



Association des chemins
de fer du Canada



TENDANCES
FERROVIAIRES

2020

www.railcan.ca/fr



Membres de l'ACFC au 31 décembre 2019

ISBN : 978-1-927520-12-3





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

COMPAGNIES MEMBRES 2019

APR	Alberta Prairie Railway Excursions	NBSR	New Brunswick Southern Railway Company Limited
AMTK	Amtrak	NCR	Nipissing Central Railway Company
AMIC	ArcelorMittal Infrastructure Canada S.E.N.C.	NS	Norfolk Southern Railway
BCR	BCR Properties Ltd.	ONR	Ontario Northland Transportation Commission
BCRY	Barrie-Collingwood Railway	OSR	Ontario Southland Railway Inc.
BRR	Battle River Railway NGC Inc.	OBRY	Orangeville Brampton Railway
BGS	Big Sky Rail Corp.	OVR	Ottawa Valley Railway
BNSF	BNSF Railway Company	PDCR	Prairie Dog Central Railway — Vintage Locomotive Society Inc.
BTRC	Boundary Trail Railway Company Ltd.	QIO	Quebec Iron Ore Inc.
CBNS	Cape Breton & Central Nova Scotia Railway	CFQG	Québec Gatineau Railway Inc.
CR	Capital Railway	QNSL	Québec North Shore and Labrador Railway Company Inc.
CTRW	Carlton Trail Railway	RS	Roberval and Saguenay Railway Company
CMQR	Central Maine & Québec Railway Canada Inc.	CFRR	Romaine River Railway Company
CEMR	Central Manitoba Railway Inc.	SCFG	Société du chemin de fer de la Gaspésie
CFA	Chemin de fer Arnaud Québec	SSR	South Simcoe Railway
CN	CN	SOR	Southern Ontario Railway
CFL	Compagnie du Chemin de Fer Lanaudière Inc.	SRY	Southern Railway of British Columbia Ltd.
CP	CP	SLQ	St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc.
CSX	CSX Transportation Inc.	TTR	Toronto Terminals Railway Company Ltd.
EMRY	Eastern Maine Railway Co.	CFC	Train Touristique de Charlevoix Inc.
ETR	Essex Terminal Railway Co.	PCHR	Trillium Railway Co. Ltd.
EXO	exo	TSH	Tshuetin Rail Transportation Inc.
GEXR	Goderich-Exeter Railway Company Ltd.	UP	Union Pacific Railroad Company
RMR	Great Canadian Railtour Company Ltd.	VIA	VIA Rail Canada Inc.
GWR	Great Western Railway Ltd.	WCE	West Coast Express Ltd.
HBRY	Hudson Bay Railway	WP&YR	White Pass and Yukon Route Railroad
HCRY	Huron Central Railway Inc.		
KRC	Keewatin Railway Company		
KFR	Kettle Falls International Railway LLC		
KLT	Knob Lake and Timmins Railway		
LMR	Last Mountain Railway		
GO	Metrolinx		

Membres actuels :
www.railcan.ca/fr/qui-nous-sommes/membres-de-lacfc/

MEMBRES ASSOCIÉS 2019

A&B Rail Services	Drain-All Ltd.	RailTerm
Absopulse Electronics Ltd.	Elbow River Marketing Ltd.	RB&C Maintenance of Way
Allied Track Services	FORMA-TRAIN	Red River College
Amsted Rail	Frauscher Sensor Technology USA Inc.	RTC Rail Solutions Ltd.
Ashcroft Terminal	GATX Rail Canada Corporation	Sait Polytechnic
Atlantic Industries Limited	Groupe Pelletier Entretien	Sands Bulk Transport
AvL Construction Group Inc.	HARSCO Rail	Sandy Cooke Consulting Inc.
Bayside Canadian Railway	J Lanfranco Fastener Systems Inc	Soulanges Railway Services Inc.
British Columbia Institute of Technology	Koch Fertilizer Canada ULC	Stantec Inc.
Canadian Heartland Training Railway Services	L.A. Hébert Ltée	Suncor Energy Products Partnership
Canadian Rail Research Laboratory	McCarthy Tétrault	T-Rail Products Inc.
Canadian Urban Transit Association	McIntosh Perry Consulting Engineers Ltd.	Toromont Cat
Cando Rail Services Limited	Mecfor inc.	TYBO Contracting Inc.
Cégep de Sept-Îles	Montréal Port Authority	VIP Rail
CPCS Transcom Limited	NARSTCO	Wabtec Corporation
Crescent Point Energy	Ontario Steel Haulers Inc.	Walker Industries Inc.
CSTP Inc.	PNR Railworks	Whiting Equipment Canada
Davanac Inc.	Rail Cantech	X-Rail Signalisation Inc.
Dillon Consulting Limited		
Dominion Railway Services Ltd.		

Membres associés actuels :
[www.railcan.ca/fr/qui-nous-sommes/
membres-associes-de-lacfc/](http://www.railcan.ca/fr/qui-nous-sommes/membres-associes-de-lacfc/)

AVANT-PROPOS

Voici la 28^e édition de *Tendances ferroviaires*, le rapport annuel de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) sur la performance du secteur ferroviaire canadien.¹ 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.² Cette édition couvre la période de 2010 à 2019.

Les données figurant dans *Tendances ferroviaires* proviennent des membres de l'ACFC : les chemins de fer marchandises de classe 1 (6 membres) et ceux d'intérêt local (39), les chemins de fer voyageurs touristiques (6), intervalles (2) et de banlieue (5).

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.³

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 Ce document contient des données révisées et, à ce titre, remplace la version antérieure de *Tendances ferroviaires*.

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

3 Contacter Jonathan Thibault (jthibault@railcan.ca).

TABLE DES MATIÈRES

COMPAGNIES MEMBRES (2019).....	II
MEMBRES ASSOCIÉS (2019).....	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.....	3
<i>TONNES-MILLES COMMERCIALES, TONNES-MILLES BRUTES ET MILLES DE TRAINS MARCHANDISES.....</i>	3
<i>WAGONS COMPLETS.....</i>	4
<i>TRAFIC INTERMODAL.....</i>	5
<i>WAGONS COMPLETS PAR GROUPE DE MARCHANDISES.....</i>	6
<i>PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES.....</i>	7
<i>PARCOURS MOYEN ET NOMBRE MOYEN DE WAGONS PAR TRAIN MARCHANDISES.....</i>	8
TARIFS.....	10
PRODUCTIVITÉ.....	11
CONSOMMATION DE CARBURANT ET COÛT.....	12
TRANSPORT VOYAGEURS.....	13
TRAINS DE BANLIEUE.....	13
TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES.....	14
SÉCURITÉ.....	15
<i>ACCIDENTS LIÉS AUX PASSAGES À NIVEAU ET AUX INTRUSIONS.....</i>	16
<i>MARCHANDISES.....</i>	17
<i>VOYAGEURS.....</i>	18
<i>ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES.....</i>	19
INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS.....	20
CHARGES D'EXPLOITATION, PRODUITS ET BÉNÉFICE.....	20
INVESTISSEMENTS.....	22
TAXES ET IMPÔTS.....	24
EFFECTIF.....	26
VOIES ET MATÉRIEL.....	27
ANNEXE A – GLOSSAIRE.....	28
ANNEXE B – FACTEURS DE CONVERSION.....	29
ANNEXE C – DÉFINITIONS DE SÉCURITÉ.....	30

SOMMAIRE

Le rail est l'épine dorsale de l'économie canadienne, transportant annuellement plus de 360 millions de tonnes de marchandises et plus de 100 millions de passagers. L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et ses membres s'engagent à développer et à maintenir les meilleures pratiques de l'industrie dans quatre domaines clés: la sécurité, la responsabilité environnementale, la croissance économique et l'innovation.

La priorité absolue des membres de l'ACFC a toujours été la **sécurité** et nos gestes collectifs dans ce domaine en 2019 démontrent notre engagement. Au cours de la dernière décennie, le taux d'accidents relié au transport de marchandises diminué de 20 % et le taux d'accidents relié au transport de passagers a diminué de 59 %. Malgré leur bilan de sécurité impressionnant, les chemins de fer du Canada continuent d'effectuer des investissements annuels importants dans la formation, l'infrastructure et les technologies de pointe en matière de sécurité.

