

TENDANCES FERROVIAIRES 2023



Association des chemins
de fer du Canada





99, rue Bank, bureau 901
Ottawa (Ontario)
K1P 6B9

☎ (613) 567-8591
☎ (613) 567-6726
✉ rac@railcan.ca

www.railcan.ca/fr





Décembre 2022



COMPAGNIES MEMBRES 2022

ACR	Agawa Canyon Railroad, ULC (incl. Agawa Canyon Tour Train, ACTT)
AMC	ArcelorMittal Infrastructure Canada S.E.N.C.
AMTK	Amtrak
APR	Alberta Prairie Railway Excursions
BCR	BCR Properties Ltd.
BCRY	Barrie-Collingwood Railway
BNSF	BNSF Railway Company
BRR	Battle River Railway NGC Inc.
BSR	Big Sky Rail Corp.
BTRC	Boundary Trail Railway Co.
CBNS	Cape Breton & Central Nova Scotia Railway
CEMR	Central Manitoba Railway Inc.
CFC	Train Touristique de Charlevoix Inc.
CFL	Compagnie du Chemin de Fer Lanaudière Inc.
CN	Canadian National Railway
CPKC	Canadian Pacific Kansas City
CR	Capital Railway
CRR	Romaine River Railway Company
CSX	CSX Transportation Inc.
CTRW	Carlton Trail Railway
EMRY	Eastern Maine Railway Company
ETR	Essex Terminal Railway Company
EXO	exo
GEXR	Goderich-Exeter Railway Company Limited
GIO	GIO Rail Holdings Corporation (incl. Trillium Railway (TRRY) and St. Thomas, Aylmer, Tillsonburg Railway (STTY))
GO	Metrolinx
GWRS	Great Western Railway Ltd.
HBRY	Hudson Bay Railway
HCRY	Huron Central Railway Inc.

KLTR	Knob Lake and Timmins Railway
KRC	Keewatin Railway Company
LMR	Last Mountain Railway
NBSR	New Brunswick Southern Railway Company Limited
NCR	Nipissing Central Railway Company
NS	Norfolk Southern Railway
ONR	Ontario Northland Transportation Commission
OSR	Ontario Southland Railway Inc.
OVR	Ottawa Valley Railway
PDCR	Prairie Dog Central Railway — Vintage Locomotive Society Inc.
QGRY	Québec Gatineau Railway Inc.
QIO	Quebec Iron Ore Inc.
QNSL	Québec North Shore and Labrador Railway Company Inc.
RMR	Great Canadian Railtour Company Ltd.
RS	Roberval and Saguenay Railway Company
SFG	Société du chemin de fer de la Gaspésie
SFP	SFP Pointe-Noire (Chemin de fer Arnaud Québec)
SLQ	St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc.
SOR	Southern Ontario Railway
SRY	Southern Railway of British Columbia Ltd. (incl. Southern Railway of Vancouver Island (SVI))
SSHR	South Simcoe Railway
STPP	St. Paul & Pacific Northwest Railroad Company LLC
TRT	Tshiuetin Rail Transportation Inc.
TTR	Toronto Terminals Railway Company Limited
UP	Union Pacific Railroad Company
VIA	VIA Rail Canada Inc.
WCE	West Coast Express Ltd.
WP&YR	White Pass and Yukon Route Railroad

Membres actuels : <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/>

MEMBRES ASSOCIÉS 2022

Absopulse Electronics Ltd.	L.A. Hébert Ltée
Ashcroft Terminal	McCarthy Tétrault
Atlantic Industries Limited	Messer Canada Inc.
Bayside Canadian Railway	NARSTCO
British Columbia Institute of Technology	Ontario Steel Haulers Inc.
CAD Railway Industries Ltd.	PNR Railworks Inc.
Canadian Heartland Training Railway Services Inc.	Rail Cantech
Canadian Rail Research Laboratory	Rail-Werx Inc.
Canadian Urban Transit Association	Red River College
Cando Rail & Terminals Ltd	RTC Rail Solutions Ltd
Cégep de Sept-Iles	Sait Polytechnic
Colliers Project Leaders	Sands Bulk Transport
Confederation College of Applied Arts and Technology	Sandy Cooke Consulting Inc.
CPCS Transcom Limited	SC3 Automation Inc
Crescent Point Energy	Siemens Mobility Limited
CSTP Inc.	Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR)
Davanac Inc.	Soulanges Railway Services Inc.
Dillon Consulting Limited	Standard Rail Corporation
Dominion Railway Services Ltd.	Stantec Inc.
Drain-All Ltd.	Stein Monast
Forma-Train	Suncor Energy Products Partnership
Frauscher Sensor Technology USA Inc.	Toromont Cat
GATX Rail Canada Corporation	Torq Transloading
Greeman Asset Management Solutions Inc.	T-Rail Products Inc.
Groupe Pelletier Entretien	Tybo Contracting Ltd.
Harsco Rail	Universal Rail Systems
IMTT Quebec Inc.	VIP Rail ULC
J Lanfranco Fastener Systems Inc	Wabtec Corporation
Jade Acoustics Inc.	Whiting Equipment Canada
Jones Rail Industries Ltd.	X-Rail Signalisation Inc.
Koch Fertilizer Canada ULC	

Membres associés actuels : <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-associes-de-lacfc/>

AVANT-PROPOS

Voici la 31^e édition de *Tendances ferroviaires*. Depuis plus de trois décennies, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) publie un rapport annuel sur le secteur ferroviaire du Canada. Cette publication présente des données financières et statistiques couvrant une période de dix ans et portant sur de nombreux aspects de la performance du secteur ferroviaire du Canada.¹ Cette édition couvre la période de 2013 à 2022.

Les données présentées dans *Tendances ferroviaires* proviennent des chemins de fer membres de l'ACFC,² notamment :

- 38 chemins de fer marchandises locaux et régionaux
- 6 chemins de fer marchandises de classe 1³
- 6 chemins de fer touristiques
- 5 chemins de fer de banlieue
- 2 chemins de fer voyageurs intervilles

Les chemins de fer marchandises de classe 1 (le CN et le CPKC⁴) réalisent la majeure partie des activités de transport de marchandises au Canada. C'est pourquoi la majeure partie des données présentées dans ce document traitent des transporteurs de classe 1.

Les membres de l'ACFC représentent la grande majorité des activités des chemins de fer plus petits (non-classe 1) au Canada. Cependant, ce rapport ne recueille pas les données des non-membres, et n'est donc pas représentatif de l'ensemble du secteur. Les données relatives aux chemins de fer autres que ceux de classe 1 contenues dans ce rapport doivent être considérées dans cette optique.

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

- Trafic marchandises
- Carburant
- Trafic voyageurs
- Sécurité
- Information financière, investissements, taxes et impôts
- Effectif
- Voies et matériel

1 Dans certains cas, des variations relatives au fil du temps illustrent un changement dans la façon dont certains membres rapportent les données, ou un changement chez les membres.

2 Certains chemins de fer offrent plus d'un service (p. ex. transport régional de marchandises et transport de voyageurs intervilles). Pour éviter une double comptabilisation, les chemins de fer sont présentés selon leur service principal.

3 Les données sur les quatre chemins de fer de classe 1 américains sont traitées comme des données sur les chemins de fer d'intérêt local dans les rapports *Tendances ferroviaires*.

4 Les données sur le CPKC dans le rapport *Tendances ferroviaires* 2023 illustrent la position du Canadien Pacifique (CP) avant la fusion avec le Kansas City Southern Railway.

Les données rendent compte de la performance au Canada seulement. Toutes les statistiques monétaires sont en dollars canadiens. Il se peut que les données ne correspondent pas aux totaux, car elles sont arrondies. La définition des termes en majuscules figure au glossaire de l'*Annexe A*, les facteurs de conversion figurent à l'*Annexe B*, la définition des termes liés à la sécurité figure à l'*Annexe C* et des notes sur les révisions statistiques figurent à l'*Annexe D*.

COMMENTAIRES

Les commentaires sur ce rapport peuvent être faits à :

Jonathan Thibault

Gestionnaire, Économie, Données et Recherche

Association des chemins de fer du Canada

99, rue Bank, bureau 901

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

T : 613.564.8104

Courriel : JThibault@railcan.ca

Demandes des médias : Communications@railcan.ca



TABLE DES MATIÈRES

Compagnies membres 2022	4
Membres associés 2022	6
Avant-propos	7
Commentaires	8
Sommaire	10
Trafic marchandises	14
Tonnes-milles commerciales, tonnes-milles brutes et milles de trains marchandises	14
Wagons complets	15
Wagons complets et produits par groupe de marchandises	17
Performance des trains marchandises	23
Tarifs	25
Productivité	27
Chaînes d'approvisionnement	28
Carburant	29
Rendement du carburant	31
Transport de voyageurs	32
Trains de banlieue	32
Transport de voyageurs intervilles	33
Sécurité	35
Aperçu	35
Passages à niveau et intrusions	36
Marchandises	37
Marchandises dangereuses	38
Voyageurs	40
Information financière, investissements, taxes et impôts	41
Exploitation	41
Investissements	44
Taxes et impôts	46
Effectif	50
Représentation de la diversité	51
Voies et matériel	52
Annexe A – Glossaire	54
Annexe B – Facteurs de conversion	55
Annexe C – Définition des termes liés à la sécurité	56
Annexe D – Révisions statistiques	58

SOMMAIRE

Les chemins de fer sont les forces motrices du Canada. Jour après jour, plus de 35 000 cheminots dévoués travaillent sans relâche pour les Canadiens et l'économie canadienne. Cela a été le cas en 2022 comme jamais auparavant.

Malgré divers défis, dont le rétablissement des restrictions sanitaires relatives à la COVID plus tôt dans l'année, les problèmes récurrents sur les chaînes d'approvisionnement et les coûts élevés du carburant diesel, les chemins de fer du Canada ont persévéré. Ils ont ajouté des emplois, augmenté la diversité de leur main-d'œuvre, stimulé l'achalandage, maintenu des tarifs marchandises parmi les plus bas du monde, dirigé la performance des chaînes d'approvisionnement, établi des records en matière de rendement du carburant, et payé un montant record en taxes et impôts aux gouvernements, soutenant les programmes sociaux dont nous avons tous besoin.

Les chemins de fer canadiens sont restés des maillons fiables des chaînes d'approvisionnement intégrées. En 2022, les chemins de fer marchandises ont transporté la moitié des exportations du pays et un total de plus de 380 milliards de dollars de biens. En 2022 (et chaque année pendant la pandémie), le temps d'arrêt moyen aux terminaux des chemins de fer de classe 1 est resté inférieur à huit heures. Le temps d'arrêt moyen aux terminaux portuaires a plus que doublé, passant de 72 heures en 2019 à 158 heures en 2022, et la ponctualité mondiale des navires a diminué de 78 % à 42 %.

Les tarifs marchandises sont restés parmi les plus concurrentiels du monde, à seulement 4,07 cents par tonne-kilomètre commerciale. En 2022, la hausse des prix du carburant a beaucoup contribué à l'inflation, et les chemins de fer n'ont pas été épargnés. Malgré une augmentation de 64,1 % du coût du carburant diesel pour les chemins de fer canadiens, les tarifs marchandises n'ont augmenté que de 14,1 % – offrant une stabilité aux expéditeurs, limitant les répercussions sur les consommateurs et stimulant l'économie canadienne. L'augmentation des tarifs marchandises a été bien inférieure à l'augmentation de 22,9 % des prix du transport par camion et à l'augmentation de 26,8 % des prix des produits de base.

En 2022, les chemins de fer canadiens ont payé un montant record en taxes et en impôts aux gouvernements fédéral et provinciaux – plus de 2,2 milliards de dollars. Ils ont également investi 2,4 milliards de dollars dans leurs actifs canadiens, pour un total de plus de 21,5 milliards de dollars cette dernière décennie. Ces investissements dans les voies ferrées, le matériel roulant, la technologie et d'autre matériel améliorent la sécurité, la capacité, l'efficacité et la fluidité des chaînes d'approvisionnement canadiennes. Les chemins de fer restent le pilier de l'économie canadienne.



En 2022, les chemins de fer canadiens ont employé plus de gens, soutenu plus d'emplois, augmenté les salaires et amélioré la diversité de leur main-d'œuvre. Les chemins de fer ont créé de bons emplois, ils ont augmenté l'emploi de 3,2 % et le salaire moyen dans le secteur a augmenté de 2,2 %, à 104 443 \$. Les chemins de fer ont fait des progrès à l'égard de leurs engagements envers la diversité, l'équité et l'inclusion. En 2022, la représentation des femmes, des personnes handicapées, des minorités visibles et des peuples autochtones a augmenté dans le secteur ferroviaire. L'ACFC recueille maintenant de l'information sur la représentation de la diversité aux postes de direction et aux conseils d'administration.

La sécurité est la principale responsabilité de chaque chemin de fer et de chaque cheminot. Grâce aux investissements élevés et à l'engagement envers la culture de sécurité, en 2022, le taux d'accidents des chemins de fer marchandises et le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses étaient inférieurs à la moyenne de 2017-2021.

En 2022, les chemins de fer ont continué à renforcer leur statut de mode de transport terrestre le plus efficace en carburant et ont aidé le Canada à atteindre ses objectifs de réduction des émissions. La consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre totales ont diminué de 0,7 %. L'efficacité du carburant s'est améliorée de 1,1 %, 711 tonnes-milles commerciales par gallon – un autre record consécutif. Diverses initiatives ont contribué à ces améliorations, notamment des investissements dans la modernisation du parc de locomotives, des technologies d'économie du carburant et des carburants faibles en carbone, de même que des pratiques opérationnelles améliorées et la formation des employés pour optimiser le rendement du carburant.

