



Association des chemins
de fer du Canada

TENDANCES FERROVIAIRES | 2016





Association des chemins
de fer du Canada



Sociétés et organismes membres au 31 décembre 2015.

ISBN: 978-1-927520-05-5





99 rue Bank
Bureau 901
Ottawa, ON
K1P 6B9

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

www.railcan.ca/fr

MEMBRES 2015

	6970184 Canada	HCRY	Huron Central Railway
AMT	Agence métropolitaine de transport	KRC	Keewatin Railway
APR	Alberta Prairie Railway Excursions	KFR	Kettle Falls International Railway
AMTK	Amtrak	KLTR	Knob Lake and Timmins Railway
AMIC	ArcelorMittal Mines Canada	LMR	Last Mountain Railway
BCRY	Barrie-Collingwood Railway	GO	Metrolinx
BRR	Battle River Railway	NBSR	New Brunswick Southern Railway
BCR	British Columbia Railway	NCR	Nipissing Central Railway
BSR	Big Sky Rail	NS	Norfolk Southern Railway
BNSF	BNSF Railway	ONR	Ontario Northland Railway
CBNS	Cape Breton & Central Nova Scotia Railway	OSR	Ontario Southland Railway
CR	Capital Railway	OBRY	Orangeville-Brampton Railway
CTRW	Carlton Trail Railway	OVR	Ottawa Valley Railway
CMQ	Central Maine & Québec Railway	PDCR	Prairie Dog Central Railway
CEM	Central Manitoba Railway	CFQG	Quebec Gatineau Railway
CFC	Charlevoix Railway	QNSL	Quebec North Shore and Labrador Railway
CFA	Chemin de fer Arnaud	CFRR	Romaine River Railway
CN	CN	SCFG	Société du chemin de fer de la Gaspésie
CFL	Compagnie du chemin de fer Lanaudière	SSR	South Simcoe Railway
CP	Canadian Pacific	SOR	Southern Ontario Railway
RS	Compagnie du chemin de fer Roberval-Saguenay	SRY	Southern Railway of British Columbia
CSX	CSX Transportation	SLQ	St. Lawrence & Atlantic Railroad
EMRY	Eastern Maine Railway	SSRY	Stewart Southern Railway
ETR	Essex Terminal Railway	SCR	Sydney Coal Railway
GEXR	Goderich-Exeter Railway	TTR	Toronto Terminals Railway
RMR	Great Canadian Railtour Company	TSH	Tshietin Rail Transportation
GSR	Great Sandhills Railway	VIA	VIA Rail Canada
GWR	Great Western Railway	WCE	West Coast Express
HBRY	Hudson Bay Railway	WP&YR	White Pass and Yukon Route Railroad

MEMBRES ASSOCIÉS 2015

Absopulse Electronics	Hewitt Equipement
Accuworx	IBI Group
Alexander Holburn Beaudin & Lang LLP	Kenneth Peel
Almita Piling	Loram
Amsted Rail	McCarthy Tétrault
Atlantic Industries Limited	Mecfor
Bayside Canadian Railway	Montréal Port Authority
BCIT	NARSTCO
Bombardier Transportation	Newalta Industrial Services
Canada Heavy Haul Railway	North American Rail Safety
United Technologies	Ontario Steel Haulers
Canadian Heartland Training Railway Services	PNR Railworks
Canadian Rail Research Laboratory	Quantum Murray LP
Canadian Urban Transit Association	Rail Cantech
Cégep Sept-Îles	Raildecks
CentrePort Canada	RailTerm
Consultants F. Drapeau	RB&C Maintenance of Way
Contrans Flatbed Group	Red Giant Oil Company
CPCS Transcom Limited	Red River College
Crescent Point Energy	Réparations ferroviaires K.L.N.
CSTP	Resolute Forest Products
Davanac	RTC Rail Solutions
Dominion Railway Services	Sandy Cooke Consulting
Drain-All	Secure Energy
Elbow River Marketing	SKF Lincoln Lubricators
Entretien Ferroviaire Boivin	Soulanges Railway Services
Envirotec Services Incorporated	Stantec
Ferus Natural Gas Fuels	Supco Canada Railway Supply Group
FLO Components	T-Rail Products
Forma-Train	TTX Railcar Canada
Gaz Propane Rainville	Vidal Street Industrial Park
Gestion AFM-Séma	Whiting Equipment Canada
HDR Engineering	X-Rail Signalisation