Les chemins de fer du Canada continuent d'offrir une plus grande efficacité énergétique dans le cadre de leur engagement envers la **responsabilité environnementale**. Grâce à plusieurs milliards de dollars d'investissements dans la technologie et l'innovation opérationnelle, les services de transports de marchandises peuvent déplacer une tonne de marchandise sur une distance de plus de 210 kilomètres avec un seul litre de carburant. Les transporteurs de passagers font également leur part en retirant les voitures de la route et transportant un nombre record de personnes – plus de 100 millions en 2019. Les chemins de fer produisent seulement 1 % des émissions totales de GES du Canada et seulement 3,5 % des émissions de GES des transports au Canada, faisant du rail l'une des options de transport les plus durables.

Les membres de l'ACFC font partie intégrante de la **croissance économique du Canada**. Le réseau ferroviaire facilite le déplacement des ressources, des marchandises et des personnes vers plus de marchés et plus de destinations, de façon efficace. En 2019, les chemins de fer du Canada ont transporté 47 % de wagons complets de plus et déplacé 47 % de personnes de plus qu'en 2010. Une croissance continue et forte a été rendue possible grâce à d'importants investissements d'une année à l'autre dans les actifs ferroviaires canadiens. Les membres ont investi un montant record de 3,1 milliards de dollars dans des actifs canadiens en 2019, fracassant le record précédent de 2,4 milliards de dollars établi en 2018. Nos membres fournissent également d'importantes contributions aux gouvernements canadiens, en payant un montant record de 2,1 milliards de dollars en diverses taxes en 2019, dépassant le record précédent de 2,0 milliards de dollars fixés en 2018.

Les améliorations matière de sécurité, d'environnement et de rendement économique ont une chose en commun; elles sont possible grâce à l'**innovation**. Les chemins de fer du Canada continuent d'innover en améliorant des processus et en investissant dans des technologies de pointe, telles que l'optimisation de la longueur des trains, l'exploitation ferroviaire à horaires fixes, les systèmes de communication de pointe, les systèmes automatisés d'inspection des trains et des voies, l'analyse prédictive et les mégadonnées.

Le tableau suivant présente un résumé statistique de la performance des chemins de fer du Canada en 2019, comparativement à l'année précédente et à 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)

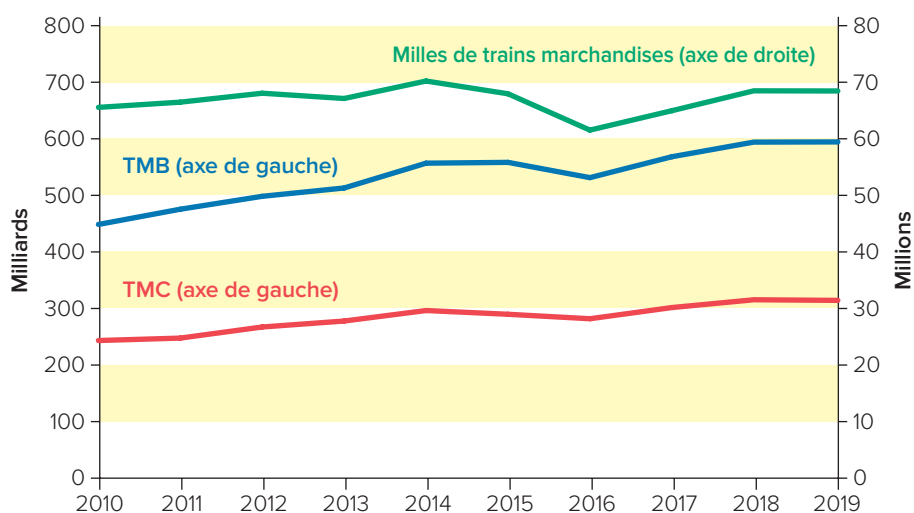
	2010	2018	2019
Trafic marchandises			
Tonnes-milles commerciales (TMC) (milliards)	239,7	312,8	312,2
Tonnes-kilomètres commerciales (TKC) (milliards)	349,9	456,6	455,8
Tonnes-milles brutes (TMB) (milliards)	448,0	593,5	592,9
Tonnes-kilomètres brutes (TKB) (milliards)	654,0	866,4	865,5
Milles de trains marchandises (milliers)	65 669,1	68 571,1	68 376,7
Kilomètres de trains marchandises (milliers)	105 683,9	110 354,3	110 041,3
Wagons complets à l'origine (milliers)	3 871,1	5 732,1	5 708,4
Tonnes impériales à l'origine (milliers)	312 240,3	376 625,0	366 956,4
Tonnes métriques à l'origine (milliers)	283 279,2	341 673,9	332 902,5
Tonnes impériales par wagon complet	80,7	65,7	64,3
Tonnes métriques par wagon complet	73,2	59,6	58,3
Unités intermodales totales (milliers)	848	1 878	1 927
Produits marchandises par TMC (cents)	3,99	4,82	5,07
Produits marchandises par TKC (cents)	2,73	3,30	3,47
Gallons de carburant consommé (millions)	450,7	494,2	498,1
Litres de carburant consommé (millions)	2 048,8	2 246,6	2 264,2
TMC par gallon de carburant consommé	561,1	669,1	666,7
TKC par gallon de carburant consommé	180,2	214,9	214,1
Transport voyageurs			
Total des voyageurs transportés (milliers)	73 261	88 142	107 557
Information financière			
Charges d'exploitation (millions)	9 171,6	11 827,6	12 626,2
Produits d'exploitation (millions)	10 768,1	16 728,2	17 903,6
Bénéfice d'exploitation (millions)	1 596,5	4 900,6	5 277,5
Investissements			
Investissements (millions)	1 704,8	2 382,3	3 119,8
Taxes et impôts			
Taxes et impôts payés (millions)	787,0	2 043,6	2 120,4
Effectif			
Employés	32 565	34 315	36 196
Salaire moyen par employé	79 373	99 361	99 332
Voies et matériel			
Milles de voies en exploitation	27 806	25 947	26 635
Kilomètres de voies en exploitation	44 750	41 757	42 865
Wagons (milliers)	72	59	61
Locomotives	2 954	3 788	3 840

TRAFIC MARCHANDISES

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

En 2019, le trafic marchandises, mesuré en tonnes-milles commerciales, a diminué de 0,2 pour cent par rapport à 2018, mais était en hausse de 5,5 pour cent par rapport à la moyenne de 2014-2018. Comparativement à l'année précédente, la charge de trafic marchandises, mesurée en tonnes-milles brutes, a diminué de 0,1 pour cent mais était en hausse de 5,7 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale. La distance parcourue par les trains marchandises du Canada, mesurée en milles de trains marchandises, a diminué de 0,3 pour cent, à 68,4 millions, en 2019 par rapport à 2018.

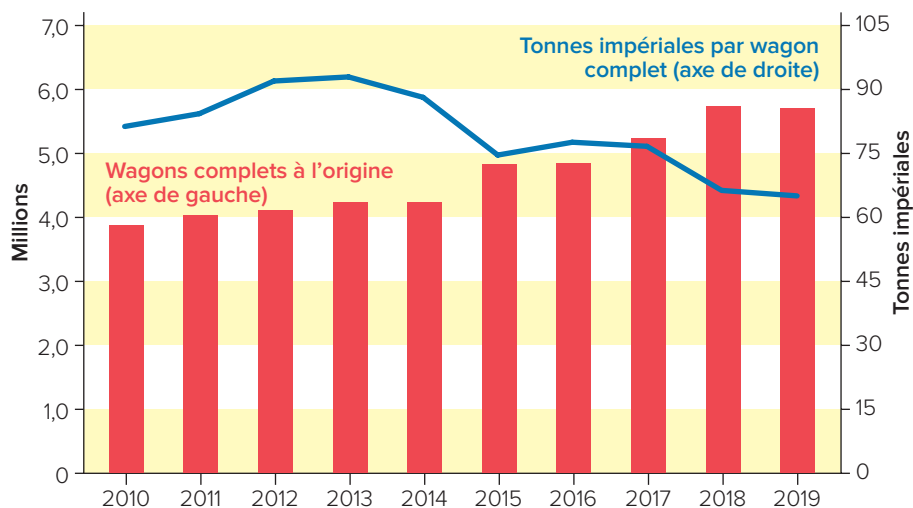
	TMC (millions)	TKC (millions)	TMB (millions)	TKB (millions)	Milles de trains march. (milliers)	Kilomètres de trains march. (milliers)
2010	239 662	349 872	447 981	653 987	65 669	105 684
2011	247 262	360 967	474 235	692 313	66 801	107 506
2012	266 306	388 767	502 625	733 760	68 145	109 668
2013	277 083	404 501	517 700	755 767	67 208	108 161
2014	293 720	428 789	555 936	811 585	70 313	113 157
2015	289 678	422 888	553 962	808 704	68 044	109 506
2016	282 230	412 014	532 400	777 226	61 630	99 183
2017	301 239	439 765	569 574	831 495	65 033	104 661
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



