



Association des chemins  
de fer du Canada



# TENDANCES FERROVIAIRES | 2019

[www.railcan.ca/fr](http://www.railcan.ca/fr)



Membres de l'ACFC au 31 décembre 2018

ISBN : 978-1-927520-11-6





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](http://www.railcan.ca/fr)

# COMPAGNIES MEMBRES 2018

<b>AP</b>	Alberta Prairie Railway Excursions	<b>NBSR</b>	New Brunswick Southern Railway Company Limited
<b>AMTK</b>	Amtrak	<b>NCRC</b>	Nipissing Central Railway Company
<b>AMIC</b>	ArcelorMittal Infrastructure Canada	<b>NS</b>	Norfolk Southern Railway
<b>BCRY</b>	Barrie-Collingwood Railway	<b>ONTC</b>	Commission de transport Ontario Northland
<b>BRRY</b>	Battle River Railway	<b>OSR</b>	Ontario Southland Railway Inc.
<b>BCRP</b>	BCR Properties	<b>OBRY</b>	Orangeville Brampton Railway
<b>BSRY</b>	Big Sky Rail Corp	<b>OVR</b>	Ottawa Valley Railway
<b>BNSF</b>	BNSF Railway Company	<b>PDCR</b>	Prairie Dog Central Railway – Vintage Locomotive Society Inc.
<b>BTRC</b>	Boundary Trail Railway Co.	<b>CFQG</b>	Chemin de fer Québec-Gatineau
<b>CBNS</b>	Cape Breton & Central Nova Scotia Railway	<b>QIO</b>	Minerai de fer Québec inc.
<b>CR</b>	Capital Railway	<b>QNSL</b>	Compagnie de Chemin de fer du littoral nord de Québec
<b>CTRW</b>	Carlton Trail Railway	<b>RS</b>	Roberval and Saguenay Railway Company
<b>CMQR</b>	Central Maine & Québec Railway Canada Inc.	<b>CFRR</b>	Romaine River Railway Company
<b>CEMR</b>	Central Manitoba Railway Inc.	<b>SFG</b>	Société du chemin de fer de la Gaspésie
<b>CFA</b>	Chemin de fer Arnaud Québec	<b>SSR</b>	South Simcoe Railway
<b>CN</b>	CN	<b>SORR</b>	Southern Ontario Railway
<b>CFL</b>	Compagnie du Chemin de Fer Lanaudière	<b>SR</b>	Southern Railway of British Columbia
<b>CP</b>	CP	<b>SLQ</b>	Chemin de fer Saint-Laurent & Atlantique
<b>CSXT</b>	CSX Transportation	<b>TTR</b>	Toronto Terminals Railway Company
<b>EMRC</b>	Eastern Maine Railway	<b>TTCI</b>	Train Touristique de Charlevoix Inc.
<b>ETR</b>	Essex Terminal Railway	<b>TRC</b>	Trillium Railway Co. Ltd.
<b>EXO</b>	exo	<b>TRT</b>	Tshiuetin Rail Transportation Inc.
<b>GEXR</b>	Goderich-Exeter Railway	<b>UP</b>	Union Pacific Railroad Company
<b>GCRC</b>	Great Canadian Railtour Company	<b>VIA</b>	VIA Rail Canada
<b>GWR</b>	Great Western Railway Ltd.	<b>WCE</b>	West Coast Express Ltd.
<b>HBRY</b>	Hudson Bay Railway	<b>WP&amp;YR</b>	White Pass and Yukon Route Railroad
<b>HCRY</b>	Huron Central Railway Inc.		
<b>KRC</b>	Keewatin Railway Company		
<b>KFR</b>	Kettle Falls International Railway, LLC		
<b>KLT</b>	Knob Lake and Timmins Railway		
<b>LMRY</b>	Last Mountain Railway		
<b>GO</b>	Metrolinx		

# MEMBRES ASSOCIÉS 2018

Acrow Limited Ltd.	Dominion Railway Services Ltd.	Power Drives Inc.
Allied Track Services	Drain-All Ltd.	Rail Cantech
Amsted Rail	Elbow River Marketing Ltd.	RailTerm
Ashcroft Terminal	Forma-Train	RB&C Maintenance of Way
Atlantic Industries Limited	Frauscher Sensor Technology USA Inc.	Red River College
AvL Construction Group Inc.	GATX Rail Canada Corporation	Réparations ferroviaires K.L.N. Inc.
Bayside Canadian Railway	Groupe Pelletier Entretien	RTC Rail Solutions Ltd.
Bombardier Transportation	Harsco Rail	Sait Polytechnic
British Columbia Institute of Technology	IBI Group	Sand Bulk Transport
Canadian Heartland Training Railway Services	J Lanfranco Fastener System Inc.	Sandy Cooke Consulting Inc.
Canadian Rail Research Laboratory	K.G. McKinnon Railway	Soulanges Railway Services Inc.
Canadian Urban Transit Association	Kenneth Peel	Stantec Inc.
Cando Services Limited	Koch Fertilizer Canada ULC	Stretconfer
Cégep de Sept-Îles	L.A. Hébert Ltée	Suncor Energy Products Partnership
ConsultRail International Inc.	Le Groupe TRAQ	Toromont Car
CPCS Transcom Limited	McCarthy Tétrault	TTX Railcar Canada Ltd.
Crescent Point Energy	McIntosh Perry Consulting Engineers Ltd.	VIP Rail ULC
CSTP Inc.	Mecfor Inc.	Walker Industries Inc.
Davanac Inc.	Montréal Port Authority	Whiting Equipment Canada
Dillon Consulting Limited	NARSTCO	X-Rail Signalisation Inc.
	Ontario Steel Haulers Inc.	
	PNR Railworks Inc.	

## AVANT-PROPOS

Voici la 27<sup>e</sup> édition de *Tendances ferroviaires*, le rapport annuel de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) sur la performance du secteur ferroviaire canadien. 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.<sup>1</sup>

Les données figurant dans *Tendances ferroviaires* proviennent des membres de l'ACFC, soit les chemins de fer marchandises de classe 1 et ceux d'intérêt local, ainsi que les chemins de fer voyageurs touristiques, intervilles et de banlieue. Les chemins de fer marchandises canadiens de classe 1 (le CN et le CP) réalisent la plupart 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. Bien que l'ACFC représente la grande majorité des chemins de fer autres que de classe 1 au Canada, elle ne représente pas l'ensemble de ce secteur. Les données liées aux chemins de fer autres que de classe 1 devraient être considérées dans cette optique.

Un profil détaillé de la performance du secteur par province est disponible sur demande.<sup>2</sup>

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

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

Les données rendent compte de la performance au Canada seulement. Il se peut que la somme des données ne corresponde pas aux totaux, car elles ont été arrondies. Un glossaire des termes propres au secteur ferroviaire figure à l'Annexe A, les facteurs de conversion, à l'Annexe B, et la définition de concepts liés à la sécurité, à l'Annexe C.

---

1 Dans certains cas, des variations relatives illustrent un changement dans la façon dont certains membres rapportent les données.

2 Contacter Enrique Rosales ([erosales@railcan.ca](mailto:erosales@railcan.ca)).

# TABLE DES MATIÈRES

COMPAGNIES MEMBRES (2018).....	II
MEMBRES ASSOCIÉS (2018).....	III
AVANT-PROPOS.....	IV
SOMMAIRE.....	1
OBTENIR DES RÉSULTATS POUR LES CANADIENS — UN APERÇU DE 10 ANS DU SECTEUR FERROVIAIRE AU CANADA.....	2
TRAFIC MARCHANDISES.....	4
<i>TONNES-MILLES COMMERCIALES, TONNES-MILLES BRUTES     ET MILLES DE TRAINS MARCHANDISES.....</i>	4
<i>WAGONS COMPLETS.....</i>	5
<i>TRAFIC INTERMODAL.....</i>	6
<i>WAGONS COMPLETS PAR GROUPE DE MARCHANDISES.....</i>	7
<i>PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES.....</i>	8
<i>PARCOURS MOYEN ET NOMBRE MOYEN DE WAGONS     PAR TRAIN MARCHANDISES.....</i>	10
TARIFS.....	11
PRODUCTIVITÉ.....	12
CONSOMMATION DE CARBURANT ET COÛT.....	13
TRANSPORT VOYAGEURS.....	15
TRAINS DE BANLIEUE.....	15
TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES.....	16
SÉCURITÉ.....	17
<i>MARCHANDISES.....</i>	18
<i>VOYAGEURS.....</i>	19
<i>ACCIDENTS LIÉS AUX PASSAGES À NIVEAU ET AUX INTRUSIONS.....</i>	20
<i>ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES.....</i>	21
INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS.....	23
CHARGES D'EXPLOITATION, PRODUITS ET BÉNÉFICE.....	23
INVESTISSEMENTS.....	25
TAXES ET IMPÔTS.....	27
EFFECTIF.....	30
VOIES ET MATÉRIEL.....	31
ANNEXE A – GLOSSAIRE.....	32
ANNEXE B – FACTEURS DE CONVERSION.....	33
ANNEXE C – DÉFINITIONS DE SÉCURITÉ.....	34





# SOMMAIRE

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et ses membres ont trois priorités stratégiques : la sécurité, la durabilité et la croissance de l'économie canadienne. Sur chacun de ces plans, 2018 a été une année positive.

