregistré. Ce taux était inférieur de 11,0 pour cent à la moyenne quinquennale. Depuis 2005, le taux d'accidents de trains de marchandises a diminué de 41,4 pour cent. Les collisions sur la voie principale et les déraillements représentaient moins de 10,0 pour cent de tous les accidents de trains de marchandises en 2014.

	Accidents de trains de marchandises	MTMB	Taux
2005	1647	457,95	3,60
2006	1578	459,63	3,43
2007	1497	463,36	3,23
2008	1304	449,92	2,90
2009	1104	397,29	2,78
2010	1155	447,05	2,58
2011	1057	473,31	2,23
2012	1060	503,88	2,10
2013	1149	529,38	2,17
2014	1191	564,31	2,11

Taux d'accidents de trains de marchandises



17 Obtenu en divisant le nombre d'accidents à signaler par la charge de marchandises en tonnes-milles brutes.

VOYAGEURS

En 2014, le taux d'accidents¹⁸ de trains de voyageurs a augmenté de 17,6 pour cent, à 0,80 accident par million de voyageurs, mais a baissé de 8,0 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale. Depuis 2005, le taux d'accidents de trains de voyageurs a diminué de 35,0 pour cent. Les collisions sur la voie principale et les déraillements représentaient moins de 5,0 pour cent de tous les accidents de trains de voyageurs en 2014.

	Accidents	Trains intervilles	Trains de banlieue	Trains touristiques	Total (en millions)	Taux
2005	77	4322	58 235	277	63	1,23
2006	64	4320	60 634	360	65	0,98
2007	72	4478	63 393	378	68	1,05
2008	71	4899	67 052	352	72	0,98
2009	73	4538	65 962	175	71	1,03
2010	67	4477	68 562	222	73	0,91
2011	74	4461	68 427	192	73	1,01
2012	52	4246	70 035	214	74	0,70
2013	51	4250	70 092	215	75	0,68
2014	61	4094	71 829	371	76	0,80

Taux d'accidents de trains de voyageurs



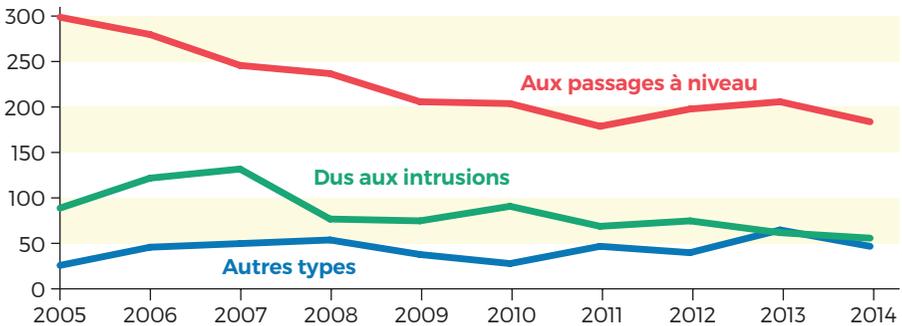
¹⁸ Obtenu en divisant le nombre d'accidents par le nombre total de voyageurs pour les services interilles et touristiques et d'utilisateurs de trains de banlieue.

ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET INTRUSIONS

Le nombre d'accidents aux passages à niveau a diminué de 10,7 pour cent en 2014 par rapport à l'année précédente, et de 7,4 pour cent par rapport à la moyenne de 2009-2013. Le nombre d'accidents dus aux intrusions a baissé de 9,7 pour cent par rapport à l'année précédente, et de 24,7 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale. Les autres types d'accidents ont diminué de 27,7 pour cent par rapport à 2013.