WAGONS COMPLETS

En 2019, le nombre de wagons pleins en provenance du Canada fût 5,7 millions, un montant semblable à celui de 2018. La hausse du transport intermodal et des expéditions de charbon, de carburants et de produits chimiques a été compensée par une réduction des expéditions de produits forestiers, de produits du papier, de minéraux et de métaux, entraînant une baisse globale de 0,4 %. Le poids global des marchandises transportées par les membres de l'ACFC a diminué de 2,6 pour cent. Ainsi, le tonnage par wagon a diminué de 2,2 pour cent par rapport à l'année précédente.⁴ Comparativement à la moyenne de 2014-2018, le nombre de wagons complets ayant leur point d'origine au Canada a augmenté de 14,7 pour cent en 2019, alors que le tonnage a diminué de 2,2 pour cent.

	Wagons complets (milliers)	Tonnes impériales (milliers)	Tonnes métriques (milliers)	Tonnes impériales par wagon complet	Tonnes métriques par wagon complet
2010	3 871	312 240	283 279	81	73
2011	4 044	337 074	305 793	83	76
2012	4 113	375 780	340 907	91	83
2013	4 234	388 735	352 660	92	83
2014	4 238	368 970	334 730	87	79
2015	4 831	361 342	327 809	75	68
2016	4 847	373 676	338 998	77	70
2017	5 228	395 721	358 998	76	69
2018	5 732	376 625	341 674	66	60
2019	5 708	366 956	332 903	64	58

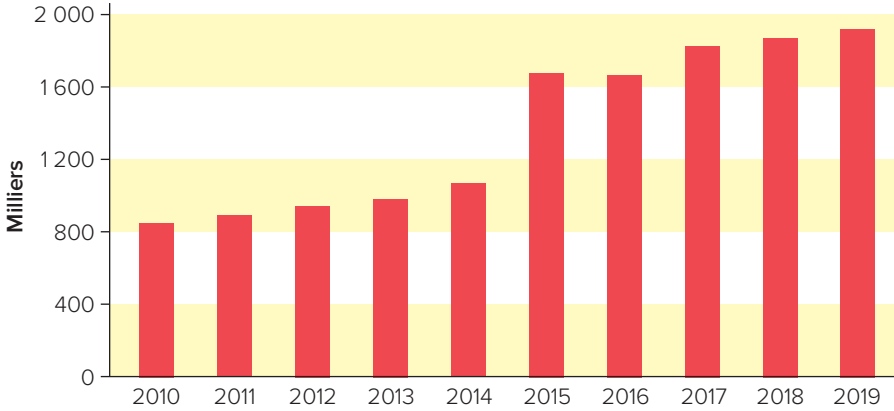


⁴ On obtient le nombre de tonnes par wagon complet en divisant les tonnes du point d'origine par le nombre de wagons complets d'origine.

TRAFIC INTERMODAL

En 2019, le trafic intermodal ayant son origine au Canada a augmenté de 2,6 pour cent par rapport à 2018.⁵ Le total en 2019 était de 18,5 pour cent supérieur à la moyenne de 2014-2018, soit 1,6 millions d'unités intermodales.

Unités intermodales à l'origine



⁵ Les versions précédentes de *Tendances ferroviaires* faisaient état du total des opérations canadiennes des chemins de fer de classe 1 (y compris leurs opérations aux États-Unis).

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 2019, 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 66 pour cent de tous les wagons complets. Les groupes de marchandises ayant enregistré les plus fortes augmentations en 2019 étaient les marchandises intermodales 48 900 wagons complets ou 2,6 %, le charbon (23 700 wagons complets ou 7,0 %) et les carburants et produits chimiques (22 50 wagons complets ou 3,6 %). Les groupes de marchandises ayant enregistré les plus fortes baisses sont les produits forestiers (-35 300 wagons complets ou -13,6 %), les minéraux (33 100 wagons complets ou -3,1 %), les métaux (-14 600 wagons complets ou -8,1 %) et les produits du papier (-13 000 wagons complets ou -9,2 %)

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).

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	
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	465 816	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	511 228	309 403	859 479	257 774	151 609	199 927	
2017	527 271	326 228	937 737	251 273	165 404	189 632	
2018	542 722	337 323	1 060 395	260 377	178 784	214 592	
2019	538 726	361 067	1 027 286	225 031	164 230	208 879	

	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Biens manufacturés et divers	Trafic intermodal	Total
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	540 411	150 029	56 405	103 605	987 186	4 062 442
2014	593 186	139 110	61 993	101 733	1 072 278	4 093 278
2015	579 254	133 800	62 160	112 194	1 683 988	4 830 398
2016	565 331	130 882	68 951	99 480	1 669 892	4 823 956
2017	617 792	129 675	79 041	118 651	1 828 225	5 170 929
2018	622 769	140 822	78 864	181 935	1 878 392	5 496 976
2019	645 268	127 821	80 009	178 379	1 927 291	5 483 989

PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES

En 2019, les revenus du secteur ferroviaire de marchandises ont augmenté de 1,6 pour cent, à 12,6 milliards de dollars. Comme l’année précédente, les chemins de fer marchandises ont généré la majeure partie de leurs revenus – 55 pour cent en 2019 – de leurs produits par le transport de marchandises intermodales, de produits agricoles et de carburants et produits chimiques. Il y a eu une augmentation des revenus par rapport à 2018 pour les groupes de marchandises suivant : les produits agricoles, le charbon, les carburants et produits chimiques, les biens manufacturés et divers, et le trafic intermodal. Alors que le revenu des groupes de marchandises suivant a diminué : les minéraux, les produits forestiers, les métaux, la machinerie et les véhicules ainsi que les produits du papier.

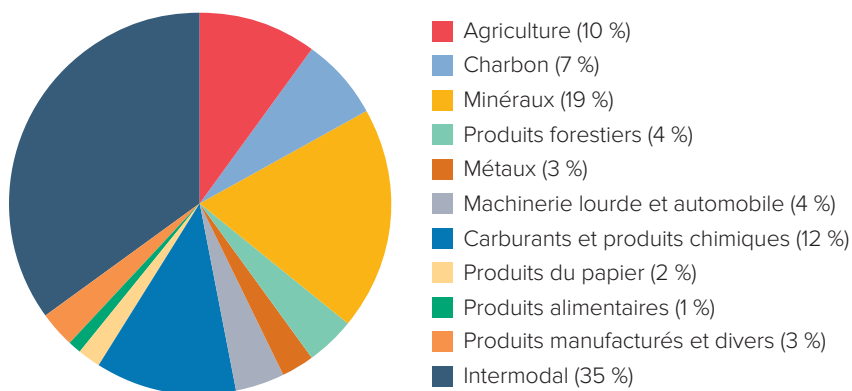
Ce ne sont pas toutes les sociétés membres qui consignent les wagons complets à l’origine par groupe de marchandises. Les données de cette section reflètent les produits marchandises des wagons complets à l’origine par groupe de marchandises. Aussi, les produits marchandises totaux des wagons complets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

Produits marchandises par groupe de marchandises (millions)