La priorité première des membres de l'ACFC reste la sécurité, et notre performance collective à cet égard en 2018 illustre cet engagement. Chez les transporteurs de marchandises, le taux d'accidents en 2018 était parmi les plus bas enregistré. Chez les transporteurs de voyageurs, le taux s'est maintenu à moins d'un accident par million de voyageurs pour la septième année consécutive. De plus, le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses et le nombre d'accidents aux passages à niveau étaient inférieurs à la moyenne quinquennale. Rien n'est plus important que la sécurité pour les chemins de fer du Canada, et les membres de l'ACFC continuent à investir dans des mesures qui améliorent un bilan de sécurité déjà enviable.

Les chemins de fer du Canada restent performants en matière d'efficacité énergétique dans le cadre de leur engagement envers la durabilité. Les exploitants de chemins de fer marchandises ont augmenté leur efficacité de carburant de 23,1 pour cent depuis 2009 grâce à des investissements de milliards de dollars dans la technologie, l'innovation opérationnelle et des locomotives plus efficaces. Les chemins de fer voyageurs ont aussi contribué en transportant un nombre record de navetteurs et de voyageurs intervilles en 2018. La diminution du nombre de voitures sur les routes, qui en découle, permet de réduire les émissions et la congestion routière. Les dernières élections fédérales ont démontré que l'environnement et les changements climatiques sont parmi les principales considérations de politique publique des Canadiens. Les chemins de fer du Canada partagent cet intérêt à prendre des mesures environnementales significatives, et les activités quotidiennes des membres de l'ACFC témoignent de leur engagement à cet égard.

Les membres de l'ACFC font partie intégrante de la croissance de l'économie canadienne. Des résultats record en 2018 indiquent que les chemins de fer du Canada se sont pleinement remis du choc de la récession mondiale de 2008-2009, tout en affichant une performance et en offrant un service sans précédent. Ils ont transporté un nombre record de wagons complets – plus de 6,1 millions – et affiché une productivité de la main-d'œuvre supérieure à la moyenne quinquennale. Cela permet aux clients des chemins de fer d'être concurrentiels et gagnants sur le marché mondial. De plus, les investissements dans le secteur ferroviaire ont atteint un sommet (près de 2,4 milliards de dollars ayant été investis dans les réseaux canadiens) et les membres de l'ACFC ont payé un record de 2,0 milliards de dollars en taxes et en impôts aux gouvernements, leur permettant d'offrir les services importants dont les Canadiens ont besoin tous les jours.

Le tableau suivant présente un résumé statistique de la performance des chemins de fer du Canada en 2018, comparativement à l'année précédente et il y a dix ans.

# OBTENIR DES RÉSULTATS POUR LES CANADIENS UN APERÇU DE 10 ANS DU SECTEUR FERRÉVIAIRE AU CANADA

(Comparaisons d'une année à l'autre et il y a 10 ans)

	2009	2017	2018
<b>Trafic marchandises</b>			
Tonnes-milles commerciales (TMC) (milliards)	210,9	294,7 <sup>r</sup>	312,8
Tonnes-kilomètres commerciales (TKC) (milliards)	307,9	430,3 <sup>r</sup>	456,6
Tonnes-milles brutes (TMB) (milliards)	397,3	559,1 <sup>r</sup>	593,5
Tonnes-kilomètres brutes (TKB) (milliards)	580,0	816,2 <sup>r</sup>	866,4
Milles de trains marchandises (milliers)	59 576,0	65 033,5 <sup>r</sup>	68 571,1
Kilomètres de trains marchandises (milliers)	95 877,0	104 660,9 <sup>r</sup>	110 354,3
Wagons complets à l'origine (milliers)	3 367,0	5 228,3 <sup>r</sup>	6 051,5
Tonnes impériales à l'origine (milliers)	269 028,0	395 721,2 <sup>r</sup>	376 625,0
Tonnes métriques à l'origine (milliers)	244 062,0	358 997,9 <sup>r</sup>	341 673,9
Tonnes impériales par wagon complet	79,9	75,7 <sup>r</sup>	62,2
Tonnes métriques par wagon complet	73,0	68,7 <sup>r</sup>	56,5
Unités intermodales totales (milliers)	2 116	3 490	3 554
Produits marchandises par TMC (cents)	4,00	4,61 <sup>r</sup>	4,79
Produits marchandises par TKC (cents)	2,74	3,16	3,28
Gallons de carburant consommé (millions)	411,6	475,0 <sup>r</sup>	494,2
Litres de carburant consommé (millions)	1 871,2	2 159,6 <sup>r</sup>	2 246,6
TMC par gallon de carburant consommé	543,8	656,6 <sup>r</sup>	669,1
TKC par gallon de carburant consommé	174,6	210,8 <sup>r</sup>	214,9
<b>Transport voyageurs</b>			
Total des voyageurs transportés (milliers)	70 675	84 393 <sup>r</sup>	88 142
<b>Information financière</b>			
Charges d'exploitation (millions)	8 352,0	10 276,7 <sup>r</sup>	11 827,6
Produits d'exploitation (millions)	9 599,0	15 210,2 <sup>r</sup>	16 631,7
Bénéfice d'exploitation (millions)	1 247,0	4 933,6 <sup>r</sup>	4 804,1
<b>Investissements</b>			
Investissements (millions)	1 524,0	1 824,3 <sup>r</sup>	2 382,3
<b>Taxes et impôts</b>			
Taxes et impôts payés (millions)	853,0	1 701,9 <sup>r</sup>	2 043,6
<b>Effectif</b>			
Employés	32 337	30 701 <sup>r</sup>	32 844
Salaires moyen par employé	75 415	99 394 <sup>r</sup>	99 515
<b>Voies et matériel</b>			
Milles de voies en exploitation	28 163	26 453 <sup>r</sup>	25 947
Kilomètres de voies en exploitation	45 323	42 572 <sup>r</sup>	41 757
Wagons (milliers)	76	55	59
Locomotives	2 742	3 177 <sup>r</sup>	3 764

r : donnée révisée



EN  
TRAIN  
|||||

EN  
TRAIN  
|||||

C'est simple :  
tout passe par  
le train.

SM LA  
BONNE  
VOIE



Association des chemins  
de fer du Canada

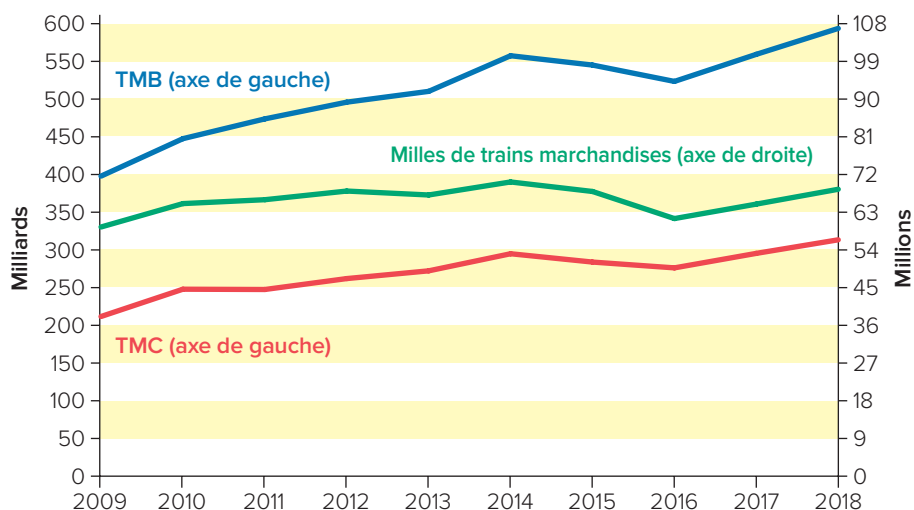
# TRAFIC MARCHANDISES

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

En 2018, le trafic marchandises, mesuré en tonnes-milles commerciales, a augmenté de 6,1 pour cent par rapport à 2017 et de 10,2 pour cent par rapport à la moyenne de 2013-2017. Comparativement à l'année précédente, la charge de trafic marchandises, mesurée en tonnes-milles brutes, a augmenté de 6,2 pour cent et de 10,1 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale. La distance parcourue par les trains marchandises du Canada, mesurée en milles de trains marchandises, a augmenté de 5,4 pour cent, à 68,6 millions, en 2018 par rapport à 2017.