	Passages à niveau	Intrusions	Autres types
2005	299	89	26
2006	280	122	46
2007	246	132	50
2008	237	77	54
2009	206	75	38
2010	204	91	28
2011	179	69	47
2012	198	75	40
2013	206	62	65
2014	184	56	47

Accidents par type d'événement



Opération Gareautrain est une organisation financée par le secteur ferroviaire du Canada et par Transports Canada qui vise à informer les Canadiens sur les risques posés par les passages à niveau et les intrusions. En 2014, ce réseau de plus de 400 bénévoles a fait près de 800 présentations et réalisé d'autres activités sur l'importance de la sécurité ferroviaire, partout au pays.

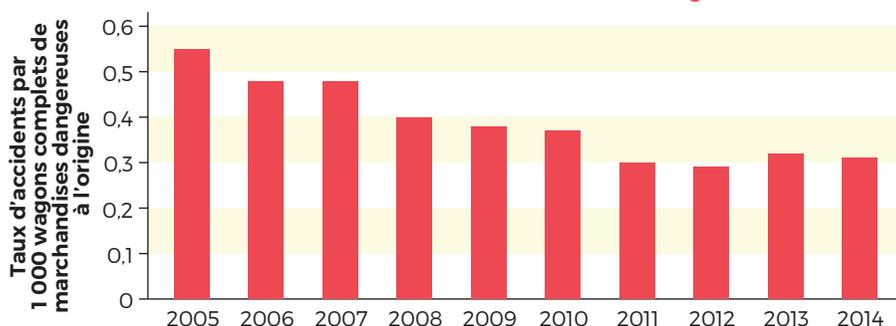
ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Les chemins de fer canadiens sont tenus de transporter les marchandises dangereuses¹⁹ selon les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada*. Au fil des ans, l'industrie s'est bâti un solide bilan en matière de sécurité, par l'intermédiaire d'investissements majeurs dans l'infrastructure, la formation et la technologie.

En 2014, le taux d'accidents de l'industrie mettant en cause des marchandises dangereuses²⁰ a diminué de 3,1 pour cent par rapport à l'année précédente, et de 6,1 pour cent par rapport à la moyenne de 2009-2013. En 2014, plus des trois quarts des accidents à signaler dans cette catégorie ne sont pas survenus sur une voie principale.

	Total des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses	Wagons complets de marchandises dangereuses	Taux (accidents par 1 000 wagons complets de marchandises dangereuses)
2005	229	414 752	0,55
2006	196	406 425	0,48
2007	206	426 789	0,48
2008	170	422 764	0,40
2009	145	379 650	0,38
2010	149	400 318	0,37
2011	129	425 124	0,30
2012	124	428 660	0,29
2013	157	493 360	0,32
2014	179	576 226	0,31

Total des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses



19 Une définition des marchandises dangereuses figure à l'article 2 de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992.

20 Obtenu en divisant le nombre total d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses par le nombre de wagons complets transportant des marchandises dangereuses.

En 2014, les chemins de fer canadiens ont formé plus de 9 500 intervenants d'urgence, employés et travailleurs en usine sur la manutention des marchandises dangereuses et l'intervention d'urgence. De plus, l'industrie a parrainé plus de 300 intervenants d'urgence qui ont suivi une formation sur les marchandises dangereuses propre aux chemins de fer à Pueblo, au Colorado. Les chemins de fer canadiens ont aussi tenu 125 assemblées publiques sur la sécurité avec des maires, administrateurs municipaux et chefs des Premières Nations, partout au pays, et ont partagé de l'information sur les produits transportés avec 565 communautés afin d'aider les intervenants d'urgence à élaborer un plan.



Photo : Sarah Mayes

INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS

Ces dix dernières années, les chemins de fer canadiens ont réinvesti près de 14 pour cent de leurs revenus – plus de 16 milliards de dollars – dans leur réseau canadien. Ces investissements touchent tous les domaines du secteur ferroviaire et assurent que ce dernier reste concurrentiel mondialement, durable et surtout sécuritaire.

CHARGES D'EXPLOITATION

En 2014, les charges d'exploitation du secteur ferroviaire canadien ont augmenté de 10,1 pour cent, à 11,4 milliards de dollars, principalement en raison de l'augmentation des coûts du transport,²¹ du carburant et de l'entretien du matériel.