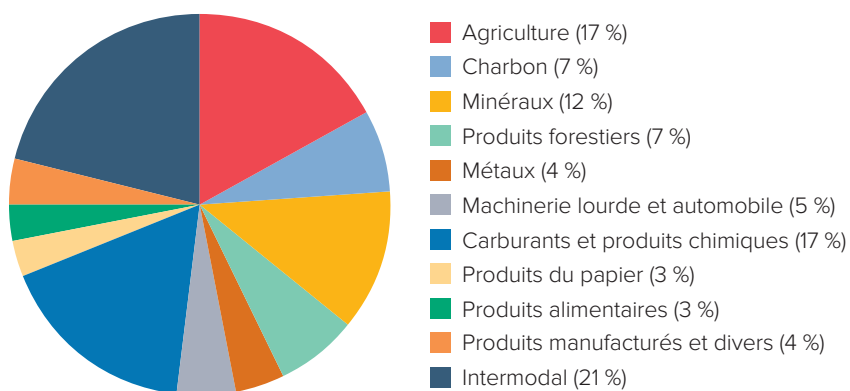
	Produits agricoles	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie et véhicules	
2010	1 221	598	772	500	381	394	
2011	1 297	713	898	564	424	381	
2012	1 374	749	926	611	455	508	
2013	1 433	833	973	660	448	481	
2014	1 725	760	1 030	702	501	481	
2015	1 871	632	1 336	857	487	541	
2016	1 731	628	1 061	952	429	567	
2017	1 865	695	1 101	918	478	552	
2018	2 040	768	1 555	968	557	664	
2019	2 129	837	1 544	899	513	630	

	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Biens manufacturés et divers	Trafic intermodal	Total
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	1 421	406	155	174	2 019	9 002
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	1 824	425	295	221	2 354	10 728
2018	1 944	477	305	510	2 566	12 355
2019	2 137	445	326	516	2 580	12 557

Le graphique ci-dessous indique la part que chaque groupe de marchandises représentait dans l'ensemble des wagons complets à l'origine en 2019.



Le graphique ci-dessous indique la part que chaque groupe de marchandises représentait dans l'ensemble des produits en 2019.

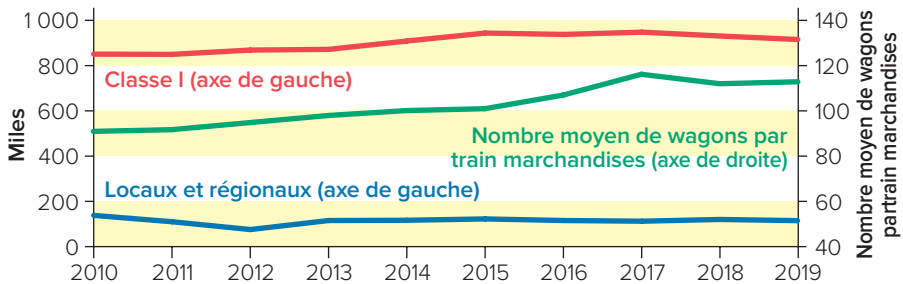


PARCOURS MOYEN ET NOMBRE MOYEN DE WAGONS PAR TRAIN MARCHANDISES

En 2019, chaque expédition par les chemins de fer de classe 1 du Canada (CN et CP) a parcouru une distance moyenne de 1 4981 kilomètres (920 milles), une baisse de 1,0 pour cent par rapport à la moyenne de 2018.⁶ Les expéditions par les chemins de fer locaux et régionaux ont parcouru une distance moyenne de 190 kilomètres (118 milles), une baisse de 1,4 pour cent par rapport à l'année précédente. Pour l'ensemble du secteur du transport marchandises, le nombre moyen de wagons par train a augmenté de 0,7 pour cent, à 114.⁷

	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
2010	850	1 368	134	216	91
2011	849	1 366	108	174	92
2012	868	1 396	79	127	95
2013	871	1 402	114	184	99
2014	908	1 462	117	188	100
2015	943	1 517	129	208	102
2016	937	1 508	121	195	108
2017	947	1 524	116	186	116
2018	930	1 496	120	192	113
2019	920	1 481	118	190	114

Parcours moyen et nombre moyen de wagons par train marchandises



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

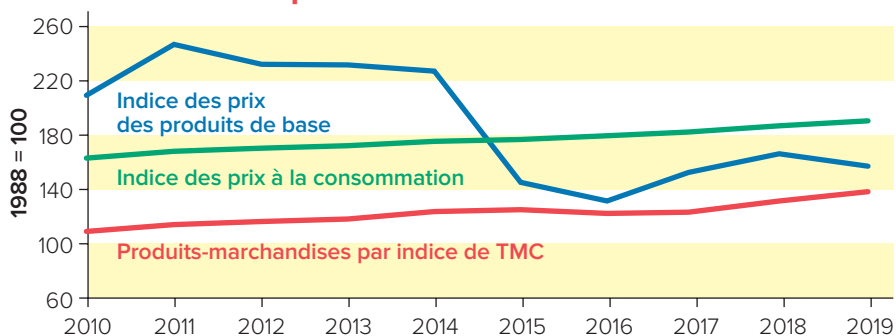
7 On obtient le nombre de wagons par train en divisant le total des wagons-milles (wagons-kilomètres) chargés et vides par le total des trains-milles (trains-kilomètres).

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.⁸ Malgré l'augmentation des tarifs ces dernières années, en moyenne, les augmentations ont été modestes par rapport aux prix des produits de base et à l'inflation des prix à la consommation. De 1988 à 2019, les produits de marchandises par tonne-mille commerciale a augmenté de 38,8 pour cent; dépassé par l'augmentation de 58,1 pour cent des prix des produits de base et l'augmentation de 91 pour cent des prix à la consommation.

	Produits-marchandises (cents) par		Indice des produits-marchandises par TMC	Indice des prix des produits de base	Indice des prix à la consommation
	TMC	TKC	1988 = 100	1988 = 100	1988 = 100
2010	3,99	2,73	109,2	209,7	163,6
2011	4,17	2,85	114,2	246,6	168,4
2012	4,25	2,91	116,5	232,4	170,9
2013	4,34	2,98	119,0	231,6	172,5
2014	4,52	3,10	123,9	226,8	175,8
2015	4,58	3,14	125,5	144,8	177,8
2016	4,48	3,07	122,8	131,8	180,3
2017	4,52	3,09	123,8	152,9	183,1
2018	4,82	3,30	132,0	166,5	187,4
2019	5,07	3,47	138,8	158,1	191,0

Produits marchandises par TMC



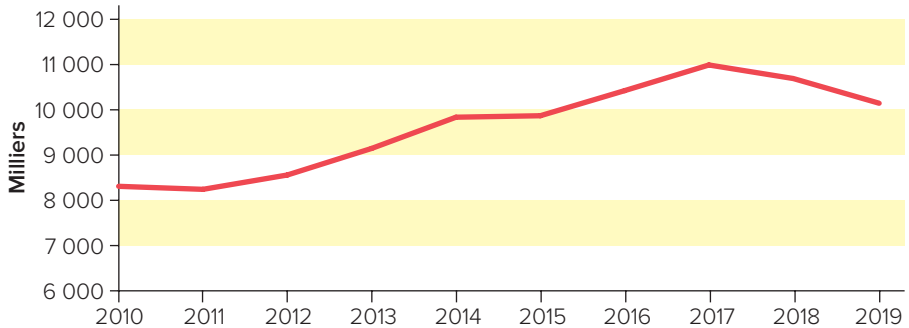
⁸ On obtient les produits-marchandises par tonne-mille en divisant les produits-marchandises par les tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales).

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.⁹ Selon cette mesure, la productivité de la main-d'œuvre a diminué de 5,0 pour cent en 2019 comparativement à l'année précédente, alors le montant de trafic est resté relativement stable et le nombre d'emplois a augmenté.