	TMC (millions)	TKC (millions)	TMB (millions)	TKB (millions)	Milles de trains march. (milliers)	Kilomètres de trains march. (milliers)
2009	210 898	307 880	397 293	579 990	59 576	95 877
2010	247 154	360 809	447 052	664 303	65 157	104 859
2011	246 759	360 232	473 312	690 960	66 082	106 348
2012	261 267	381 412	495 526	723 396	68 145	109 668
2013	271 542	396 412	509 862	744 324	67 207	108 160
2014	294 236	429 541	557 185	813 408	70 313	113 157
2015	283 188	413 414	544 791	795 315	68 044	109 506
2016	275 485	402 167	523 071	763 607	61 584	99 110
2017	294 744 <sup>r</sup>	430 283 <sup>r</sup>	559 064 <sup>r</sup>	816 151 <sup>r</sup>	65 033 <sup>r</sup>	104 661 <sup>r</sup>
<b>2018</b>	<b>312 758</b>	<b>456 581</b>	<b>593 461</b>	<b>866 366</b>	<b>68 571</b>	<b>110 354</b>

r : donnée révisée

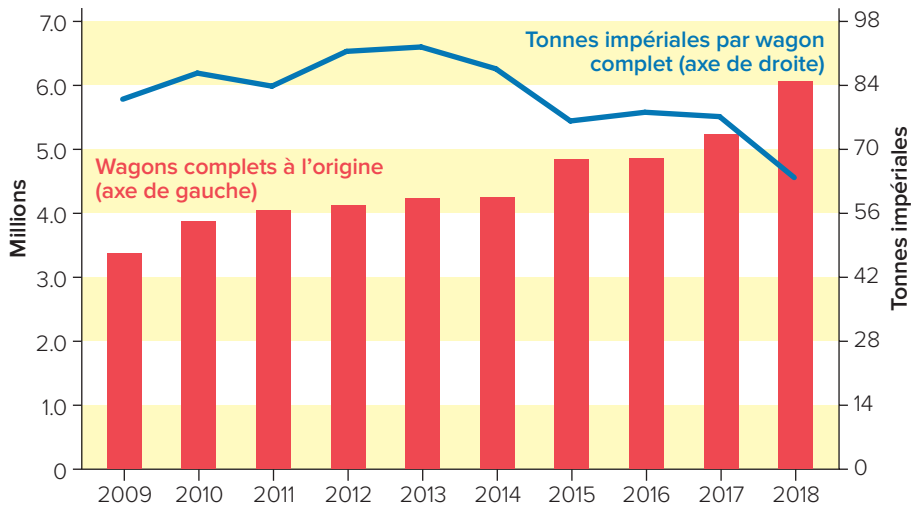


## WAGONS COMPLETS

En 2018, le nombre de wagons complets ayant leur point d'origine au Canada a augmenté de 15,8 pour cent, atteignant un nouveau record de 6,1 millions, et la croissance a été menée par les expéditions de biens manufacturés et divers, ainsi que le transport intermodal. Parallèlement, le poids global des marchandises transportées par les membres de l'ACFC a diminué de 4,8 pour cent, les chemins de fer transportant plus de biens manufacturés et faisant plus de trafic intermodal. Ainsi, le tonnage par wagon a diminué de 18 pour cent par rapport à l'année précédente.<sup>3</sup> Comparativement à la moyenne de 2013-2017, le nombre de wagons complets ayant leur point d'origine au Canada a augmenté de 29,4 pour cent en 2018, alors que le tonnage a diminué de 0,2 pour cent.

	Wagons complets (milliers)	Tonnes impériales (milliers)	Tonnes métriques (milliers)	Tonnes impériales par wagon complet	Tonnes métriques par wagon complet
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
2015	4 831	361 342	327 809	75	68
2016	4 846	373 108	338 483	77	70
2017	5 228 <sup>r</sup>	395 721 <sup>r</sup>	358 998 <sup>r</sup>	76	69
<b>2018</b>	<b>6 052</b>	<b>376 625</b>	<b>341 674</b>	<b>62</b>	<b>56</b>

r : donnée révisée



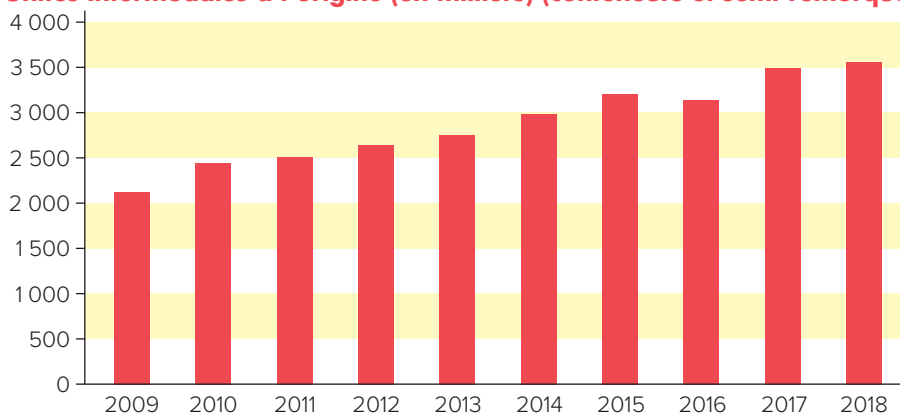
<sup>3</sup> On obtient le nombre de tonnes par wagon complet en divisant les tonnes du point d'origine par le nombre de wagons complets d'origine.

### TRAFIC INTERMODAL

En 2018, le trafic intermodal ayant son origine au Canada a augmenté de 1,8 pour cent par rapport à 2017 alors que les chemins de fer de classe 1 ont transporté plus de conteneurs et semi-remorques.<sup>4</sup> Le total en 2018 était de 14,2 pour cent supérieur à la moyenne de 2013-2017, soit 3,1 millions d'unités intermodales.

	Semi-remorques (milliers)	Conteneurs (milliers)	Total (milliers)
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	2 978
2015	73	3 132	3 205
2016	55	3 084	3 139
2017	59	3 431	3 490
<b>2018</b>	<b>22</b>	<b>3 532</b>	<b>3 554</b>

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



<sup>4</sup> 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).

## WAGONS COMPLETS PAR GROUPE DE MARCHANDISES

L'ACFC fait le suivi de 11 groupes de marchandises transportées par les chemins de fer du Canada. En 2018, les marchandises intermodales, les minéraux et les carburants et produits chimiques étaient les plus gros groupes de wagons transportés par les chemins de fer du Canada, représentant 67 pour cent de tous les wagons complets. En fonction du nombre de wagons complets acheminés, les groupes de marchandises ayant enregistré les plus fortes augmentations en 2018 (selon l'augmentation par rapport à l'année précédente) étaient les biens manufacturés et divers (56,2 %), les marchandises intermodales (20,2 %), et la machinerie et les véhicules motorisés (13,2 %). La seule baisse a été enregistrée dans le groupe des produits alimentaires (1,1 %).

*Ce ne sont pas toutes les sociétés membres qui consignent les wagons complets à l'origine par groupe de marchandises. Aussi, le total de wagons complets par groupe de marchandises à l'origine est moins élevé que le total de wagons complets à l'origine (page 5). 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.*

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

### Wagons complets par groupe de marchandises

	Produits agricoles	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie et véhicules
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
2015	537 013	303 932	854 186	235 169	150 273	178 429
2016	510 764	309 403	861 721	254 290	150 243	199 927
2017	527 062	326 228	937 844	247 960	165 436	189 632
<b>2018</b>	<b>542 722</b>	<b>337 323</b>	<b>1 060 395</b>	<b>260 377</b>	<b>178 784</b>	<b>214 592</b>

	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Biens manufacturés et divers	Trafic intermodal	Total
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
2015	579 131	131 571	64 512	112 194	1 683 988	4 830 398
2016	565 480	132 124	68 951	99 473	1 669 892	4 822 268
2017	616 980	128 907	79 702	116 477	1 828 533	5 170 523
<b>2018</b>	<b>622 769</b>	<b>140 822</b>	<b>78 864</b>	<b>181 935</b>	<b>2 198 119</b>	<b>5 816 703</b>

## PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES

En 2018, les produits marchandises ont augmenté de 14,8 pour cent, à 12,4 milliards de dollars. Comme l'année précédente, les chemins de fer marchandises ont généré la majeure partie – 50,3 pour cent en 2018 – de leurs produits par le transport de marchandises intermodales, de produits agricoles et de carburants et produits chimiques. Tous les groupes de marchandises ont affiché une augmentation (selon la variation par rapport à l'année précédente) : biens manufacturés et divers (131,8 %), minéraux (41,2 %), machinerie et véhicules motorisés (20,3 %), métaux (16,5 %) et charbon (10,5 %).

*Ce ne sont pas toutes les sociétés membres qui consignent les wagons complets à l'origine par groupe de marchandises. Les données de cette section reflètent les produits marchandises des wagons complets à l'origine par groupe de marchandises. Aussi, les produits marchandises totaux des wagons complets à l'origine par groupe de marchandises sont inférieurs aux produits d'exploitation totaux (page 23).*

### Produits marchandises par groupe de marchandises (millions)

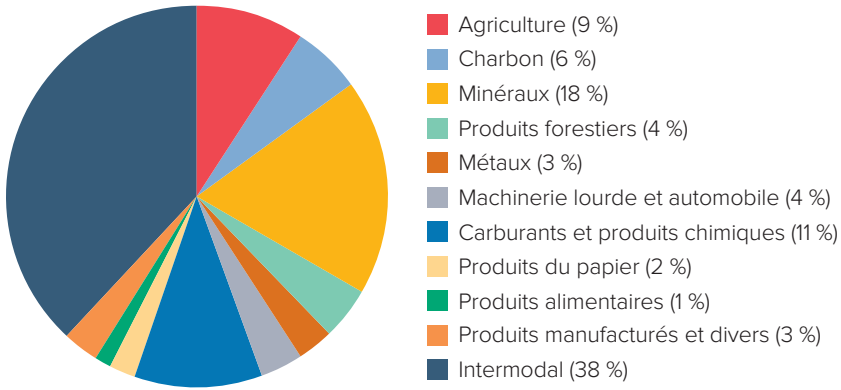
	Produits agricoles	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie et véhicules	
2009	1 259	502	525	478	317	337	
2010	1 221	598	772	500	381	394	
2011	1 297	713	898	564	424	381	
2012	1 374	749	926	611	455	508	
2013	1 433	833	973	660	448	481	
2014	1 725	760	1 030	702	501	481	
2015	1 871	632	1 336	857	487	541	
2016	1 730	628	1 062	951	428	567	
2017	1 865	695	1 101	917	478	552	
<b>2018</b>	<b>2 040</b>	<b>768</b>	<b>1 555</b>	<b>968</b>	<b>557</b>	<b>664</b>	