Les chemins de fer tiennent leur engagement à continuellement investir, innover et s'améliorer alors qu'ils demeurent les forces motrices du Canada.

UN APERÇU DÉCENNAL DU TRANSPORT FERROVIAIRE AU CANADA

	2013	2021	2022
TRAFIC MARCHANDISES			
Tonnes-milles commerciales (milliards)	271,7	303,9	301,0
Tonnes-kilomètres commerciales (milliards)	396,7	443,6	439,4
Tonnes-milles brutes (milliards)	504,6	571,7	564,5
Tonnes-kilomètres brutes (milliards)	736,6	834,6	824,0
Milles de trains marchandises (milliers)	67 299,1	61 611,4	62 615,3
Kilomètres de trains marchandises (milliers)	108 307,1	99 153,6	100 769,3
Wagons complets à l'origine (milliers)	4 268,9	5 493,5	5 593,8
Tonnes courtes à l'origine (milliers)	327 145,3	363 479,4	367 989,6
Tonnes métriques à l'origine (milliers)	296 786,0	329 748,3	333 839,9
Unités intermodales totales (milliers)	987,2	1 955,8	2 012,0
Produits par tonne-mille courte (cent.)	4,43	5,21	5,95
Produits par tonne-mille métrique (cent.)	3,03	3,57	4,07
Gallons de carburant consommé (millions)	462,9	447,9	444,9
Litres de carburant consommé (millions)	2 104,4	2 036,2	2 022,4
TMC par gallon de carburant consommé	615,4	704,0	711,4
TKC par gallon de carburant consommé	1976	226,1	228,5
TRANSPORT VOYAGEURS			
Total des voyageurs transportés (milliers)	76 400	14 901	31 367
INFORMATION FINANCIÈRE			
Charges d'exploitation (millions)	10 382,6	11 686,5 ^r	13 596,8
Produits d'exploitation (millions)	13 330,8	17 246,4 ^r	20 474,9
Bénéfice d'exploitation (millions)	2 948,2	5 559,9 ^r	6 878,1
INVESTISSEMENTS			
Investissements totaux (millions)	1 764,6	2 300,1	2 423,6
TAXES ET IMPÔTS			
Taxes et impôts payés (millions)	1 209,5	1 919,2 ^r	2 230,5



	2013	2021	2022
EFFECTIF			
Employés	33 167	34 318	35 404
Salaire moyen par employé	88 153	102 163 ^r	104 443
VOIES ET MATÉRIEL			
Milles de voies marchandises en exploitation	27 276	26 490	26 439
Kilomètres de voies marchandises en exploitation	43 897	42 631	42 550
Wagons (milliers)	59,4	60,0	55,8
Locomotives	3 043	3 606 ^r	3 828

Note : Voir l'*Annexe D* pour une explication des données révisées (r).



TRAFIC MARCHANDISES

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

Au cours des dix dernières années, le transport de marchandises a considérablement augmenté. Le trafic marchandises, mesuré en TONNES-MILLES COMMERCIALES (TMC),⁵ a augmenté de 10,8 %, alors que la charge totale de trafic marchandises, mesurée en TONNES-MILLES BRUTES (TMB), a augmenté de 11,9 %.

Mesuré en TMC, le trafic marchandises global en 2022 était légèrement inférieur à 2021. En 2022, les TMC ont diminué de 1,0 % par rapport à 2021 et de 2,1 % par rapport à la moyenne de 2017-2021. Les TMB ont diminué de 1,3 % par rapport à 2021 et de 2,8 % par rapport à la moyenne de 2017-2021.

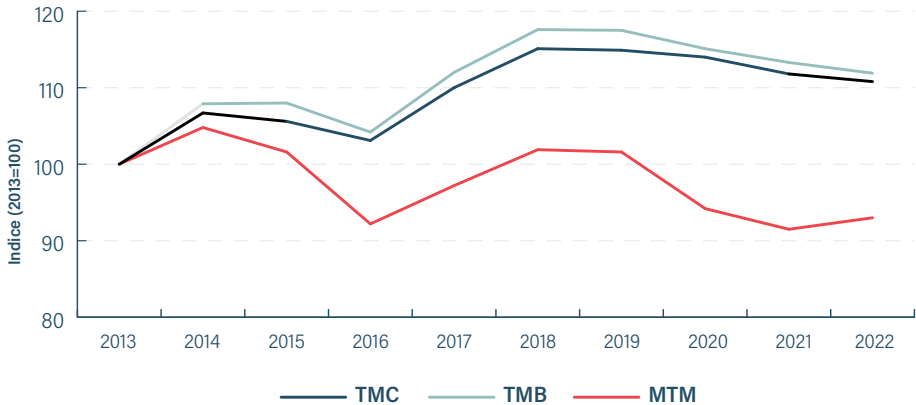
La distance parcourue par les trains marchandises du Canada, mesurée en milles de trains marchandises (MTM), a augmenté de 1,6 % comparativement à 2021, mais était inférieure de 4,4 % à la moyenne de 2017-2021. La tendance générale observée au cours de la dernière décennie, consistant à utiliser des trains plus longs et plus lourds, ce qui permet aux chemins de fer d'augmenter le trafic sans augmentation correspondante des MILLES DE TRAINS, ne s'est pas poursuivie en 2022, alors que les trains moyens étaient légèrement plus courts et plus légers (voir [Performance des trains marchandises à la page 23](#)).

TMC, TMB ET MTM

	TMC (millions)	TKC (millions)	TMB (millions)	TKB (millions)	MTM (milliers)	KTM (milliers)
2013	271 736	396 695	504 553	736 574	67 299	108 307
2014	289 890	423 197	544 443	794 808	70 526	113 500
2015	286 869	418 786	545 136	795 819	68 407	110 091
2016	280 217	409 075	525 771	767 549	62 023	99 816
2017	298 825	436 240	565 148	825 034	65 437	105 310
2018	312 758	456 581	593 461	866 366	68 571	110 354
2019	312 216	455 790	592 862	865 491	68 377	110 041
2020	309 831	452 308	580 971	848 133	63 383	102 004
2021	303 883	443 624	571 720	834 628	61 611	99 154
2022	300,986	439,395	564,452	824,017	62,615	100,769

5 La définition des termes en majuscules figure à l'Annexe A – Glossaire.

TMC, TMB ET MTM



WAGONS COMPLETS

Au cours des dix dernières années, le nombre de wagons complets a augmenté plus de deux fois plus vite que le tonnage à l'origine – ce qui a entraîné un poids moyen plus faible. À première vue, cela semble contraire à la logique, puisque les chemins de fer investissent dans des wagons à plus forte capacité, mais cette tendance peut principalement être attribuée à un changement de la composition du trafic. De 2013 à 2022, le nombre de wagons complets INTERMODAUX a plus que doublé, alors que le nombre de wagons complets non INTERMODAUX n'a augmenté que de 8,6 % (voir [Wagons complets et produits par groupe de marchandises à la page 17](#)). Le poids moyen d'un wagon INTERMODAL, même avec un double empilage, est considérablement moins élevé que celui d'un wagon non INTERMODAL.⁶

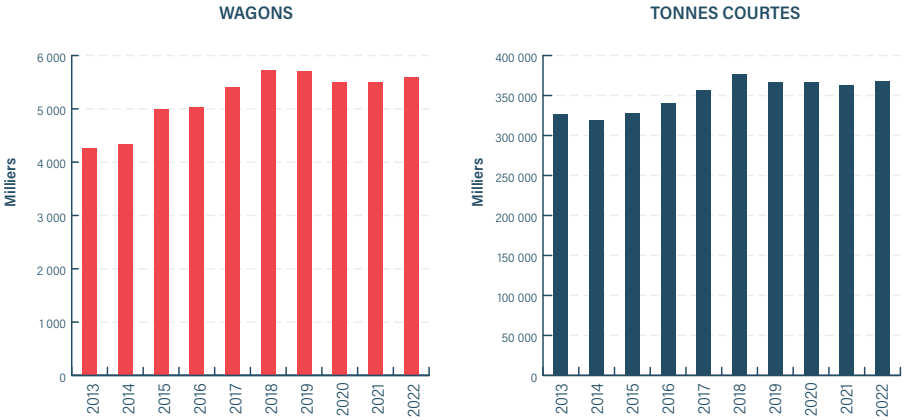
De 2021 à 2022, le nombre de wagons complets ayant leur point d'origine au Canada a augmenté de 1,8 %, et le tonnage à l'origine a augmenté de 1,2 %.

⁶ Les données des Chargements ferroviaires mensuels de Statistique Canada indiquent qu'en 2022, le poids moyen d'un wagon non intermodal était de 85,4 tonnes, comparativement à 15,0 tonnes pour un wagon intermodal (ou 30,1 tonnes si deux couches de conteneurs intermodaux sont transportées sur un seul wagon).

WAGONS COMPLETS À L'ORIGINE ET TONNAGE

	Wagons complets (milliers)	Tonnes courtes (milliers)	Tonnes métriques (milliers)
2013	4 269	327 145	296 786
2014	4 332	319 781	290 105
2015	4 995	328 212	297 754
2016	5 035	340 628	309 017
2017	5 410	357 152	324 008
2018	5 732	376 625	341 674
2019	5 708	366 956	332 903
2020	5 497	366 396	332 394
2021	5 493	363 479	329 748
2022	5 594	367 990	333 840

WAGONS COMPLETS À L'ORIGINE ET TONNAGE



WAGONS COMPLETS ET PRODUITS PAR GROUPE DE MARCHANDISES

L'ACFC fait le suivi de 11 groupes de marchandises transportées par les chemins de fer du Canada. Au cours des dix dernières années, les groupes ayant affiché les augmentations de wagons complets les plus importantes sont les marchandises intermodales (1 024 817 ou 103,8 %), les minéraux (334 860 ou 41,3 %) et les produits manufacturés et divers (99 844 ou 96,4 %).⁷

7 Les plus fortes augmentations et baisses sont présentées en chiffres absolus, et non en pourcentages.

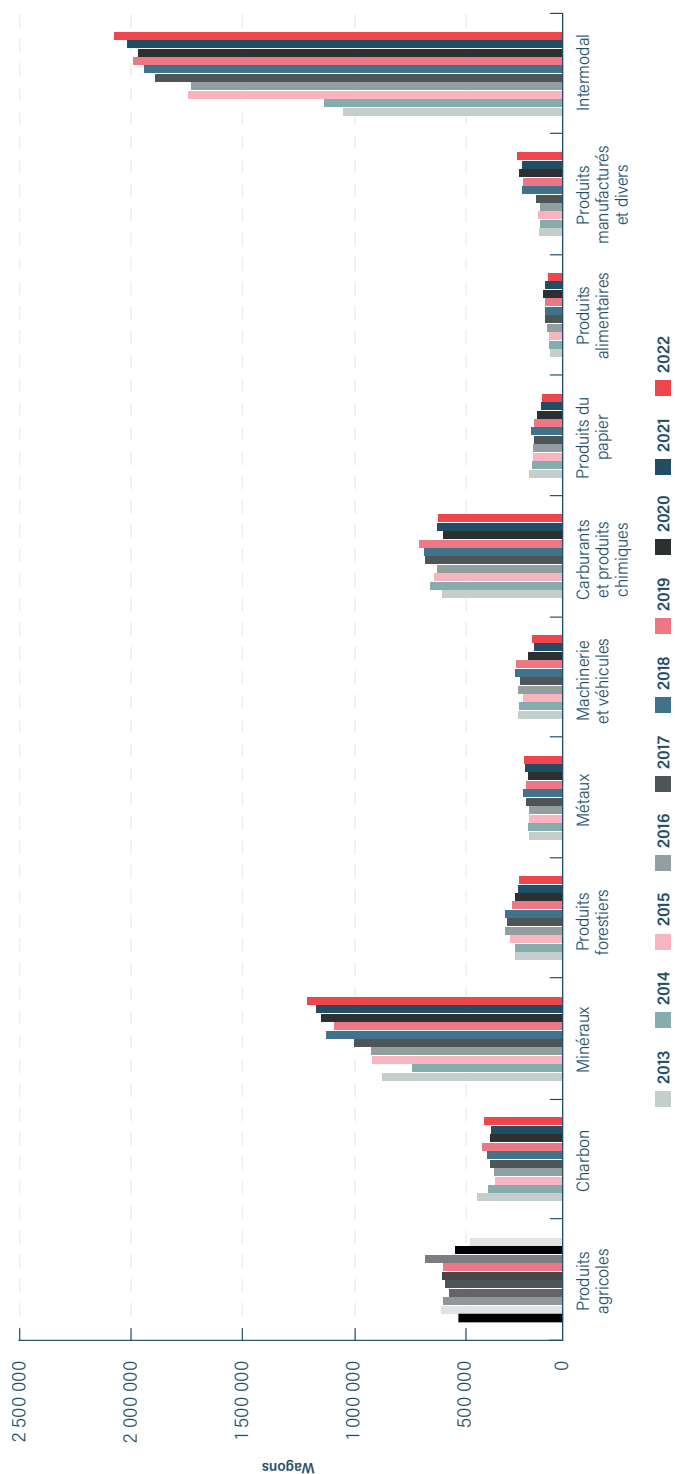


WAGONS COMPLETS À L'ORIGINE PAR GROUPE DE MARCHANDISES

	Produits agricoles	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie et véhicules	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Intermodal	Total *
2013	465 816	383 013	810 750	215 254	150 906	199 068	540 411	150 029	56 405	103 605	987 186	4 062 442
2014	547 122	336 632	676 865	213 980	157 086	193 294	593 186	139 110	61 993	101 733	1 072 278	4 093 278
2015	537 013	303 932	854 186	235 169	150 273	178 429	579 254	133 800	62 160	112 194	1 683 988	4 830 398
2016	511 228	309 403	859 479	257 774	151 609	199 927	565 331	130 882	68 951	99 480	1 669 892	4 823 956
2017	527 271	326 228	937 737	251 273	165 404	189 632	617 792	129 675	79 041	118 651	1 828 225	5 170 929
2018	542 722	337 323	1 060 395	260 377	178 784	214 592	622 769	140 822	78 864	181 935	1 878 392	5 496 976
2019	538 726	361 067	1 027 286	225 031	164 230	208 879	645 268	127 821	80 009	178 379	1 927 291	5 483 989
2020	615 441	323 880	1 086 036	213 474	156 271	154 487	535 268	113 001	87 050	194 640	1 905 493	5 385 041
2021	483 085	321 232	1 105 311	198 714	168 593	126 451	565 748	97 884	79 547	180 944	1 955 771	5 283 280
2022	413 939	352 549	1 145 610	196 436	172 511	138 403	558 806	92 140	65 990	203 449	2 012 003	5 351 835

* Toutes les compagnies membres de l'ACFC ne signalent pas les wagons complets à l'origine par groupe de marchandises. Aussi, le nombre total de wagons complets par groupe de marchandises est inférieur au nombre total de wagons complets à l'origine ([page 16](#)).