	TMC par employé (milliers)	TKC par employé (milliers)	Milles parcourus par employé	Kilomètres parcourus par employé
2010	8 287	12 098	0,96	1,54
2011	8 221	12 001	0,90	1,45
2012	8 541	12 469	0,86	1,39
2013	9 143	13 347	0,90	1,45
2014	9 811	14 322	0,90	1,45
2015	9 930	14 497	0,93	1,50
2016	10 403	15 187	1,00	1,61
2017	11 005	16 066	0,96	1,55
2018	10 666	15 571	0,87	1,40
2019	10 137	14 799	0,85	1,37

TMC par employé



9 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 2019, les chemins de fer marchandises ont consommé 2,1 milliards de litres (468 millions de gallons) de carburant et ont transporté 0,2 pour cent moins de marchandises que l'année précédente. L'efficacité énergétique des chemins de fer marchandises a quelque peu diminué passant, à 667 tonnes-milles par gallon.¹⁰ Le prix du diesel a diminué, de 4,8 pour cent, à 0,89 \$ le litre (4,03 \$ le gallon), en 2019, ce qui est supérieur de 6,4 pour cent à la moyenne de 2014-2018.¹¹

	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)
2010	427 128	1 941 757	450 684	2 048 841	561	180	3,25	71,44
2011	436 558	1 984 492	460 894	2 094 812	566	182	4,02	88,52
2012	446 122	2 028 102	468 884	2 131 583	597	192	4,27	93,93
2013	440 072	2 000 601	461 412	2 097 632	630	202	4,47	98,25
2014	460 548	2 093 687	481 921	2 190 851	638	205	4,74	104,38
2015	442 744	2 012 749	466 970	2 122 879	654	210	3,48	76,48
2016	413 558	1 880 068	437 788	1 990 216	682	219	3,04	66,84
2017	445 961	2 027 374	472 072	2 146 073	675	217	3,46	76,11
2018	467 418	2 124 919	494 194	2 246 644	669	215	4,24	93,20
2019	468 302	2 128 994	498 051	2 264 237	667	214	4,03	88,70

10 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. En 2019, TKC par litre de carburant consommé était de 214; TKC par litre de carburant consommé (à l'exclusion du carburant consommé dans les cours de trains et par les trains de travail) était de 221.

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

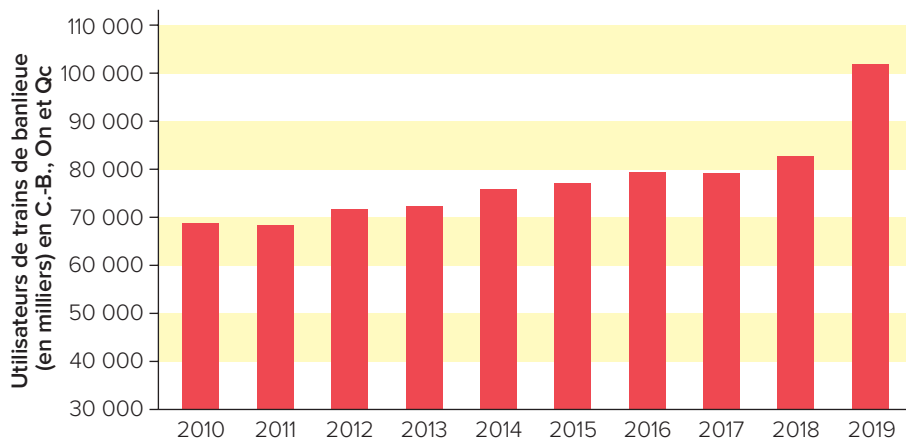
TRANSPORT VOYAGEURS

TRAINS DE BANLIEUE

En 2019, les trains de banlieue en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec ont transporté un record de 101,9 millions de voyageurs, une augmentation de 29,1 pour cent par rapport à la moyenne de 2014-2018.¹²

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

2010	68 562
2011	68 427
2012	71 522
2013	72 002
2014	75 901
2015	77 233
2016	79 626
2017	79 347
2018	82 792
2019	101 936



¹² L'augmentation significative du nombre de voyageurs en 2019 est due à une combinaison d'augmentation de l'achalandage sur les services ferroviaires de banlieue par rapport à 2018, ainsi que l'inclusion d'un service ferroviaire supplémentaire qui ne figurait pas dans les versions antérieures du rapport.

TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES

En 2019, les chemins de fer intervilles ont transporté plus de 5,3 millions de voyageurs, une augmentation de 5,5 pour cent par rapport à 2018 et de 19,6 pour cent par rapport à la moyenne de 2014-2018.

Les milles-voyageurs et les trains-milles voyageurs ont augmenté de 6,3 et 1,5 pour cent respectivement, par rapport à l'année précédente. Le nombre moyen de voyageurs intervilles par train a augmenté de 4,7 pour cent, à 149, alors que le parcours moyen a augmenté de 0,8 pour cent, à 339 kilomètres (211 milles).

	Wagons voyageurs en service	Nombre de voyageurs (milliers)	Voyageurs	
			Milles (millions)	Kilomètres (millions)
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	971	1 562
2018	495	5 028	1 011	1 626
2019	488	5 305	1 074	1 729

	Trains voyageurs		Wagons voyageurs	
	Milles (millions)	Kilomètres (millions)	Milles (millions)	Kilomètres (millions)
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	11 416	46 758	75 249
2018	7 107	11 438	47 030	75 688
2019	7 216	11 612	46 000	74 030

	Moyenne de voyageurs intervilles par train	Parcours moyen		Coefficient d'occupation voyageurs moyen (%)	Ponctualité (%)
		Milles	Kilomètres		
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	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

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 69 pour cent de la totalité des accidents ferroviaires en 2019. 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 2019.

La légère augmentation des accidents totaux par depuis 2018 était due à une augmentation du nombre d'incendies et d'explosions. Cependant, une grande partie de l'augmentation du nombre d'incendies et d'explosions en 2019 résulte d'un changement de méthodologie dans la déclaration des accidents par certains chemins de fer.

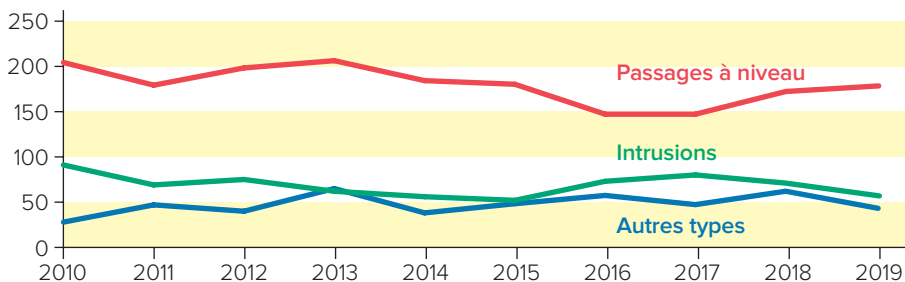
Sommaire sur la sécurité (par rapport à il y a un an et 10 ans)

	2010	2018	2019
Collisions sur la voie principale	4	5	4
Déraillements sur la voie principale	90	92	100
Accidents aux passages à niveau	206	172	179
Collisions hors de la voie principale	97	104	115
Déraillements hors de la voie principale	661	665	630
Collisions/déraillements impliquant des véhicules d'entretien	39	53	54
Accidents impliquant des employés/voyageurs	21	21	22
Accidents liés aux intrusions	92	71	57
Incendies/explosions	33	42	103
Autres types d'accidents	29	63	44
Accidents totaux	1 272	1 288	1 308

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 2019, il y a eu 179 accidents à des passages à niveau, une augmentation de 4,1 pour cent par rapport à l'année précédente. De plus, 57 accidents étaient dus à des intrusions illégales dans la propriété ferroviaire en 2019, une diminution de 19,7 pour cent comparativement à 2018, et une diminution de 13,9 pour cent comparativement à la moyenne de 2014-2018.