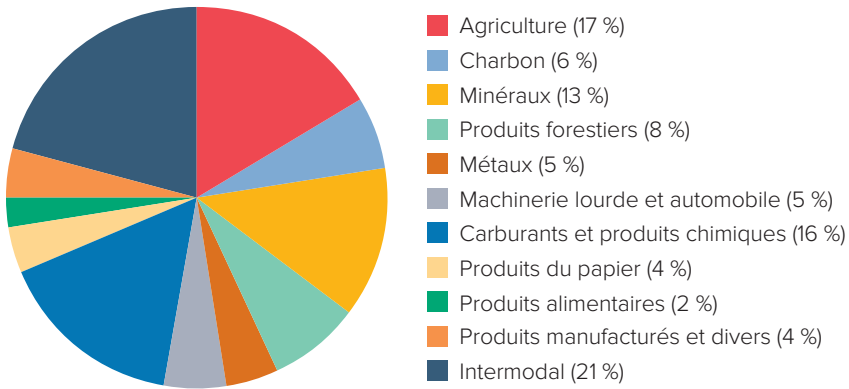
	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Biens manufacturés et divers	Trafic intermodal	Total
2009	818	423	94	113	2 273	7 139
2010	853	437	128	130	2 592	8 006
2011	928	427	146	133	1 893	7 805
2012	1 155	411	161	153	1 997	8 499
2013	1 420	406	155	174	2 019	9 001
2014	1 756	393	181	177	2 162	9 869
2015	1 934	426	235	192	2 171	10 682
2016	1 719	423	258	181	2 135	10 083
2017	1 823	424	295	220	2 354	10 760
<b>2018</b>	<b>1 944</b>	<b>477</b>	<b>305</b>	<b>510</b>	<b>2 566</b>	<b>12 355</b>



Le graphique ci-dessous indique la part que chaque groupe de marchandises représentait dans l'ensemble des wagons complets à l'origine en 2018.



Le graphique ci-dessous indique la part que chaque groupe de marchandises représentait dans l'ensemble des produits en 2018.



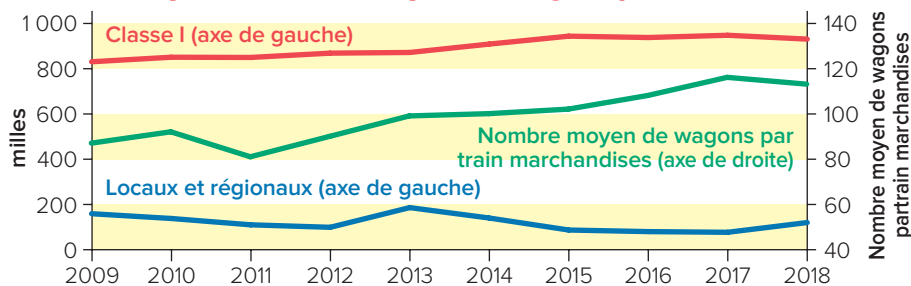
## PARCOURS MOYEN ET NOMBRE MOYEN DE WAGONS PAR TRAIN MARCHANDISES

En 2018, chaque expédition par les chemins de fer de classe 1 du Canada (CN et CP) a parcouru une distance moyenne de 1 496 kilomètres (930 milles), une baisse de 1,8 pour cent par rapport à la moyenne de 2017.<sup>5</sup> Les expéditions par les chemins de fer locaux et régionaux ont parcouru une distance moyenne de 192 kilomètres (120 milles), une augmentation de 54,8 pour cent par rapport à l'année précédente. Pour l'ensemble du secteur du transport marchandises, le nombre moyen de wagons par train a diminué de 2,6 pour cent, à 113.<sup>6</sup>

	Milles (kilomètres) moyens parcourus par les chemins de fer de classe 1 (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	Wagons
2009	830	1 336	159	256	87
2010	850	1 368	138	222	92
2011	849	1 366	110	178	81
2012	868	1 396	99	159	90
2013	871	1 402	186	300	99
2014	908	1 462	140	226	100
2015	943	1 517	87	140	102
2016	937	1 508	80	128	108
2017	947	1 524	77 <sup>r</sup>	124 <sup>r</sup>	116 <sup>r</sup>
<b>2018</b>	<b>930</b>	<b>1 496</b>	<b>120</b>	<b>192</b>	<b>113</b>

r : donnée révisée

### Parcours moyen et nombre moyen de wagons par train marchandises



5 On obtient le parcours en divisant le total des tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales) par le total des tonnes (tonnes métriques).

6 On obtient le nombre de wagons par train en divisant le total des wagons-milles (wagons-kilomètres) chargés et vides par le total des trains-milles (trains-kilomètres).

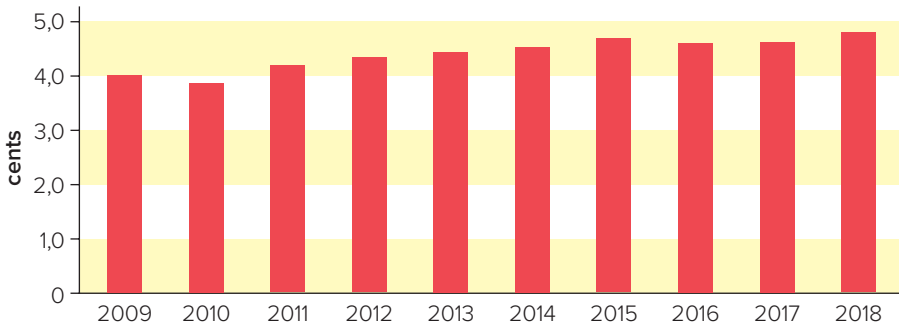
## TARIFS

Les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont souvent considérés comme une approximation des tarifs des chemins de fer parce qu'ils indiquent le niveau de revenu gagné pour transporter des marchandises sur une distance donnée.<sup>7</sup> En 2018, les produits marchandises ont augmenté de 9,3 pour cent par rapport à 2017, alors que le trafic marchandises a augmenté de 6,1 pour cent. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont augmenté de 3,9 pour cent, à 4,79 cents, en 2018.

	Produits marchandises (cents) par		Produits marchandises par TMC	Indice des prix des produits de base
	TMC	TKC	Index 2001 = 100	2001 = 100
2009	4,00	2,74	109,6	107,5
2010	3,86	2,65	105,9	128,2
2011	4,18	2,86	114,4	146,5
2012	4,33	2,97	118,7	136,0
2013	4,43	3,04	121,5	134,3
2014	4,52	3,09	123,7	129,0
2015	4,68	3,21	128,3	81,4
2016	4,59	3,15	125,8	73,0
2017	4,61 <sup>r</sup>	3,16 <sup>r</sup>	126,3	83,7
<b>2018</b>	<b>4,79</b>	<b>3,28</b>	<b>131,1</b>	<b>89,5</b>

r : donnée révisée

### Produits marchandises par TMC



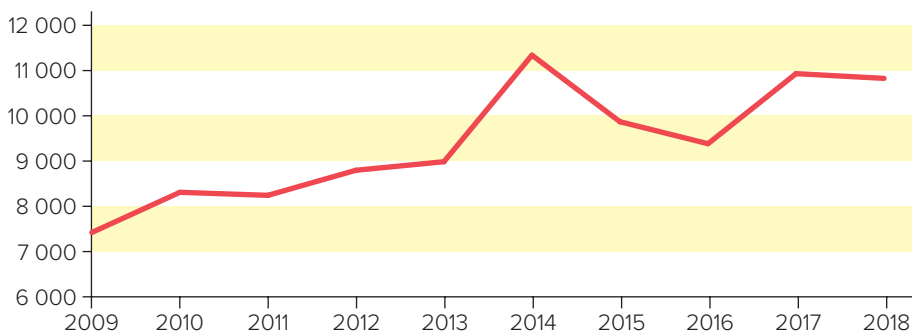
<sup>7</sup> On obtient les produits-marchandises par tonne-mille en divisant les produits-marchandises par les tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales).

## 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.<sup>8</sup> Selon cette mesure, la productivité de la main-d'œuvre a diminué de 1,0 pour cent en 2018 comparativement à l'année précédente, alors que le trafic a moins augmenté que l'effectif. La productivité du secteur en 2018 était toutefois supérieure à la moyenne de 2013-2017 de 7,2 pour cent.

	TMC par employé (milliers)	TKC par employé (milliers)	Milles parcourus par employé	Kilomètres parcourus par employé
2009	7 404	10 809	0,98	1,58
2010	8 287	12 098	0,96	1,54
2011	8 221	12 001	0,90	1,46
2012	8 772	12 806	0,86	1,39
2013	8 960	13 081	0,91	1,47
2014	11 302	16 499	0,84	1,35
2015	9 839	14 363	0,83	1,34
2016	9 356	13 658	0,88	1,41
2017	10 896	15 907	0,84	1,35
<b>2018</b>	<b>10 792</b>	<b>15 755</b>	<b>0,86</b>	<b>1,38</b>

### TMC par employé (en milliers)



<sup>8</sup> On obtient la productivité de la main-d'œuvre en divisant le tonnage commercial annuel total par le nombre moyen d'employés.