TABLE DES MATIÈRES

MEMBRES	II
MEMBRES ASSOCIÉS	III
MESSAGE DU PRÉSIDENT	1
AVANT-PROPOS	2
SÉCURITÉ	3
<i>MARCHANDISES</i>	4
<i>VOYAGEURS</i>	5
<i>ACCIDENTS AUX PASSAGE À NIVEAU ET INTRUSIONS</i>	6
<i>ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DE MARCHANDISES DANGEREUSES</i> ...	7
TRAFIC MARCHANDISES	8
<i>TONNES-MILLES COMMERCIALES, TONNES-MILLES BRUTES</i> <i>ET MILLES DE TRAINS MARCHANDISES</i>	9
<i>WAGONS COMPLETS</i>	10
<i>TRAFIC INTERMODAL</i>	11
<i>WAGONS COMPLETS PAR GROUPE DE MARCHANDISES</i>	12
<i>PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES</i>	13
<i>NOMBRE MOYEN DE WAGONS PAR TRAIN MARCHANDISES</i> <i>ET PARCOURS MOYEN</i>	15
TARIFS	16
PRODUCTIVITÉ	17
CONSOMMATION DE CARBURANT ET COÛT	18
TRANSPORT VOYAGEURS	19
<i>TRAINS DE BANLIEUE</i>	20
<i>TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES</i>	21
INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS	22
<i>BÉNÉFICE, PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION</i>	22
<i>INVESTISSEMENTS</i>	24
<i>TAXES ET IMPÔTS</i>	26
EFFECTIF	28
VOIES ET MATÉRIEL	29
ANNEXE A – GLOSSAIRE	30
ANNEXE B – FACTEURS DE CONVERSION	31
ANNEXE C – DÉFINITIONS DE CONCEPTS LIÉS À LA SÉCURITÉ	32

MESSAGE DU PRÉSIDENT



Les chemins de fer du Canada ont fait quelques réalisations remarquables dans tous les domaines du transport ferroviaire en 2015. Les données sur la performance présentées dans *Tendances ferroviaires 2016* illustrent ces réalisations et plus encore, mais ne racontent pas toute l'histoire.

En 2015, l'industrie a apporté un ensemble d'améliorations clés à la sécurité, en particulier dans les domaines de la transparence, de la formation et de la communication. Cette année, les chemins de fer du Canada ont eu plus de 50 rencontres publiques sur la sécurité avec des

maires, des administrateurs municipaux et des chefs des Premières Nations, partout au pays, et ont partagé de l'information sur les biens transportés dans 590 communautés afin d'aider les premiers intervenants à se préparer à un incident ferroviaire éventuel. De plus, l'industrie a lancé l'appli mobile **AskRail™**, qui vise à fournir aux intervenants d'urgence de l'information en temps réel sur le contenu des wagons en cas d'urgence. De plus, les chemins de fer du Canada ont formé plus de 6 000 premiers intervenants, employés des chemins de fer et travailleurs d'usine sur la manutention des marchandises dangereuses et l'intervention d'urgence. Cela s'ajoute aux plus de 160 premiers intervenants que l'industrie a parrainés pour qu'ils suivent une formation relative aux marchandises dangereuses propre au transport ferroviaire à Pueblo, au Colorado, et au Justice Institute of British Columbia.

En plus de ces mesures de sécurité, nos membres continuent à investir dans des technologies et des initiatives visant à réduire la consommation de carburant et, par le fait même, à émettre moins de gaz à effet de serre, et à démontrer que les chemins de fer peuvent faire partie de la solution du Canada au changement climatique.

