Tendances ferroviaires / 2024

Association des chemins de fer du Canada

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

(613) 567-8591
rac@railcan.ca

www.railcan.ca/fr

MIXTE
Issu de sources responsables
FSC® C147797

Compagnies membres 2023

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

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

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

Membres associés 2023

Absopulse Electronics Ltd.	Koch Fertilizer Canada ULC
Alstom Transport Canada Inc.	L.A. Hébert Ltée
Arrimage National	Lambton College
Ashcroft Terminal	Lanyi Rail Solutions Ltd.
Bayside Canadian Railway	McCarthy Tétrault
BHP Canada Inc.	Messer Canada Inc.
British Columbia Institute of Technology	NARSTCO
CAD Railway Industries Ltd.	Nu-Edge Rail LTD
Canadian Heartland Training Railway Services Inc.	Ontario Steel Haulers Inc.
Canadian Rail Research Laboratory	Partum Consulting Inc.
Canadian Railway Services	PNR Railworks Inc.
Canadian Urban Transit Association	Rail Cantech
Cando Rail & Terminals Ltd	Rail-Werx Inc.
Cégep de Sept-Iles	Red River College
Colliers Project Leaders	Rees Rail Services Ltd.
Confederation College of Applied Arts and Technology	RTC Rail Solutions Ltd
CPCS Transcom Limited	Sait Polytechnic
Crescent Point Energy	Sands Bulk Transport
Davanac Inc.	Sandy Cooke Consulting Inc.
Dillon Consulting Limited	Siemens Mobility Limited
Dominion Railway Services Ltd.	Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR)
Drain-All Ltd.	Soulanges Railway Services Inc.
Forma-Train	Stantec Inc.
Frauscher Sensor Technology USA Inc.	Suncor Energy Products Partnership
GATX Rail Canada Corporation	Torq Transloading
Green Response Environmental & Rail Inc	T-Rail Products Inc.
Groupe Ingati inc.	Tybo Contracting Ltd.
Groupe Pelletier Entretien	Universal Rail Systems
Harsco Rail	VIP Rail ULC
Hitachi Rail STS	Wabtec Corporation
J Lanfranco Fastener Systems Inc	Whiting Equipment Canada
Jones Rail Industries Ltd.	X-Rail Signalisation Inc.

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

Avant-propos

Voici la 32e édition de *Tendances ferroviaires*. Depuis plus de 30 ans, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) publie un rapport annuel sur le secteur ferroviaire du Canada. Cette publication présente des données financières et statistiques couvrant une période de dix ans et portant sur de nombreux aspects de la performance du secteur ferroviaire du Canada.[1] Cette édition couvre la période de 2014 à 2023.

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

- 38 chemins de fer marchandises locaux et régionaux
- 6 chemins de fer marchandises de classe 1[3]
- 6 chemins de fer touristiques
- 5 chemins de fer de banlieue
- 3 chemins de fer voyageurs intervilles

Les chemins de fer marchandises de classe 1 (le CN et le CPKC[4]) réalisent la majeure partie des activités de transport de marchandises au Canada. C'est pourquoi les données présentées dans ce document traitent de ces deux transporteurs de classe 1.

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

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

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

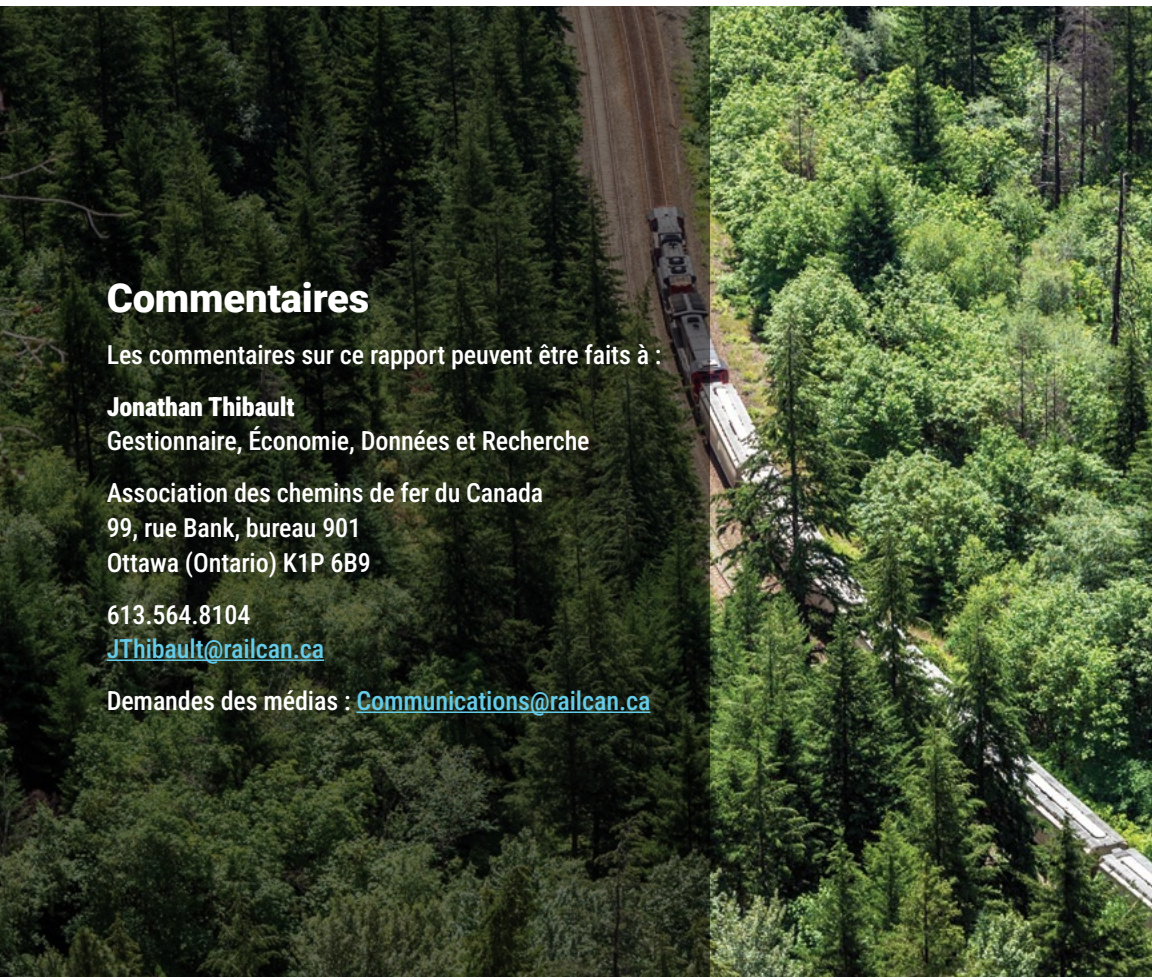
3 Les données sur les quatre chemins de fer de classe 1 américains sont traitées comme des données sur les chemins de fer d'intérêt local dans les rapports *Tendances ferroviaires*.

4 Le Canadien Pacifique (CP) et le Kansas City Southern (KCS) ont fusionné le 14 avril 2023 pour former le Canadian Pacific Kansas City (CPKC). Les données du rapport *Tendances ferroviaires* illustrent les activités canadiennes.

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

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

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



Commentaires

Les commentaires sur ce rapport peuvent être faits à :

Jonathan Thibault
Gestionnaire, Économie, Données et Recherche

Association des chemins de fer du Canada
99, rue Bank, bureau 901
Ottawa (Ontario) K1P 6B9

613.564.8104
JThibault@railcan.ca

Demandes des médias : Communications@railcan.ca

Table des matières

Compagnies membres 2023 . . . . . **04**

Membres associés 2023 . . . . . **06**

Avant-propos **07**

Commentaires **08**

Sommaire **10**

Trafic marchandises **14**

Tonnes-milles commerciales, tonnes-milles brutes et milles de trains marchandises 14

Wagons complets 15

Wagons complets et produits par groupe de marchandises 17

Statistiques sur les trains de marchandises 23

Tarifs marchandises 25

Productivité 26

Chaînes d'approvisionnement 28

Carburant **29**

Rendement du carburant 31

Transport de voyageurs **32**

Trains de banlieue 32

Transport de voyageurs intervilles 33

Sécurité **35**

Aperçu 35

Passages à niveau et intrusions 36

Marchandises 38

Marchandises dangereuses 39

Voyageurs 40

Information financière, investissements, taxes et impôts **41**

Exploitation 41

Investissements 44

Taxes et impôts 46

Effectif **50**

Représentation de la diversité 51

Voies et matériel **53**

Annexe A – Glossaire **55**

Annexe B – Facteurs de conversion **57**

Annexe C – Définition des termes liés à la sécurité **57**

Annexe D – Révisions statistiques **60**

Sommaire

Les chemins de fer du Canada investissent dans l'avenir de ce pays. Ces investissements améliorent la sécurité, l'efficacité et la capacité du réseau ferroviaire canadien, qui sous-tend des chaînes d'approvisionnement rentables. Ces sont des investissements dans les gens, de bons emplois et des services publics essentiels (par des contributions fiscales record). De plus, les investissements dans le secteur ferroviaire aident à réduire les émissions du secteur des transports du Canada, car le train demeure le mode de transport terrestre le plus écoénergétique.

En 2023, les chemins de fer canadiens ont investi 2,9 milliards de dollars dans leurs actifs canadiens, pour un total de plus de 22,7 milliards de dollars au cours de la dernière décennie. Ces investissements dans les voies ferrées, le matériel roulant, la technologie et d'autre équipement améliorent la sécurité, l'efficacité, la capacité et la fluidité des chaînes d'approvisionnement canadiennes. En fait, les temps d'arrêt moyens sont demeurés inférieurs à 10 heures en 2023, alors que les temps d'arrêt moyens aux terminaux portuaires et les retards des navires sont restés supérieurs à 100 heures.

La performance des chemins de fer du Canada en matière de sécurité a été exceptionnelle en 2023. Comparativement à 2022, le nombre total d'accidents a diminué de 8,5 %, le taux d'accidents de trains de voyageurs s'est amélioré de 52,4 %, le taux d'accidents de trains de marchandises s'est amélioré de 7,7 % et le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a diminué de 15,9 %.

Les tarifs marchandises sont restés parmi les plus concurrentiels du monde, soutenant des chaînes d'approvisionnement rentables, ce qui est essentiel dans un pays où le commerce représente deux tiers du PIB. Les tarifs marchandises ont augmenté de seulement 2,1 % comparativement à l'augmentation de 3,9 % de l'indice des prix à la consommation. Depuis 1998, après l'entrée en vigueur de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, les tarifs marchandises ferroviaires ont augmenté beaucoup moins que les prix à la consommation, les prix des produits industriels et les prix des produits de base, qui ont tous plus que doublé.

Les chemins de fer du Canada ont continué à faire des investissements significatifs dans les gens. Le salaire moyen a augmenté de 1 700 $, à plus de 106 000 $, ce qui est environ 50 % supérieur au salaire moyen d'un travailleur à temps plein. Les chemins de fer ont créé 2 000 emplois directs dans le secteur, ce qui porte la main-d'œuvre à 37 400 personnes – 37 400 cheminots dévoués qui travaillent dans toutes les conditions possibles pour les Canadiens et pour l'avenir de l'économie canadienne. De plus, cette main-d'œuvre reflète mieux la diversité des Canadiens que les années précédentes, la représentation des femmes et des travailleurs issus de divers groupes ayant augmenté – ce qui comprend les personnes handicapées, les minorités visibles et les peuples autochtones.

En 2023, le secteur ferroviaire a maintenu son statut de mode de transport terrestre de biens et de personnes le plus écoénergétique. Les chemins de fer marchandises et

voyageurs vont continuer à jouer un rôle clé dans la décarbonisation du secteur des transports du Canada et de l'économie en général. Les chemins de fer marchandises ont pu transporter une tonne de biens sur 228 kilomètres avec un seul litre carburant. Les chemins de fer voyageurs ont récupéré une plus grande partie de l'achalandage que ce qu'ils avaient perdu pendant la pandémie, le nombre de navetteurs ayant augmenté de 70,5 % et le nombre de passagers intervilles ayant augmenté de 30,7 % par rapport à 2022.

En ce qui a trait à l'imposition, le secteur a établi un record consécutif des taxes et des impôts payés aux gouvernements fédéral et provinciaux – plus de 2,5 milliards de dollars, une augmentation annuelle de 12,8 %.

Malgré la dynamique positive créée par la solide performance des chemins de fer du Canada, il existe de sérieux défis pour le secteur, qui mettent les investissements et l'amélioration des chaînes d'approvisionnement à risque. Ces risques ne sont pas insurmontables. En fait, le gouvernement pourrait prendre des mesures décisives pour les minimiser et créer des possibilités de croissance.