WAGONS COMPLETS À L'ORIGINE PAR GROUPE DE MARCHANDISES



En 2022, les marchandises intermodales, les minéraux, les carburants et produits chimiques, et les produits agricoles étaient les plus gros groupes de wagons complets transportés par les chemins de fer du Canada, représentant plus des trois quarts des wagons complets totaux. Six groupes ont affiché des augmentations de 2021 à 2022, notamment les marchandises intermodales (56 232 ou 2,9 %), les minéraux (40 299 ou 3,6 %), le charbon (31 317 ou 9,7 %), les produits manufacturés et divers (22 505 ou 12,4 %), la machinerie et les automobiles (11 951 ou 9,5 %) et les métaux (3 981 ou 2,3 %).

Les cinq autres groupes ont affiché une diminution par rapport à 2021. Les produits agricoles ont connu la plus forte baisse de wagons complets (-69 146 ou 14,3 %), suivis des produits alimentaires (-13 557 ou -17,0 %). Une petite récolte en 2021, suivie d'une grave sécheresse dans les Prairies, ont entraîné la réduction des expéditions de produits agricoles et alimentaires pendant la majeure partie de 2022. Les carburants et les produits chimiques ont affiché une baisse de wagons complets de 6 942 (ou -1,2 %), alors que les produits du papier (-5 744 ou -5,9 %) et les produits forestiers (-2 278 ou -1,1 %) ont affiché une diminution similaire à la réduction des mises en chantier au Canada et aux États-Unis (-3,4 % sur 12 mois).⁸

Comme on peut s'y attendre, les groupes de marchandises ayant plus de wagons complets ont tendance à générer des revenus plus élevés. Il existe toutefois des différences notables. Les quatre principaux groupes de marchandises en ce qui a trait aux wagons complets sont les mêmes que les quatre principaux groupes de marchandises en ce qui a trait aux revenus, mais l'ordre et les parts diffèrent légèrement. Comme l'indiquent des rapports publics des chemins de fer canadiens, les produits marchandises par wagon complet et tonne-mille varient selon le groupe de marchandises, tout comme la longueur moyenne du train. En 2022, les marchandises intermodales, les carburants et produits chimiques, les produits agricoles et les minéraux ont généré le plus de revenus pour les chemins de fer canadiens, représentant deux tiers des produits marchandises.

8 https://thoughtleadership.rbc.com/wp-content/uploads/Macro_Q3_2023.pdf

PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES (MILLIONS \$)

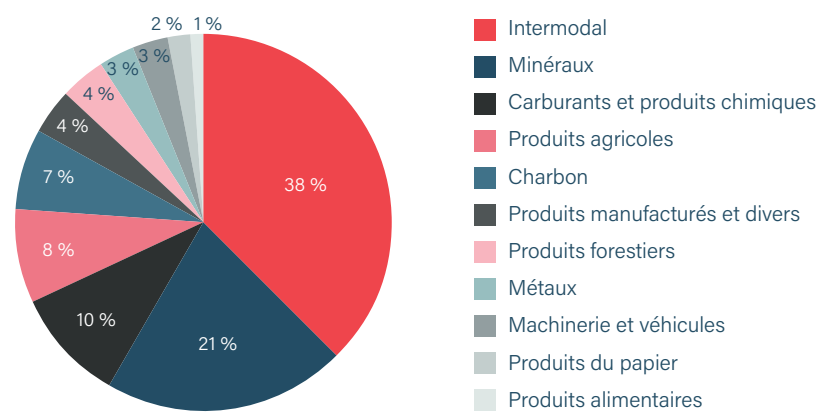
	Produits agricoles	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie et véhicules	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Intermodal	Total *
2013	1 433	833	973	660	448	481	1 421	406	155	174	2 019	9 002
2014	1 725	760	1 030	702	501	481	1 756	393	181	177	2 162	9 869
2015	1 871	632	1 336	857	487	541	1 934	426	235	192	2 171	10 682
2016	1 731	628	1 061	952	429	567	1 719	423	258	181	2 135	10 083
2017	1 865	695	1 101	918	478	552	1 824	425	295	221	2 354	10 728
2018	2 040	768	1 555	968	557	664	1 944	477	305	510	2 566	12 355
2019	2 129	837	1 544	899	513	630	2 137	445	326	516	2 580	12 557
2020	2 431	725	1 390	868	481	489	1 759	415	373	578	2 553	12 062 [*]
2021	1 974	692	1 344	919	548	474	1 905	396	343	645	2 731	11 971
2022	1 927	829	1 564	1 039	634	605	2 186	427	321	823	3 302	13 659

Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

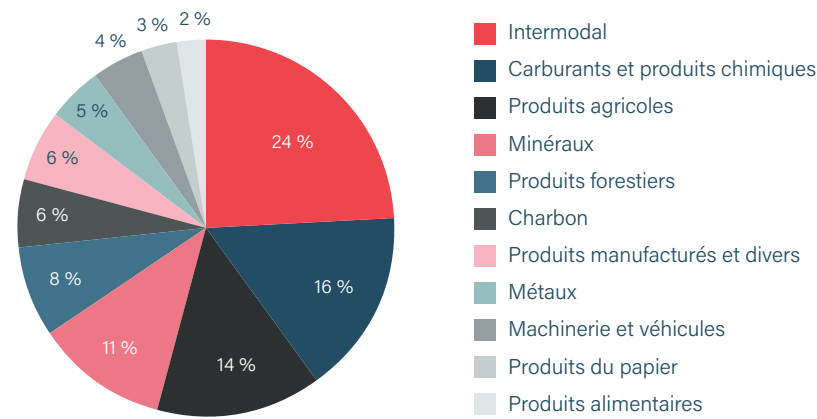
*Tous les membres de l'ACFC ne signalent pas les revenus provenant des wagons complets par groupe de marchandises. Les données de cette section reflètent les revenus déclarés provenant des wagons complets à l'origine, par groupe de produits. Ainsi, les revenus totaux des wagons complets à l'origine par groupe de marchandises sont inférieurs aux revenus d'exploitation totaux ([page 41](#)).

Les graphiques ci-dessous indiquent la distribution des wagons complets à l'origine et des produits marchandises par groupe de marchandises.

WAGONS COMPLETS À L'ORIGINE PAR GROUPE DE MARCHANDISES, 2022



PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES, 2022



PERFORMANCE DES TRAINS MARCHANDISES

PERFORMANCE DES TRAINS MARCHANDISES

	Parcours moyen par chemin de fer de classe 1		Parcours moyen par chemin de fer local/ régional		Nombre moyen de wagons par train	Poids moyen des trains
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres	Wagons	Tonnes courtes
2013	871	1 402	127	204	98	7 499
2014	908	1 462	132	213	100	7 720
2015	943	1 517	142	228	102	7 968
2016	937	1 508	137	220	108	8 477
2017	947	1 524	129	208	114	8 636
2018	930	1 496	120	192	113	8 654
2019	920	1 481	118	190	114	8 670
2020	941	1 515	114	184	120	9 159
2021	913	1 470	106	171	121	9 279
2022	884	1 423	107	172	116	9 014

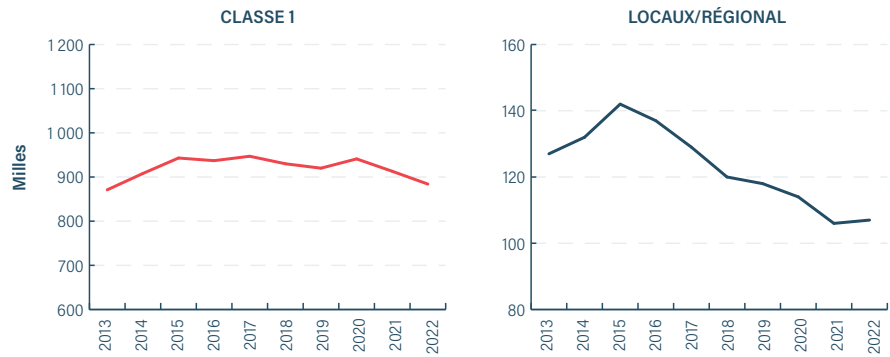
En 2022, les expéditions des CHEMINS DE FER DE CLASSE 1 du Canada (CN et CPKC) ont parcouru une distance⁹ moyenne de 1 423 kilomètres (884 milles), une diminution de 3,2 % par rapport à 2021. Les expéditions des CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL du Canada ont parcouru une distance moyenne de 172 kilomètres (107 milles), une augmentation de 0,7 % par rapport à 2021.

Le parcours moyen varie considérablement chez les CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL en raison des différences de la longueur de VOIE EXPLOITÉE.¹⁰ De nombreux facteurs peuvent contribuer aux changements du parcours moyen. En plus des changements à l'origine et à la destination du trafic, le parcours moyen peut être influencé par les différentes parts de trafic entre les chemins de fer (qui ont des parcours moyens différents) ou les différentes parts de produits (le parcours moyen changeant selon les produits).

9 On obtient le parcours moyen en divisant le total des tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales) par le total des tonnes courtes (tonnes métriques). Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

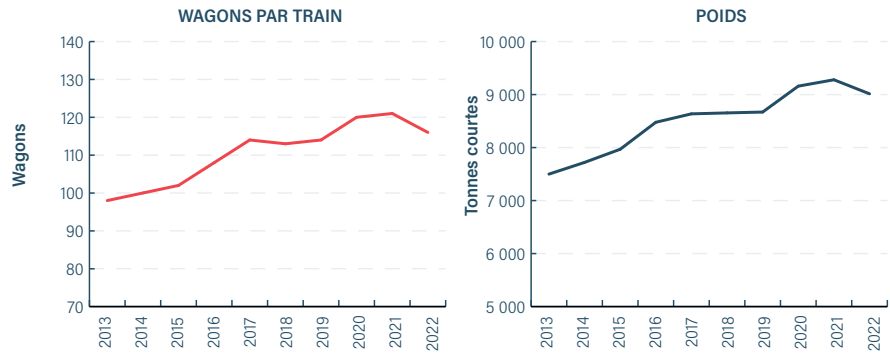
10 En 2021, la longueur de voie exploitée par les chemins de fer d'intérêt local variait de quelques milles à plus de 700 milles, avec une longueur médiane d'environ 85 milles et une moyenne d'environ 135.

LONGUEUR MOYENNE DU PARCOURS



Comme nous l'avons précisé plus tôt, la longueur et le poids moyens des trains n'ont pas continué à augmenter en 2022. En 2022, le nombre moyen de wagons¹¹ par train marchandises a diminué de 4,0 % par rapport à 2021, mais est resté supérieur de 17,9 % au niveau de 2013. Le poids moyen des trains marchandises¹² a diminué de 2,9 % par rapport à 2021, mais est resté supérieur de 20,2 % au niveau de 2013. En 2021, un train moyen comprenait 116 wagons et pesait 9 014 tonnes.

TAILLE MOYENNE DES TRAINS



11 On obtient le nombre moyen de wagons par train en divisant le total des wagons-milles (wagons-kilomètres) chargés et vides par le total des trains-milles (trains-kilomètres). Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

12 On obtient le poids moyen des trains en divisant les tonnes-milles brutes par les tonnes-milles marchandises. Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

TARIFS

Les produits marchandises par tonne-mille sont une bonne mesure des tarifs marchandises. Ils indiquent le revenu gagné pour transporter des marchandises sur une distance donnée.¹³ On doit analyser les produits marchandises conjointement avec d'autres coûts et prix alors que l'inflation est significative dans le monde entier. En 2022, au Canada, l'augmentation des coûts du carburant a grandement contribué à l'inflation pour de nombreux indices.