Malgré la baisse annuelle du trafic marchandises en 2015, les niveaux d'investissement sont restés élevés et les tarifs bas. Ces tendances, combinées aux initiatives de sécurité et de durabilité de l'industrie, montrent que les chemins de fer du Canada vont continuer à offrir un service exceptionnel à leurs clients, aujourd'hui et à l'avenir.

Meilleures salutations,

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

AVANT-PROPOS

Voici la 24^e édition de *Tendances ferroviaires*, rétrospective annuelle de la performance du secteur ferroviaire au Canada dans le transport de marchandises et de voyageurs, que publie l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Cette publication présente des données financières et statistiques qui couvrent une période de dix années consécutives et portent sur tous les aspects du fonctionnement du secteur ferroviaire au Canada.

Les données figurant dans *Tendances ferroviaires* proviennent des membres de l'ACFC, soit les chemins de fer marchandises de classe I, les chemins de fer locaux et régionaux, ainsi que les chemins de fer voyageurs offrant des services touristiques, intervilles et de banlieue. Dans certains cas, des variations relatives illustrent un changement dans la façon dont certains membres fournissent les données.

Les chemins de fer marchandises canadiens de classe I (CN et CP) assurent la plus grande partie de l'activité ferroviaire au pays. C'est pour cette raison que la plupart des données présentées dans *Tendances ferroviaires* les concernent. Bien que l'ACFC représente la grande majorité des chemins de fer autres que de classe I au Canada, elle ne représente pas l'ensemble du secteur.

Les données rendent compte de la performance au Canada seulement. Il se peut que les données ne correspondent pas aux totaux car elles sont arrondies. La définition de termes propres au secteur ferroviaire figure à l'Annexe A et la définition de concepts liés à la sécurité se trouve à l'Annexe C.

Un profil détaillé de la performance du secteur par province figure au www.railcan.ca/fr.

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

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

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

	2006	2014	2015
Tonnes-milles commerciales (en milliards)	244	306	283
Tonnes-kilomètres commerciales (en milliards)	356	447	413
Voies en exploitation (en milles) ¹	29 978	27 304	27 428
Voies en exploitation (en kilomètres)	48 243	43 942	44 141
Locomotives	3 271	2 700	2 400
Wagons (en milliers)	100	59	60
Gallons de carburant (en millions)	486	484	470
Litres de carburant (en millions)	2 210	2 201	2 136
Effectif	34 558	32 681	32 958
Salaire annuel moyen par employé (en \$)	73 356	92 491	96 445

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

SÉCURITÉ

Les chemins de fer du Canada sont parmi les plus sûrs en Amérique du Nord. Le secteur investit plus de 20 milliards de dollars depuis 1999 afin d'assurer la sécurité de son infrastructure—notamment dans des technologies de sécurité innovatrices permettant de réduire considérablement les taux d'accidents. Entre 2011 et 2015, le taux d'accidents du trafic marchandises a diminué de 2,4 pour cent, alors que le taux d'accidents du transport voyageurs a diminué de 6,1 pour cent.

Si l'on exclut les accidents aux passages à niveau et les intrusions, les collisions hors de la voie principale et les déraillements représentaient plus des trois quarts de l'ensemble des accidents ferroviaires en 2015. 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.