L'instabilité de la main-d'œuvre canadienne et les arrêts de travail fréquents (ou la menace de tels arrêts) ont un impact croissant sur la performance des chaînes d'approvisionnement et sur la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable. La grève de 13 jours aux ports de la Colombie-Britannique en juillet 2023 a paralysé les chaînes d'approvisionnement canadiennes et ses effets se sont révélés durables. Ce n'est qu'un exemple d'une vague d'interruptions de travail qui continuent à menacer d'importantes relations commerciales et d'affaires.

Le pays a besoin d'un cadre fiscal pour soutenir la compétitivité du Canada. La prise de mesures sur l'amortissement accéléré pour tous les acteurs des chaînes d'approvisionnement augmenterait les investissements et stimulerait les chaînes d'approvisionnement canadiennes, soutenant ainsi tous les secteurs économiques. L'infrastructure ferroviaire du premier au dernier kilomètre pourrait être renforcée par un crédit d'impôt pour l'entretien des voies. Des programmes, aux paliers fédéral et d'État, se sont révélés efficaces pour stimuler des investissements considérables dans l'infrastructure ferroviaire des chemins de fer d'intérêt local aux États-Unis.

Finalement, il faut marquer une pause et faire marche arrière avec l'augmentation constante du fardeau réglementaire et les politiques économiquement préjudiciables comme l'interconnexion réglementée prolongée. Dans un pays comme le Canada, qui a besoin d'une relance économique, il n'y a pas de place pour des politiques qui menacent des emplois syndiqués, découragent les investissements et mettent les chemins de fer canadiens dans une situation désavantageuse sur le plan concurrentiel par rapport aux chemins de fer américains.

Le secteur et le gouvernement peuvent travailler ensemble pour répondre à ces enjeux et établir des conditions propices aux investissements et à la prospérité à l'avenir.

Un aperçu décennal du transport ferroviaire au Canada

	2014	2022	2023
Trafic marchandises			
Tonnes-milles commerciales (milliards)	289,9	301,0	305,0
Tonnes-kilomètres commerciales (milliards)	423,2	439,4	445,3
Tonnes-milles brutes (milliards)	544,4	564,5	565,6
Tonnes-kilomètres brutes (milliards)	794,8	824,0	825,7
Milles de trains marchandises (milliers)	70 525,9	62 615,3	63 925,0
Kilomètres de trains marchandises (milliers)	113 500,2	100 769,3	102 877,1
Wagons complets à l'origine (milliers)	4 332,2	5 593,8	5 592,5
Tonnes courtes à l'origine (milliers)	319 780,8	367 989,6	378 290,6
Tonnes métriques à l'origine (milliers)	290 105,1	333 839,9	343 185,0
Unités intermodales totales (milliers0)	1 072,3	2 012,0	1 912,1
Produits par tonne-mille courte (cent.)	4,58	5,95	6,08
Produits par tonne-mille métrique (cent.)	3,14	4,07	4,16
Gallons de carburant consommé (millions)	484,2	444,9	453,4
Litres de carburant consommé (millions)	2 201,3	2 022,4	2 061,4
TMC par gallon de carburant consommé	626,3	711,4	711,0
TKC par gallon de carburant consommé	201,1	228,5	228,3
Transport de voyageurs			
Total des voyageurs transportés (milliers)	80 366	31 367	52 242
Information financière			
Produits d'exploitation (millions)	14 641,1	20 474,9	20 932,2
Charges d'exploitation (millions)	11 570,5	13 596,8	13 944,1
Bénéfice d'exploitation (millions)	3 070,6	6 878,1	6 988,1

	2014	2022	2023
Investissements			
Investissements totaux (millions)	1 808,2	2 423,6	2 935,4
Taxes et impôts			
Taxes et impôts payés (millions)	1 148,4	2 230,5	2 515,6
Effectif			
Employés	33 323	35 404	37 401
Salaire moyen par employé	91 798	104 443	106 157
Voies et matériel			
Milles de voies marchandises en exploitation	27 304	26 439	26 469
Kilomètres de voies marchandises en exploitation	43 942	42 550	42 597
Wagons (milliers)	58,6	55,8	52,9
Locomotives	2 700	3 828	4 252

Trafic marchandises

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

Au cours des dix dernières années, le transport de marchandises a augmenté. Le trafic marchandises, mesuré en TONNES-MILLES COMMERCIALES (TMC),[5] a augmenté de 5,2 %, alors que la charge totale de trafic marchandises, mesurée en TONNES-MILLES BRUTES (TMB), a augmenté de 3,9 %.

Mesuré en TMC, le trafic marchandises global en 2023 était supérieur de 1,3 % à 2022. Les TMB sont restées relativement stables, avec une augmentation de 0,2 % comparativement à 2022.

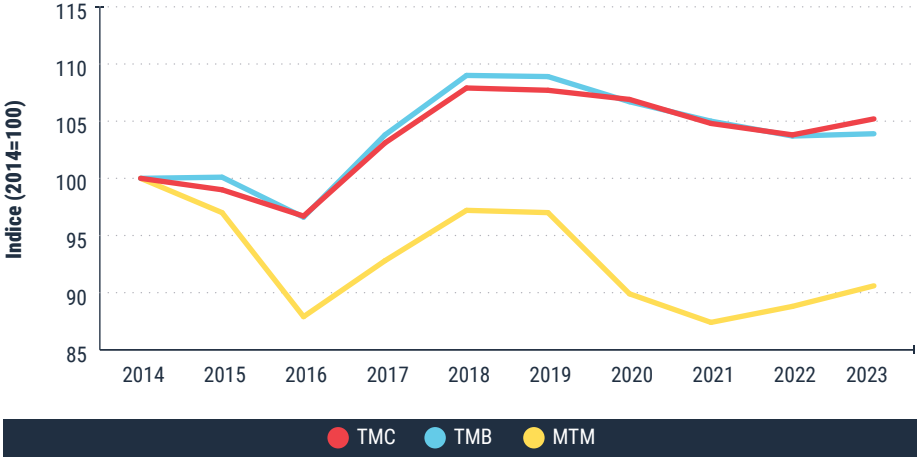
La distance parcourue par les trains de marchandises du Canada, mesurée en MILLES DE TRAINS MARCHANDISES (MTM), a augmenté de 2,1 % comparativement à 2022. La tendance générale observée au cours de la dernière décennie, consistant à utiliser des trains plus longs et plus lourds, ce qui permet aux chemins de fer d'augmenter le trafic sans augmentation correspondante des MILLES DE TRAINS, ne s'est pas poursuivie en 2022 et en 2023. Les trains moyens sont devenus légèrement plus courts et plus légers en 2022, de même qu'en 2023 (voir *Statistiques sur les trains de marchandises à la page 23*).

TMC, TMB ET MTM

	TMC (millions)	TKC (millions)	TMB (millions)	TKB (millions)	MTM (milliers)	KTM (milliers)
2014	289 890	423 197	544 443	794 808	70 526	113 500
2015	286 869	418 786	545 136	795 819	68 407	110 091
2016	280 217	409 075	525 771	767 549	62 023	99 816
2017	298 825	436 240	565 148	825 034	65 437	105 310
2018	312 758	456 581	593 461	866 366	68 571	110 354
2019	312 216	455 790	592 862	865 491	68 377	110 041
2020	309 831	452 308	580 971	848 133	63 383	102 004
2021	303 883	443 624	571 720	834 628	61 611	99 154
2022	300 986	439 395	564 452	824 017	62 615	100 769
2023	305 020	445 285	565 589	825 677	63 925	102 877

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

TMC, TMB ET MTM



WAGONS COMPLETS

De 2022 à 2023, le nombre de wagons complets ayant leur point d'origine au Canada est resté stable, alors que le tonnage a augmenté de 2,8 %. D'une année à l'autre, le nombre de wagons complets intermodaux a diminué, ce qui a été compensé par une augmentation des wagons complets non intermodaux, principalement en raison des produits agricoles. Le poids moyen d'un wagon complet INTERMODAL, même avec un double empilage de conteneurs, est nettement inférieur à celui d'un wagon complet NON INTERMODAL, ce qui aide à expliquer l'augmentation du tonnage sans augmentation correspondante du nombre de wagons complets.[6]

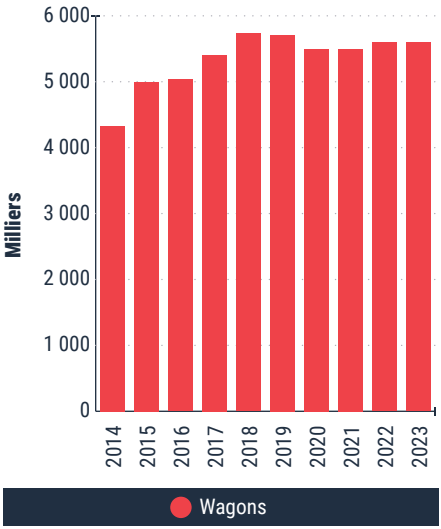
La tendance inverse a été observée au cours de la dernière décennie. De 2014 à 2023, le nombre de wagons complets INTERMODAUX a pratiquement doublé (+78,3 %), alors que le nombre de wagons complets NON INTERMODAUX n'a augmenté que de 15,5 % (voir *Wagons complets et produits par groupe de marchandises à la page 17*).

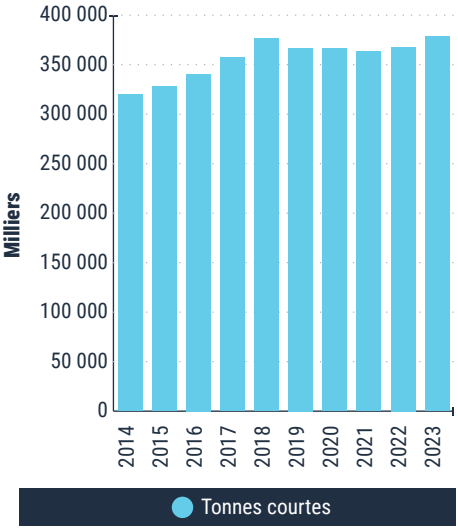
6 Les données des Chargements ferroviaires mensuels de Statistique Canada indiquent qu'en 2023, le poids moyen d'un wagon complet non intermodal était de 85,9 tonnes, comparativement à 15,3 tonnes pour un wagon complet intermodal (ou 30,6 tonnes si des unités intermodales sont superposées sur un seul wagon).

Wagons complets à l'origine et tonnage

	Wagons complets (milliers)	Tonnes courtes (milliers)	Tonnes métriques (milliers)
2014	4,332	319,781	290,105
2015	4,995	328,212	297,754
2016	5,035	340,628	309,017
2017	5,410	357,152	324,008
2018	5,732	376,625	341,674
2019	5,708	366,956	332,903
2020	5,497	366,396	332,394
2021	5,493	363,479	329,748
2022	5,594	367,990	333,840
2023	5,593	378,291	343,185

Wagons complets à l'origine et tonnage





WAGONS COMPLETS ET PRODUITS PAR GROUPE DE MARCHANDISES

L'ACFC fait le suivi de 11 groupes de marchandises transportées par les chemins de fer du Canada. Au cours des dix dernières années, les groupes ayant affiché les augmentations de wagons complets les plus importantes sont les marchandises intermodales (839 798 ou 78,3 %), les minéraux (480 984 ou 71,1 %) et les produits manufacturés et divers (95 394 ou 93,8 %).[7]