Charges d'exploitation (en millions \$)

	Transport	Carburant	Entretien du matériel	Entretien de la voie et des ouvrages	Charges générales et d'administration	Charges d'exploita- tion totales
2005	2 241	1 159	1 382	1 493	1 501	7 776
2006	2 224	1 367	1 575	1 408	1 637	8 211
2007	2 337	1 513	1 634	1 549	1 462	8 495
2008	2 376	2 032	1 564	1 718	1 477	9 167
2009	2 065	1 212	1 555	1 612	1 908	8 352
2010	2 195	1 464	1 452	1 766	2 294	9 171
2011	2 381	1 854	1 570	1 910	2 059	9 774
2012	2 534	2 002	1 549	1 873	2 617	10 575
2013	2 521	2 061	1 698	1 968	2 132	10 380
2014	2 976	2 340	1 876	2 109	2 131	11 431



Photo : Cando Rail Services

²¹ Les coûts du transport sont les dépenses engagées pour déplacer le matériel roulant (locomotives, wagons, etc.) non rapportées dans d'autres catégories de charges d'exploitation.

PRODUITS D'EXPLOITATION

Les produits d'exploitation du secteur ferroviaire canadien ont augmenté à 14,7 milliards de dollars en 2014, une hausse de 9,9 pour cent par rapport à 2013. Les produits d'exploitation se répartissent en trois éléments : les produits marchandises, les produits voyageurs et les autres produits. Les produits marchandises représentaient plus de 90,0 pour cent du total des produits d'exploitation en 2014 et les produits voyageurs, un peu plus de 5,0 pour cent. Les autres produits proviennent surtout des services offerts à des entreprises fournissant des services voyageurs et de trains de banlieue, auxquels s'ajoutent les produits tirés des services de manœuvre, les redevances de stationnement et les frais de location divers.

BÉNÉFICE D'EXPLOITATION

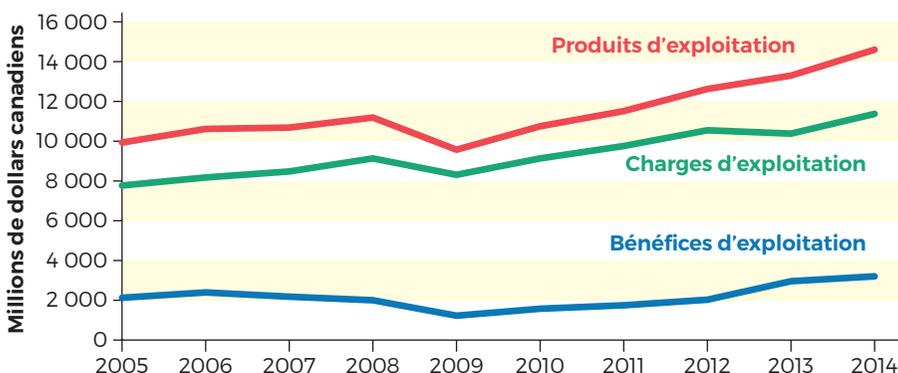
Le bénéfice d'exploitation²² des membres de l'ACFC a augmenté de 9,2 pour cent, à 3,2 milliards de dollars, en 2014. Le tableau et le graphique ci-dessous montrent l'évolution du bénéfice d'exploitation du secteur ferroviaire.