En 2022, malgré une augmentation de 64,1 % du coût du carburant diesel pour les chemins de fer canadiens (voir [Carburant à la page 29](#)), les tarifs marchandises ont augmenté de seulement 14,1 %, à 4,07 cents par TONNE-KILOMÈTRE COMMERCIALE ou 5,95 cents par TONNE-MILLE COMMERCIALE.

Les données de Statistique Canada indiquent que l'indice des prix du transport par camion a augmenté de 22,9 % (non indiqué).¹⁴ L'indice des prix à la consommation a augmenté de 6,8 %, l'indice des prix des produits industriels a augmenté de 12,8 % et l'indice des prix des produits de base a augmenté de pas moins de 26,8 %.

Depuis 1988 (la première année de la Base de données *Tendances ferroviaires* de l'ACFC, après l'adoption de la Loi de 1987 sur les transports nationaux), les tarifs marchandises ont augmenté d'un total de 63,0 %, ce qui est nettement inférieur à l'augmentation des prix à la consommation (112,4 %), des prix des produits industriels (116,7 %) et des prix des produits de base (185,0 %).¹⁵

13 On obtient le produit par tonne-mille en divisant le produit d'exploitation par les tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales).

14 Statistique Canada, Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui.

15 L'indice des prix du camionnage commence en 2007, et il n'est donc pas possible de faire des comparaisons avec 1988.

TARIFS MARCHANDISES ET AUTRES INDICES DE PRIX

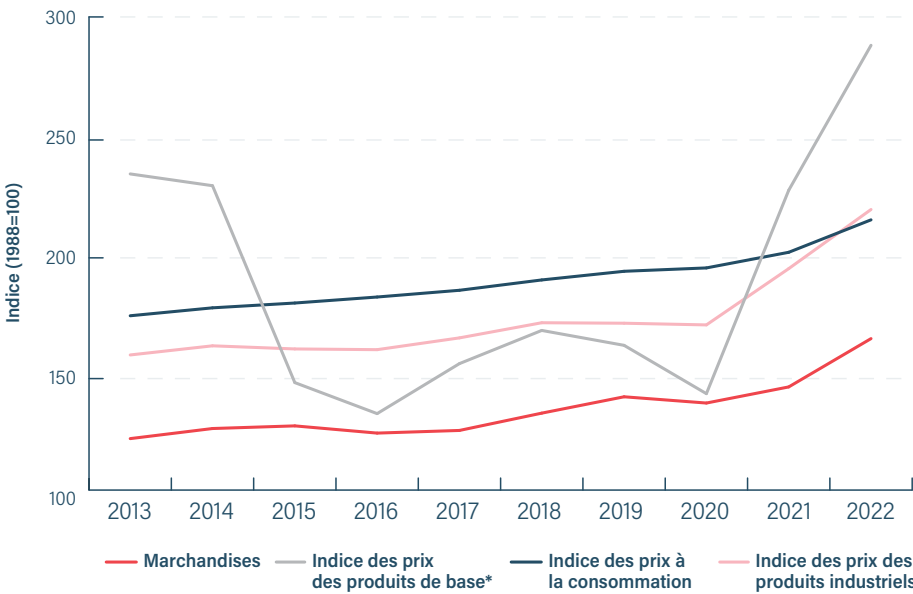
	Produits marchandises par (cents)		Indice des produits marchandises par TMC	Indice des prix des produits de base*	Indice des prix à la consommation	Indice des prix des produits industriels
	TMC	TKC	1988=100	1988=100	1988=100	1988=100
2013	4,43	3,03	121,4	231,5	172,5	156,2
2014	4,58	3,14	125,6	226,6	175,8	160,0
2015	4,63	3,17	126,7	144,7	177,8	158,7
2016	4,51	3,09	123,7	131,8	180,3	158,4
2017	4,55	3,12	124,8	152,6	183,1	163,3
2018	4,82	3,30	132,0	166,4	187,4	169,6
2019	5,07	3,47	138,8	160,2	191,0	169,4
2020	4,97	3,41	136,2	140,1	192,4	168,7
2021	5,21	3,57	142,9'	224,7	198,9	192,1
2022	5,95	4,07	163,0	285,0	212,4	216,7

Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

Sources : Banque du Canada (indice des prix des produits de base) ; Statistique Canada (indice des prix à la consommation ; indice des prix des produits industriels).

*La Banque du Canada revoit régulièrement les données sur les prix des produits de base.

TARIFS MARCHANDISES ET AUTRES INDICES DE PRIXS



*La Banque du Canada révisé régulièrement ses données sur les prix des produits de base.

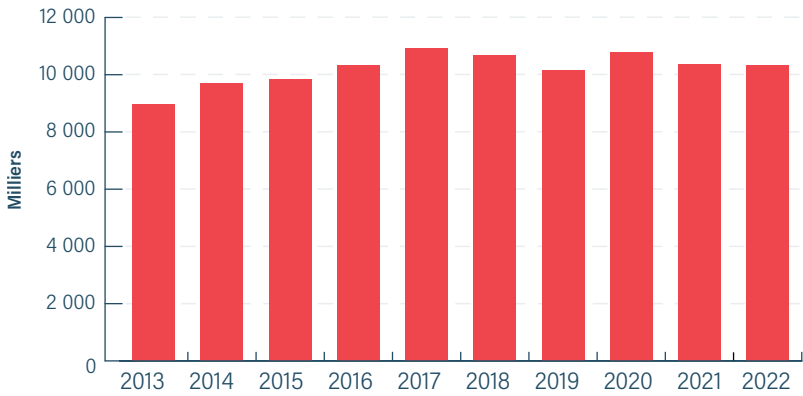
PRODUCTIVITÉ

On mesure la productivité de la main-d'œuvre des chemins de fer marchandises à l'aide du nombre de TMC par employé.¹⁶ Selon cette mesure, la productivité des employés a diminué de 0,3 % en 2022 mais était plus élevée de 15,1 % par rapport à 2013. Le nombre de milles parcourus pour le transport de marchandises par employé¹⁷ est resté stable.

MESURES DE LA PRODUCTIVITÉ

	TMC par employé du transport de marchandises (milliers)	TKC par employé du transport de marchandises (milliers)	Milles parcourus par employé	Kilomètres parcours par employé
2013	8 966	13 090	0,90	1,45
2014	9 683	14 136	0,90	1,45
2015	9 834	14 356	0,93	1,50
2016	10 329	15 079	1,00	1,61
2017	10 917	15 938	0,96	1,55
2018	10 666	15 571	0,87	1,40
2019	10 137	14 799	0,85	1,37
2020	10 795	15 759	0,90	1,45
2021	10 355	15 117	0,88	1,42
2022	10 319	15 065	0,88	1,42

TMC PAR EMPLOYÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES



16 On obtient la productivité de la main-d'œuvre en divisant le tonnage commercial annuel total par le nombre moyen d'employés. Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

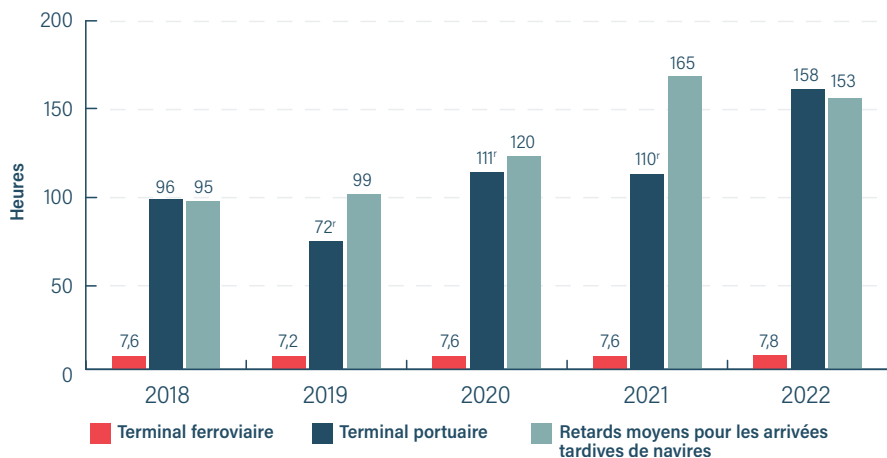
17 On obtient les milles parcourus par employé en divisant les milles marchandises parcourus par employé. Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT

En 2022, les chaînes d'approvisionnement canadiennes et mondiales ont été perturbées par des défis mondiaux, notamment une pénurie de puces et des problèmes avec les CONTENEURS, le variant Omicron de la COVID-19 et les restrictions sanitaires changeantes, ainsi que d'autres facteurs. En conséquence, les goulots d'étranglement, les temps d'arrêt et les retards sont restés élevés ou ont augmenté. Les chaînes d'approvisionnement mondiales complexes ne sont pas plus fortes que leur maillon le plus faible.

Le secteur ferroviaire canadien est resté un maillon sain et solide de ces chaînes d'approvisionnement. En 2022, et chaque année pendant la pandémie, le temps d'arrêt moyen au terminal¹⁸ des CHEMINS DE FER DE CLASSE 1 est resté inférieur à huit heures. Pourtant, le temps d'arrêt moyen aux terminaux portuaires¹⁹ a augmenté de 120,3 %, passant de 72 heures en 2019 à 158 heures en 2022. Au palier mondial, la PONCTUALITÉ des navires a diminué de 78 % en 2019 à 42 % en 2022 (non indiqué).²⁰ Pour les navires qui n'étaient pas à l'heure, le retard moyen a augmenté de 54,7 %, de 99 heures en 2019 à 153 heures en 2022.²¹

PERFORMANCE DES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT



r: Le temps d'arrêt aux ports a été revu de 73 à 72 en 2019, de 100 à 111 en 2020, et de 104 à 110 en 2021. Le rapport de 2022 utilisait le temps d'arrêt moyen aux ports pour obtenir un chiffre annuel (qui donne le même poids chaque mois). Le rapport de 2023 utilise le temps d'arrêt de décembre au port de Montréal (qui applique une pondération aux différents mois).

18 On obtient le temps d'arrêt moyen des chemins de fer de classe 1 en calculant la simple moyenne du CN et du CP.

19 On obtient le temps d'arrêt moyen aux ports en calculant la simple moyenne du port de Vancouver et du port de Montréal.

20 Sea-Intelligence, *Global Liner Performance (GLP)*.

21 Ibid.

CARBURANT

En 2022, les chemins de fer membres de l'ACFC ont consommé 445 millions de gallons (2,0 milliards de litres) de carburant, une réduction de 0,7 % par rapport à 2021, et de 6,4 % par rapport à la moyenne de 2017-2021. La consommation de carburant des chemins de fer voyageurs a augmenté de 34,0 % par rapport à 2021, alors que l'achalandage et le nombre de trains ont augmenté, mais est restée bien inférieure aux niveaux prépandémie, alors que l'achalandage était beaucoup plus élevé. La consommation de carburant des trains marchandises (ce qui comprend les trains de triage et de travaux) a diminué de 2,0 %.

Après une augmentation de 30,5 % en 2021, le coût du carburant diesel a augmenté de 64,1 % en 2022, passant de 4,20 \$ le gallon (0,92 \$ le litre) à 6,89 \$ le gallon (1,52 \$ le litre).



CONSUMMATION DE CARBURANT ET COÛT

	Consommation totale		Consommation - Marchandises (incl. triage et travaux)		Consommation - Marchandises (excl. triage et travaux)		Consommation - Voyageurs		Coût du carburant diesel	
	Gallons (milliers)	Litres (milliers)	Gallons (milliers)	Litres (milliers)	Gallons (milliers)	Litres (milliers)	Gallons (milliers)	Litres (milliers)	Par gallon (\$)	Par litre (cents)
2013	462 907	2 104 410	441 563	2 007 379	429 922	1 954 458	21 344	97 031	4,45	97,93
2014	484 211	2 201 260	462 838	2 104 096	446 587	2 030 216	21 373	97 164	4,72	103,91
2015	470 084	2 137 037	445 859	2 026 907	431 476	1 961 524	24 225	110 130	3,45	75,99
2016	441 145	2 005 479	416 916	1 895 331	403 995	1 836 593	24 229	110 148	3,02	66,33
2017	475 619	2 162 199	449 509	2 043 500	435 981	1 982 001	26 110	118 699	3,43	75,54
2018	494 194	2 246 644	467 418	2 124 919	454 246	2 065 037	26 776	121 725	4,24	93,20
2019	498 062	2 264 237	468 153	2 128 266	454 315	2 065 359	29 910	135 972	4,03	88,70
2020	460 670	2 094 250	445 252	2 024 159	432 907	1 968 037	15 418	70 092	3,22	70,80
2021	447 900	2 036 194	431 647	1 962 309	419 103	1 905 283	16 253	73 886	4,20	92,39 ^r
2022	444 862	2 022 386	423 080	1 923 361	410 439	1 865 894	21 782	99 025	6,89	151,60

Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).