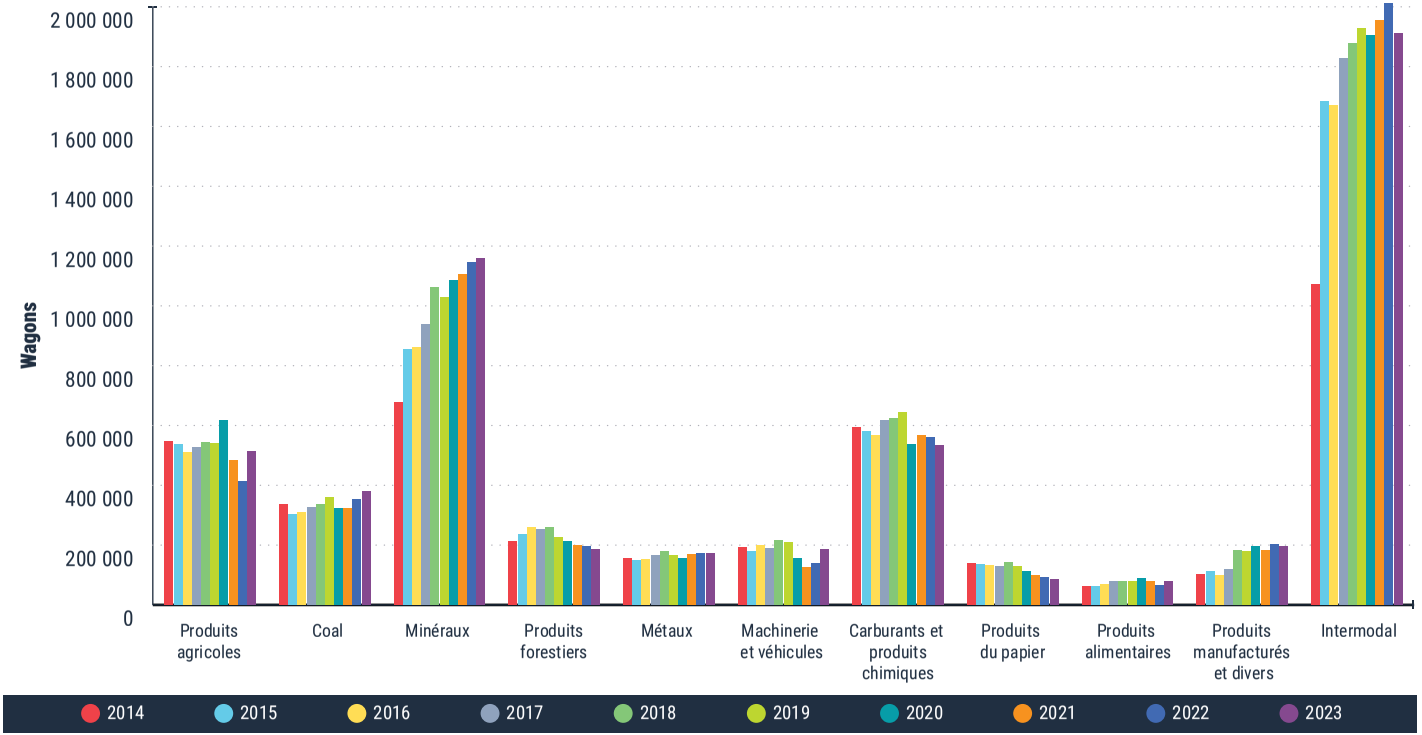
7 Les plus fortes augmentations et baisses sont présentées en nombre absolu de wagons complets, et non en pourcentage.

Wagons complets à l'origine par groupe de marchandises

	Produits agricoles	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie et véhicules	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Intermodal	Total *
2014	547 122	336 632	676 865	213 980	157 086	193 294	593 186	139 110	61 993	101 733	1 072 278	4 093 278
2015	537 013	303 932	854 186	235 169	150 273	178 429	579 254	133 800	62 160	112 194	1 683 988	4 830 398
2016	511 228	309 403	859 479	257 774	151 609	199 927	565 331	130 882	68 951	99 480	1 669 892	4 823 956
2017	527 271	326 228	937 737	251 273	165 404	189 632	617 792	129 675	79 041	118 651	1 828 225	5 170 929
2018	542 722	337 323	1 060 395	260 377	178 784	214 592	622 769	140 822	78 864	181 935	1 878 392	5 496 976
2019	538 726	361 067	1 027 286	225 031	164 230	208 879	645 268	127 821	80 009	178 379	1 927 291	5 483 989
2020	615 441	323 880	1 086 036	213 474	156 271	154 487	535 268	113 001	87 050	194 640	1 905 493	5 385 041
2021	483 085	321 232	1 105 311	198 714	168 593	126 451	565 748	97 884	79 547	180 944	1 955 771	5 283 280
2022	413 939	352 549	1 145 610	196 436	172 511	138 403	558 806	92 140	65 990	203 449	2 012 003	5 351 835
2023	511 980	380 283	1 157 850	185 071	170 724	186 048	533 786	85 673	79 371	197 126	1 912 076	5 399 988

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

Wagons complets à l'origine par groupe de marchandises



En 2023, tout comme en 2022, les marchandises intermodales, les minéraux, les carburants et produits chimiques, et les produits agricoles étaient les plus gros groupes de wagons complets transportés par les chemins de fer du Canada, représentant plus des trois quarts des wagons complets totaux.

Cinq groupes ont affiché des augmentations de 2022 à 2023, notamment les produits agricoles (98 041 ou 23,7 %), la machinerie et les automobiles (47 645 ou 34,4 %), le charbon (27 734 ou 7,9 %), les produits alimentaires (13 381 ou 20,3 %) et les minéraux (12 240 ou 1,1 %). La récolte de grain en 2022 a été nettement supérieure à celle de 2021, qui avait été touchée par une grave sécheresse dans les Prairies. La récolte exceptionnelle de 2022, dont une grande partie est reportée et expédiée en 2023, a soutenu la forte augmentation annuelle des expéditions agricoles en 2023. Les automobiles sont restées un point positif toute l'année, car la demande comprimée (après les pénuries de l'offre survenues au début de la pandémie) est restée forte.

Les six autres groupes ont affiché une diminution par rapport à 2022. Les marchandises intermodales ont affiché la plus forte diminution des wagons complets (-99 927 ou -5,0 %), suivies des carburants et des produits chimiques (-25 020 ou -4,5 %), des produits forestiers (-11 365 ou -5,8 %) et des produits du papier (-6 467 ou 7,0 %). Divers facteurs ont contribué à la réduction des volumes intermodaux et d'autres secteurs d'activité axés sur la consommation, notamment la faible demande des consommateurs, une mauvaise conjoncture macroéconomique, la grève de 13 jours aux ports de la Colombie-Britannique et les détournements de trafic vers les ports américains qui en ont découlé, ainsi que la pression accrue sur les prix exercée par le secteur du camionnage.

Comme on peut s'y attendre, les groupes de marchandises ayant plus de wagons complets ont tendance à générer des revenus plus élevés. Il existe toutefois des différences notables. Les quatre principaux groupes de marchandises en ce qui a trait aux wagons complets sont les mêmes que les quatre principaux groupes de marchandises en ce qui a trait aux revenus, mais l'ordre et les parts diffèrent légèrement. Comme l'indiquent des rapports publics des chemins de fer canadiens, les produits marchandises par wagon complet et tonne-mille varient selon le groupe de marchandises, tout comme la longueur moyenne du train. En 2023, les marchandises intermodales, les produits agricoles, les carburants et les produits chimiques, et les minéraux ont généré le plus de revenus pour les chemins de fer canadiens, représentant près des deux tiers des produits marchandises.

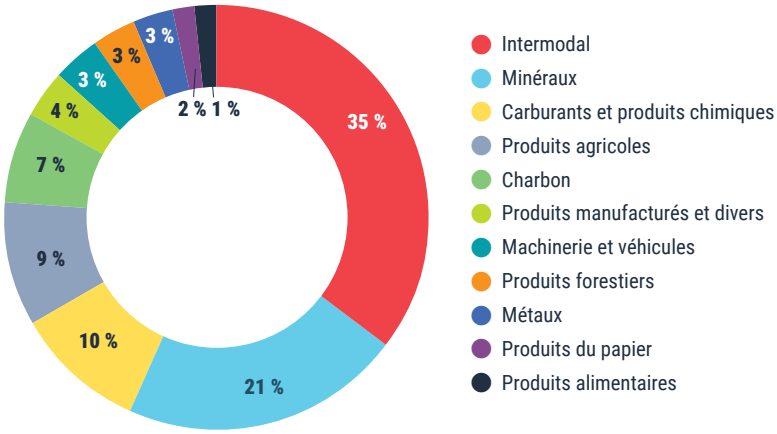
Produits marchandises par groupe de marchandises (millions $)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Produits agricoles	1 725	1 871	1 731	1 865	2 040	2 129	2 431	1 974	1 927	2 457
Charbon	760	632	628	695	768	837	725	692	829	922
Minéraux	1 030	1 336	1 061	1 101	1 555	1 544	1 390	1 344	1 564	1 681
Produits forestiers	702	857	952	918	968	899	868	919	1 039	1 017
Métaux	501	487	429	478	557	513	481	548	634	685
Machinerie et véhicules	481	541	567	552	664	630	489	474	605	794
Carburants et produits chimiques	1 756	1 934	1 719	1 824	1 944	2 137	1 759	1 905	2 186	2 211
Produits du papier	393	426	423	425	477	445	415	396	427	436
Produits alimentaires	181	235	258	295	305	326	373	343	321	410
Produits manufacturés et divers	177	192	181	221	510	516	578	645	823	837
Intermodal	2 162	2 171	2 135	2 354	2 566	2 580	2 553	2 731	3 302	3 097
Total *	9 869	10 682	10 083	10 728	12 355	12 557	12 062	11 971	13 659	14 551

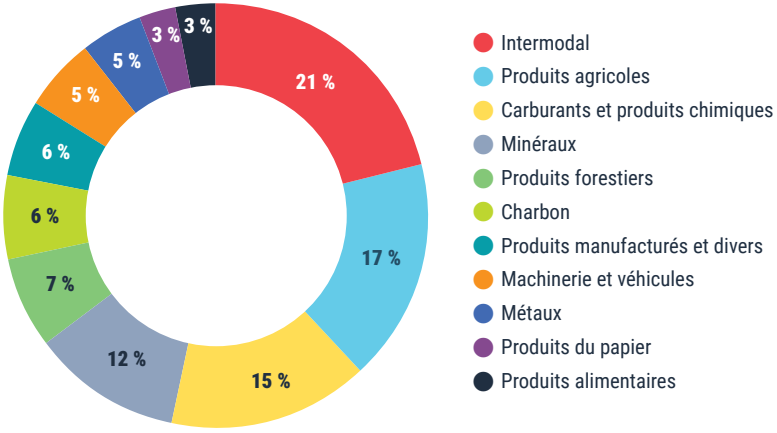
* Tous les membres de l'ACFC ne signalent pas les revenus provenant des wagons complets par groupe de marchandises. Les données de cette section reflètent les revenus déclarés provenant des wagons complets à l'origine, par groupe de produits. Ainsi, les revenus totaux des wagons complets à l'origine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

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

Wagons complets à l'origine par groupe de marchandises, 2023



Produits marchandises par groupe de marchandises, 2023



Statistiques sur les trains de marchandises

	Parcours moyen par chemin de fer de classe 1		Parcours moyen par chemin de fer local/régional		Nombre moyen de wagons par train	Poids moyen des trains
	Milles	*Kilomètres*	*Milles*	*Kilomètres*	*Wagons*	*Tonnes courtes*
2014	908	1 462	132	213	100	7 720
2015	943	1 517	142	228	102	7 968
2016	937	1 508	137	220	108	8 477
2017	947	1 524	129	208	114	8 636
2018	930	1 496	120	192	113	8 654
2019	920	1 481	118	190	114	8 670
2020	941	1 515	114	184	120	9 159
2021	913	1 470	106	171	121	9 279
2022	884	1 423	107	172	116	9 014
2023	872	1 403	103	166	112	8 847

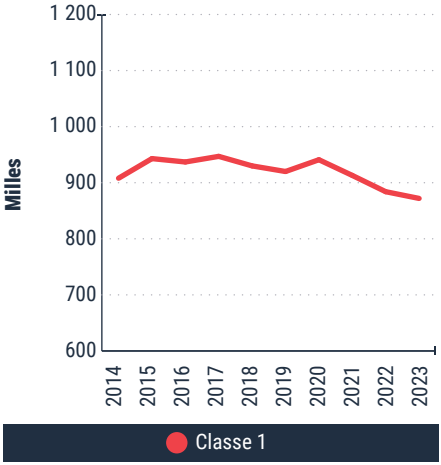
En 2023, les expéditions des CHEMINS DE FER DE CLASSE 1 du Canada (CN et CPKC) ont parcouru une distance[8] moyenne de 1 403 kilomètres (872 milles), une diminution de 1,4 % par rapport à 2022. Les expéditions des CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL du Canada ont parcouru une distance moyenne de 166 kilomètres (103 milles), une diminution de 3,7 % par rapport à 2022.

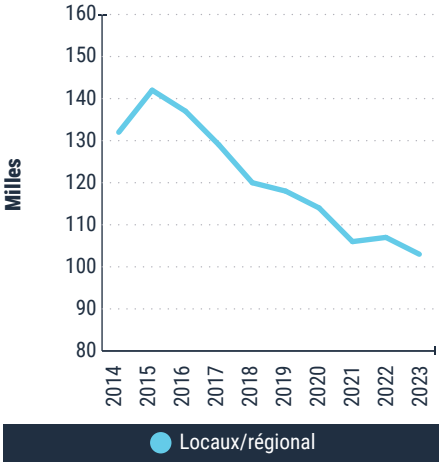
Le parcours moyen varie considérablement chez les CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL en raison des différences de la longueur de VOIE EXPLOITÉE.[9] De nombreux facteurs peuvent contribuer aux changements du parcours moyen. En plus des changements à l'origine et à la destination du trafic, le parcours moyen peut être influencé par les différentes parts de trafic entre les chemins de fer (qui ont des parcours moyens différents) ou les différentes parts de produits (le parcours moyen changeant selon les produits).