Produits d'exploitation (en millions \$)

	Marchandises	Voyageurs	Autres	Total
2005	8 794	576	570	9 940
2006	9 430	622	561	10 613
2007	9 516	624	564	10 704
2008	9 957	661	579	11 197
2009	8 433	627	539	9 599
2010	9 551	673	544	10 768
2011	10 305	668	561	11 533
2012	11 322	674	637	12 633
2013	12 040	668	622	13 330
2014	13 287	687	679	14 653

Bénéfice d'exploitation (en millions \$)

	Total
2005	2 164
2006	2 402
2007	2 209
2008	2 030
2009	1 247
2010	1 598
2011	1 760
2012	2 058
2013	2 948
2014	3 218



22 Résultat avant intérêts et impôts.

INVESTISSEMENTS

Les chemins de fer canadiens ont investi 1,8 milliard de dollars dans leur réseau canadien en 2014, une augmentation de 2,4 pour cent par rapport à l'année précédente, et une hausse de 4,8 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale. Plus précisément, les investissements (selon la variation en pourcentage par rapport à 2013) ont augmenté dans les catégories suivantes : matériel intermodal (+211,8 %), autre matériel (+32,5 %) et voie et emprise (+10,1 %).

Investissements (en millions \$)

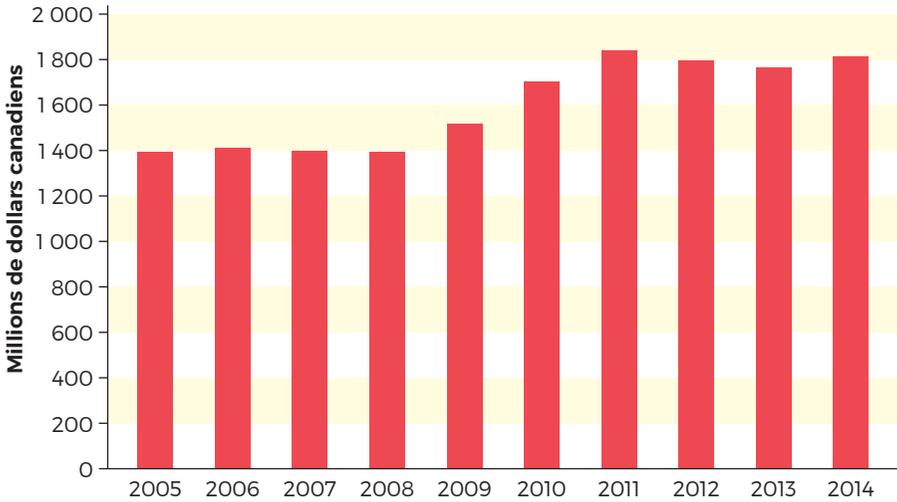
	Voie et emprise	Bâtiments, machinerie et matériel connexes	Signalisation, communications et énergie	Terminaux et postes de ravitaillement
2005	582	189	95	27
2006	613	212	74	37
2007	618	255	44	43
2008	688	189	79	26
2009	706	257	72	24
2010	804	231	109	16
2011	971	314	108	15
2012	961	269	122	41
2013	892	357	100	32
2014	982	287	93	10

	Matériel roulant	Matériel intermodal	Matériel de travaux et machines	Autre matériel	Ajouts totaux
2005	416	39	31	15	1 394
2006	352	48	44	28	1 408
2007	350	30	41	18	1 399
2008	290	29	68	22	1 391
2009	317	34	42	72	1 524
2010	427	15	49	55	1 706
2011	307	11	53	64	1 844
2012	255	22	49	77	1 795
2013	239	17	50	77	1 764
2014	230	53	48	102	1 806

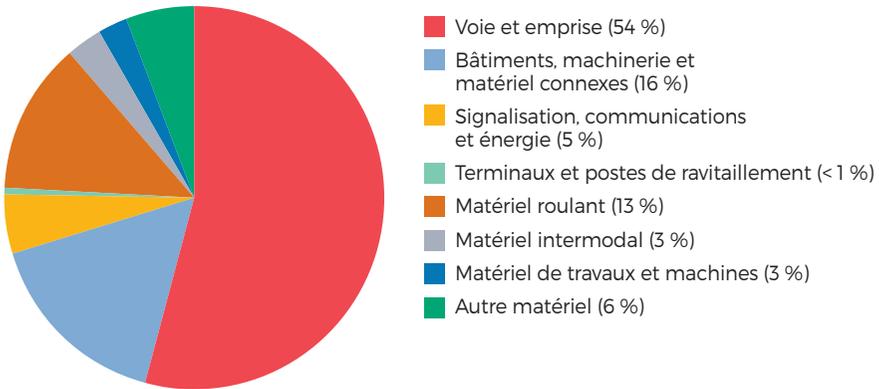


Photo : Rocky Mountaineer

Investissements



Le tableau ci-dessous présente le pourcentage de l'ensemble des investissements des chemins de fer membres de l'ACFC en 2014, que représente chaque catégorie d'investissements