## CONSOMMATION DE CARBURANT ET COÛT

En 2018, les chemins de fer marchandises ont consommé 2,1 milliards de litres (467 millions de gallons) de carburant, une augmentation de 4,1 pour cent, et ont transporté 2,1 pour cent plus de marchandises que l'année précédente. Ainsi, l'efficacité énergétique des chemins de fer marchandises a augmenté de 1,8 pour cent, à 669 tonnes-milles par gallon.<sup>9</sup> Le prix du diesel a considérablement augmenté, de 23,3 pour cent, à 0,93 \$ le litre (4,24 \$ le gallon), en 2018, ce qui est supérieur de 11,1 pour cent à la moyenne de 2013-2017.<sup>10</sup>

	Carburant consommé – Marchandises		Total du carburant consommé		TMC par gallon consommé	TMC par gallon consommé	Coût du diesel	
	Gallons (milliers)	Litres (milliers)	Gallons (milliers)	Litres (milliers)			par gallon (\$)	par litre (cents)
2009	387 856	1 763 222	411 612	1 871 221	544	175	2,94	64,80
2010	427 128	1 941 757	450 782	2 049 289	579	186	3,25	71,40
2011	436 558	1 984 492	436 558	1 984 178	565	182	4,02	88,52
2012	449 149	2 041 864	471 912	2 145 346	582	187	4,24	93,33
2013	442 985	2 013 842	464 275	2 110 651	613	197	4,44	97,63
2014	462 849	2 104 147	484 572	2 202 872	636	204	4,72	103,88
2015	445 630	2 025 866	469 855	2 135 996	635	204	3,46	76,01
2016	416 331	1 892 674	440 587	2 002 939	662	212	3,02	66,41
2017	448 927 <sup>r</sup>	2 040 857 <sup>r</sup>	475 037 <sup>r</sup>	2 159 556 <sup>r</sup>	657 <sup>r</sup>	211 <sup>r</sup>	3,44 <sup>r</sup>	75,64 <sup>r</sup>
<b>2018</b>	<b>467 418</b>	<b>2 124 919</b>	<b>494 194</b>	<b>2 246 644</b>	<b>669</b>	<b>215</b>	<b>4,24</b>	<b>93,20</b>

r : donnée révisée

9 On obtient l'efficacité énergétique des chemins de fer marchandises en divisant le total des tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales) par le volume total de carburant consommé.

10 Cela comprend les dépenses et les gallons (litres) consommés par les chemins de fer marchandises et voyageurs.



# Vers la maison, en train.



Association des chemins  
de fer du Canada

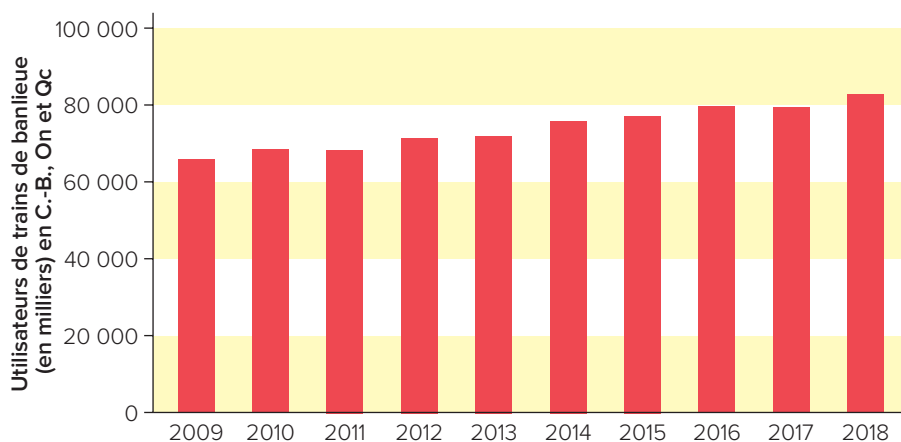
# TRANSPORT VOYAGEURS

## TRAINS DE BANLIEUE

En 2018, les trains de banlieue en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec ont transporté un record de 82,8 millions de voyageurs, une augmentation de 4,2 pour cent par rapport à l'année précédente et de 7,7 pour cent par rapport à la moyenne de 2013-2017.

Voyageurs en C.-B., en Ontario  
et au Québec (milliers)

2009	65 962
2010	68 562
2011	68 427
2012	71 522
2013	72 002
2014	75 901
2015	77 233
2016	79 626
2017	79 438
<b>2018</b>	<b>82 792</b>



## TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES

En 2018, les chemins de fer intervilles ont transporté plus de 5 millions de voyageurs, une augmentation de 8,2 pour cent par rapport à 2017 et de 17,8 pour cent par rapport à la moyenne de 2013-2017.

Les milles-voyageurs et les trains-milles voyageurs ont augmenté de 31,6 et 11,7 pour cent respectivement par rapport à l'année précédente. Le nombre moyen de voyageurs intervilles par train a augmenté de 16,7 pour cent, à 161, alors que le parcours moyen a diminué de 3,7 pour cent, à 336 kilomètres (209 milles).

	Wagons voyageurs en service	Nombre de voyageurs (milliers)	Voyageurs	
			Milles (millions)	Kilomètres (millions)
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
2015	551	4 171	857	1 380
2016	527	4 241	876	1 409
2017	512	4 645 <sup>r</sup>	970 <sup>r</sup>	1 561 <sup>r</sup>
<b>2018</b>	<b>495</b>	<b>5 028</b>	<b>1 277</b>	<b>2 055</b>

	Trains voyageurs		Wagons voyageurs	
	Milles (millions)	Kilomètres (millions)	Milles (millions)	Kilomètres (millions)
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
2015	6 781	10 913	43 843	70 559
2016	6 850	11 024	44 884	72 234
2017	7 094 <sup>r</sup>	11 416 <sup>r</sup>	46 758 <sup>r</sup>	75 249 <sup>r</sup>
<b>2018</b>	<b>7 925</b>	<b>12 754</b>	<b>47 030</b>	<b>75 688</b>

	Moyenne de voyageurs intervilles par train	Parcours moyen		Coefficient d'occupation voyageurs moyen (%)	Ponctualité (%)
		Milles	Kilomètres		
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
2015	126	213	343	56	71
2016	128	216	348	54	73
2017	138	217	349	57	73
<b>2018</b>	<b>161</b>	<b>209</b>	<b>336</b>	<b>57</b>	<b>87</b>

r : donnée révisée



# SÉCURITÉ

Les données sur la sécurité présentées dans *Tendances ferroviaires* proviennent de statistiques du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) et de l'ACFC. Elles illustrent la performance des chemins de fer marchandises et voyageurs membres de l'ACFC sous réglementation fédérale ou provinciale. Le BST tient une base de données statistiques sur la performance en matière de sécurité des chemins de fer sous réglementation fédérale, et des chemins de fer sous réglementation provinciale qui fournissent volontairement des données. Les données sur la sécurité présentées dans *Tendances ferroviaires* regroupent les statistiques du BST et l'information fournie à l'ACFC par les sociétés membres sous réglementation provinciale qui ne sont pas tenues de fournir des données sur la sécurité au BST. Chaque organisation utilise les mêmes définitions de sécurité, et les données reflètent les activités ferroviaires au Canada seulement.

Si l'on exclut les accidents aux passages à niveau et les intrusions, les collisions et les déraillements hors de la voie principale représentaient 74 pour cent de la totalité des accidents ferroviaires en 2018. La plupart des accidents hors de la voie principale sont mineurs et ont lieu pendant les manœuvres d'aiguillage, à des vitesses de moins de 10 mi/h. Les collisions et les déraillements sur la voie principale représentaient moins de 8 pour cent des accidents en 2018. L'augmentation globale des accidents totaux par rapport à 2017 était due à une augmentation des déraillements hors de la voie principale (principalement un seul wagon) et des accidents aux passages à niveau (principalement des passages à niveau publics avec avertissements automatiques).

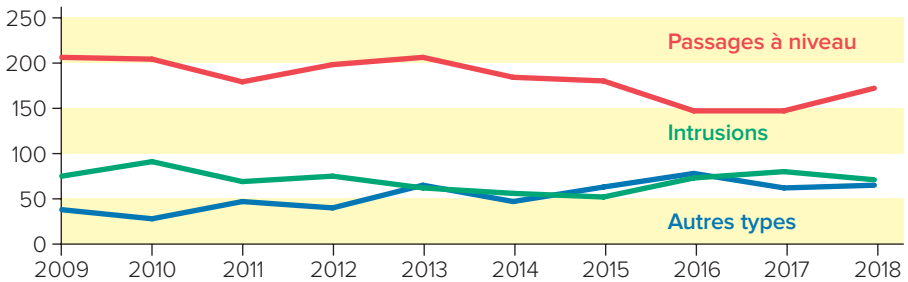
## Sommaire sur la sécurité (par rapport à il y a un an et 10 ans)

	2009	2017	2018
Collisions sur la voie principale	5	3	5
Déraillements sur la voie principale	73	83	90
Accidents aux passages à niveau	206	147	171
Collisions hors de la voie principale	97	105	106
Déraillements hors de la voie principale	593	570	659
Collisions/déraillements impliquant des véhicules d'entretien	53	48	48
Accidents impliquant des employés/voyageurs	16	26	21
Accidents liés aux intrusions	75	80	71
Incendies/explosions	21	36	42
Autres types d'accidents	38	62	65
<b>Accidents totaux</b>	<b>1 177</b>	<b>1 160</b>	<b>1 278</b>

## PASSAGES À NIVEAU ET INTRUSIONS

Chaque année, les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions représentent environ un cinquième de la totalité des accidents ferroviaires au Canada. En 2018, il y a eu 172 accidents à des passages à niveau. C'est une augmentation de 17 pour cent par rapport à l'année précédente, mais une légère baisse par rapport à la moyenne de 2013-2017. De plus, 71 accidents étaient dus à des intrusions illégales dans la propriété ferroviaire en 2018, une diminution de 11 pour cent comparativement à 2017, mais une augmentation de 10 pour cent comparativement à la moyenne quinquennale.