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

9 En 2023, la longueur de voie exploitée par les chemins de fer d'intérêt local variait de quelques milles à plus de 700 milles, avec une longueur médiane d'environ 85 milles et une moyenne d'environ 140.

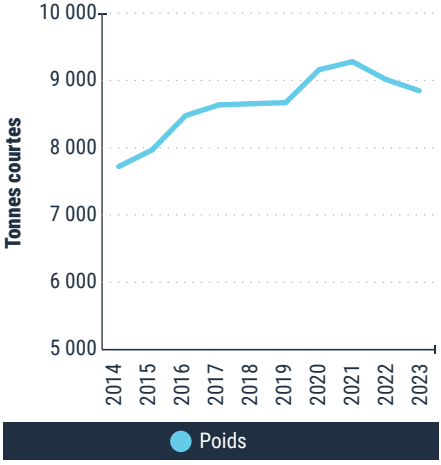
Longueur moyenne du parcours





La longueur et le poids moyens des trains n'ont pas continué à augmenter en 2022 ou 2023. En 2023, le nombre moyen de wagons10 par train de marchandises a diminué de 3,6 % par rapport à 2022, mais est resté supérieur de 11,7 % au niveau de 2014. Le poids moyen des trains de marchandises11 a diminué de 1,9 % par rapport à 2022, mais est resté supérieur de 14,6 % au niveau de 2014. En 2023, un train moyen comprenait 112 wagons et pesait 8 847 tonnes.

Taille moyenne des trains



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

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

TARIFS MARCHANDISES

Les produits marchandises par tonne-mille sont une bonne mesure des tarifs marchandises. Ils indiquent le revenu gagné pour transporter des marchandises sur une distance donnée.[12] Une étude menée en janvier 2023 a révélé que les tarifs marchandises du Canada étaient les plus bas de toutes les économies de marché étudiées.[13]

En 2023, les tarifs marchandises ont augmenté de seulement 2,1 %, à 4,16 cents par TONNE-KILOMÈTRE COMMERCIALE ou 6,08 cents par TONNE-MILLE COMMERCIALE. Cette augmentation est inférieure à celle de l'indice des prix à la consommation de 3,9 %. En 2023, les prix des produits de base et des produits industriels ont commencé à baisser après deux années d'inflation majeure – au cours desquelles les prix des produits de base ont plus que doublé et les prix des produits industriels ont augmenté de 28,5 % entre 2020 et 2022.

Depuis 1988 (la première année de la Base de données *Tendances ferroviaires* de l'ACFC, après l'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*), les tarifs marchandises ont augmenté d'un total de 66,5 %, ce qui est nettement inférieur à l'augmentation des prix à la consommation (120,6 %), des prix des produits industriels (112,7 %) et des prix des produits de base (124,1 %), qui ont tous plus que doublé.

Tarifs marchandises et autres indices de prix

	Produits marchandises par (cents)		**Indice des produits marchandises par TMC**	**Indice des prix des produits de base***	**Indice des prix à la consommation**	**Indice des prixdes produits industriels**
	TMC	*TKC*	*1988=100*	*1988=100*	*1988=100*	*1988=100*
2014	4,58	3,14	125,6	226,6	175,8	160,0
2015	4,63	3,17	126,7	144,7	177,8	158,7
2016	4,51	3,09	123,7	131,8	180,3	158,4
2017	4,55	3,12	124,8	152,6	183,1	163,3
2018	4,82	3,30	132,0	166,4	187,4	169,6
2019	5,07	3,47	138,8	160,3	191,0	169,4
2020	4,97	3,41	136,2	139,8	192,4	168,7
2021	5,21	3,57	142,9	223,4	198,9	192,1
2022	5,95	4,07	163,0	285,1	212,4	216,7
2023	6,08	4,16	166,5	224,1	220,6	212,7

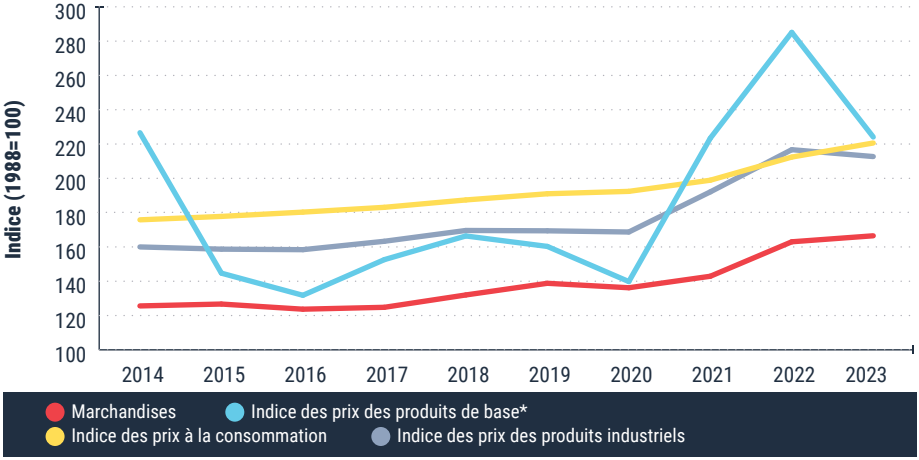
Sources : Banque du Canada (indice des prix des produits de base) ; Statistique Canada (indice des prix à la consommation ; indice des prix des produits industriels).

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

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

13 https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2023/02/CPCS-Report-Final_FR-1.pdf

Tarifs marchandises et autres indices de prix



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

PRODUCTIVITÉ

On mesure la productivité de la main-d'œuvre des chemins de fer marchandises à l'aide du nombre de TMC par employé.[14] Selon cette mesure, la productivité des employés a diminué de 3,8 % en 2023, restant supérieure de seulement 2,5 % au niveau de 2014. Le nombre de milles parcourus pour le transport de marchandises par employé[15] a également diminué (-5,1 % d'une année à l'autre).

Après l'entrée en vigueur de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, le secteur ferroviaire a été un chef de file de la productivité au Canada mais cette position est à risque. Deux nouveaux règlements gouvernementaux sur le travail ont considérablement touché la productivité du secteur en 2023. Un changement au Code canadien du travail, ajoutant 10 jours de congés payés pour les travailleurs des secteurs sous réglementation fédérale, est entré en vigueur le 1er décembre 2022. De plus, les Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire sont entrées en vigueur le 25 mai 2023.[16] Au bout du compte, ces changements nécessitent une main-d'œuvre additionnelle pour desservir le même volume de trafic – ce qui complique l'établissement des horaires, augmente les coûts et réduit la productivité.

14 On obtient la productivité de la main-d'œuvre en divisant les tonnes-milles commerciales par le nombre moyen d'employés, chaque année. Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

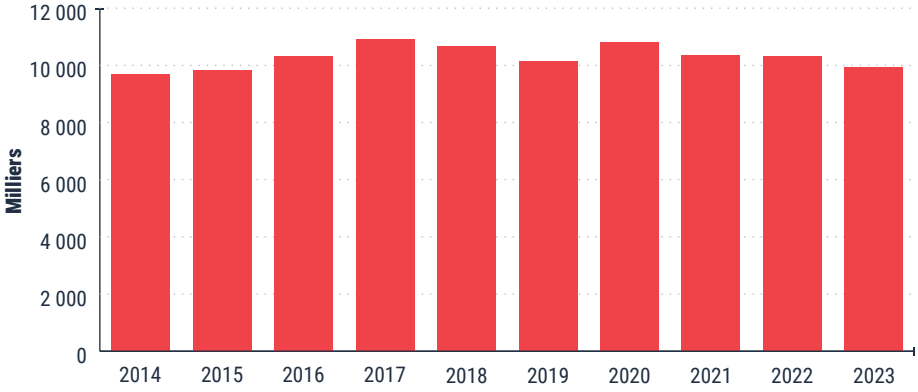
15 On obtient les milles parcourus par employé en divisant les milles parcourus pour le transport par le nombre d'emplois. Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

16 Les Règles sont entrées en vigueur le 25 mai 2023 pour les compagnies de chemin de fer marchandises, et le 25 novembre 2024 pour les compagnies de chemin de fer voyageurs.

Mesures de la productivité

	TMC par employé du transport de marchandises (milliers)	TKC par employé du transport de marchandises (milliers)	Milles parcourus par employé	Kilomètres parcourus par employé
2014	9 683	14 136	0,90	1,45
2015	9 834	14 356	0,93	1,50
2016	10 329	15 079	1,00	1,61
2017	10 917	15 938	0,96	1,55
2018	10 666	15 571	0,87	1,40
2019	10 137	14 799	0,85	1,37
2020	10 795	15 759	0,90	1,45
2021	10 355	15 117	0,88	1,42
2022	10 319	15 065	0,88	1,42
2023	9 923	14 486	0,84	1,35

TMC par employé du transport de marchandises

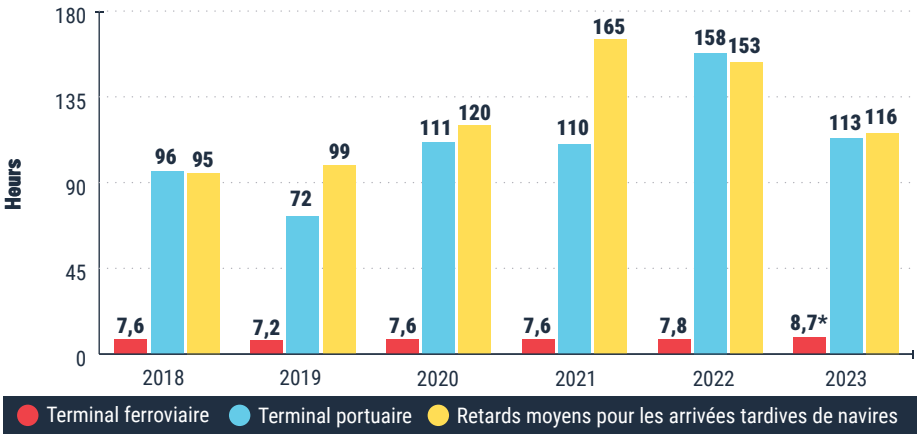


CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT

Les chaînes d'approvisionnement modernes sont complexes et, si un maillon est perturbé, les conséquences se font largement ressentir par les entreprises, les consommateurs et l'économie. En juillet 2023, les chaînes d'approvisionnement canadiennes ont été ébranlées par la grève des débardeurs aux ports de Colombie-Britannique. Cet arrêt de travail a eu des répercussions négatives sur la performance de l'ensemble des chaînes d'approvisionnement, sur le revenu des travailleurs, sur les recettes fiscales, ainsi que sur la croissance et le bien-être économiques en général. Bien que la grève n'ait duré que 13 jours, ses effets sont durables. Les détournements de trafic vers les ports américains se sont poursuivis pendant plusieurs mois et la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable reste menacée.

Le secteur ferroviaire canadien est resté un maillon sain et solide de ces chaînes d'approvisionnement. En 2023, et chaque année pendant la pandémie, le temps d'arrêt moyen au terminal[17] des CHEMINS DE FER DE CLASSE 1 est resté inférieur à 10 heures. Pourtant, le temps d'arrêt moyen aux terminaux portuaires[18] a augmenté de 120,3 %, passant de 72 heures en 2019 à 158 heures en 2022. Au palier mondial, la PONCTUALITÉ des navires a diminué de 78 % en 2019 à 42 % en 2022, avec une reprise partielle à 62 % en 2023 (non indiqué).[19] Pour les navires qui n'étaient pas à l'heure, le retard moyen a augmenté de 54,7 %, de 99 heures en 2019 à 153 heures en 2022, mais a diminué à 116 heures en 2023.[20]

Performance des chaînes d'approvisionnement



* Les données du CPKC pour 2023 sont présentées sur une base combinée comme si le contrôle du KCS par le CP avait eu lieu le 1er janvier 2023. Le CP et le KCS ont officiellement fusionné le 14 avril 2023. La mesure du temps d'arrêt des trains comprend les temps d'arrêt sur l'ensemble des réseaux ferroviaires, ce qui comprend les terminaux aux États-Unis et au Mexique.

17 On obtient le temps d'arrêt moyen des chemins de fer de classe 1 en calculant la simple moyenne du CN et du CP de 2018 à 2022, et la simple moyenne du CN et du CPKC en 2023.

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

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

20 Ibid.

Carburant

En 2023, les chemins de fer membres de l'ACFC ont consommé 2,1 milliards de litres (453 millions de gallons) de carburant, une augmentation de 1,9 % par rapport à 2022. C'est toutefois une diminution de 3,4 % par rapport à la moyenne de 2018-2022. La consommation de carburant des chemins de fer voyageurs a augmenté de 12,2 % par rapport à 2022, alors que l'achalandage et le nombre de trains ont augmenté par rapport aux baisses affichées pendant la pandémie. Cependant, la consommation de carburant des chemins de fer voyageurs est restée inférieure aux niveaux prépandémie, alors que les niveaux d'achalandage étaient plus élevés. La consommation de carburant des trains marchandises (ce qui comprend les trains de triage et de travaux) a augmenté de 1,4 %.