TAXES ET IMPÔTS

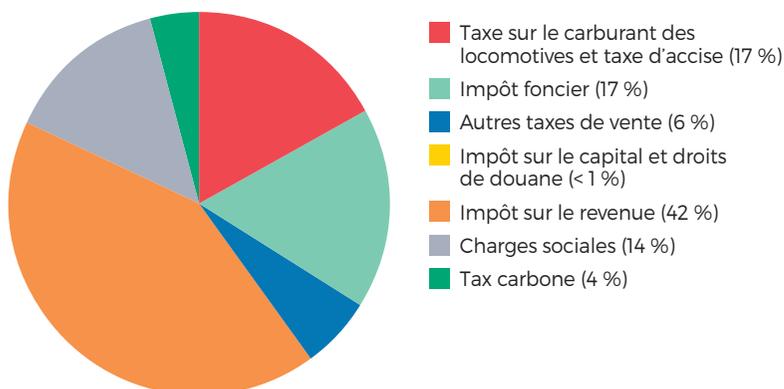
En 2014, les chemins de fer canadiens ont payé 1,1 milliard de dollars en taxes et en impôts - une baisse de 9,8 pour cent par rapport à l'année précédente. Cette diminution est essentiellement attribuable à une baisse de 26,5 pour cent de l'impôt sur le revenu par rapport à l'année précédente.

Parallèlement, les charges sociales ont augmenté de 2,7 pour cent en 2014 par rapport à l'année précédente.

Taxes et impôts par catégorie (en millions \$)

	Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise	Impôt foncier	Autres taxes de vente	Impôt sur le capital et droits de douane	Impôt sur le revenu	Charges sociales	Taxe carbone ²³	Total
2005	180	155	98	31	101	151	n/a	716
2006	188	155	102	21	471	147	n/a	1 084
2007	188	154	97	15	381	154	n/a	989
2008	187	152	99	14	323	155	n/a	930
2009	177	152	97	14	265	148	n/a	853
2010	195	150	96	14	185	147	n/a	787
2011	204	153	70	0	372	158	n/a	957
2012	220	158	70	0	159	170	n/a	777
2013	219	169	43	1	629	150	n/a	1 209
2014	186	179	65	1	462	154	44	1 091

Le tableau ci-dessous présente le pourcentage de l'ensemble des taxes et impôts payés par les membres de l'ACFC en 2014, que représente chaque catégorie de taxes et d'impôts.



²³ Avant 2014, les données relatives à la taxe carbone étaient incluses dans la catégorie *Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise*.

Charges sociales (en millions \$)

	Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	Assurance-emploi	Impôt-santé	Total
2005	72	36	43	151
2006	72	32	43	147
2007	75	33	46	154
2008	77	33	45	155
2009	74	30	44	148
2010	73	31	43	147
2011	77	34	47	158
2012	84	37	49	170
2013	75	32	43	150
2014	77	37	40	154

Taxes et impôts fédéraux et provinciaux (en milliers \$)

	Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise		Taxe sur le carburant par litre (en cents)	Impôt foncier	
	2013	2014	2014	2013	2014
Alberta	4 739	5 034	1,5	15 825	16 254
Colombie-Britannique	56 904	16 413	10,7	42 011	41 204
Manitoba	10 687	11 090	6,3	14 118	13 644
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	16,5	33	33
Nouveau-Brunswick	1 195	1 183	4,3	1 865	1 976
Nouvelle-Écosse	0	0	15,4	3 000	2 816
Ontario	23 835	26 212	4,5	34 300	43 671
Québec	4 143	3 404	3,0	38 863	39 508
Saskatchewan	38 645	40 114	15,0	18 542	19 645
Territoires du Nord-Ouest	0	0	11,4	61	93
Fédéral	78 791	82 650	4,0	0	0
Total	218 939	186 100		168 617	178 844

	Autres taxes de vente		Impôt sur le capital et droits de douane		Impôt sur le revenu	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Alberta	73	0	594	1027	46 384	37 585
Colombie-Britannique	16 674	35 074	0	0	0	1 358
Manitoba	14 089	15 972	137	137	612	1 414
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	23	0	4	4
Ontario	26	2 154	118	118	47 248	48 514
Québec	469	1 470	0	0	28 471	19 545
Saskatchewan	10 908	9 643	88	88	649	2 634
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	0	0
Fédéral	380	513	-376	-375	505 634	351 343
Total	42 618	64 826	584	995	629 002	462 396

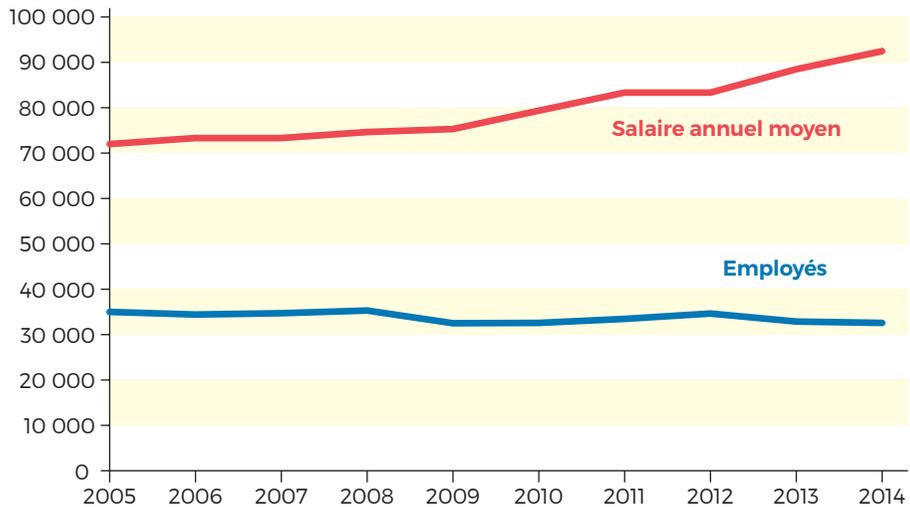
EFFECTIF

Un fort pourcentage des employés des chemins de fer canadiens approchent de l'âge de la retraite et quittent la population. En 2014, les entreprises membres de l'ACFC ont pris des initiatives de sensibilisation et de recrutement, en partenariat avec divers intervenants, afin d'assurer que le secteur ferroviaire canadien est en mesure de recruter de nouveaux employés et d'augmenter son effectif.

L'effectif du secteur ferroviaire canadien a diminué de 1,5 pour cent en 2014, alors que la rémunération²⁴ a augmenté de 3,4 pour cent. Ainsi, le salaire annuel moyen par employé a augmenté de 4,9 pour cent en 2014, à 92 491 \$.

	Rémunération globale (en millions \$)	Effectif moyen	Salaire annuel moyen par employé (\$)
2005	2 548	35 389	71 994
2006	2 535	34 558	73 356
2007	2 566	34 938	73 440
2008	2 633	35 208	74 790
2009	2 439	32 337	75 415
2010	2 584	32 565	79 346
2011	2 797	33 624	83 163
2012	2 870	34 629	82 883
2013	2 924	33 167	88 153
2014	3 023	32 681	92 491

Effectif



²⁴ Les données sur la rémunération incluent les salaires et les indemnités versés, mais excluent les charges assumées par les entreprises comme les cotisations au Régime de pensions du Canada ou au Régime de rentes du Québec et à l'assurance-emploi, de même que l'impôt-santé.