	Passages à niveau	Intrusions	Autres
2009	206	75	38
2010	204	91	28
2011	179	69	47
2012	198	75	40
2013	206	62	65
2014	184	56	47
2015	180	52	63
2016	147	73	78
2017	147	80	62
<b>2018</b>	<b>172</b>	<b>71</b>	<b>65</b>



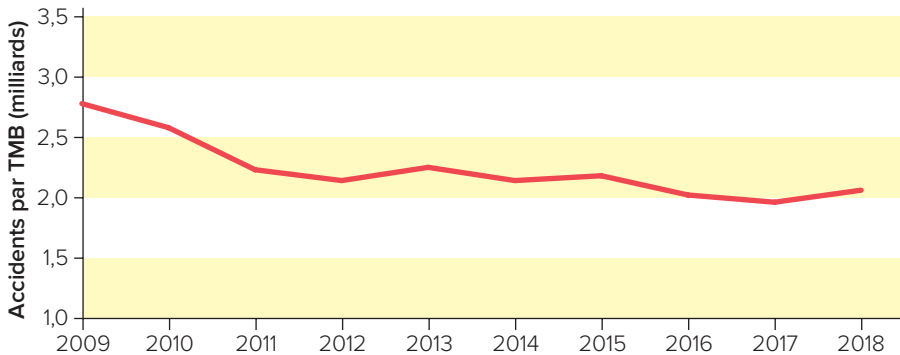
## MARCHANDISES

En 2018, le taux d'accidents de trains marchandises au Canada a augmenté de 5,1 pour cent par rapport à l'année précédente, à 2,06 accidents par milliard de tonnes-milles brutes.<sup>11</sup> Ce taux d'accidents était toutefois de 2,4 pour cent inférieur à la moyenne de 2,1 en 2013-2017 et inférieur de 8,7 pour cent à la moyenne de 2009-2017.

	Accidents de trains marchandises	TMB (milliards)	Taux d'accidents
2009	1 104	397,3	2,78
2010	1 155	447,1	2,58
2011	1 057	473,3	2,23
2012	1 060	495,5	2,14
2013	1 149	509,9	2,25
2014	1 191	557,2	2,14
2015	1 187	544,8	2,18
2016	1 054	523,1	2,02
2017	1 098	559,1 <sup>r</sup>	1,96 <sup>r</sup>
<b>2018</b>	<b>1 221</b>	<b>593,5</b>	<b>2,06</b>

r : donnée révisée

### Accidents de trains marchandises



<sup>11</sup> On obtient le taux d'accidents de trains marchandises en divisant le nombre d'accidents à signaler par la charge de marchandises en tonnes-milles brutes.

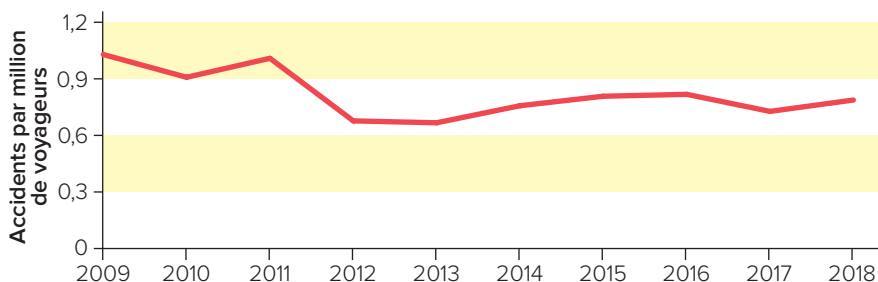
## VOYAGEURS

En 2018, le taux d'accidents des trains voyageurs était de 0,79 accident par million de voyageurs, une légère augmentation par rapport à 0,73 en 2017 et à la moyenne quinquennale de 0,76.<sup>12</sup> Les trains voyageurs représentaient 5,4 pour cent de tous les accidents ferroviaires en 2018.

	Accidents de trains voyageurs	Voyageurs (milliers)	Taux d'accidents
2009	73	70 675	1,03
2010	67	73 261	0,91
2011	74	73 080	1,01
2012	52	75 982	0,68
2013	51	76 400	0,67
2014	61	80 366	0,76
2015	66	81 767	0,81
2016	69	84 185	0,82
2017	62	84 393	0,73
<b>2018</b>	<b>70</b>	<b>88 142</b>	<b>0,79</b>

r : donnée révisée

### Taux d'accidents



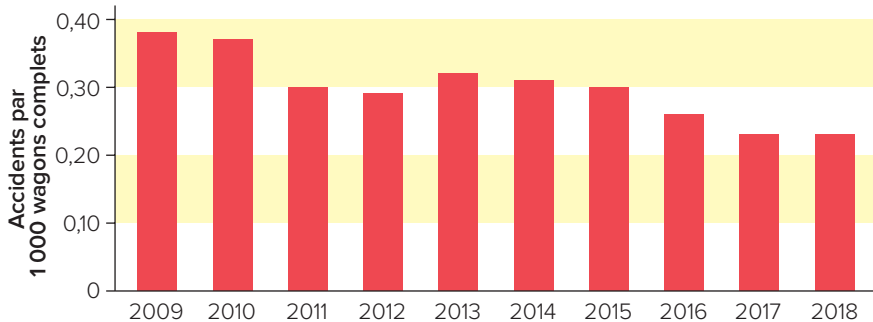
<sup>12</sup> On obtient le taux d'accidents de trains voyageurs en divisant le nombre d'accidents par le nombre total de voyageurs des trains interville, touristiques et de banlieue.

## ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

En 2018, le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses est resté similaire à l'année précédente, mais a diminué de 17,2 pour cent par rapport à la moyenne de 2013-2017, à 0,23 accident par 1 000 wagons complets de marchandises dangereuses.<sup>13</sup>

	Accidents impliquant des marchandises dangereuses	Wagons complets	Taux (accidents par 1 000 wagons complets)
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
2015	147	491 802	0,30
2016	112	438 098	0,26
2017	116	504 620	0,23
<b>2018</b>	<b>128</b>	<b>546 660</b>	<b>0,23</b>

### Taux d'accidents - Accidents impliquant des marchandises dangereuses



<sup>13</sup> On obtient le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses en divisant le nombre total d'accidents impliquant des marchandises dangereuses par le nombre de wagons complets transportant des marchandises dangereuses.



Association des chemins  
de fer du Canada

# INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS

## CHARGES D'EXPLOITATION, PRODUITS ET BÉNÉFICE

En 2018, les charges d'exploitation des chemins de fer du Canada ont augmenté de 15,1 pour cent, à 11,8 milliards de dollars. Les dépenses moindres pour l'entretien du matériel ont été considérablement contrebalancées par les coûts plus élevés de tous les autres intrants, en particulier le carburant et l'administration générale.<sup>14</sup>

Les produits d'exploitation ont augmenté de 9,3 pour cent, à un record de 16,6 milliards de dollars, par rapport à l'année précédente, alors que les produits marchandises et voyageurs ont augmenté et que les autres produits ont légèrement diminué.<sup>15</sup>

En conséquence, le bénéfice d'exploitation total des chemins de fer du Canada a légèrement diminué en 2018, à 4,8 milliards de dollars.<sup>16</sup>

	Bénéfice d'exploitation (millions \$)			Produits d'exploitation (millions \$)		
	Produits d'exploitation totaux	Charges d'exploitation totales	Bénéfice d'exploitation total	Marchandises	Voyageurs	Autres
2009	9 599	8 352	1 247	8 433	627	539
2010	10 768	9 171	1 598	9 551	673	544
2011	11 533	9 774	1 760	10 305	668	561
2012	12 633	10 575	2 058	11 322	674	637
2013	13 330	10 380	2 948	12 040	668	622
2014	14 653	11 431	3 218	13 287	687	679
2015	14 679	10 468	4 211	13 265	727	680
2016	14 112	9 641	4 471	12 649	783	680
2017	15 210 <sup>r</sup>	10 277 <sup>r</sup>	4 934 <sup>r</sup>	13 592 <sup>r</sup>	915 <sup>r</sup>	704 <sup>r</sup>
2018	16 632	11 828	4 804	14 968	970	694