Les coûts du carburant diesel ont diminué de 14,2 % en 2023, à 1,30 $ le litre (5,92 $ le gallon). Malgré cette réduction, les coûts du carburant diesel par litre (ou gallon) en 2023 étaient les deuxièmes plus élevés.[21] La réduction en 2023 suivait deux années d'augmentations considérables, quand les coûts avaient plus que doublé, de 0,71 $ le litre (3,22 $ le gallon) en 2020 à 1,52 $ le litre (6,89 $ le gallon) en 2022.

21 Les données de l'ACFC remontent à 1988, la première année de la Base de données *Tendances ferroviaires*.

Consommation de carburant et coût

	Consommation totale		Consommation – Marchandises (incl. triage et travaux)		Consommation – Marchandises (excl. triage et travaux)		Consommation – Voyageurs		Coût du carburant diesel	
	Gallons (milliers)	*Litres (milliers)*	*Gallons (milliers)*	*Litres (milliers)*	*Gallons (milliers)*	*Litres (milliers)*	*Gallons (milliers)*	*Litres (milliers)*	*Par gallon ($)*	*Par litre (cents)*
2014	484 211	2 201 260	462 838	2 104 096	446 587	2 030 216	21 373	97 164	4,72	103,91
2015	470 084	2 137 037	445 859	2 026 907	431 476	1 961 524	24 225	110 130	3,45	75,99
2016	441 145	2 005 479	416 916	1 895 331	403 995	1 836 593	24 229	110 148	3,02	66,33
2017	475 619	2 162 199	449 509	2 043 500	435 981	1 982 001	26 110	118 699	3,43	75,54
2018	494 194	2 246 644	467 418	2 124 919	454 246	2 065 037	26 776	121 725	4,24	93,20
2019	498 062	2 264 237	468 153	2 128 266	454 315	2 065 359	29 910	135 972	4,03	88,70
2020	460 670	2 094 250	445 252	2 024 159	432 907	1 968 037	15 418	70 092	3,22	70,80
2021	447 900	2 036 194	431 647	1 962 309	419 103	1 905 283	16 253	73 886	4,20	92,39
2022	444 862	2 022 386	423 080	1 923 361	410 439	1 865 894	21 782	99 025	6,89	151,59
2023	453 433	2 061 351	428 994	1 950 248	415 786	1 890 204	24 439	111 103	5,92	130,14

RENDEMENT DU CARBURANT

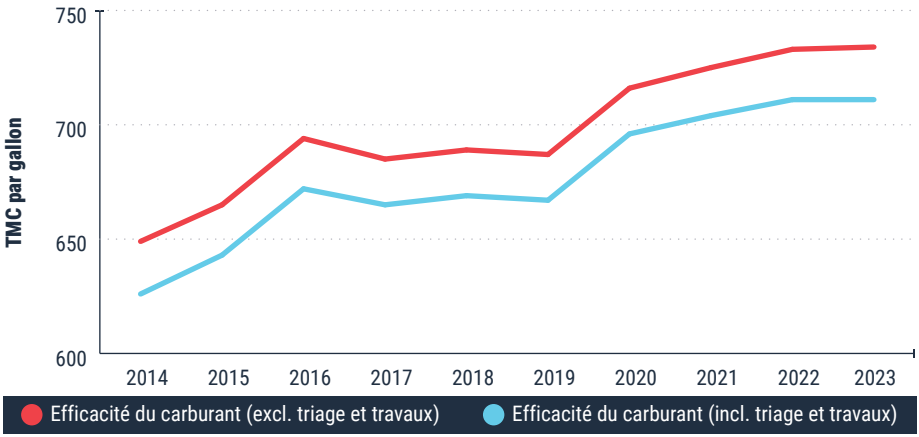
En 2023, les chemins de fer canadiens ont maintenu leur bilan de mode de transport terrestre de marchandises le plus écoénergétique. Le secteur continue à faire des investissements majeurs dans la modernisation du parc de locomotives, les technologies d'économie du carburant, l'efficacité opérationnelle, les carburants faibles en carbone et les projets pilotes sur les technologies de propulsion à émissions nulles.

Il existe une forte corrélation entre le poids (ou la longueur) des trains et le rendement du carburant – les trains plus lourds (ou plus longs) ont tendance à afficher un meilleur rendement du carburant par TMC. En 2023, le poids moyen des trains a diminué de 1,9 %, mais le secteur a réussi à maintenir son rendement du carburant à 228 TKC par litre (711 TMC par gallon).[22] Depuis 2014, le rendement du carburant s'est amélioré de 13,5 %.

Rendement du carburant

	Efficacité du carburant (incl. triage et travaux)		**Efficacité du carburant (excl. triage et travaux)**	
	TMC par gallon	*TKC par litre*	*TMC par gallon*	*TKC par litre*
2014	626	201	649	208
2015	643	207	665	214
2016	672	216	694	223
2017	665	213	685	220
2018	669	215	689	221
2019	667	214	687	221
2020	696	223	716	230
2021	704	226	725	233
2022	711	228	733	235
2023	711	228	734	236

Rendement du carburant



22 Cela comprend les trains de triage et de travaux.

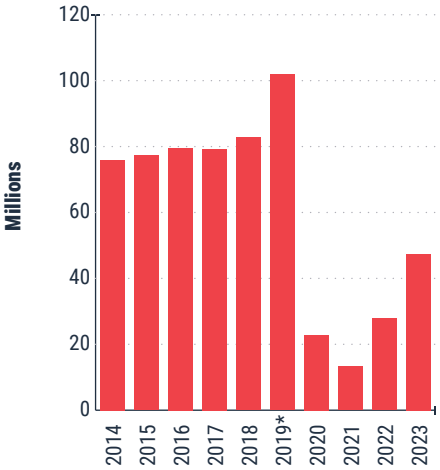
Transport de voyageurs

En 2023, l'achalandage de voyageurs a continué à augmenter par rapport aux bas niveaux de la pandémie, s'améliorant pour tous les segments des chemins de fer voyageurs – de banlieue, intervilles et touristiques. Cependant, malgré des améliorations annuelles considérables, l'achalandage est resté bien inférieur aux niveaux prépandémie (2019).

TRAINS DE BANLIEUE

De 2022 à 2023, l'achalandage des trains de banlieue a augmenté de 70,5 %, passant de 27,8 millions à 47,4 millions de navetteurs. Malgré cette augmentation considérable, l'achalandage des trains de banlieue est resté inférieur de 53,5 % aux niveaux de 2019.

Achalandage



	Navetteurs (millions)
2014	75,9
2015	77,2
2016	79,6
2017	79,3
2018	82,8
2019*	101,9
2020	22,8
2021	13,3
2022	27,8
2023	47,4

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

TRANSPORT DE VOYAGEURS INTERVILLES

De 2022 à 2023, le nombre de voyageurs intervilles (pour tous les chemins de fer membres de l'ACFC) a augmenté de 30,7 %, passant de 3,4 à 4,4 millions de voyageurs.

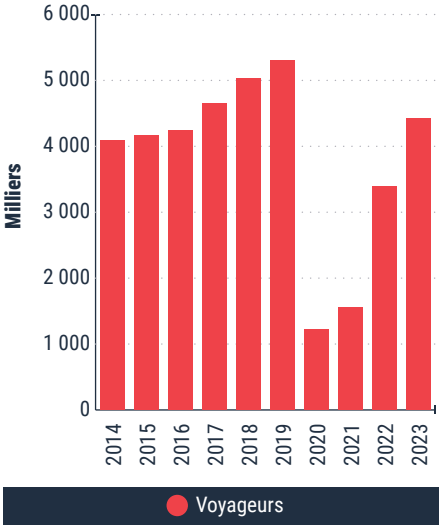
À titre de service national de transport de voyageurs, VIA Rail représente la majorité du trafic de voyageurs intervilles. En conséquence, les données présentées dans *Tendances ferroviaires* sont habituellement très similaires aux données des rapports annuels de VIA Rail. En 2023, l'achalandage de VIA Rail dans le corridor a augmenté de 24,8 % alors que plusieurs fréquences clés ont été rétablies.[23] L'achalandage de VIA Rail a également augmenté sur tous les itinéraires hors du corridor, entraînant une augmentation globale de l'achalandage de 23,3 % hors du corridor.[24] Les TRAINS-MILLES de voyageurs intervilles (pour tous les chemins de fer membres de l'ACFC) ont augmenté de 21,9 %, et les WAGONS-MILLES ont augmenté de 16,0 %.

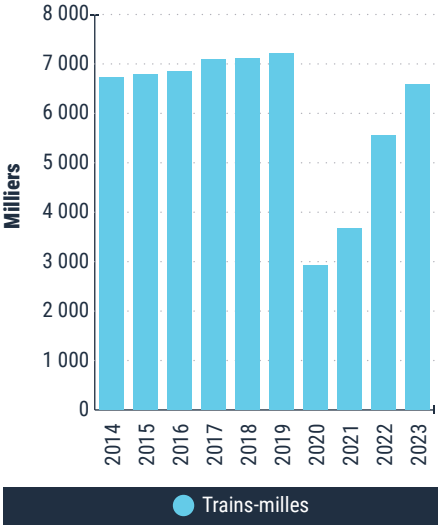
Transport de voyageurs intervilles – statistiques

	Wagons voyageurs en service	**Nombre de voyageurs** *(milliers)*	**Voyageurs**		**Trains voyageurs**		**Wagons voyageurs**	
			Milles (millions)	*Kilomètres (millions)*	*Milles (milliers)*	*Kilomètres (milliers)*	*Milles (milliers)*	*Kilomètres (milliers)*
2014	552	4 094	834	1 343	6 720	10 814	41 587	66 928
2015	551	4 171	857	1 380	6 781	10 913	43 843	70 559
2016	527	4 241	876	1 409	6 850	11 024	44 884	72 234
2017	512	4 645	971	1 562	7 094	11 416	46 758	75 249
2018	495	5 028	1 011	1 626	7 107	11 438	47 030	75 688
2019	488	5 305	1 074	1 729	7 216	11 612	46 000	74 030
2020	480	1 227	229	369	2 929	4 714	14 941	24 044
2021	407	1 555	333	535	3 668	5 904	18 534	29 827
2022	397	3 385	760	1 223	5 548	8 928	34 624	55 722
2023	445	4 424	926	1 491	6 582	10 593	40 174	64 654

23 VIA Rail, *Rapport annuel 2023*.
24 VIA Rail, *Rapport annuel 2023*.

Voyageurs intervilles et trains-milles





En 2023, le coefficient de charge moyen s'est maintenu à 61 %, ce qui est plus élevé que pendant la période prépandémie. Le nombre moyen de passagers par train a augmenté de 2,7 %, 137 à 141. La ponctualité a augmenté de 57 % à 59 %. Finalement, la longueur moyenne des trajets a diminué de 2,6 %, car l'amélioration de l'achalandage a été plus forte dans le corridor, où la longueur moyenne des trajets est inférieure à celle hors du corridor, pour les services sur longue distance et régionaux.