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

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

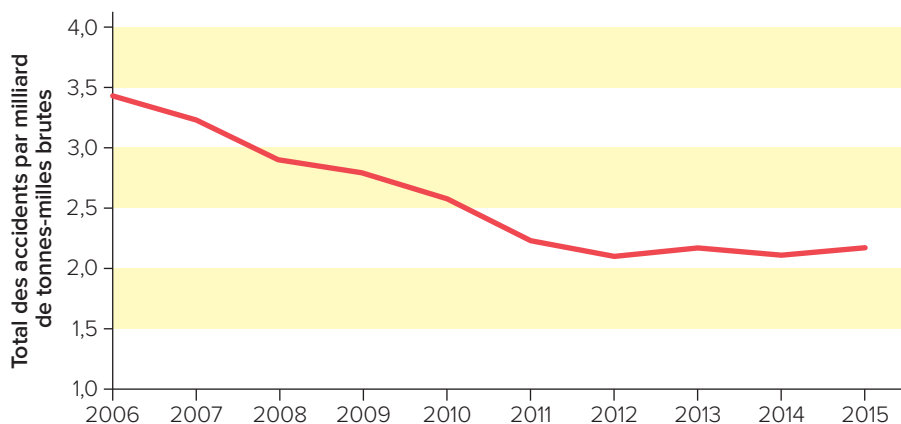
	2006	2014	2015
Collisions en voie principale	3	8	4
Déraillements en voie principale	162	105	80
Accidents de passage à niveau	280	184	180
Collisions hors d'une voie principale	110	114	95
Déraillements hors d'une voie principale	849	654	679
Collisions / Déraillements d'un véhicule d'entretien	23	34	53
Accidents liés à des employés / voyageurs	21	13	15
Accidents d'intrus	122	56	52
Incendies / Explosions	26	37	32
Autres types d'accidents	46	47	63
Total	1642	1252	1253

MARCHANDISES

En 2015, le taux d'accidents² de trains marchandises a augmenté de 3,2 pour cent, à 2,18 accidents par milliard de tonnes-milles brutes (MTMB) par rapport à l'année précédente. Ce taux était inférieur de 2,7 pour cent à la moyenne quinquennale de 2,24. Depuis 2006, le taux d'accidents de trains marchandises a diminué de 36,4 pour cent, ou d'une moyenne de plus de 4 pour cent par année.

Accidents de trains de marchandises		MTMB	Taux
2006	1578	459,63	3,43
2007	1497	463,36	3,23
2008	1304	449,92	2,90
2009	1104	397,29	2,78
2010	1155	447,05	2,58
2011	1057	473,31	2,23
2012	1060	503,88	2,10
2013	1149	529,38	2,17
2014	1191	564,31	2,11
2015	1187	544,79	2,18

Taux d'accidents de trains de marchandises



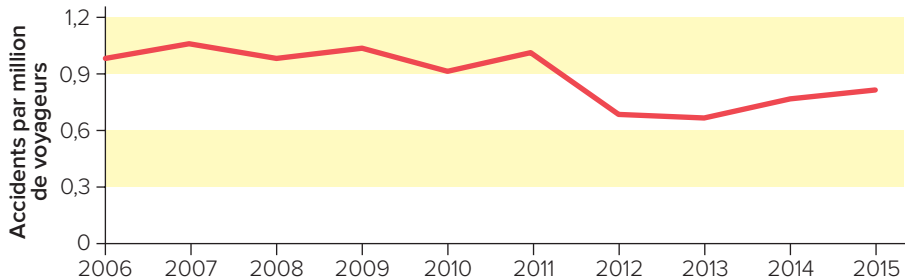
² Obtenue en divisant le nombre d'accidents à signaler par la charge de marchandises en tonnes-milles brutes.

VOYAGEURS

En 2015, le taux d'accidents³ de trains de voyageurs a augmenté de 6,3 pour cent par rapport à l'année précédente et était conforme à la moyenne quinquennale de 0,81 accident par million de voyageurs. Depuis 2006, le taux d'accidents de trains de voyageurs a diminué de 17,3 pour cent.

	Accidents	Trains intervilles (000)	Train de banlieue (000)	Train touristiques (000)	Total (en millions)	Taux
2006	64	4 320	60 634	360	65 314	0,98
2007	72	4 478	63 393	378	68 249	1,05
2008	71	4 899	67 052	352	72 303	0,98
2009	73	4 538	65 962	175	70 675	1,03
2010	67	4 477	68 562	222	73 261	0,91
2011	74	4 461	68 427	192	73 080	1,01
2012	52	4 246	71 522	214	75 982	0,68
2013	51	4 250	72 002	215	76 467	0,67
2014	61	4 094	75 901	371	80 366	0,76
2015	66	4 171	77 233	363	81 767	0,81