VOIES ET MATÉRIEL

Les chemins de fer canadiens ont exploité 27 304 milles (43 942 kilomètres) de voies en 2014, une augmentation de 0,1 pour cent par rapport à l'année précédente.²⁵ Cette augmentation est principalement due aux milles de voies signalés par les nouveaux membres de l'ACFC.

Le parc de wagons a diminué de 1,4 pour cent en 2014, surtout en raison de l'augmentation du nombre de wagons appartenant aux expéditeurs. Le nombre de locomotives en service a baissé de 11,4 pour cent par rapport à l'année précédente.

	Milles	Kilomètres	Indice 2000 = 100	Wagons en service	Locomotives en service
2005	30 380	48 893	104,9	101 606	3 253
2006	29 978	48 243	103,5	99 946	3 271
2007	29 713	47 816	102,6	92 373	3 165
2008	29 366	47 258	101,4	83 984	3 046
2009	28 163	45 323	97,3	75 836	2 742
2010	27 654	44 501	95,5	71 788	2 954
2011	27 102	43 617	93,6	71 750	2 977
2012	26 923	43 328	93,0	64 485	3 063
2013	27 270	43 887	94,2	59 395	3 043
2014	27 304	43 942	94,3	58 577	2 696

Voies en exploitation par province et territoire

	2013		2014	
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres
Alberta	4 150	6 679	4 041	6 503
Colombie-Britannique	4 174	6 717	4 174	6 717
Manitoba	2 662	4 284	2 833	4 559
Terre-Neuve-et-Labrador	162	261	162	261
Nouveau-Brunswick	720	1 159	720	1 159
Nouvelle-Écosse	419	674	419	674
Ontario	6 270	10 091	6 265	10 082
Québec	3 554	5 719	3 613	5 815
Saskatchewan	5 083	8 181	5 002	8 050
Territoires du Nord-Ouest	75	121	75	121
Total	27 270	43 887	27 304	43 942
Trains voyageurs intervilles ²⁴	7 820	12 585	7 820	12 585
Trains de banlieue et touristiques ²⁵	2 365	3 806	3 101	4 990
Tronçons se terminant aux États-Unis ²⁸	152	244	152	244
Total global	37 607	60 523	38 377	61 762

²⁵ L'acquisition de tronçons de voie par des chemins de fer non membres de l'ACFC ferait baisser le nombre total de milles de voies indiqué dans Tendances ferroviaires.

²⁶ Voies pour trains voyageurs intervilles et droits d'exploitation de voies appartenant à d'autres chemins de fer.

²⁷ Voies pour trains de banlieue et touristiques et droits d'exploitation de voies appartenant à d'autres chemins de fer.

²⁸ Subdivisions ferroviaires prenant naissance au Canada et se terminant aux États-Unis.

ANNEXE A GLOSSAIRE

Chemin de fer de classe I : Chemin de fer ayant des produits d'exploitation annuels de plus de 250 millions de dollars pendant deux années consécutives.

Chemins de fer locaux et régionaux : Chemin de fer ayant des produits d'exploitation annuels de moins de 250 millions de dollars pendant deux années consécutives.

Conteneur : Grosse boîte étanche servant à expédier et/ou transférer des marchandises entre les secteurs du transport ferroviaire, routier et maritime. Les conteneurs spécialisés sont dotés de systèmes de chauffage et de refroidissement pour protéger les produits périssables.

Mille-voyageur : Un mille-voyageur est un mille parcouru par un voyageur, et sert à mesurer le volume du trafic voyageurs.

Ponctualité : Capacité de répondre aux exigences des clients quant aux horaires de cueillette et de livraison.