Mesures de la performance du transport de voyageurs intervilles

	Moyenne de voyageurs intervilles par train	Parcours moyen		Coefficient d'occupation moyen	Ponctualité
		Milles	*Kilomètres*	*(%)*	*(%)*
2014	124	213	343	60	76
2015	126	213	343	56	71
2016	128	216	348	54	73
2017	137	217	349	57	73
2018	142	209	336	57	71
2019	149	211	339	60	68
2020	78	198	318	45	71
2021	91	216	348	49	72
2022	137	227	365	61	57
2023	141	221	356	61	59

Sécurité

APERÇU

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

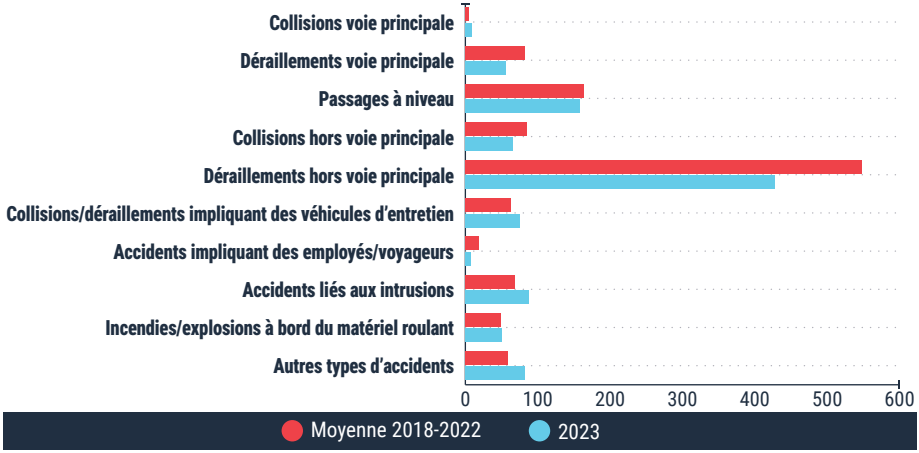
La sécurité du secteur ferroviaire était exceptionnelle en 2023. Le nombre total d'accidents a diminué de 8,5 % d'une année à l'autre, et était inférieur de 11,0 % à la moyenne de 2018-2022. Le nombre total de collisions et de déraillements a diminué de 22,7 % par rapport à la moyenne de 2018-2022.[25]

Résumé

	2014	Moyenne 2018-2022	2022	2023
Collisions voie principale	9	5	8	9
Déraillements voie principale	102	82	72	56
Passages à niveau	188	164	180	158
Collisions hors voie principale	108	85	68	65
Déraillements hors voie principale	488	548	469	427
Collisions/déraillements impliquant des véhicules d'entretien	27	63	83	75
Accidents impliquant des employés/voyageurs	16	19	14	7
Accidents liés aux intrusions	55	69	84	88
Incendies/explosions à bord du matériel roulant	32	49	51	51
Autres types d'accidents	37	59	83	82
Accidents totaux	1 062	1 143	1 112	1 018

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

Aperçu de la sécurité : 2023 vs moyenne 2018-2022



PASSAGES À NIVEAU ET INTRUSIONS

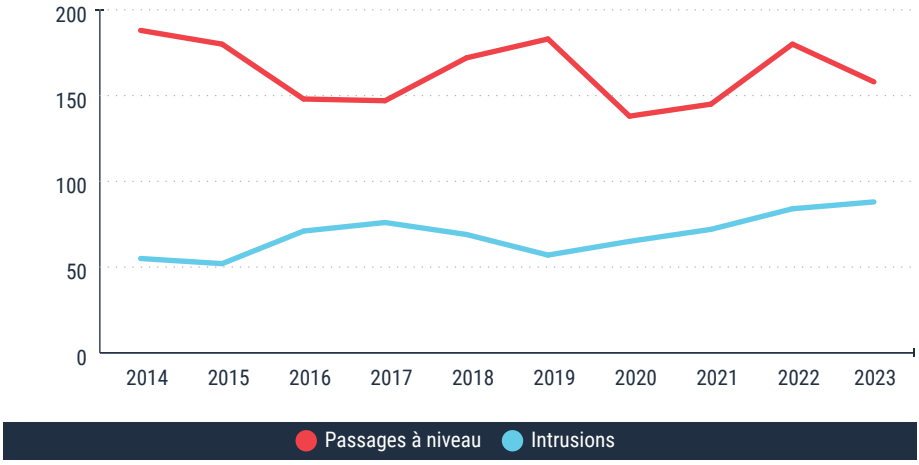
Chaque année, les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions représentent environ un cinquième des accidents ferroviaires totaux au Canada. Cependant, ce chiffre a augmenté à 24 % pendant chacune des deux dernières années. La tendance des accidents liés aux intrusions est la plus préoccupante. En 2023, il y a eu 88 accidents liés aux intrusions sur la propriété ferroviaire – le nombre le plus élevé de la dernière décennie et 26,8 % de plus que la moyenne de 2018-2022. De plus, il y a eu 158 accidents aux passages à niveau, une amélioration de 12,2 % d'une année à l'autre, mais une réduction de seulement 3,4 % par rapport à la moyenne de 2018-2022.

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

Accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions

	Passages à niveau	Intrusions	Passages à niveau et intrusions
2014	188	55	243
2015	180	52	232
2016	148	71	219
2017	147	76	223
2018	172	69	241
2019	183	57	240
2020	138	65	203
2021	145	72	217
2022	180	84	264
2023	158	88	246

Accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions



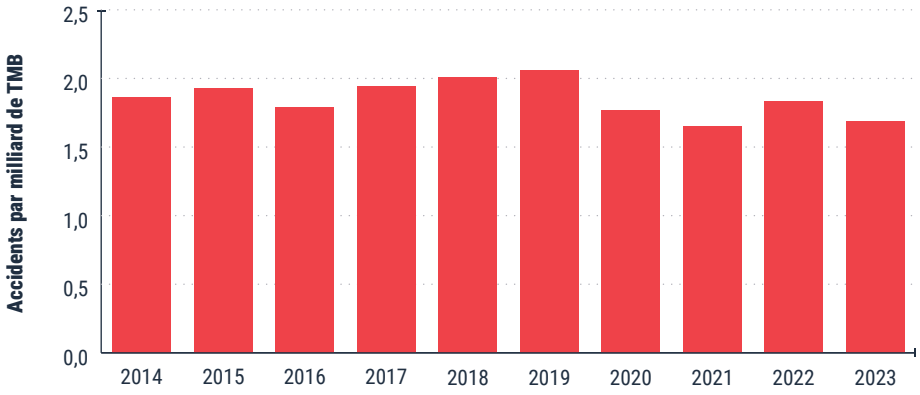
MARCHANDISES

En 2023, le taux d'accidents de trains de marchandises s'est amélioré de 7,7 % d'une année à l'autre, avec 1,69 accident par milliard de TMB. Il était inférieur de 9,3 % à la moyenne de 2018-2022. Environ la moitié de ces accidents étaient des collisions/déraillements hors de la voie principale.

Accidents de trains de marchandises

	Accidents	TMB (milliards)	Taux d'accidents (accidents par milliard de TMB)
2014	1 012	544,4	1,86
2015	1 051	545,1	1,93
2016	943	525,8	1,79
2017	1 094	565,1	1,94
2018	1 195	593,5	2,01
2019	1 223	592,9	2,06
2020	1 027	581,0	1,77
2021	945	571,7	1,65
2022	1 035	564,5	1,83
2023	957	565,6	1,69

Taux d'accidents de trains de marchandises



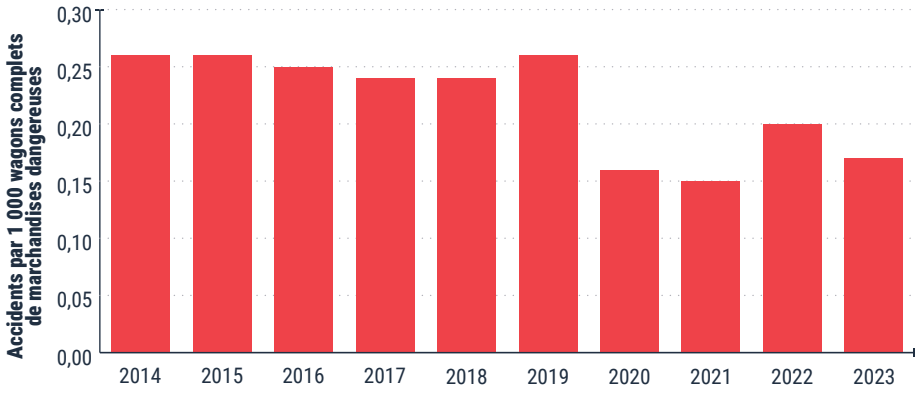
MARCHANDISES DANGEREUSES

Les chemins de fer continuent à transporter d'importants volumes de fret considéré comme étant des MARCHANDISES DANGEREUSES – remplissant leurs obligations en tant que transporteurs publics. Le taux d'accidents impliquant des MARCHANDISES DANGEREUSES a diminué 15,9 % d'une année à l'autre, une amélioration de 33,6 % au cours de la dernière décennie. En 2023, les chemins de fer canadiens ont transporté 527 490 wagons complets comprenant des marchandises dangereuses et tous, à l'exception de six, sont arrivés à destination sans déversement.

Accidents impliquant des marchandises dangereuses

	Accidents impliquant des marchandises dangereuses	Wagons complets de marchandises dangereuses *(milliers)*	Taux d'accidents *(accidents par 1 000 wagons complets)*	Accidents avec déversement
2014	148	576	0,26	5
2015	130	492	0,26	6
2016	111	438	0,25	2
2017	123	505	0,24	5
2018	129	547	0,24	4
2019	174	676	0,26	8
2020	87	536	0,16	3
2021	87	576	0,15	2
2022	111	547	0,20	2
2023	90	527	0,17	6

Taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses



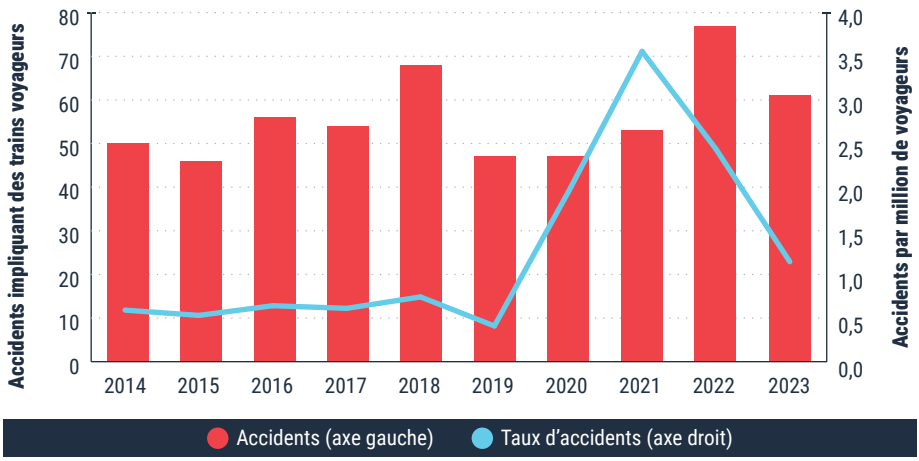
VOYAGEURS

En 2023, il y a eu 61 accidents impliquant des trains de voyageurs, une réduction annuelle de 20,8 %.

Le taux d'accidents est fondé sur le nombre de voyageurs et est donc influencé par les changements considérables, d'une année à l'autre, de l'achalandage depuis 2020 (le début de la pandémie de COVID-19 en Amérique du Nord).[26] En 2023, le taux d'accidents de trains de voyageurs s'est amélioré de 52,4 % comparativement à 2022, mais est resté élevé comparativement à la période prépandémie, quand l'achalandage était beaucoup plus élevé.

	Accidents de trains voyageurs	**Voyageurs** *(millions)*	**Taux d'accidents** *(accidents par million de voyageurs)*
2014	50	80	0,62
2015	46	82	0,56
2016	56	84	0,67
2017	54	84	0,64
2018	68	88	0,77
2019	47	108	0,44
2020	47	24	1,96
2021	53	15	3,56
2022	77	31	2,45
2023	61	52	1,17

Accidents de trains voyageurs et taux d'accidents



26 On obtient le taux d'accidents impliquant des voyageurs en divisant le nombre d'accidents par le nombre total de voyageurs intervilles, de banlieue et touristiques (en millions).

Information financière, investissements, taxes et impôts

EXPLOITATION

En 2023, les revenus d'exploitation totaux des chemins de fer canadiens ont augmenté de 457 millions de dollars (ou 2,2 %), passant de 20,5 à 20,9 milliards de dollars. Les revenus du transport de voyageurs ont augmenté de 125 millions de dollars (ou 12,7 %), les revenus du transport de marchandises ont augmenté de 629 millions de dollars (ou 3,5 %) et les autres revenus ont diminué de 296 millions de dollars (ou -18,7 %).

En 2023, les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 347 millions de dollars (ou 2,6 %). Les dépenses générales et administratives ont augmenté de 274 millions de dollars (ou 12,9 %), suivies par une augmentation des dépenses liées au transport (232 millions de dollars ou 6,8 %), à l'entretien des voies et des structures (124 millions de dollars ou 4,4 %) et à l'entretien du matériel (100 millions de dollars ou 4,6 %). Le carburant est la catégorie où les dépenses ont diminué (-383 millions de dollars ou -12,5 %). Les dépenses liées au carburant ont diminué après avoir atteint un montant record en 2022 et, malgré cette réduction, les dépenses liées au carburant en 2023 ont été les deuxièmes plus élevées jamais enregistrées.

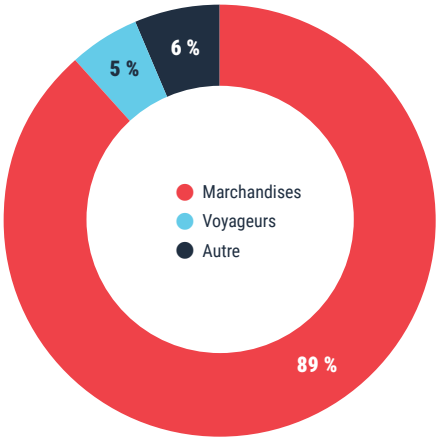
Les dépenses totales ont augmenté à un taux plus élevé que les revenus totaux (2,5 % vs 2,2 %). Cependant, comme l'augmentation des revenus a été supérieure à celle des dépenses (457 vs 347 millions de dollars), le bénéfice d'exploitation a augmenté de 110 millions de dollars (ou 1,6 %), passant de 6,9 à 7,0 milliards de dollars.[27] Alors que le bénéfice d'exploitation n'a augmenté que de 1,6 %, les investissements (21,1 %) et le montant des taxes et impôts versés aux gouvernements (12,8 %) ont affiché des hausses importantes, présentées aux pages suivantes.