	Passages à niveau	Intrusions	Autres
2010	206	92	29
2011	183	68	48
2012	202	72	41
2013	202	60	68
2014	189	55	37
2015	180	52	47
2016	147	73	56
2017	147	80	47
2018	172	71	63
2019	179	57	44

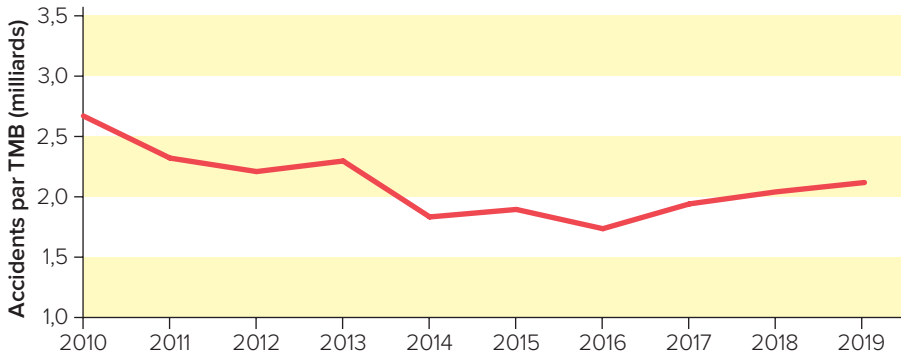


MARCHANDISES

En 2019, le taux d'accidents de trains marchandises au Canada a augmenté de 3,6 pour cent par rapport à l'année précédente, à 2,13 accidents par milliard de tonnes-milles brutes.¹³

	Accidents de trains marchandises	TMB (milliards)	Taux d'accidents
2010	1 194	448,0	2,67
2011	1 110	474,2	2,34
2012	1 107	502,6	2,20
2013	1 188	517,7	2,29
2014	1 021	555,9	1,84
2015	1 052	554,0	1,90
2016	930	532,4	1,75
2017	1 101	569,6	1,93
2018	1 218	593,5	2,05
2019	1 261	592,9	2,13

Accidents de trains marchandises



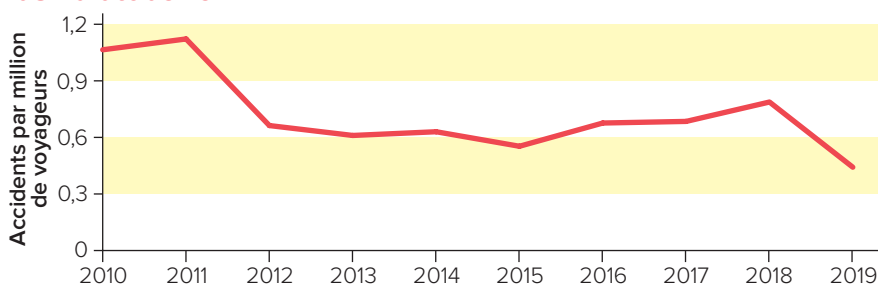
¹³ On obtient le taux d'accidents de trains marchandises en divisant le nombre d'accidents à signaler par la charge de marchandises en tonnes-milles brutes. Depuis 2016, l'augmentation du taux d'accidents est attribuée à un nombre plus élevé de déraillements hors d'une voie principale. L'augmentation du taux d'accidents de 2018 à 2019 est attribuée à un changement de méthodologie, entraînant une augmentation des incendies signalés sur les emprises de chemin de fer.

VOYAGEURS

En 2019, le taux d'accidents des trains voyageurs était de 0,44 accident par million de voyageurs.¹⁴ Ceci représente une amélioration de 45 pour cent par rapport à 2018, et de 34,4 pour cent par rapport à la moyenne de 2014-2018.

	Accidents de trains voyageurs	Voyageurs (milliers)	Taux d'accidents
2010	78	73 261	1,06
2011	82	73 080	1,12
2012	50	75 982	0,66
2013	46	76 400	0,60
2014	50	80 366	0,62
2015	46	81 767	0,56
2016	57	84 185	0,68
2017	57	84 301	0,68
2018	70	88 142	0,79
2019	47	107 557	0,44

Taux d'accidents



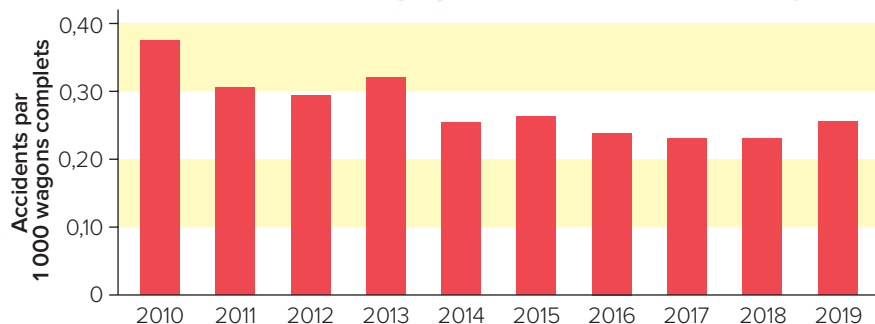
¹⁴ On obtient le taux d'accidents de trains voyageurs en divisant le nombre d'accidents par le nombre total de voyageurs des trains intervilles, touristiques et de banlieue. En 2019, le nombre de voyageurs d'un service ferroviaire de banlieue supplémentaire a été inclus dans le nombre total de voyageurs. Sans cet ajout, le taux d'accidents du secteur ferroviaire voyageurs aurait été d'environ 0,51; lequel aurait entraîné une amélioration de 35,8 pour cent depuis 2018 et de 23,5 pour cent par rapport à la moyenne 2014-2018.

ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

En 2018, le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a diminué de 8,9 pour cent par rapport à l'année précédente, 0,24 à 0,26 accidents par 1 000 wagons complets de marchandises dangereuses.¹⁵ Cependant, le nombre d'accidents avec un déversement de marchandises dangereuses est resté inférieur à 10 durant chaque année de la dernière décennie (il y en a eu 8 en 2019).

	Accidents impliquant des marchandises dangereuses	Wagons complets	Taux (accidents par 1 000 wagons complets)
2010	150	400 318	0,37
2011	131	425 124	0,31
2012	127	428 660	0,30
2013	158	493 360	0,32
2014	148	576 226	0,26
2015	130	491 802	0,26
2016	105	438 098	0,24
2017	116	504 807	0,23
2018	130	546 660	0,24
2019	175	675 607	0,26

Taux d'accidents – Accidents impliquant des marchandises dangereuses



¹⁵ 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. Bien que le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses en 2019 ait été plus élevé qu'en 2018, il est en ligne avec les taux d'accidents depuis 2014, qui sont inférieurs à ceux de la période de 2010-2013. De 2018 à 2019, le nombre de wagons chargés de marchandises dangereuses a augmenté de manière significative, et plus des trois quarts de l'augmentation du nombre d'accidents ont été causés par des déraillements.

INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS

CHARGES D'EXPLOITATION, PRODUITS ET BÉNÉFICE

En 2019, les charges d'exploitation des chemins de fer du Canada ont augmenté de 6,8 pour cent, à 12,6 milliards de dollars. Les dépenses moindres pour le coût du carburant ont été considérablement contrebalancées par les coûts plus élevés de tous les autres intrants.

Les produits d'exploitation ont augmenté de 7,0 pour cent, à un record de 17,9 milliards de dollars, par rapport à l'année précédente, alors que les produits marchandises et voyageurs et les autres produits ont tous augmenté.

En conséquence, le bénéfice d'exploitation total des chemins de fer du Canada en 2019 a augmenté en 2018, de 4,8 milliards à 5,3 milliards de dollars.¹⁶

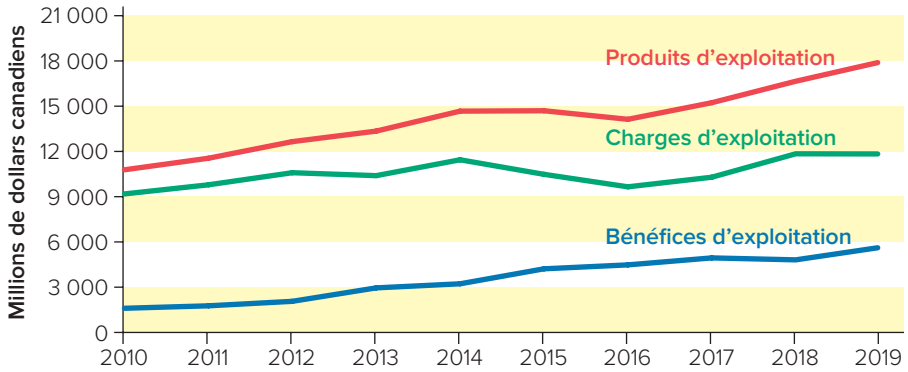
	Bénéfice d'exploitation (millions \$)			Produits d'exploitation (millions \$)		
	Produits d'exploitation totaux	Charges d'exploitation totales	Bénéfice d'exploitation total	Marchandises	Voyageurs	Autres
2010	10 768	9 172	1 596	9 551	673	544
2011	11 533	9 774	1 760	10 305	668	561
2012	12 633	10 575	2 058	11 322	674	637
2013	13 331	10 383	2 948	12 039	668	623
2014	14 641	11 571	3 071	13 287	690	664
2015	14 679	10 471	4 208	13 270	727	682
2016	14 114	9 642	4 472	12 649	784	681
2017	15 228	10 277	4 951	13 610	915	704
2018	16 728	11 828	4 901	15 064	970	694
2019	17 904	12 626	5 277	15 820	996	1 088