Service intermodal : Mouvement de semi-remorques ou de conteneurs transportés par train et au moins un autre mode de transport. Les conteneurs d'importation et d'exportation sont généralement transportés par voie maritime et ferroviaire. Le service intermodal intérieur se fait généralement par camion et par train.

Tonne-mille brute (tonne-kilomètre brute) : Mouvement du poids total d'un train sur une distance d'un mille (kilomètre). Le poids total du train inclut les wagons, leur contenu et toute locomotive inactive. Il exclut le poids des locomotives tirant les trains.

Tonne-mille commerciale (tonne-kilomètre commerciale) : Mouvement d'une tonne de marchandises génératrice de revenus sur une distance d'un mille (kilomètre).

Train-mille : Mouvement d'un train sur une distance d'un mille.

Voie en exploitation : Voie principale de première catégorie exploitée par un chemin de fer. Cela exclut les voies de deuxième catégorie et les autres voies principales, les voies d'évitement et les liaisons, les embranchements industriels et autres, et les voies de triage. Cela exclut les voies utilisées par les trains voyageurs intervalles, les trains de banlieue et touristiques, et les tronçons de voie se terminant aux États-Unis.

ANNEXE B

DÉFINITIONS DE CONCEPTS LIÉS À LA SÉCURITÉ

Les définitions suivantes s'appliquent aux événements ferroviaires qui doivent être signalés en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et du règlement connexe.

Accident ferroviaire à signaler

Un incident au cours duquel :

1. une personne décède ou subit une blessure grave du fait d'être :
 - (i) soit à bord du matériel roulant ou en train d'en descendre,
 - (ii) soit en contact avec un élément du matériel roulant ou de son contenu ;
2. le matériel roulant ou son contenu :
 - (i) soit subit une collision ou un déraillement,
 - (ii) soit subit des dommages qui compromettent la sécurité d'utilisation du matériel roulant,
 - (iii) soit cause ou subit un incendie ou une explosion,
 - (iv) soit occasionne des dommages au chemin de fer de sorte que la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement est compromise.

Accident mettant en cause des marchandises dangereuses

On considère qu'un accident met en cause des marchandises dangereuses si tout wagon transportant (ou ayant récemment transporté) une marchandise dangereuse déraile, heurte une pièce de matériel roulant ou tout autre objet, ou est heurté par une pièce de matériel roulant ou tout autre objet. Cela ne signifie pas nécessairement qu'il y a fuite de marchandises dangereuses. Cette catégorie englobe aussi les accidents aux passages à niveau qui mettent en cause un véhicule automobile (par exemple, un camion-citerne) qui transporte une marchandise dangereuse.

Accident à un passage à niveau

Un accident à un passage à niveau survient quand une locomotive ou un wagon entre en collision avec un véhicule motorisé ou un piéton à un passage à niveau, entraînant la mort, des blessures graves ou des dommages matériels.

Accident dû à une intrusion

Un accident dû à une intrusion survient quand des gens, principalement des piétons, qui ne sont pas autorisés à circuler sur une emprise ferroviaire, sont heurtés par des locomotives ou des wagons ailleurs qu'à un passage à niveau.

Autres types d'accidents

Les autres types d'accidents comprennent, sans toutefois s'y limiter, les intrusions, les collisions/déraillements impliquant des véhicules d'entretien, les collisions entre du matériel roulant et des objets, ou des accidents impliquant des employés/voyageurs.

ANNEXE C FACTEURS DE CONVERSION

Milles en kilomètres - Multiplier par	1,6093
Tonnes impériales en tonnes métriques - Multiplier par	0,9072
Gallons en litres - Multiplier par	4,5461
Tonnes-milles commerciales en tonnes-kilomètres commerciales - Multiplier par	1,4599
Kilomètres en milles - Multiplier par	0,6214
Tonnes métriques en tonnes impériales - Multiplier par	1,1023
Litres en gallons - Multiplier par	0,2200
Tonnes-kilomètres commerciales en tonnes-milles commerciales - Multiplier par	0,6850