Revenus d'exploitation (millions $)

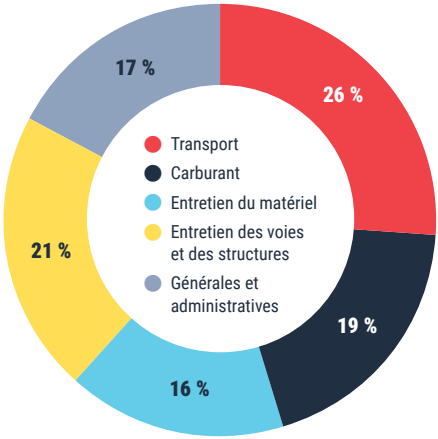
	Marchandises	Voyageurs	Autre	Revenus d'exploitation totaux
2014	13 287	690	664	14 641
2015	13 270	727	682	14 679
2016	12 649	784	681	14 114
2017	13 610	915	704	15 228
2018	15 064	970	694	16 728
2019	15 820	996	1 088	17 904
2020	15 404	160	1 201	16 765
2021	15 845	236	1 165	17 246
2022	17 903	983	1 589	20 475
2023	18 532	1 107	1 292	20 932

27 Les revenus d'exploitation reflètent le bénéfice avant les intérêts et les taxes et impôts.

Revenus d'exploitation, 2023



Dépenses d'exploitation, 2023



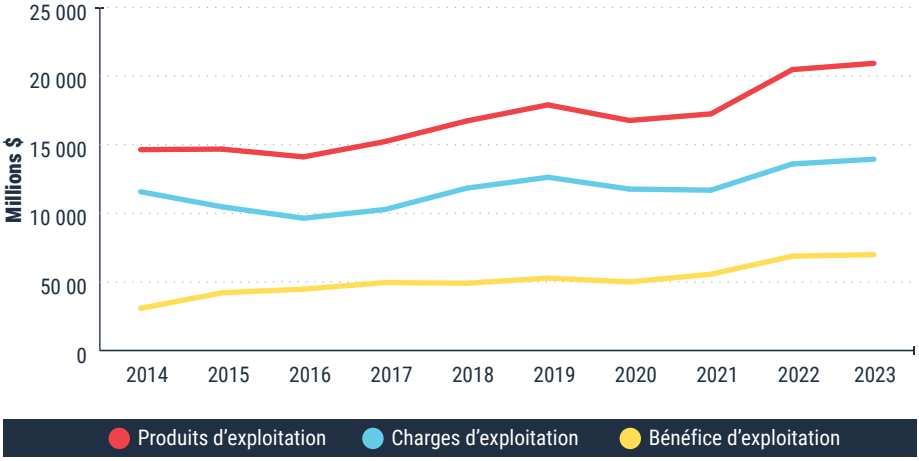
Dépenses d'exploitation (millions $)

	Transport	Carburant	Entretien du matériel	Entretien des voies et des structures	Générales et administratives	Dépenses totales
2014	2 759	2 287	1 785	2 108	2 632	11 571
2015	2 508	1 624	1 870	2 315	2 153	10 471
2016	2 592	1 330	1 958	2 013	1 749	9 642
2017	2 895	1 633	2 071	1 998	1 679	10 277
2018	3 172	2 094	1 973	2 270	2 318	11 828
2019	3 719	2 008	2 136	2 280	2 483	12 626
2020	3 029	1 483	2 272	2 446	2 534	11 765
2021	3 029	1 881	2 069	2 515	2 193	11 687
2022	3 429	3 066	2 158	2 820	2 124	13 597
2023	3 661	2 683	2 258	2 944	2 398	13 944

Bénéfice d'exploitation (millions $)

	Revenus d'exploitation totaux	Dépenses d'exploitation totales	Bénéfice d'exploitation total
2014	14 641	11 571	3 071
2015	14 679	10 471	4 208
2016	14 114	9 642	4 472
2017	15 228	10 277	4 951
2018	16 728	11 828	4 901
2019	17 904	12 626	5 277
2020	16 765	11 765	4 999
2021	17 246	11 687	5 560
2022	20 475	13 597	6 878
2023	20 932	13 944	6 988

Revenus, dépenses et bénéfice d'exploitation



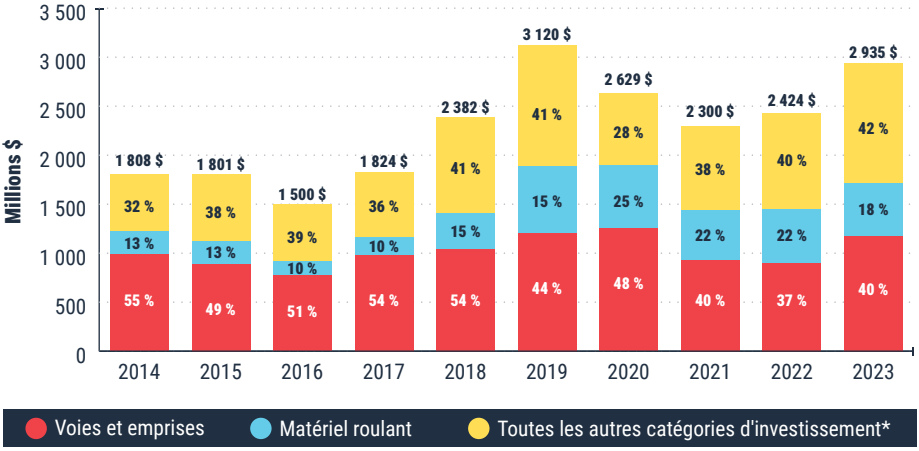
INVESTISSEMENTS

Les chemins de fer canadiens investissent des capitaux record dans leurs réseaux et leur matériel, soit une moyenne de 2,7 milliards de dollars par année au cours des cinq dernières années. Les investissements dans les voies ferrées, le matériel roulant, la technologie et d'autre matériel améliorent la sécurité, l'efficacité et la capacité du réseau ferroviaire, de même que la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada.

En 2023, les chemins de fer ont investi 2,9 milliards de dollars dans leurs actifs canadiens – une augmentation annuelle de 21,1 % et une augmentation de 62,3 % comparativement aux investissements faits il y a dix ans.

De 2022 à 2023, la catégorie ayant affiché la plus forte augmentation des investissements, en termes absolus, est celle des voies et des emprises (278 millions de dollars ou 30,9 %). Cela a été suivi d'une augmentation considérable des investissements dans les terminaux et les postes de ravitaillement (123 millions de dollars ou 323,7 %), grâce aux investissements de VIA Rail dans des terminaux et des centres d'entretien en Ontario et au Manitoba, et aux investissements du CN dans un centre de distribution de carburant à fort débit dans la région du Grand Toronto. Il y a également eu une augmentation considérable du matériel intermodal (116 millions de dollars ou 222,3 %), grâce à une augmentation des investissements par le CPKC.

Investissements dans les actifs canadiens



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

Investissements par catégorie (millions $)

	Voies et emprises	Bâtiment et machinerie et matériel connexes	Signalisation, communications et énergie	Terminaux et postes de ravitaillement	Matériel roulant	Matériel intermodal	Matériel de travaux et machines	Autre matériel	Total
2014	988	292	93	10	240	53	49	83	1 808
2015	888	309	130	26	233	61	92	62	1 801
2016	771	298	102	8	145	53	55	70	1 500
2017	980	275	104	15	182	102	57	109	1 824
2018	1 044	442	146	55	366	166	62	101	2 382
2019	1 206	601	165	89	674	152	99	136	3 120
2020	1 255	427	132	50	645	15	12	95	2 629
2021	929	431	227	33	504	30	55	91	2 300
2022	899	540	177	38	544	52	56	119	2 424
2023	1 176	480	189	161	538	168	51	173	2 935

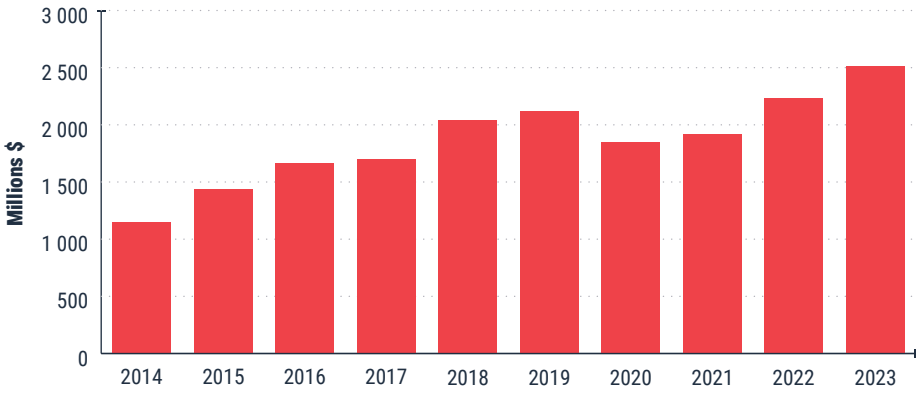
TAXES ET IMPÔTS

En 2023, les chemins de fer canadiens ont établi un deuxième record consécutif en ce qui a trait aux taxes et aux impôts payés. Ils ont versé plus de 2,5 milliards de dollars aux gouvernements fédéral et provinciaux, une augmentation de 12,8 % par rapport à 2022, une augmentation de 23,8 % par rapport à la moyenne de 2018-2022, et plus du double (+119,1 %) du montant payé en 2014.

L'augmentation annuelle de 285 millions de dollars en taxes et impôts payés était principalement due à l'augmentation de 14,4 %, ou 181 millions de dollars, de l'impôt sur le revenu (de 1 256 à 1 437 millions de dollars). Les redevances liées au carbone ont continué à augmenter rapidement, de 24,7 % d'une année à l'autre. En 2023, les chemins de fer ont versé 307 millions de dollars en redevances liées au carbone, comparativement à 247 millions de dollars l'année précédente et seulement 44 millions de dollars en 2014. D'une année à l'autre, les taxes et les impôts payés ont augmenté de moins de 10 % dans toutes les autres catégories, à l'exception de l'impôt sur le capital et des droits de douane, qui ont augmenté de seulement 3 millions de dollars (mais de 168,6 % en pourcentage).

Au cours de la dernière décennie, l'augmentation de près de 1,4 milliard de dollars en taxes et en impôts a été due à une augmentation de 975 millions de dollars (210,8 %) de l'impôt sur le revenu, de 264 millions de dollars (600,8 %) des redevances liées au carbone et de 80 millions de dollars (48,1 %) des charges sociales.

Taxes et impôts payés



Taxes et impôts par catégorie (millions $)

	Taxes sur le carburant des locomotives	Impôt foncier	Autres taxes de vente	Impôt sur le capital et droits de douane	Impôt sur le revenu	Redevances liées au carbone	Charges sociales			Total
							RPC/RRQ	AE	Impôt-santé	
2014	189	179	106	1	462	44	84	37	46	1 148
2015	159	168	115	3	775	45	82	36	53	1 435
2016	187	180	114	1	976	43	79	37	50	1 667
2017	196	185	122	0	940	78	93	36	52	1 702
2018	217	192	128	4	1 211	100	95	37	58	2 042
2019	215	193	140	3	1 246	124	102	37	60	2 120
2020	199	199	153	2	939	168	103	33	56	1 852
2021	190	203	97	2	1 021	202	113	34	59	1 919
2022	194	207	88	2	1 256	247	135	40	62	2 231
2023	203	224	92	5	1 437	307	139	41	66	2 516

Taxes et impôts fédéraux, provinciaux et territoriaux par catégorie (milliers $) 1/2

	Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise			Impôt foncier		Autres taxes de vente		Impôt capital et droits de douane	
	2022	*2023*	*2023 ¢/L tax*	*2022*	*2023*	*2022*	*2023*	*2022*	*2023*
Alberta	17 354	18 388	5.5	25 973	26 661	12	87	1	0
Manitoba	19 631	15 781	3.0	57 147	63 370	48 067	47 993	0	0
Manitoba	9 216	9 876	6.3	16 083	15 961	18 124	21 085	83	64
T.-N. et Labrador	0	0	0*	0	0	0	567	0	0
Nouveau-Brunswick	1 119	1 270	4.3	2 154	2 288	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0*	2 826	2 968	0	10	0	0
Ontario	23 154	30 888	4.5	34 862	35 828	242	664	0	0
Québec	6 501	6 766	3.0	41 198	50 022	376	1 536	0	0
Saskatchewan	38 001	40 999	15.0	26 184	27 133	21 165	18 989	31	26
Territoires du N.-O. et Yukon	12	10	11.4	146	166	0	55	0	0
Fédéral	79 009	78 647	4.0	0	0	348	1 199	1 761	4 949
Total	193 997	202 624	—	206 573	224 395	88 334	92 185	1 876	5 039

* À Terre-Neuve-et-Labrador et en Nouvelle-Écosse, les chemins de fer sont pleinement exemptés de la taxe d'accise sur le diesel.