Charges d'exploitation (millions \$)

	Transport ¹⁷	Carburant	Entretien du matériel	Entretien de la voie et des ouvrages	Charges générales et d'administration	Total
2010	2 195	1 464	1 453	1 766	2 294	9 172
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	2 523	2 061	1 698	1 968	2 133	10 383
2014	2 758	2 287	1 784	2 107	2 631	11 571
2015	2 508	1 624	1 870	2 315	2 153	10 471
2016	2 591	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	3 718	2 008	2 136	2 280	2 483	12 626

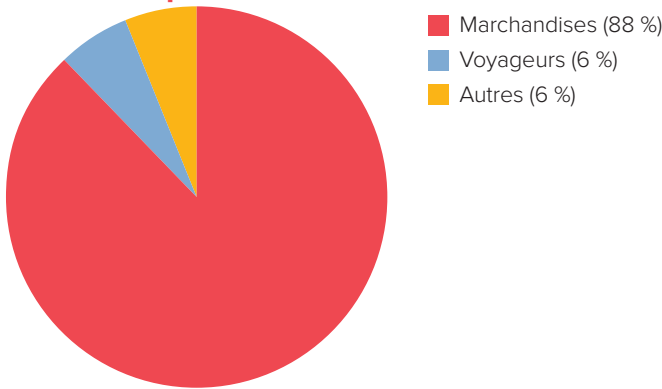
¹⁶ Les coûts du transport sont les dépenses engagées pour déplacer le matériel roulant (locomotives, wagons, etc.) non rapportées dans d'autres catégories de charges d'exploitation.

¹⁷ Le bénéfice d'exploitation reflète les revenus avant intérêts et impôts.

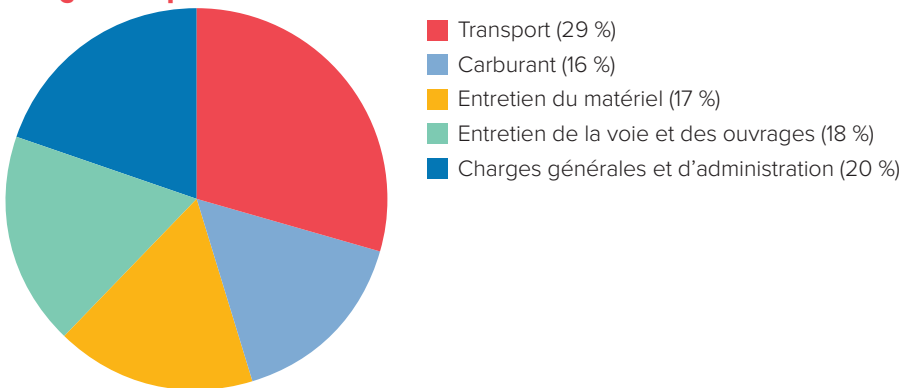


Les tableaux ci-dessous présentent les produits et les charges d'exploitation par catégorie en tant que pourcentages des totaux des membres de l'ACFC en 2019.

Produits d'exploitation



Charges d'exploitation



INVESTISSEMENTS

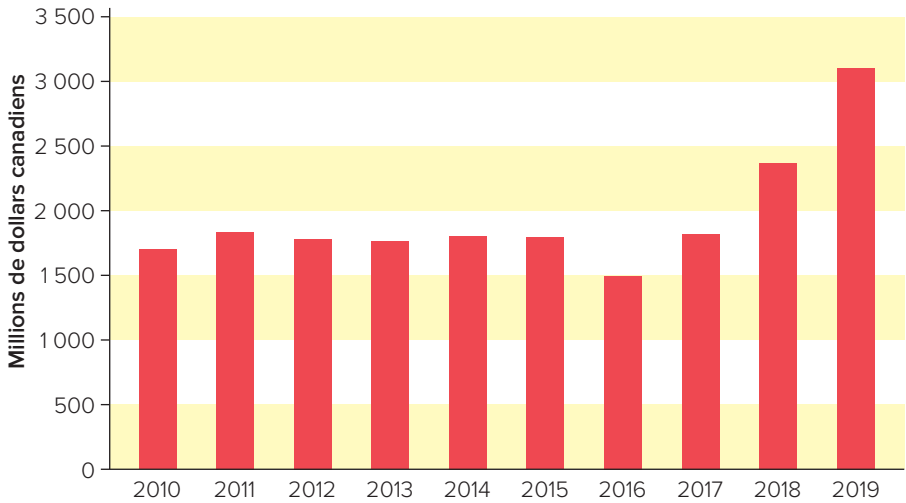
Les chemins de fer du Canada ont investi près de 3,1 milliards de dollars dans leurs réseaux canadiens en 2019, une augmentation de 31 pour cent par rapport à l'année précédente (une année record) et de 67 pour cent par rapport à la moyenne de 2014-2018. Alors que les investissements ont augmenté dans de nombreuses catégories, l'augmentation la plus notable a été de 308 millions de dollars, soit 84 pour cent, en investissements dans le matériel roulant (notamment pour le transport des céréales et le programme de remplacement de la flotte de VIA).

Investissements (millions)

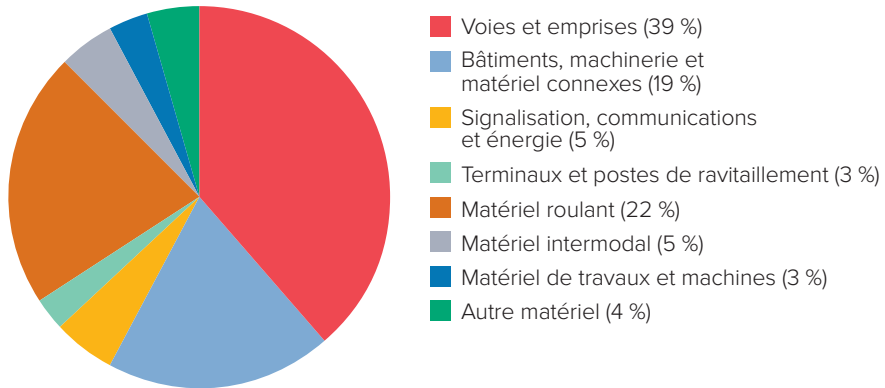
	Voies et emprises	Bâtiment, machinerie et matériel connexes	Signalisation, communications et énergie	Terminaux et postes de ravitaillement
2010	804	231	109	16
2011	971	315	109	15
2012	961	269	122	41
2013	892	357	100	32
2014	988	292	93	10
2015	888	309	130	26
2016	771	298	102	8
2017	980	275	104	15
2018	1 044	442	146	55
2019	1 206	601	165	89

	Matériel roulant	Matériel intermodal	Matériel de travaux et machines	Autre matériel	Ajouts totaux
2010	427	15	49	55	1 705
2011	307	11	53	64	1 845
2012	255	22	49	77	1 795
2013	239	17	50	77	1 764
2014	240	53	49	83	1 808
2015	233	61	92	62	1 801
2016	145	53	55	70	1 500
2017	182	102	57	109	1 824
2018	366	166	62	101	2 382
2019	674	152	99	136	3 120

Investissements



Le tableau ci-dessous présente le pourcentage de l'ensemble des investissements des membres de l'ACFC en 2019, pour chaque catégorie d'investissements.