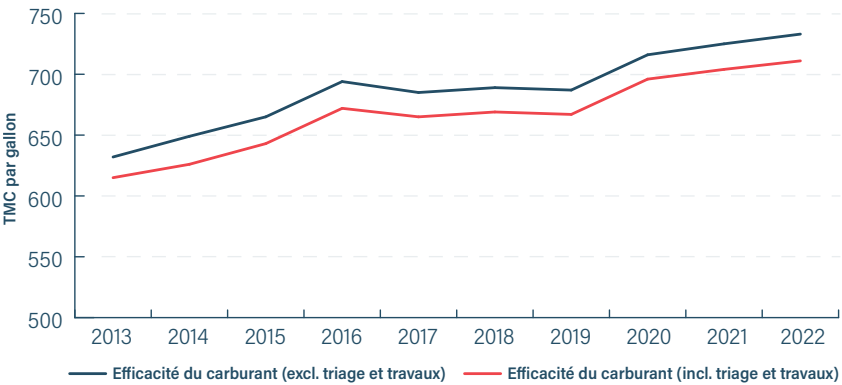
RENDEMENT DU CARBURANT

En 2022, les chemins de fer canadiens ont maintenu leur bilan de mode de transport terrestre de marchandises le plus écoénergétique. Comme la réduction de la consommation de carburant (-2,0 %) ²² était supérieure à la réduction des TMC (-1,0 %), le rendement du carburant s’est amélioré de 1,1 %, à 711 TMC par gallon (ou 228 TKC par litre), un autre record consécutif. Diverses initiatives contribuent à cette amélioration, notamment des investissements dans la modernisation du parc de locomotives, des technologies d’économie du carburant et des combustibles faibles en carbone, ainsi que l’amélioration des pratiques opérationnelles et la formation des employés pour optimiser le rendement du carburant. Des projets pilotes sur les carburants alternatifs et les technologies de propulsion à émissions nulles permettront de réduire davantage les émissions au cours des années à venir.

RENDEMENT DU CARBURANT

	Efficacité du carburant (incl. triage et travaux)		Efficacité du carburant (excl. triage et travaux)	
	TMC par gallon	TKC par litre	TMC par gallon	TKC par litre
2013	615	198	632	203
2014	626	201	649	208
2015	643	207	665	214
2016	672	216	694	223
2017	665	213	685	220
2018	669	215	689	221
2019	667	214	687	221
2020	696	223	716	230
2021	704	226	725	233
2022	711	228	733	235

RENDEMENT DU CARBURANT



22 La consommation de carburant marchandises, incluant les trains de triage et de travaux, a diminué de 2,0 %. La consommation de carburant marchandises, excluant les trains de triage et de travaux, a diminué de 2,1 %.

TRANSPORT DE VOYAGEURS

En 2022, l'achalandage a augmenté par rapport bas niveaux dus à la pandémie en 2020 et en 2021, s'améliorant pour tous les segments des chemins de fer voyageurs – de banlieue, intervilles et touristiques. Cependant, malgré des améliorations annuelles considérables, l'achalandage est resté bien inférieur aux niveaux prépandémie (2019).

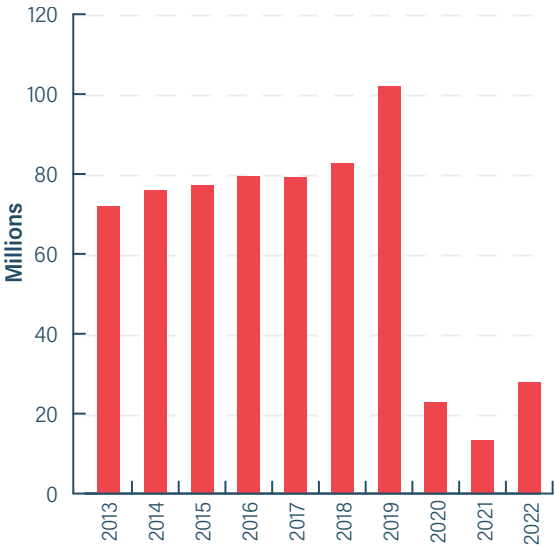
TRAINS DE BANLIEUE

De 2021 à 2022, l'achalandage des trains de banlieue a plus que doublé (+108,9 %), passant de 13,3 millions à 27,8 millions de navetteurs. Malgré cette croissance considérable, l'achalandage des trains de banlieue est resté inférieur de 72,7 % aux niveaux de 2019.

ACHALANDAGE

	Navetteurs (millions)
2013	72.0
2014	75.9
2015	77.2
2016	79.6
2017	79.3
2018	82.8
2019*	101.9
2020	22.8
2021	13.3
2022	27.8

ACHALANDAGE



* L'augmentation considérable du nombre de navetteurs de 2018 à 2019 était due à une combinaison de l'augmentation de l'achalandage des trains de banlieue et à l'ajout d'un service ferroviaire supplémentaire en 2019.

TRANSPORT DE VOYAGEURS INTERVILLES

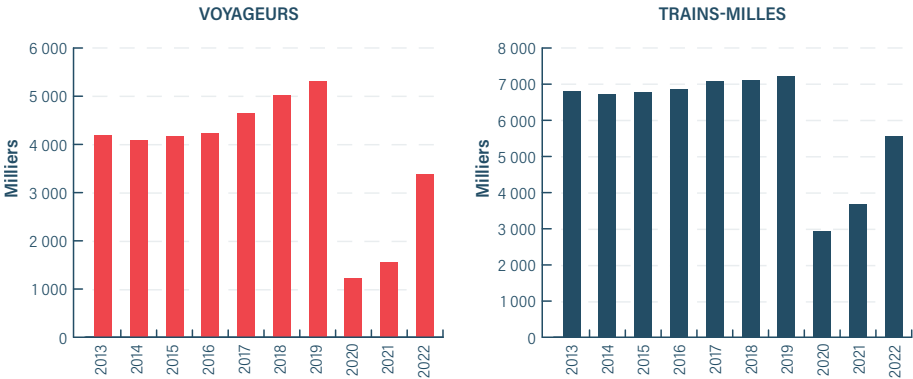
De 2021 à 2022, le nombre de voyageurs intervilles a plus que doublé (+117,7 %), passant de 1,6 million à 3,4 millions. L'achalandage a augmenté alors que VIA Rail a intensifié la fréquence et rétabli des services sur l'ensemble de son réseau. L'achalandage en corridor a augmenté de 116,2 % et l'achalandage hors corridor a augmenté de 176,2 %.²³ Les TRAINS-MILLES de voyageurs intervilles ont augmenté de 51,2 %, et les WAGONS-MILLES ont augmenté de 86,8 %. En raison de l'augmentation de l'achalandage, les chemins de fer voyageurs intervilles ont pu utiliser des trains plus longs (plus de wagons de passagers par train).

TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES - STATISTIQUES

	Wagons voyageurs en service	Nombre de voyageurs (milliers)	Voyageurs		Trains voyageurs		Wagons voyageurs	
			Milles (millions)	Kilomètres (millions)	Milles (milliers)	Kilomètres (milliers)	Milles (milliers)	Kilomètres (milliers)
2013	552	4 186	861	1 386	6 809	10 958	43 673	70 285
2014	552	4 094	834	1 343	6 720	10 814	41 587	66 928
2015	551	4 171	857	1 380	6 781	10 913	43 843	70 559
2016	527	4 241	876	1 409	6 850	11 024	44 884	72 234
2017	512	4 645	971	1 562	7 094	11 416	46 758	75 249
2018	495	5 028	1 011	1 626	7 107	11 438	47 030	75 688
2019	488	5 305	1 074	1 729	7 216	11 612	46 000	74 030
2020	480	1 227	229	369	2 929	4 714	14 941	24 044
2021	407	1 555	333	535	3 668	5 904	18 534	29 827
2022	397	3 385	760	1 223	5 548	8 928	34 624	55 722

²³ VIA Rail, *Rapport annuel 2022*. Les itinéraires en corridor comprennent : *Corridor Est* et *Sud-Ouest de l'Ontario* ; les itinéraires hors corridor comprennent : *Océan, Canadien* et *Liaisons régionales*.

VOYAGEURS INTERVILLES ET TRAINS-MILLES



Les mesures de l'efficacité se sont considérablement améliorées en 2022. Le coefficient de charge moyen est passé de 49 % à 61 %, et le nombre moyen de passagers par train est passé de 91 à 137. Ces deux mesures de l'efficacité, ainsi que la consommation de carburant par passager-kilomètre (non indiqué), étaient similaires aux niveaux affichés avant la pandémie. L'achalandage sur les itinéraires hors corridor (qui sont plus longs que les itinéraires en corridor) a augmenté de façon plus importante que sur les itinéraires en corridor, ce qui a contribué à l'augmentation de la longueur moyenne des trajets.

MESURE DE LA PERFORMANCE

	Moyenne de voyageurs intervilles par train	Parcours moyen		Coefficient d'occupation moyen (%)	Ponctualité (%)
		Millés	Kilomètres		
2013	126	214	344	56	82
2014	124	213	343	60	76
2015	126	213	343	56	71
2016	128	216	348	54	73
2017	137	217	349	57	73
2018	142	209	336	57	71
2019	149	211	339	60	68
2020	78	198	318	45	71
2021	91	216	348	49	72
2022	137	227	365	61	57

SÉCURITÉ

APERÇU

Les données sur la sécurité présentées dans *Tendances ferroviaires* illustrent la performance des chemins de fer marchandises et voyageurs sous réglementation fédérale et provinciale au Canada. Le Bureau de la sécurité des transports (BST) tient une base de données sur la performance en matière de sécurité de tous les chemins de fer sous réglementation fédérale. Comme les données sont constamment mises à jour, les statistiques varient au fil du temps. Les données sur la sécurité présentées dans *Tendances ferroviaires* regroupent les statistiques du BST et l'information fournie à l'ACFC par les membres sous réglementation provinciale qui ne sont pas tenus de fournir des données sur la sécurité au BST. Chaque organisation utilise les mêmes définitions de sécurité, et les données reflètent les opérations ferroviaires au Canada seulement.

La sécurité du secteur ferroviaire en 2022 était en amélioration par rapport à la moyenne de 2017-2021. En 2022, le nombre total d'accidents était inférieur de 4,5 % à la moyenne de 2017-2021.

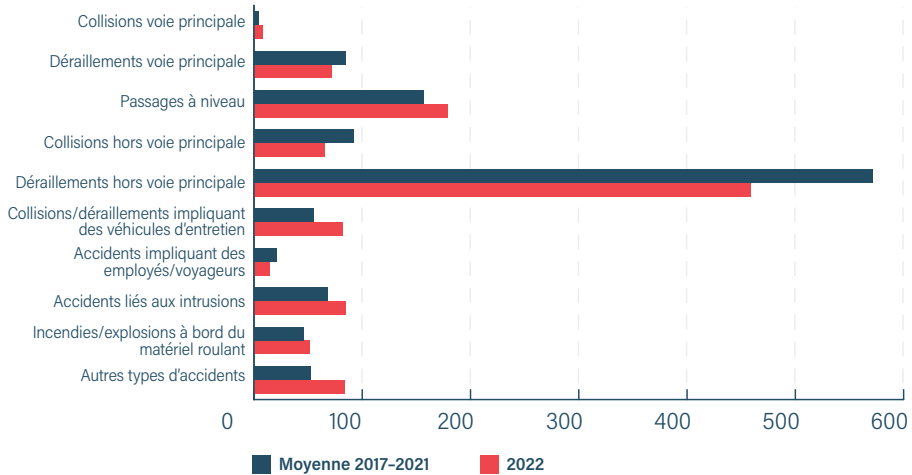
Le nombre total de collisions et de déraillements a diminué de 19,7 % par rapport à la moyenne de 2017-2021.²⁴ À partir du rapport *Événements de transport ferroviaire en 2022* du BST et du rapport *Tendances ferroviaires 2023* de l'ACFC, il y a eu un changement à la classification des événements liés aux incendies. Historiquement, tous les incendies étaient catégorisés comme des accidents. Maintenant, les incendies sont catégorisés comme des accidents (incendies/explosions sur le matériel roulant) ou comme des incidents (incendies sur l'emprise des chemins de fer). Ce changement a un impact considérable sur le nombre d'accidents et les taux d'accidents (par exemple, en 2021, 143 incendies ont été reclassifiés de la catégorie accident à la catégorie incident). Les données historiques ont été mises à jour pour refléter ce changement de méthodologie.

RÉSUMÉ

	2013	Moyenne 2017-2021	2021	2022
Collisions voie principale	6	4	3	8
Déraillements voie principale	93	85	76	72
Passages à niveau	196	157	145	179
Collisions hors voie principale	94	92	65	65
Déraillements hors voie principale	577	571	430	459
Collisions/déraillements impliquant des véhicules d'entretien	57	55	64	82
Accidents impliquant des employés/voyageurs	8	21	21	14
Accidents liés aux intrusions	59	68	72	85
Incendies/explosions à bord du matériel roulant	14	46	58	51
Autres types d'accidents	68	52	65	84
ACCIDENTS TOTAUX	1 172	1 151	999	1 099

24 Cela comprend les collisions et les déraillements sur la voie principale et hors de la voie principale, et exclut les collisions/déraillements impliquant des véhicules d'entretien.