Taxes et impôts fédéraux, provinciaux et territoriaux par catégorie (milliers $) 2/2

	Impôt sur le revenu		Redevances liées au carbone		Charges sociales		Taxes et impôts totaux	
	2022	*2023*	*2022*	*2023*	*2022*	*2023*	*2022*	*2023*
Alberta	72 891	87 342	8	5	0	0	116 239	132 483
Manitoba	131 582	145 518	83 030	85 451	858	1 120	340 316	359 233
Manitoba	54 091	62 586	0	0	7 827	8 196	105 424	117 768
T.-N. et Labrador	0	0	0	0	0	0	0	567
Nouveau-Brunswick	13 440	15 063	3 360	1 874	0	0	20 073	20 495
Nouvelle-Écosse	3 624	4 820	217	310	0	0	6 667	8 108
Ontario	132 714	149 125	6 555	10 175	16 325	16 969	213 851	243 648
Québec	43 324	53 255	5 875	7 611	71 992	71 113	169 266	190 303
Saskatchewan	90 163	100 889	53	70	0	0	175 597	188 106
Territoires du N.-O. et Yukon	956	1 209	13	14	0	0	1 127	1 453
Fédéral	713 520	817 312	147 460	201 900	139 867	149 445	1 081 965	1 253 452
Total	1 256 304	1 437 119	246 571	307 410	236 869	246 843	2 230 525	2 515 615

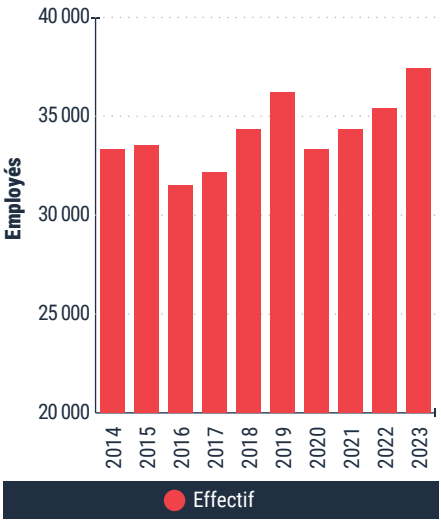
Effectif

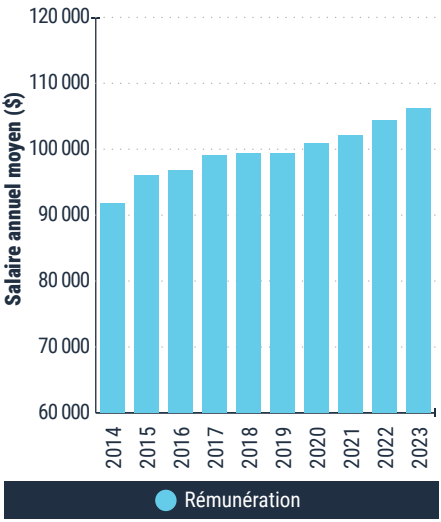
En 2023, les chemins de fer canadiens employaient directement 37 401 personnes, partout au pays – le nombre le plus élevé depuis 2001, une augmentation de 1 997 (5,6 %) par rapport à 2022. Le salaire annuel moyen par employé a augmenté de 1 714 $ (1,6 %), à 106 157 $,[28] ce qui est supérieur d'environ 50 % au salaire moyen pour un emploi à temps plein au Canada.[29]

Effectif et rémunération

	Rémunération totale (millions $)	Effectif moyen	Salaire annuel moyen par employé ($)
2014	3 059	33 323	91 798
2015	3 136	33 511	96 110
2016	2 956	31 526	96 727
2017	3 077	32 152	99 134
2018	3 296	34 315	99 361
2019	3 477	36 196	99 332
2020	3 237	33 321	100 891
2021	3 359	34 318	102 163
2022	3 690	35 404	104 443
2023	3 970	37 401	106 157

Effectif et rémunération





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

29 Statistique Canada, Enquête sur la population active.

REPRÉSENTATION DE LA DIVERSITÉ

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

De 2022 à 2023, le nombre d'employés dans chacune des quatre catégories a augmenté, ce qui comprend les femmes (+390 ou 7,4 %), les personnes handicapées (+177 ou 14,4 %), les minorités visibles (+1 758 ou 36,0 %) et les peuples autochtones (+265 ou 16,1 %). La représentation (part de l'emploi total dans le secteur) a augmenté pour les femmes (de 15,0 % à 15,2 %), les personnes handicapées (de 3,5 % à 3,8 %), les minorités visibles (de 13,8 % à 17,8 %) et les peuples autochtones (de 4,6 % à 5,1 %).

Représentation de la diversité

	Nombre d'employés et part de l'emploi total dans le secteur							
	Femmes		Personnes handicapées		Minorités visibles		Peuples autochtones	
2020	3 926	11,8 %	620	1,9 %	3 691	11,1 %	1 294	3,9 %
2021	4 051	11,8 %	1 119	3,3 %	4 049	11,8 %	1 403	4,1 %
2022	5 306	15,0 %	1 228	3,5 %	4 886	13,8 %	1 642	4,6 %
2023	5 696	15,2 %	1 405	3,8 %	6 644	17,8 %	1 907	5,1 %

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

En 2023, les femmes étaient davantage représentées aux postes de direction (32 %) et aux conseils d'administration (31,3 %) par rapport à leur part de l'emploi dans le secteur (15,2 %). Les peuples autochtones représentaient 10,4 % des postes aux conseils d'administration, ce qui est supérieur à leur part de l'emploi dans le secteur (5,1 %), mais étaient sous-représentés aux postes de direction (2,0 %). Les personnes handicapées et les minorités visibles étaient sous-représentées aux postes de direction et aux conseils d'administration comparativement à leur part de l'emploi dans le secteur.

Représentation de la diversité aux postes de direction et aux conseils d'administration, 2023

	Part représentée par divers groupes			
	Femmes	Personnes handicapées	Minorités visibles	Peuples autochtones
Équipes de direction	32,0 %	2,3 %	5,0 %	2,0 %
Conseils d'administration	31,3 %	1,0 %	3,1 %	10,4 %

Note : Les données sur la représentation de la diversité dans les équipes de direction et aux conseils d'administration ne sont pas suffisamment complètes pour permettre une analyse précise des tendances. Par conséquent, seules les données de l'année en cours sont présentées dans le rapport.

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

Voies et matériel

En 2023, les chemins de fer marchandises ont exploité 42 597 kilomètres (26 469 milles) de voies ferrées au Canada—un réseau qui est 12 % plus long que le réseau autoroutier national.[30] Le parc de wagons de marchandises a diminué de 5,3 %, à 52 860. Le nombre de locomotives de marchandises et de voyageurs en service actif a augmenté de 11,1 %, à 4 252.[31]

Voies et matériel

	Voies marchandises en exploitation		Locomotives en service	Wagons en service
	Milles	*Kilomètres*		
2014	27 304	43 942	2 700	58 577
2015	27 428	44 141	2 400	59 509
2016	27 070	43 564	2 318	55 230
2017	26 406	42 497	3 177	55 258
2018	25 900	41 682	3 782	59 309
2019	26 499	42 645	3 840	61 030
2020	26 551	42 730	3 756	61 755
2021	26 490	42 631	3 606	60 007
2022	26 439	42 550	3 828	55 789
2023	26 469	42 597	4 252	52 860

Note : Les voies exploitées par les chemins de fer marchandises n'incluent pas les segments se terminant aux États-Unis.

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

30 Transports Canada, Les Transports au Canada 2023.

31 4 252 est le nombre estimé de locomotives en service actif au Canada en 2023. Certaines de ces locomotives peuvent également avoir été en service actif aux États-Unis et/ou au Mexique pendant l'année.

Voies exploitées*, par province et territoire et par service

	2014		2022		2023	
	Milles	*Kilomètres*	*Milles*	*Kilomètres*	*Milles*	*Kilomètres*
Alberta	4 041	6 503	3 941	6 343	3 941	6 342
Colombie-Britannique	4 174	6 717	3 977	6 400	3 971	6 390
Manitoba	2 833	4 559	2 829	4 553	2 829	4 553
Terre-Neuve et Labrador	162	261	170	274	170	274
Nouveau-Brunswick	720	1 159	681	1 097	712	1 145
Nouvelle-Écosse	419	674	292	470	292	470
Ontario	6 265	10 082	6 127	9 860	6 134	9 871
Québec	3 613	5 815	3 605	5 802	3 603	5 799
Saskatchewan	5 002	8 050	4 741	7 630	4 741	7 630
Saskatchewan	75	121	76	122	76	122
Total marchandises	27 304	43 942	26 439	42 550	26 469	42 597
Intervilles	7 820	12 585	7 608	12 244	7 608	12 244
De banlieue et touristiques	3 101	4 990	2 451	3 945	2 448	3 940
Total voyageurs	10 921	17 575	10 059	16 189	10 056	16 184
Segments se terminant aux États-Unis**	152	244	47	75	47	75
Total des voies exploitées	38 377	61 762	36 546	58 814	36 572	58 856

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

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

Annexe A – Glossaire

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

Chemin de fer de classe 1 :
Un chemin de fer ayant eu des revenus d'exploitation excédant 250 millions de dollars pendant deux années consécutives.

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

Marchandises dangereuses :
Explosifs, gaz, liquides inflammables et combustibles, solides inflammables, substances comburantes, peroxydes organiques, substances toxiques et infectieuses, matières nucléaires, substances corrosives, ou produits divers, substances ou organismes dont la manutention ou le transport présentent, selon le gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou de dommages à l'environnement.[32]

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.

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

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

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

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

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

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

Voie en exploitation :
Voie principale de première catégorie exploitée par un chemin de fer. Cela exclut les voies de deuxième catégorie et les autres voies principales, les voies d'évitement et les liaisons, les embranchements industriels et autres, et les voies de triage.

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

Annexe B – Facteurs de conversion

Milles en kilomètres	1,6093
Kilomètres en milles	0,6214
Tonnes courtes en tonnes métriques	0,9072
Tonnes métriques en tonnes courtes	1,1023
Gallons en litres	4,5461
Litres en gallons	0,2200
Tonne-mille commerciale en tonne-kilomètre commerciale	1,4599
Tonne-kilomètre commerciale en tonne-mille commerciale	0,6850
Dollars CAN en dollars US (2023) *	0,7409
Dollars US en dollars CAN (2023) *	1,3497

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

Annexe C – Définition des termes liés à la sécurité

Les définitions proviennent du rapport *Événements de transport ferroviaire en 2023* du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Les définitions suivantes s'appliquent aux événements ferroviaires qui doivent être signalés en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et du règlement connexe.

Événement

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

Accident à signaler

- Une personne subit une blessure grave ou mortelle du fait qu'elle :
  - se trouve à bord du matériel roulant ou est en train d'y monter ou d'en descendre;
  - entre en contact direct avec tout élément du matériel roulant ou de son contenu.

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

Incident à signaler

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

Blessure grave

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

Accident mettant en cause des marchandises dangereuses

L'expression « marchandises dangereuses » revêt le même sens qu'à l'article 2 de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. On considère qu'un accident met en cause des marchandises dangereuses si tout wagon transportant (ou ayant récemment transporté) une marchandise dangereuse déraille, heurte du matériel roulant ou tout autre objet ou est heurté par du matériel roulant ou tout autre objet. Cela ne signifie pas nécessairement qu'il y a eu fuite d'un produit quelconque. Cette catégorie englobe aussi les accidents aux passages à niveau qui mettent en cause un véhicule automobile (par exemple un camion-citerne) qui transporte une marchandise dangereuse.

Déraillement

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

Annexe D – Révisions statistiques

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

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

Le rapport *Tendances ferroviaires 2024* ne comprend pas de révisions aux données historiques sur les membres de l'ACFC, qui sont recueillies chaque année par l'intermédiaire de l'enquête *Tendances ferroviaires*.

RÉVISIONS AUX AUTRES DONNÉES

Toutes les révisions sont expliquées dans le rapport, notamment les révisions de la Banque du Canada à l'indice des prix des produits de base et les révisions du BST aux données sur la sécurité.