TAXES ET IMPÔTS

En 2019, les chemins de fer du Canada ont payé un record de 2,1 milliards de dollars en taxes et en impôts, une augmentation de 3,8 pour cent par rapport à l'année précédente et de 32,6 par rapport à la moyenne de 2014-2018. Cette augmentation est essentiellement attribuable à une hausse de 24,4 pour cent – ou 24 millions de dollars – des redevances liées au carbone et à une augmentation de 2,9 pour cent – ou 34 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
2010	195	150	96	14	185	147	0	787
2011	204	153	70	0	371	158	0	957
2012	220	158	70	0	159	170	0	777
2013	198	169	43	1	629	150	21	1 210
2014	189	179	106	1	463	167	44	1 149
2015	159	168	115	3	775	171	45	1 435
2016	187	180	114	1	976	167	43	1 667
2017	196	185	122	0	940	181	78	1 702
2018	217	192	128	4	1 212	191	100	2 044
2019	215	193	140	3	1 246	199	124	2 120

Charges sociales (millions \$)

	Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	Assurance-emploi	Impôt-santé	Total
2010	73	31	43	147
2011	77	34	47	158
2012	84	37	49	170
2013	75	32	43	150
2014	84	37	46	167
2015	82	36	53	171
2016	79	37	50	167
2017	93	36	52	181
2018	95	37	58	191
2019	102	37	60	199

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		
	2017	2018	2019	2019	2017	2018	2019
Alberta	18 689	20 216	19 519	5,5	19 942	32 507	12 870
Colombie-Britannique	15 668	18 272	19 650	3	40 039	52 403	64 636
Manitoba	10 360	11 622	10 850	6,3	0	0	0
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	16,5	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1 463	1 270	1 237	4,3	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	15,4	0	0	180
Ontario	23 671	23 268	23 058	4,5	13 480	9 733	16
Québec	2 620	7 808	6 381	3	4 770	5 200	5 356
Saskatchewan	40 847	47 132	47 528	15	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	17	13	8	11,4	0	0	0
Fédéral	82 547	87 252	86 937	4	0	0	41 181
Total	195 881	216 852	215 167		78 231	99 843	124 239

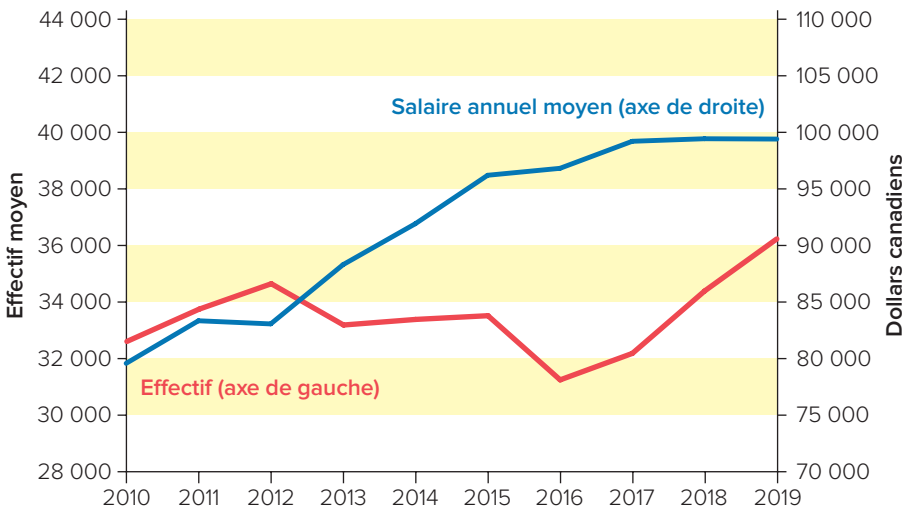
	Impôt foncier			Autres taxes de vente		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Alberta	19 702	23 166	22 848	40	35	43
Colombie-Britannique	49 448	51 690	53 608	41 126	41 582	49 313
Manitoba	15 831	16 250	16 250	17 022	21 355	22 365
Terre-Neuve-et-Labrador	68	68	74	149	272	0
Nouveau-Brunswick	2 022	1 143	1 199	0	0	0
Nouvelle-Écosse	2 902	2 727	2 785	0	0	0
Ontario	32 098	32 841	32 399	695	349	20
Québec	40 589	40 413	40 284	18 373	18 166	16 849
Saskatchewan	21 887	23 197	23 586	12 944	14 663	19 870
Territoires du Nord-Ouest	122	126	141	0	0	0
Fédéral	0	0	0	31 921	32 048	31 634
Total	184 669	191 620	193 173	122 270	128 470	140 094

	Impôt sur le capital et droits de douane			Impôt sur le revenu		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Alberta	1	1	2	91 648	107 989	112 985
Colombie-Britannique	0	0	0	33 458	117 896	120 338
Manitoba	20	20	20	12 127	47 697	51 685
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	768	12 784	11 536
Nouvelle-Écosse	0	0	0	470	5 732	4 874
Ontario	0	0	0	88 257	117 861	118 707
Québec	20	19	0	31 376	63 331	63 890
Saskatchewan	71	71	71	22 948	82 287	88 130
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	901	856
Fédéral	0	3 700	2 742	658 702	656 020	673 251
Total	112	3 811	2 835	939 754	1 212 497	1 246 252

EFFECTIF

En 2019, l'effectif du secteur ferroviaire canadien a augmenté de 5,5 pour cent par rapport à l'année. Le salaire annuel moyen par employé est resté stable à un peu moins de 100 000 \$.¹⁸

	Rémunération globale (millions \$)	Effectif moyen	Salaire annuel moyen par employé (\$)
2010	2 585	32 565	79 373
2011	2 803	33 703	83 163
2012	2 870	34 629	82 883
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



¹⁸ 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 42 790 kilomètres (26 589 milles) de voies en 2019, une augmentation de 2,7 pour cent par rapport à l'année précédente.¹⁹ Une grande partie de l'augmentation est attribué à un rétablissement de service ur des voies qui avait été endommagé l'année précédente. Le parc de wagons a augmenté de 2,9 pour cent en 2019. Le nombre de locomotives en service a augmenté de 1,4 pour cent par rapport à l'année précédente, pour atteindre un record de 3 840.

Voies et matériel*

	Milles	Kilomètres	Index 2000 = 100	Wagons en service	Locomotives en service
2010	27 806	44 750	96,3	71 788	2 954
2011	27 254	43 862	94,3	71 750	2 978
2012	27 075	43 572	93,7	64 485	3 063
2013	27 428	44 141	94,9	59 393	3 043
2014	27 456	44 186	95,0	58 577	2 700
2015	27 580	44 385	95,5	59 509	2 400
2016	27 221	43 808	94,2	55 230	2 318
2017	26 453	42 572	91,6	55 258	3 177
2018	25 947	41 757	89,8	59 309	3 788
2019	26 635	42 865	92,2	61 030	3 840

* Inclus les tronçons se terminant aux États-Unis.

Voies en exploitation par province et territoire

	2017		2018		2019	
	Milles	Km	Milles	Km	Milles	Km
Alberta	3 941	6 342	3 925	6 317	3 924	6 316
Colombie-Britannique	4 140	6 663	4 123	6 635	4 100	6 598
Manitoba	2 151	3 462	2 129	3 426	2 760	4 442
Terre-Neuve-et-Labrador	175	282	175	282	175	282
Nouveau-Brunswick	681	1 096	681	1 096	681	1 096
Nouvelle-Écosse	401	646	292	470	292	470
Ontario	6 332	10 190	6 026	9 698	6 065	9 760
Québec	3 669	5 905	3 655	5 882	3 658	5 887
Saskatchewan	4 841	7 790	4 818	7 753	4 857	7 817
Territoires du Nord-Ouest	75	121	76	122	76	122
Total	26 406	42 497	25 900	41 682	26 589	42 790
Trains voyageurs intervilles	7 453	11 995	7 453	11 995	7 453	11 995
Trains de banlieue et touristiques	3 156	5 080	3 156	5 080	3 185	5 126
Tronçons se terminant aux États-Unis	47	75	47	75	47	75
Total global	37 063	59 647	36 556	58 832	37 274	59 986

¹⁹ 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.²⁰

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

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.

Milles-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.

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.

²⁰ 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
Tonne-mille commerciale en Tonne-kilomètre commerciale	1,4599
Kilometres en milles	0,6214
Tonnes métriques en tonnes impériales	1,1023
Litres en gallons	0,2200
Tonne-kilomètre commerciale en Tonne-mille commerciale	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

“Marchandise dangereuse” a le même sens qu'à l'article 2 de *la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, 1992*. On considère qu'un accident met en cause des marchandises dangereuses si tout wagon transportant (ou ayant récemment transporté) une marchandise dangereuse déraille, 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.