APERÇU DE LA SÉCURITÉ : 2022 VS MOYENNE 2017-2021



PASSAGES À NIVEAU ET INTRUSIONS

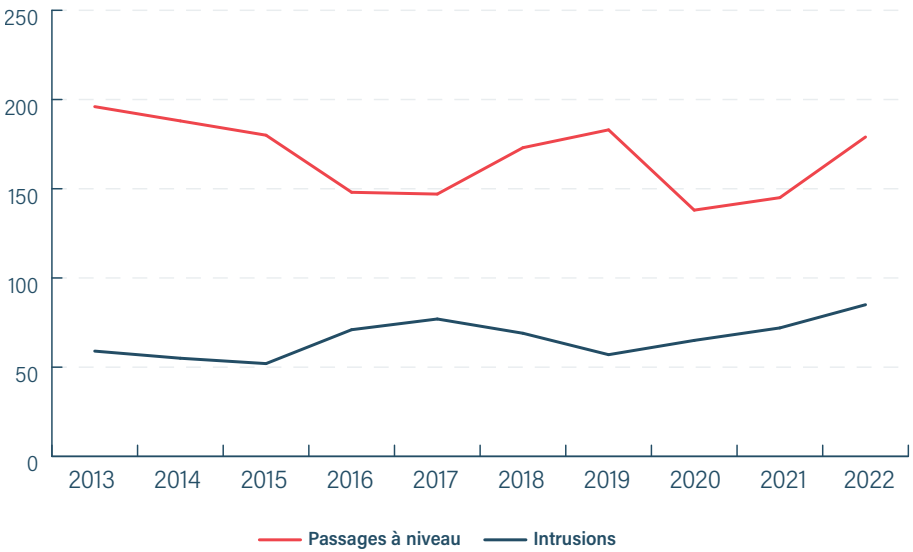
Chaque année, les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions représentent environ un cinquième des accidents totaux au Canada. En 2022, il y a eu 179 accidents à des passages à niveau, une augmentation de 13,9 % par rapport à la moyenne de 2017-2021. De plus, il y a eu 85 accidents liés aux intrusions sur la propriété ferroviaire en 2022, une augmentation de 25,0 % par rapport à la moyenne de 2017-2021.

La sécurité ferroviaire est une responsabilité partagée. Les taux d'accident s'améliorent dans les domaines où les chemins de fer ont un plus grand contrôle sur les résultats, alors que les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions demeurent un problème. Ces statistiques renforcent la nécessité d'offrir un soutien continu aux activités d'éducation et de sensibilisation à la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain, et d'insister sur l'adoption des Lignes directrices sur le voisinage de l'ACFC/la FCM afin d'améliorer la sécurité et l'habitabilité près de l'infrastructure ferroviaire.

ACCIDENTS LIÉS AUX PASSAGES À NIVEAU ET AUX INTRUSIONS

	Passages à niveau	Intrusions	Passages à niveau et intrusions
2013	196	59	255
2014	188	55	243
2015	180	52	232
2016	148	71	219
2017	147	77	224
2018	173	69	242
2019	183	57	240
2020	138	65	203
2021	145	72	217
2022	179	85	264

ACCIDENTS LIÉS AUX PASSAGES À NIVEAU ET AUX INTRUSIONS



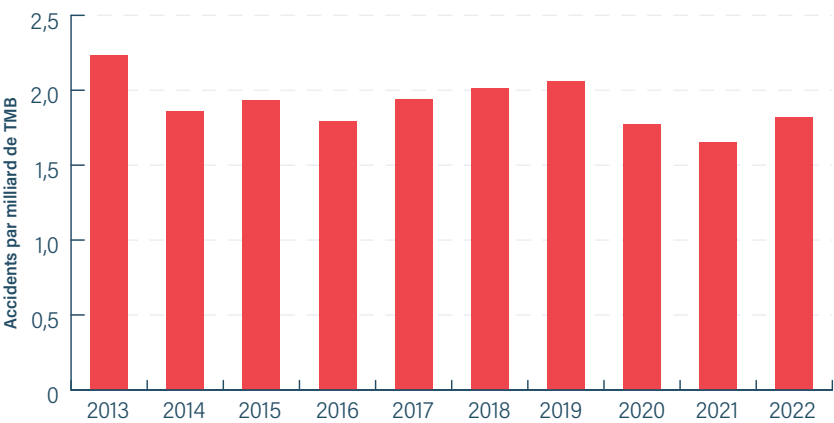
MARCHANDISES

En 2022, avec 1,81 accident par milliard de TMB, le taux d'accidents impliquant des marchandises était inférieur de 41 % à la moyenne de 2017-2021. Environ la moitié de ces accidents étaient des collisions/déraillements hors de la voie principale.

ACCIDENTS DE TRAINS DE MARCHANDISES

	Accidents	TMB (milliards)	Taux d'accidents
2013	1 126	504,6	2,23
2014	1 012	544,4	1,86
2015	1 051	545,1	1,93
2016	943	525,8	1,79
2017	1 094	565,1	1,94
2018	1 195	593,5	2,01
2019	1 223	592,9	2,06
2020	1 027	581,0	1,77
2021	946	571,7	1,65
2022	1 021	564,5	1,81

TAUX D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES



MARCHANDISES DANGEREUSES

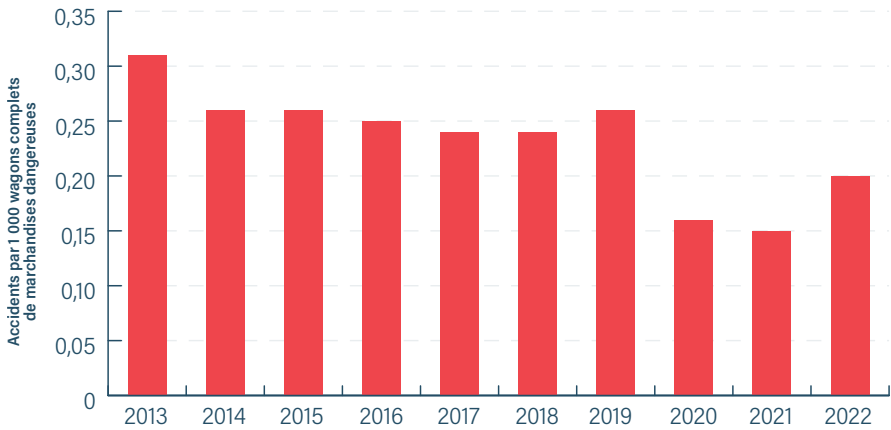
Les chemins de fer continuent à transporter d'importants volumes de fret considéré comme étant des MARCHANDISES DANGEREUSES – remplissant leurs obligations en tant que transporteurs publics. Le taux d'accidents impliquant des MARCHANDISES DANGEREUSES a diminué de 2,4 % comparativement à la moyenne de 2017-2021. En 2022, les chemins de fer canadiens ont transporté 547 123 wagons complets comprenant des marchandises dangereuses et tous, à l'exception de deux, sont arrivés à destination sans déversement.



ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

	Accidents impliquant des marchandises dangereuses	Wagons complets (milliers)	Taux d'accidents (accidents par 1 000 wagons complets)	Accidents avec déversement
2013	152	493	0,31	7
2014	148	576	0,26	5
2015	130	492	0,26	6
2016	111	438	0,25	2
2017	122	505	0,24	5
2018	129	547	0,24	4
2019	174	676	0,26	8
2020	87	536	0,16	3
2021	87	576	0,15	2
2022	112	547	0,20	2

TAUX D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES



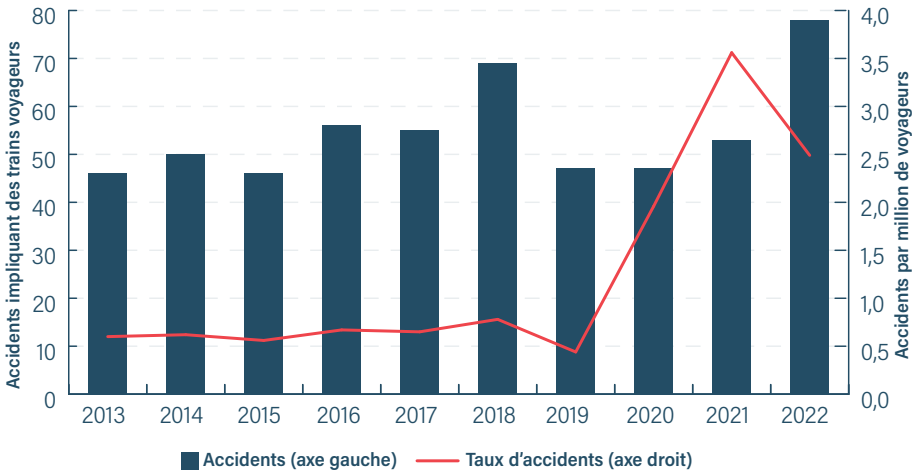
VOYAGEURS

En 2022, il y a eu 78 accidents impliquant des trains de voyageurs. Le taux d'accidents est fondé sur le nombre de voyageurs et est donc influencé par les changements majeurs de l'achalandage depuis le début de la pandémie de COVID-19.²⁵ En 2022, le taux d'accidents des trains de voyageurs s'est amélioré de 30,1 % comparativement à 2021, mais est resté élevé comparativement à la période prépandémie, quand l'achalandage était beaucoup plus élevé.

ACCIDENTS IMPLIQUANT DES VOYAGEURS

	Accidents de trains voyageurs	Voyageurs (millions)	Taux d'accidents
2013	46	76	0,60
2014	50	80	0,62
2015	46	82	0,56
2016	56	84	0,67
2017	55	84	0,65
2018	69	88	0,78
2019	47	108	0,44
2020	47	24	1,96
2021	53	15	3,56
2022	78	31	2,49

ACCIDENTS DE TRAINS VOYAGEURS ET TAUX D'ACCIDENTS



25 On obtient le taux d'accidents de trains voyageurs en divisant le nombre d'accidents par le nombre total de voyageurs des trains interville, touristiques et de banlieue (en millions).

INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS

EXPLOITATION

De 2021 à 2022, l'augmentation des coûts du carburant a contribué à la hausse considérable des produits et des charges d'exploitation.

En 2022, les produits d'exploitation totaux des chemins de fer canadiens ont augmenté de 3 229 millions de dollars (ou 18,7 %), passant de 17,2 à 20,5 milliards de dollars. Les produits voyageurs ont augmenté de 747 millions de dollars (ou 316,3 %), les produits marchandises ont augmenté de 2 058 millions de dollars (ou 13,0 %) et les autres produits ont augmenté de 424 millions de dollars (ou 36,4 %).

En 2022, les charges d'exploitation totales ont augmenté de 1 910 millions de dollars (ou 16,3 %). Les dépenses en carburant ont augmenté de 1 185 millions de dollars (ou 63,0 %), suivies par une augmentation des dépenses liées au transport (401 millions de dollars ou 13,2 %) et à l'entretien des voies ferrées et des structures (305 millions de dollars ou 12,1 %).

Les produits et charges d'exploitation totaux ont augmenté à un taux similaire (18,7 % et 16,3 %), mais comme les produits sont supérieurs aux charges, ces augmentations ont entraîné une forte hausse des produits d'exploitation totaux (23,7 %), qui sont passé de 5,6 à 6,9 milliards de dollars.²⁶ Une rentabilité accrue a contribué à l'augmentation des investissements et des taxes et impôts payés aux gouvernements, qui sont présentés aux pages suivantes.

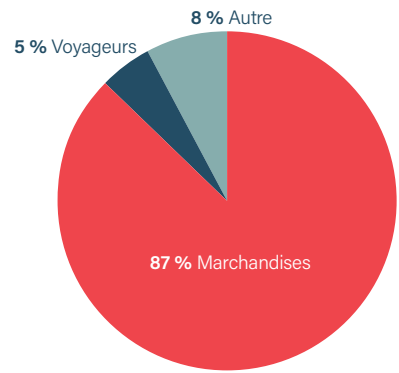
PRODUITS D'EXPLOITATION (MILLIONS \$)

	Marchandises	Voyageurs	Autre	Produits d'exploitation totaux
2013	12 039	668	623	13 331
2014	13 287	690	664	14 641
2015	13 270	727	682	14 679
2016	12 649	784	681	14 114
2017	13 610	915	704	15 228
2018	15 064	970	694	16 728
2019	15 820	996	1 088	17 904
2020	15 404	160	1 201 ^r	16 765 ^r
2021	15 845 ^r	236	1 165	17 246 ^r
2022	17 903	983	1 589	20 475

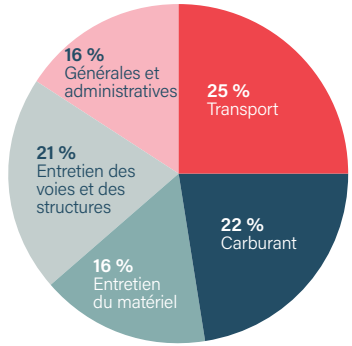
Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

26 Résultat avant intérêts, taxes et impôts.

PRODUITS D'EXPLOITATION,
2022



CHARGES D'EXPLOITATION,
2022



CHARGES D'EXPLOITATION (MILLIONS \$)

	Transport	Carburant	Entretien du matériel	Entretien des voies et des structures	Générales et administratives	Charges totales
2013	2 523	2 061	1 698	1 968	2 133	10 383
2014	2 759	2 287	1 785	2 108	2 632	11 571
2015	2 508	1 624	1 870	2 315	2 153	10 471
2016	2 592	1 330	1 958	2 013	1 749	9 642
2017	2 895	1 633	2 071	1 998	1 679	10 277
2018	3 172	2 094	1 973	2 270	2 318	11 828
2019	3 719	2 008	2 136	2 280	2 483	12 626
2020	3 029	1 483	2 272	2 446	2 534	11 765 ^r
2021	3 029 ^r	1 881	2 069	2 515 ^r	2 193 ^r	11 687 ^r
2022	3 429	3 066	2 158	2 820	2 124	13 597