## Charges d'exploitation (millions \$)

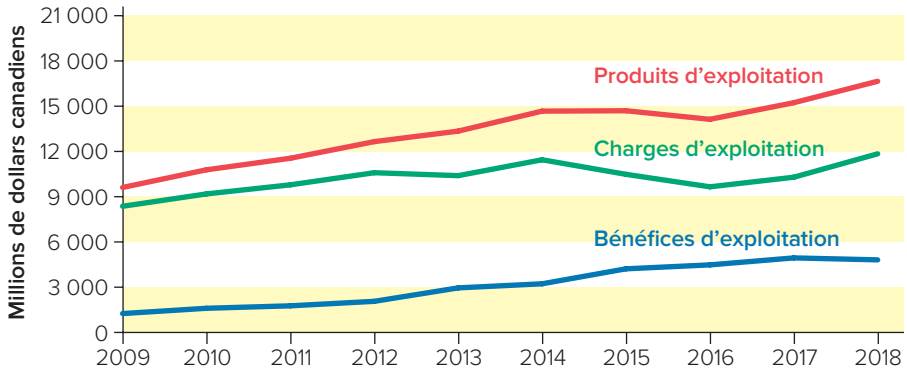
	Transport	Carburant	Entretien du matériel	Entretien de la voie et des ouvrages	Charges générales et d'administration	Total
2009	2 065	1 212	1 555	1 612	1 908	8 352
2010	2 195	1 464	1 452	1 766	2 294	9 171
2011	2 381	1 854	1 570	1 910	2 059	9 774
2012	2 534	2 002	1 549	1 873	2 617	10 575
2013	2 521	2 061	1 698	1 968	2 132	10 380
2014	2 976	2 340	1 876	2 109	2 131	11 431
2015	2 508	1 624	1 870	2 315	2 153	10 468
2016	2 591	1 330	1 958	2 013	1 749	9 641
2017	2 895 <sup>r</sup>	1 633 <sup>r</sup>	2 071 <sup>r</sup>	1 998 <sup>r</sup>	1 679 <sup>r</sup>	10 277 <sup>r</sup>
2018	3 172	2 094	1 973	2 270	2 318	11 828

r : donnée révisée

14 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.

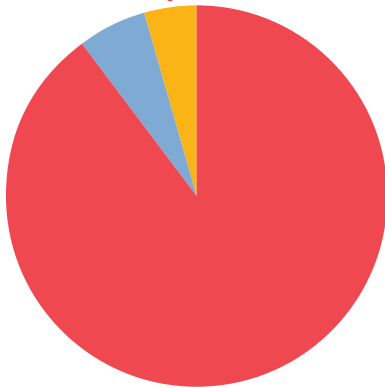
15 Le financement fédéral, provincial et municipal de 435 millions \$ en 2009 pour les services intervilles et de banlieue est exclu.

16 Le bénéfice d'exploitation reflète les revenus avant intérêts et impôts.



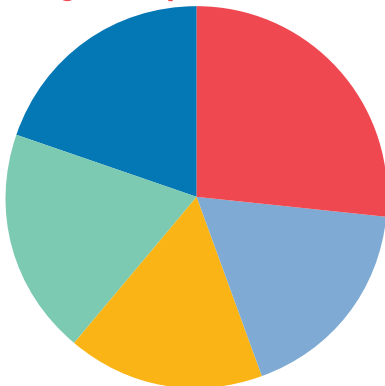
Les tableaux ci-dessous présentent les produits et les charges d'exploitation par catégorie en tant que pourcentages des totaux des membres de l'ACFC en 2018.

### Produits d'exploitation



- Marchandises (90 %)
- Voyageurs (6 %)
- Autres (4 %)

### Charges d'exploitation



- Transport (27 %)
- Carburant (18 %)
- Entretien du matériel (17 %)
- Entretien de la voie et des ouvrages (19 %)
- Charges générales et d'administration (20 %)



## INVESTISSEMENTS

Les chemins de fer du Canada ont investi près de 2,38 milliards de dollars dans leurs réseaux canadiens en 2018, une augmentation de 30,6 pour cent par rapport à l'année précédente et de 37,1 pour cent par rapport à la moyenne de 2013-2017. Les voies et l'emprise représentaient la majeure partie des dépenses en capital (43,8 %) en 2018.

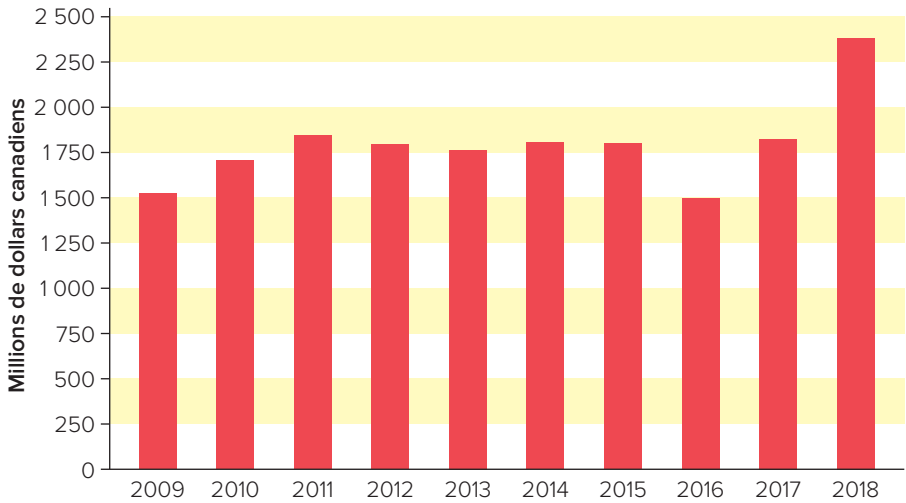
### Investissements (millions)

	Voies et emprises	Bâtiment, machinerie et matériel connexes	Signalisation, communications et énergie	Terminaux et postes de ravitaillement
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
2015	888	309	130	26
2016	771	298	102	8
2017	981 <sup>r</sup>	275	104	15
<b>2018</b>	<b>1 044</b>	<b>442</b>	<b>146</b>	<b>55</b>

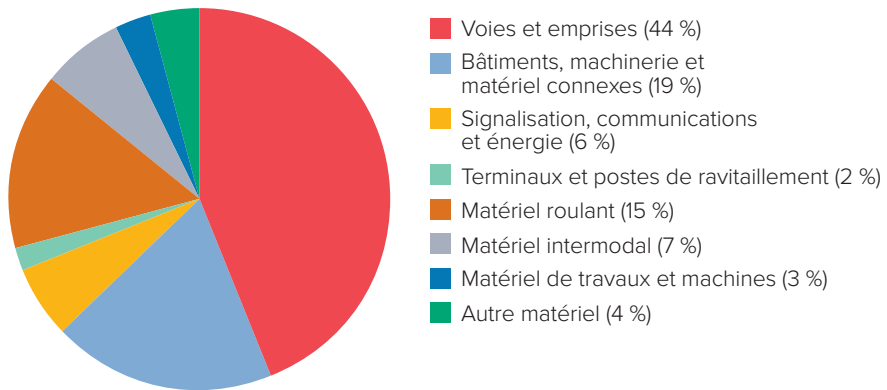
	Matériel roulant	Matériel intermodal	Matériel de travaux et machines	Autre matériel	Ajouts totaux
2009	317	34	42	72	1 524
2010	427	15	49	55	1 706
2011	307	11	53	64	1 844
2012	255	22	49	77	1 795
2013	239	17	50	77	1 764
2014	230	53	48	102	1 806
2015	233	61	92	62	1 801
2016	145	53	55	70	1 500
2017	182 <sup>r</sup>	102	57	109	1 825 <sup>r</sup>
<b>2018</b>	<b>366</b>	<b>166</b>	<b>62</b>	<b>101</b>	<b>2 382</b>

r : donnée révisée

### Investissements



Le tableau ci-dessous présente le pourcentage de l'ensemble des investissements des membres de l'ACFC en 2018, pour chaque catégorie d'investissements.



## TAXES ET IMPÔTS

En 2018, les chemins de fer du Canada ont payé un record de 2 milliards de dollars en taxes et en impôts, une augmentation de 20,1 pour cent par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est essentiellement attribuable à une hausse de 27,6 pour cent – ou 22 millions de dollars – des redevances liées au carbone et à une augmentation de 29,0 pour cent – ou 272 millions de dollars – de l'impôt sur le revenu.