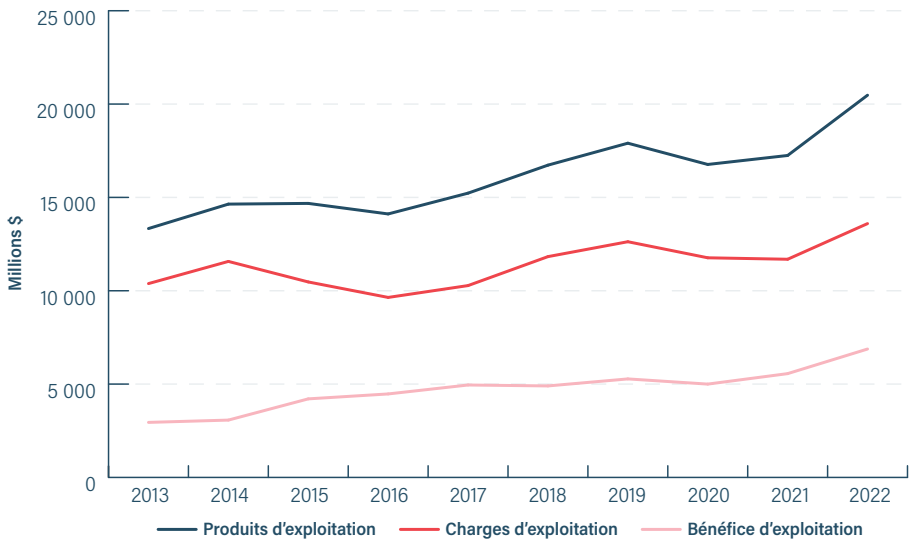
Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

BÉNÉFICE D'EXPLOITATION (MILLIONS \$)

	Produits d'exploitation totaux	Charges d'exploitation totales	Bénéfice d'exploitation total
2013	13 331	10 383	2 948
2014	14 641	11 571	3 071
2015	14 679	10 471	4 208
2016	14 114	9 642	4 472
2017	15 228	10 277	4 951
2018	16 728	11 828	4 901
2019	17 904	12 626	5 277
2020	16 765 ^r	11 765 ^r	4 999 ^r
2021	17 246 ^r	11 687 ^r	5 560
2022	20 475	13 597	6 878

Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

PRODUITS, CHARGES ET BÉNÉFICE D'EXPLOITATION

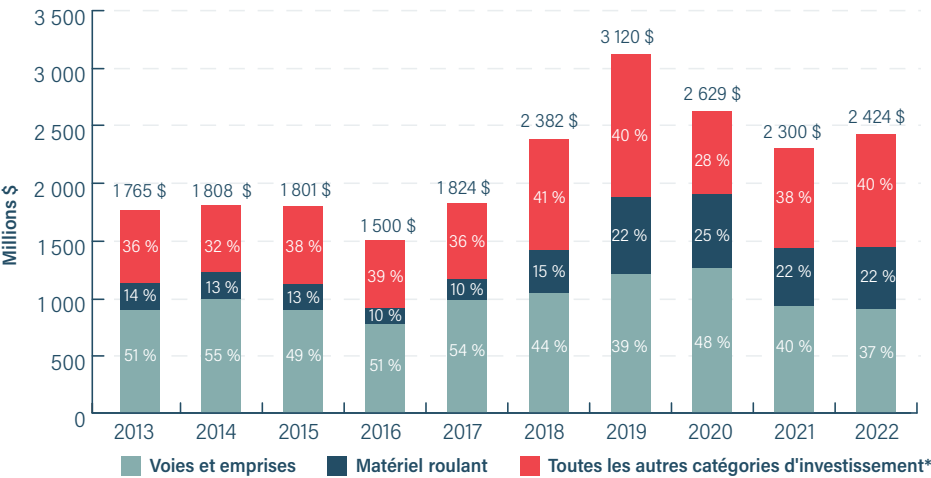


INVESTISSEMENTS

Les chemins de fer canadiens investissent des capitaux record dans leurs réseaux et leur matériel, soit une moyenne de 2,6 milliards de dollars par année au cours des cinq dernières années. Les investissements dans les voies ferrées, le matériel roulant, la technologie et d'autre matériel améliorent la sécurité, l'efficacité et la capacité du réseau ferroviaire, de même que la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada.

En 2022, les chemins de fer ont investi 2,4 milliards de dollars dans leurs actifs canadiens – une augmentation de 37,3 % comparativement aux investissements faits il y a dix ans. De 2021 à 2022, la catégorie ayant affiché la plus forte augmentation des investissements, en termes absolus, est celle du bâtiment et de la machinerie et du matériel connexes (109 millions de dollars ou 25,4 %).

INVESTISSEMENTS DANS LES RÉSEAUX CANADIENS



* Les autres catégories d'investissement sont le bâtiment et la machinerie et le matériel connexes ; la signalisation, les communications et l'énergie ; les terminaux et les postes de ravitaillement ; le matériel de travaux et les machines ; et l'autre matériel.

INVESTISSEMENTS PAR CATÉGORIE (MILLIONS \$)

	Voies et emprises	Bâtiment et machinerie et matériel connexes	Signalisation, communications et énergie	Terminaux et postes de ravitaillement	Matériel roulant	Matériel intermodal	Matériel de travaux et machines	Autre matériel	Total
2013	892	357	100	32	239	17	50	77	1 765 ^r
2014	988	292	93	10	240	53	49	83	1 808
2015	888	309	130	26	233	61	92	62	1 801
2016	771	298	102	8	145	53	55	70	1 500
2017	980	275	104	15	182	102	57	109	1 824
2018	1 044	442	146	55	366	166	62	101	2 382
2019	1 206	601	165	89	674	152	99	136	3 120
2020	1 255	427	132	50	645	15	12	95	2 629
2021	929	431	227	33	504	30	55	91	2 300
2022	899	540	177	38	544	52	56	119	2 424

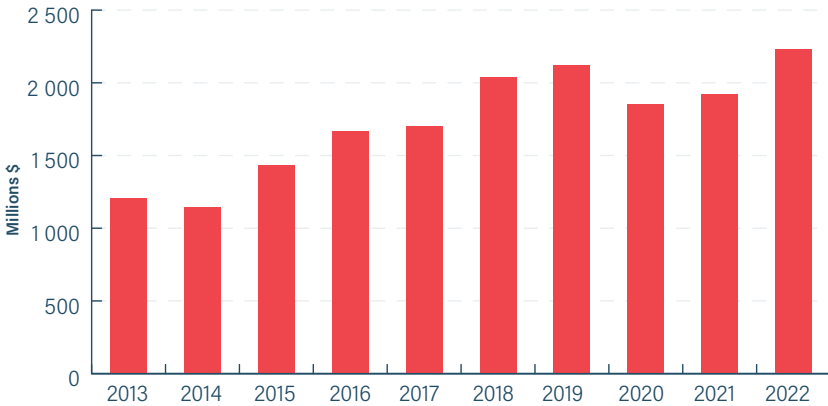
Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

TAXES ET IMPÔTS

En 2022, les chemins de fer ont payé un montant record en taxes et en impôts. Les chemins de fer ont payé plus de 2,2 milliards de dollars aux gouvernements fédéral et provinciaux, une augmentation de 16,2 % par rapport à 2021, une augmentation de 15,7 % par rapport à la moyenne de 2017-2021, et près du double (84,4 %) du montant payé en 2013.

Les produits d'exploitation plus élevés en 2022 ont contribué à une augmentation de l'impôt sur le revenu de 236 millions de dollars (23,1 %). Les redevances sur le carbone ont continué à augmenter rapidement, les chemins de fer ayant payé 247 millions de dollars en 2022, par rapport à 202 millions de dollars l'année précédente et à seulement 21 millions il y a dix ans (2013). Les charges sociales totales, ce qui comprend le RPC et le RRQ, et les cotisations à l'assurance-emploi et à l'assurance-maladie, ont augmenté de 15,3 % sur une base annuelle.

TAXES ET IMPÔTS PAYÉS



TAXES ET IMPÔTS PAR CATÉGORIE (MILLIONS \$)

	Taxes sur le carburant des locomotives				Impôt foncier		Autres taxes de vente		Impôt sur le capital et droits de douane		Impôt sur le revenu		Redevances liées au carbone		Charges sociales				Total
															RPC/RRQ	AE	Impôt-santé		
2013	198	169	43	1	629	21	75	32	43										1 210
2014	189	179	106	1	462 ^r	44	84	37	46										1 148 ^r
2015	159	168	115	3	775	45	82	36	53										1 435
2016	187	180	114	1	976	43	79	37	50										1 667
2017	196	185	122	0	940	78	93	36	52										1 702
2018	217	192	128	4	1 211 ^r	100	95	37	58										2 042 ^r
2019	215	193	140	3	1 246	124	102	37	60										2 120
2020	199	199	153	2	939	168	103	33	56										1 852
2021	190	203	97	2	1 021	202	113	34	59										1 919
2022	194	207	88	2	1 256	247	135	40	62										2 231

Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

TAXES ET IMPÔTS FÉDÉRAUX ET PROVINCIAUX PAR CATÉGORIE (MILLIERS \$) 1/2

	Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise		2022 c/L tax		Impôt foncier		Autres taxes de vente		Impôt capital et droits de douane	
	2021	2022			2021	2022	2021	2022	2021	2022
Alberta	16 918	17 354	5.5		24 296	25 973	12	12	1	1
Colombie- Britannique	19 565	19 631	3.0		57 834	57 147	55 141	48 067	0	0
Manitoba	9 584	9 216	6.3		15 355	16 083	21 099	18 124	99	83
T.-N. et Labrador	0	0	9.5		0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1 223	1 119	4.3		2 149	2 154	0	0	1	0
Nouvelle-Écosse	0	0	15.4		2 704	2 826	0	0	0	0
Ontario	19 845	23 154	4.5		34 727	34 862	121	242	38	0
Québec	6 011	6 501	3.0		40 329	41 198	728	376	0	0
Saskatchewan	38 528	38 001	15.0		25 335	26 184	19 041	21 165	26	31
Territoires du N.-O.	12	12	11.4		143	146	0	0	0	0
Fédéral	78 723	79 009	4.0		0	0	510	348	1 636	1 761
Total	190 409	193 997	-		202 871	206 573	96 652	88 334	1 801	1 876

TAXES ET IMPÔTS FÉDÉRAUX ET PROVINCIAUX PAR CATÉGORIE (MILLIERS \$) 2/2

	Impôt sur le revenu		Redevances liées au carbone		Charges sociales		Taxes et impôts totaux	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Alberta	77 658	72 891	4	8	0	0	118 889	116 239
Colombie-Britannique	93 874	131 582	73 641	83 030	1 211	858	301 266	340 316
Manitoba	40 966	54 091	0	0	7 374	7 827	94 477	105 424
T.-N. et Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	8 952	13 440	2 897	3 360	0	0	15 222	20 073
Nouvelle-Écosse	3 888	3 624	208	217	0	0	6 800	6 667
Ontario	97 889 ^r	132 714	152	6 555	14 860	16 325	167 631 ^r	213 851
Québec	56 388	43 324	5 980	5 875	63 909	71 992	173 345	169 266
Saskatchewan	70 698	90 163	70	53	0	0	153 698	175 597
Territoires du N.-O.	652	956	11	13	0	0	818	1 127
Fédéral	569 554	713 520	118 564	147 460	118 060	139 867	887 046	1 081 965
Total	1 020 520 ^r	1 256 304	201 527	246 571	205 414	236 869	1 919 194 ^r	2 230 525

Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

EFFECTIF

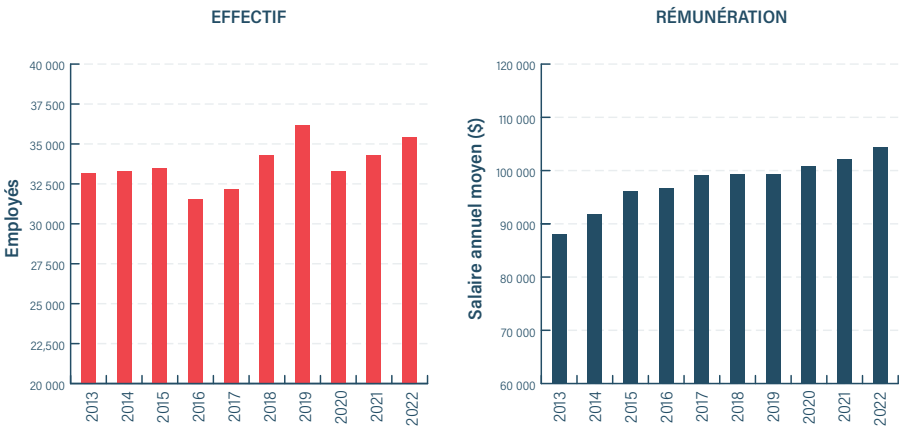
En 2022, les chemins de fer canadiens employaient directement 35 404 personnes, partout au pays, une augmentation de 1 086 (3,2 %) par rapport à 2021. Le salaire annuel moyen par employé a augmenté de 2 280 \$ (2,2 %), à 104 443 \$,²⁷ ce qui est supérieur d'environ 50 % au salaire moyen pour un emploi à temps plein au Canada.²⁸

EFFECTIF ET RÉMUNÉRATION

	Rémunération totale (millions \$)	Effectif moyen	Salaire annuel moyen par employé (\$)
2013	2 924	33 167	88 153
2014	3 059	33 323	91 798
2015	3 136	33 511	96 110
2016	2 956	31 526	96 727
2017	3 077	32 152	99 134
2018	3 296	34 315	99 361
2019	3 477	36 196	99 332
2020	3 237	33 321	100 891 ^r
2021	3 359	34 318	102 163 ^r
2022	3 690	35 404	104 443

Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

EFFECTIF ET RÉMUNÉRATION



27 On obtient le salaire annuel moyen par employé en divisant la rémunération totale par le nombre moyen d'employés. Les données des chemins de fer qui ne signalent pas ces deux mesures sont exclues du calcul.

28 Statistique Canada, Enquête sur la population active.

REPRÉSENTATION DE LA DIVERSITÉ

L'ACFC a commencé à recueillir de l'information sur la représentation de la diversité en 2020. En 2022, l'ACFC a amélioré la collecte de données afin d'inclure l'information sur la représentation de la diversité aux postes de direction et aux conseils d'administration. De l'information est recueillie sur le nombre d'employés dans les catégories suivantes : femmes, personnes handicapées, minorités visibles et peuples autochtones.

De 2021 à 2022, la représentation de la diversité s'est améliorée alors que le nombre d'employés et la part de l'emploi ont augmenté dans les quatre catégories.

REPRÉSENTATION DE LA DIVERSITÉ

Nombre d'employés et part de l'emploi total dans le secteur								
	Femmes		Personnes handicapées		Minorités visibles		Peuples autochtones	
2020	3 926	11,8 %	620	1,9 %	3 691	11,1 %	1 294	3,9 %
2021	4 051	11,8 %	1 119	3,3 %	4 049	11,8 %	1 403	4,1 %
2022	5 306	15,0 %	1 228	3,5 %	4 886	13,8 %	1 642	4,6 %

Note : Certains membres n'ont pas pu fournir cette information, et les données du tableau ci-dessus sous-estiment donc la véritable représentation de la diversité dans le secteur ferroviaire canadien.

En 2022, la représentation des femmes aux postes de direction (24,4 %) et aux conseils d'administration (41,3 %) était plus élevée que leur part de l'emploi dans le secteur (15,0 %). Les peuples autochtones occupaient 13,8 % des postes aux conseils d'administration, ce qui est supérieur à leur part de l'emploi dans le secteur (4,6 %), mais ils étaient sous-représentés aux postes de direction (3,1 %). Les personnes handicapées et les minorités visibles étaient sous-représentées aux postes de direction et aux conseils d'administration comparativement à leur part de l'emploi dans le secteur.

REPRÉSENTATION DE LA DIVERSITÉ AUX POSTES DE DIRECTION ET AUX CONSEILS D'ADMINISTRATION, 2022

Part représentée par divers groupes				
	Femmes	Personnes handicapées	Minorités visibles	Peuples autochtones
Équipe de direction	24,4 %	3,1 %	5,2 %	3,1 %
Membres du Conseil	41,3 %	1,3 %	3,8 %	13,8 %

Note : Certains membres n'ont pas pu fournir cette information, et les données du tableau ci-dessus sous-estiment donc la véritable représentation de la diversité dans le secteur ferroviaire canadien.

VOIES ET MATÉRIEL

En 2022, les chemins de fer marchandises ont exploité 42 550 kilomètres (26 439 milles) de voies ferrées au Canada – un réseau qui est 12 % plus long que le réseau autoroutier national.²⁹ Le parc de wagons de marchandises a diminué de 2,8 %, à 55 789. Le nombre de locomotives de marchandises et de voyageurs actives en service a augmenté de 6,2 %, à 3 828.

VOIES ET MATÉRIEL

	Voies marchandises en exploitation		Locomotives en service	Wagons en service
	Miles	Kilometres		
2013	27 276	43 897	3 043	59 393
2014	27 304	43 942	2 700	58 577
2015	27 428	44 141	2 400	59 509
2016	27 070	43 564	2 318	55 230
2017	26 406	42 497	3 177	55 258
2018	25 900	41 682	3 782	59 309
2019	26 499	42 645	3 840	61 030
2020	26 551	42 730	3 756	61 755
2021	26 490	42 631	3 606	60 007
2022	26 439	42 550	3 828	55 789

Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

Note : Les voies en exploitation n'incluent pas les segments se terminant aux États-Unis.

Le tableau à la page suivante présente la répartition des VOIES EXPLOITÉES par province et territoire et par service. Il arrive que des chemins de fer voyageurs aient des droits d'exploitation sur des voies appartenant à des chemins de fer marchandises, et que des chemins de fer marchandises aient des droits d'exploitation sur des voies appartenant à des chemins de fer voyageurs. Aussi, il peut y avoir un double comptage de la longueur totale des voies exploitées.

²⁹ Transports Canada, Les Transports au Canada 2022.

VOIES EXPLOITÉES*, PAR PROVINCE ET TERRITOIRE ET PAR SERVICE

	2013		2021		2022	
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres
Alberta	4 150	6 679	3 942	6 345	3 941	6 343
Colombie Britannique	4 174	6 717	4 100	6 598	3 977	6 400
Manitoba	2 662	4 284	2 829	4 553	2 829	4 553
Terre-Neuve et Labrador	162	261	164	264	170	274
Nouveau-Brunswick	720	1 159	681	1 096	681	1 097
Nouvelle-Écosse	419	674	292	470	292	470
Ontario	6 270	10 091	6 073	9 774	6 127	9 860
Québec	3 554	5 719	3 591	5 779	3 605	5 802
Saskatchewan	5 089	8 190	4 741	7 630	4 741	7 630
Territoires du Nord-Ouest	75	121	76	122	76	122
Total marchandises	27 276	43 897	26 490	42 631	26 439	42 550
Intervilles	7 820	12 585	7 453	11 995	7 608	12 244
De banlieue et touristiques	2 365	3 806	3 213	5 171	2 451	3 945
Total voyageurs	10 185	16 392	10 667	17 166	10 059	16 189
Segments se terminant aux États-Unis**	152	244	47	75	47	75
TOTAL DES VOIES EXPLOITÉES	37 613	60 533	37 203	59 872	36 546	58 814

* Les milles (kilomètres) de voies exploitées comprennent les voies sur lesquelles un chemin de fer a des droits d'exploitation.

** Sous-divisions commençant au Canada et se terminant aux États-Unis.

ANNEXE A - GLOSSAIRE

WAGON-MILLE :

Mouvement d'un wagon marchandises ou voyageurs sur une distance d'un mille.

CHEMIN DE FER DE CLASSE 1 :

Un chemin de fer ayant eu des revenus d'exploitation excédant 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.

MARCHANDISES DANGEREUSES :

Explosifs, gaz, liquides inflammables et combustibles, solides inflammables, substances comburantes, peroxydes organiques, substances toxiques et infectieuses, matières nucléaires, substances corrosives, ou produits divers, substances ou organismes dont la manutention ou le transport présentent, selon le gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou de dommages à l'environnement.³⁰

TONNE-KILOMÈTRE BRUTE (TKB) :

Mouvement du poids total d'un train sur une distance d'un 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 BRUTE (TMB) :

Mouvement du poids total d'un train sur une distance d'un mille. Le poids total du train inclut les wagons, leur contenu et toute locomotive inactive. Il exclut le poids des locomotives tirant les trains.

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.

PONCTUALITÉ :

Capacité de répondre aux exigences des clients quant aux horaires de cueillette et de livraison. Mille-voyageur : Mouvement d'un voyageur sur une distance d'un mille. Les milles-voyageurs servent à mesurer le volume du trafic voyageurs.

³⁰ Source : *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*

MILLE-VOYAGEUR :

Mouvement d'un voyageur sur une distance d'un mille. Les milles-voyageurs servent à mesurer le volume du trafic voyageurs.

TONNE-KILOMÈTRE COMMERCIALE (TKC) :

Mouvement d'une tonne de marchandises génératrice de revenus sur une distance d'un kilomètre.

TONNE-MILLE COMMERCIALE (TMC) :

Mouvement d'une tonne de marchandises génératrice de revenus sur une distance d'un mille.

CHEMINS DE FER LOCAUX ET RÉGIONAUX :

Chemin de fer ayant des produits d'exploitation annuels de moins de 250 millions de dollars.

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.

TRAIN-MILLE :

Mouvement d'un train sur une distance d'un mille.

ANNEXE B – FACTEURS DE CONVERSION

Milles en kilomètres	1.6093
Kilomètres en milles	0.6214
Tonnes courtes en tonnes métriques	0.9072
Tonnes métriques en tonnes courtes	1.1023
Gallons en litres	4.5461
Litres en gallons	0.2200
Tonne-mille commerciale en tonne-kilomètre commerciale	1.4599
Tonne-kilomètre commerciale en tonne-mille commerciale	0.6850
Dollars CAN en dollars US (2022)*	0.7685
Dollars US en dollars CAN (2022)*	1.3013

* Source : Banque du Canada, Taux de change annuels moyens

ANNEXE C – DÉFINITION DES TERMES LIÉS À LA SÉCURITÉ

Les définitions proviennent du rapport [*Événements de transport ferroviaire en 2022*](#) du Bureau de la sécurité des transports du Canada. 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 du règlement connexe.

ÉVÉNEMENT

- Tout accident ou incident lié à l'utilisation de matériel roulant sur un chemin de fer.
- Toute situation ou condition dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, causer un accident ou un incident décrit ci-dessous.

ACCIDENT À SIGNALER

- Une personne subit une blessure grave ou mortelle du fait qu'elle :
 - se trouve à bord du matériel roulant ou est en train d'y monter ou d'en descendre;
 - entre en contact direct avec tout élément du matériel roulant ou de son contenu.
- Le matériel roulant ou son contenu :
 - est impliqué dans une collision et/ou un déraillement causant des dommages au matériel roulant et/ou à l'infrastructure de la voie;
 - subit des dommages qui en compromettent la sécurité d'utilisation;
 - est sujet à un incendie ou à une explosion;
 - cause des dommages au chemin de fer de sorte que la sécurité de marche du matériel roulant ou la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement est compromise.
- Il se produit un dégagement accidentel, à bord d'un matériel roulant ou à partir de celui-ci, qui entraîne l'un ou l'autre des événements énumérés au paragraphe 8.4(2) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

INCIDENT À SIGNALER

- Il y a un risque de collision entre des matériels roulants.
- Un aiguillage de voie principale ou de subdivision est laissé en position anormale sans mesure de protection.
- Un signal de chemin de fer affiche une indication moins contraignante que celle requise pour le mouvement prévu du matériel roulant sur la voie.

- Le matériel roulant se trouve sur une voie principale ou une voie de subdivision ou des travaux de voie sont effectués en violation des règles ou de tout règlement en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- Le matériel roulant dépasse un signal d'arrêt en violation des règles ou de tout règlement en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- Il y a un mouvement imprévu et non contrôlé de matériel roulant.
- Un membre d'équipe dont les fonctions sont directement liées à la sécurité d'utilisation du matériel roulant subit une incapacité physique qui le rend inapte à exercer ses fonctions et qui compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement.
- Le matériel roulant est mis en cause dans une collision mineure et/ou dans un déraillement mineur (1 ou 2 wagons) qui ne cause aucun dommage.
- Le matériel roulant ou son contenu provoque un incendie le long de l'emprise ferroviaire ou dans la zone adjacente.

BLESSURE GRAVE

- La fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez).
- Des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon.
- Une blessure à un organe interne.
- Des brûlures au deuxième ou au troisième degré ou des brûlures sur plus de 5 % de la surface du corps.
- Une exposition vérifiée à des substances infectieuses ou à un rayonnement nocif.
- Une blessure susceptible de nécessiter l'hospitalisation de la victime.

ACCIDENT METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

L'expression « marchandises dangereuses » revêt le même sens qu'à l'article 2 de la *Loi sur le transport 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 du matériel roulant ou tout autre objet ou est heurté par du matériel roulant ou tout autre objet. Cela ne signifie pas nécessairement qu'il y a eu fuite d'un produit quelconque. 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.

DÉRAILLEMENT

Toute occasion où une ou plusieurs roues du matériel roulant quittent la surface de roulement normale des rails, y compris les événements où il n'y a aucune blessure ni aucun dommage à la voie ou au matériel.

ANNEXE D – RÉVISIONS STATISTIQUES

RÉVISIONS À LA BASE DE DONNÉES *TENDANCES FERROVIAIRES* DE L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

L'ACFC met tout en œuvre pour maintenir une base de données statistiques exacte. Des révisions sont faites régulièrement afin d'intégrer l'information la plus exacte et la plus à jour. Quand de nouvelles données sont disponibles, les chiffres historiques (et les estimations) peuvent être revus. Une donnée révisée pour un seul chemin de fer influence les données globales du secteur présentées dans *Tendances ferroviaires*.

Le rapport *Tendances ferroviaires* 2023 comprend quelques révisions statistiques mineures. Les données révisées sont indiquées par un « r ».

- Il y a quelques cas dans la base de données où un indicateur financier fourni à l'origine en dollars américains n'a pas été correctement converti en dollars canadiens. Ces erreurs ont été corrigées et n'influencent pas de façon importante les statistiques présentées dans le rapport.
- Le nombre de locomotives en 2021 a été révisé de 3 600 à 3 606. L'ACFC a reçu de l'information révisée sur le parc de deux membres après la publication du rapport *Tendances ferroviaires* 2022.

RÉVISIONS AUX DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ

Le Bureau de la sécurité des transports (BST) tient une base de données actualisée sur la performance en matière de sécurité de tous les chemins de fer sous réglementation fédérale. Comme les données sont constamment mises à jour et révisées, les statistiques peuvent changer au fil du temps. Par exemple, la création de la catégorie « *incident* » pour les incendies et les révisions historiques pour refléter ce changement modifient les données sur la sécurité des dix dernières années.