### Taxes et impôts par catégorie (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	Redevances liées au carbone	Total
2009	177	152	97	14	265	148	0	853
2010	195	150	96	14	185	147	0	787
2011	204	153	70	0	372	158	0	957
2012	220	158	70	0	159	170	0	777
2013	219	169	43	1	629	150	0	1 209
2014	186	179	65	1	462	154	44	1 091
2015	159	168	115	3	775	178	45	1 442
2016	187	180	114	1	976	167	43	1 667
2017	196	185	122	0	940	181	78	1 702
<b>2018</b>	<b>217</b>	<b>192</b>	<b>128</b>	<b>4</b>	<b>1 212</b>	<b>191</b>	<b>100</b>	<b>2 044</b>

### Charges sociales (millions \$)

	Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	Assurance-emploi	Impôt-santé	Total
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
2015	82	36	53	171
2016	79	37	50	167
2017	93	36	52	181
<b>2018</b>	<b>95</b>	<b>37</b>	<b>58</b>	<b>191</b>

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

	Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise			Taxe sur le carburant par litre (en cents)	Redevances sur le carbone		
	2016	2017	2018	2018	2016	2017	2018
Alberta	17 827	18 689	20 216	8,9	0	19 942	32 507
Colombie-Britannique	15 393	15 668	18 272	13,23	39 392	40 039	52 403
Manitoba	10 046	10 360	11 622	6,3	0	0	0
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	21,5	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1 279	1 273	1 270	4,3	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	15,4	0	0	0
Ontario	23 052	23 671	23 268	4,5	0	13 480	9 733
Québec	3 296	2 620	7 808	3	3 539	4 770	5 200
Saskatchewan	38 976	40 847	47 132	15	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	16	17	13	11,4	0	0	0
Fédéral	76 685	82 547	87 252	4	0	0	0
<b>Total</b>	<b>186 570</b>	<b>195 691</b>	<b>216 852</b>		<b>42 931</b>	<b>78 231</b>	<b>99 843</b>

	Impôt foncier			Autres taxes de vente		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Alberta	19 020	19 702 <sup>r</sup>	23 166	85	40	35
Colombie-Britannique	46 610	49 448 <sup>r</sup>	51 690	38 809	41 126	41 582
Manitoba	15 407	15 831 <sup>r</sup>	16 250	17 732	17 022	21 355
Terre-Neuve-et-Labrador	145	68 <sup>r</sup>	68	143	149	272
Nouveau-Brunswick	1 091	2 022 <sup>r</sup>	1 143	0	0	0
Nouvelle-Écosse	3 021	2 902 <sup>r</sup>	2 727	0	0	0
Ontario	32 327	32 098 <sup>r</sup>	32 841	1 282	695	349
Québec	40 780	40 589 <sup>r</sup>	40 413	17 599	18 373	18 166
Saskatchewan	21 537	21 887 <sup>r</sup>	23 197	9 081	12 944	14 663
Territoires du Nord-Ouest	79	122	126	0	0	0
Fédéral	0	0	0	28 936	31 921	32 048
<b>Total</b>	<b>180 016</b>	<b>184 669<sup>r</sup></b>	<b>191 620</b>	<b>113 667</b>	<b>122 270</b>	<b>128 470</b>

	Impôt sur le capital et droits de douane			Impôt sur le revenu		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Alberta	1	1	1	87 457	91 648	107 989
Colombie-Britannique	0	0	0	34 057	33 458	117 896
Manitoba	99	20	20	10 162	12 127	47 697
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	768 <sup>r</sup>	12 784
Nouvelle-Écosse	0	0	0	412	470	5 732
Ontario	0	0	0	93 927	88 257	117 861
Québec	10	20	19	31 910	31 376	63 331
Saskatchewan	77	71	71	19 419	22 948	82 287
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	0	901
Fédéral	1 016	0	3 700	698 681	658 702 <sup>r</sup>	656 020
<b>Total</b>	<b>1 203</b>	<b>112</b>	<b>3 811</b>	<b>976 026</b>	<b>939 754<sup>r</sup></b>	<b>1 212 497</b>

r : donnée révisée

Gagner  
sa vie  
grâce  
au train.



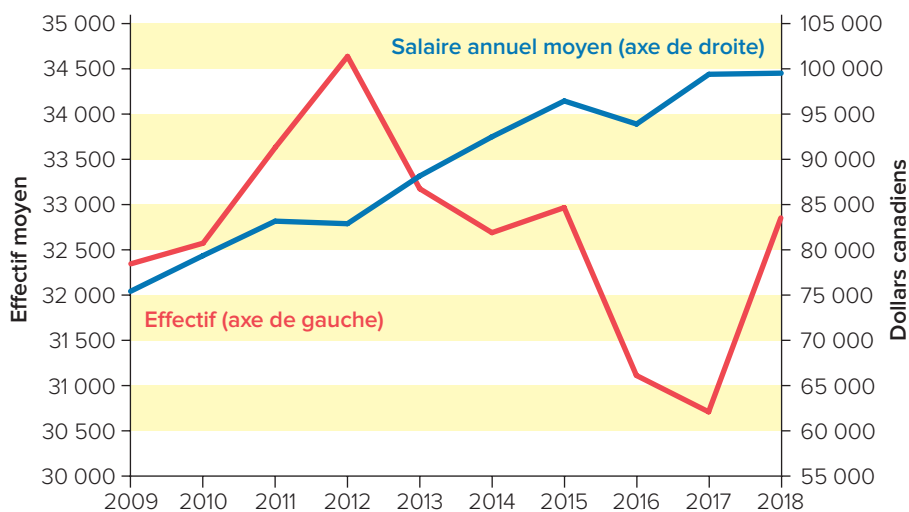
Association des chemins  
de fer du Canada

## EFFECTIF

En 2018, l'effectif du secteur ferroviaire canadien a augmenté de 7,0 pour cent par rapport à l'année précédente, alors que la rémunération a augmenté de 7,2 pour cent.<sup>17</sup> Ainsi, le salaire annuel moyen par employé a augmenté de 0,1 pour cent, à 99 515 \$.

	Rémunération globale (millions \$)	Effectif moyen	Salaire annuel moyen par employé (\$)
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
2015	3 101	32 958	96 445
2016	2 920	31 103	93 896
2017	3 043 <sup>r</sup>	30 701 <sup>r</sup>	99 394 <sup>r</sup>
<b>2018</b>	<b>3 263</b>	<b>32 844</b>	<b>99 515</b>

r : donnée révisée



<sup>17</sup> 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 marchandises canadiens ont exploité 41 682 kilomètres (25 900 milles) de voies en 2018, une diminution de 1,8 pour cent par rapport à l'année précédente.<sup>18</sup> Cette diminution est due aux milles de voies signalés par les membres de l'ACFC. Le parc de wagons a augmenté de 7,6 pour cent en 2018, principalement en raison de l'augmentation du nombre de wagons pour répondre à la demande accrue. Le nombre de locomotives en service a augmenté de 18,3 pour cent par rapport à l'année précédente, pour atteindre un record de 3 764.

## Voies et matériel\*

	Milles	Kilomètres	Index 2000 = 100	Wagons en service	Locomotives en service
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
2015	27 428	44 141	94,7	59 509	2 400
2016	27 069	43 562	93,5	55 230	2 315
2017	26 453 <sup>r</sup>	42 572 <sup>r</sup>	91,4 <sup>r</sup>	55 258 <sup>r</sup>	3 177 <sup>r</sup>
<b>2018</b>	<b>25 947</b>	<b>41 757</b>	<b>89,6</b>	<b>59 309</b>	<b>3 764</b>

\* Inclus les tronçons se terminant aux États-Unis.

## Voies en exploitation par province et territoire

	2016		2017		2018	
	Milles	Km	Milles	Km	Milles	Km
Alberta	3 940	6 341	3 941	6 342	3 925	6 317
Colombie-Britannique	4 170	6 710	4 140	6 663	4 123	6 635
Manitoba	2 816	4 532	2 151	3 462	2 129	3 426
Terre-Neuve-et-Labrador	175	282	175	282	175	282
Nouveau-Brunswick	720	1 159	681 <sup>r</sup>	1 096 <sup>r</sup>	681	1 096
Nouvelle-Écosse	416	670	401	646	292	470
Ontario	6 222	10 013	6 332	10 190	6 026	9 698
Québec	3 694	5 944	3 669	5 905	3 655	5 882
Saskatchewan	4 841	7 790	4 841	7 790	4 818	7 753
Territoires du Nord-Ouest	75	121	75	121	76	122
<b>Total</b>	<b>27 069</b>	<b>43 562</b>	<b>26 406<sup>r</sup></b>	<b>42 497<sup>r</sup></b>	<b>25 900</b>	<b>41 682</b>
Trains voyageurs intervilles	7 767	12 500	7 453	11 995	7 453	11 995
Trains de banlieue et touristiques	3 024	4 867	3 156 <sup>r</sup>	5 080 <sup>r</sup>	3 156	5 080
Tronçons se terminant aux États-Unis	152	244	47 <sup>r</sup>	75 <sup>r</sup>	47	75
<b>Total global</b>	<b>38 012</b>	<b>61 174</b>	<b>37 063<sup>r</sup></b>	<b>59 647<sup>r</sup></b>	<b>36 556</b>	<b>58 832</b>

r : donnée révisée

<sup>18</sup> Les milles (kilomètres) de voies exploitées incluent les voies sur lesquelles les chemins de fer ont des droits d'exploitation. 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*.

# ANNEXE A

## GLOSSAIRE

**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.<sup>19</sup>

**Efficacité du carburant :** Production obtenue par unité de carburant utilisée, par exemple les « tonnes-milles commerciales par gallon » pour le secteur ferroviaire.

**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.

**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.

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

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

**Chemins de fer locaux et régionaux :** Chemin de fer ayant des produits d'exploitation annuels de moins de 250 millions.

**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 intervilles, les trains de banlieue et touristiques, et les tronçons de voie se terminant aux États-Unis.

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

---

<sup>19</sup> Source : *Règlement canadien sur le transport des marchandises dangereuses*, article 1.4.



## **ANNEXE B**

### **FACTEURS DE CONVERSION**

Milles en kilomètres	1,6093
Tonnes impériales en tonnes métriques	0,9072
Gallons en litres	4,5461
TMC en TKC	1,4599
Kilometres en milles	0,6214
Tonnes métriques en tonnes impériales	1,1023
Litres en gallons	0,2200
TKC en TMC	0,6850

## ANNEXE C

# 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.