Taux d'accidents de trains de voyageurs



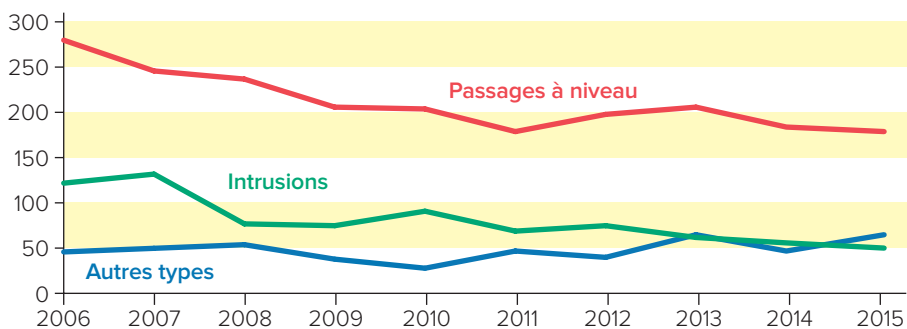
³ Obtenu en divisant le nombre d'accidents par le nombre total de voyageurs pour les services interilles et touristiques et d'utilisateurs de trains de banlieue.

ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET INTRUSIONS

Les accidents aux passages à niveau et les intrusions sur les propriétés ferroviaires sont les deux enjeux de sécurité publique les plus pressants de l'activité ferroviaire au Canada. Ces accidents représentent plus de 85 pour cent de l'ensemble des décès et des blessures graves liés au transport ferroviaire au Canada, chaque année, ont des conséquences tragiques pour toutes les personnes visées, et nuisent à la performance des portes d'entrée commerciales du Canada.

En 2015, le nombre d'accidents aux passages à niveau a diminué de 2,2 pour cent par rapport à l'année précédente, et de 7,3 pour cent par rapport à la moyenne de 2010-2014 de 194. Le nombre d'accidents dus aux intrusions a diminué de 7,1 pour cent par rapport à l'année précédente, et de 26,3 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale de 71.

	Passages à niveau	Intrusions	Autres types
2006	280	122	46
2007	246	132	50
2008	237	77	54
2009	206	75	38
2010	204	91	28
2011	179	69	47
2012	198	75	40
2013	206	62	65
2014	184	56	47
2015	180	52	63



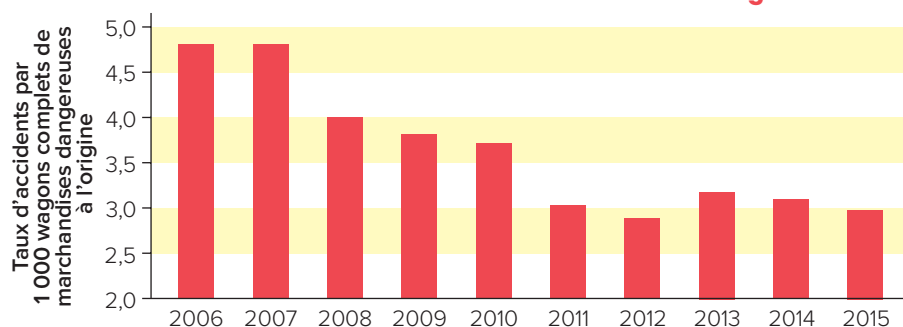
Opération Gareautrain est une organisation financée par le secteur ferroviaire du Canada et par Transports Canada, qui vise à améliorer la sensibilisation aux dangers liés aux trains et aux propriétés ferroviaires. En 2015, ce réseau de 65 bénévoles a fait près de 600 présentations et réalisé d'autres activités sur l'importance de la sécurité ferroviaire, partout au Canada.

ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DE MARCHANDISES DANGEREUSES

En 2015, le taux d'accidents de l'industrie mettant en cause des marchandises dangereuses⁴ a diminué de 3,8 pour cent par rapport à l'année précédente, et de 6,2 pour cent par rapport à la moyenne de 2010-2014.⁵

	Total des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses	Wagons complets de marchandises dangereuses	Taux (accidents par 1 000 wagons complets de marchandises dangereuses)
2006	196	406 425	0,48
2007	206	426 789	0,48
2008	170	422 764	0,40
2009	145	379 650	0,38
2010	149	400 318	0,37
2011	129	425 124	0,30
2012	124	428 660	0,29
2013	157	493 360	0,32
2014	179	576 226	0,31
2015	147	491 802	0,30

Total des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses



En 2015, l'équipe du transport des marchandises dangereuses de l'ACFC a organisé 97 événements du TRANSCAER® afin d'informer les municipalités des produits transportés dans leurs communautés. Sept entreprises membres de l'ACFC ont animé les événements, qui ont attiré plus de 2 000 premiers intervenants.

⁴ Une définition des marchandises dangereuses figure à l'article 2 de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992.

⁵ Obtenu en divisant le nombre total d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses par le nombre de wagons complets transportant des marchandises dangereuses.

TRAFIC MARCHANDISES

Chaque année, les chemins de fer marchandises du Canada transportent plus de 280 milliards de dollars de biens, dont la moitié des exportations du pays par volume. Tout est transporté par train, des aliments que nous mangeons aux voitures que nous conduisons, en passant par le combustible que nous utilisons pour nous chauffer.

La productivité des trains de marchandises est essentielle à l'économie canadienne. Les entreprises de nombreux secteurs – dont l'agriculture, les mines et les biens de consommation – dépendent d'un transport ferroviaire sécuritaire et efficient afin d'augmenter leur productivité, de rester concurrentielles sur les marchés mondiaux et d'offrir des emplois bien rémunérés.

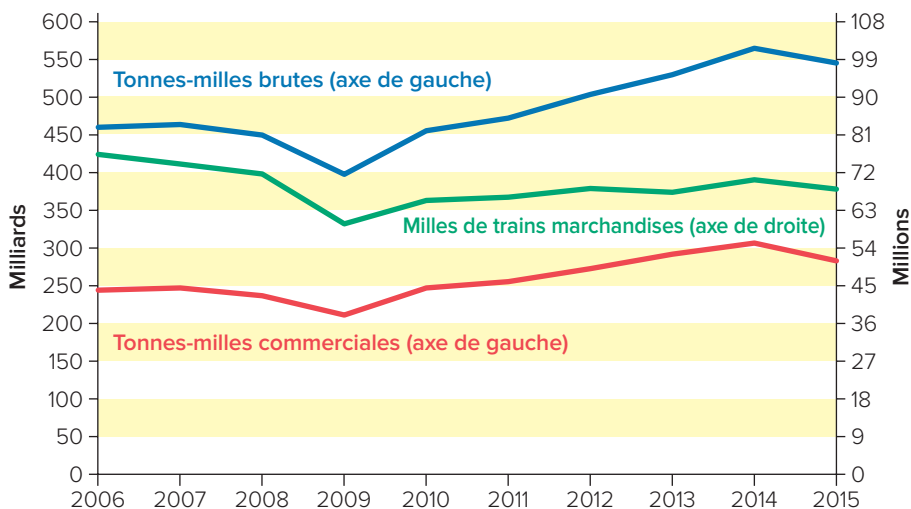
La rapidité du réseau ferroviaire canadien – l'un des plus grands du monde – permet aux chemins de fer de faire des gains de productivité, qu'ils transmettent aux clients par l'intermédiaire de tarifs moins élevés. En fait, le Canada a les tarifs parmi les moins élevés du monde. Les chemins de fer du Canada font des investissements considérables dans la technologie et le matériel roulant, permettant l'exploitation de trains plus longs, plus sécuritaires et produisant moins d'émissions, ce qui améliore l'efficacité du transport ferroviaire.



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

En 2015, le trafic marchandises, mesuré en tonnes-milles commerciales (TMC), a diminué de 7,5 pour cent par rapport à l'année précédente et a augmenté de 3,1 pour cent par rapport à la moyenne de 2010-2014 de 274,6 milliards de TMC. Par rapport à l'année précédente, le nombre de tonnes-milles brutes et le nombre de milles de trains marchandises (kilomètres de trains marchandises) ont diminué de 3,5 pour cent et 3,2 pour cent respectivement.

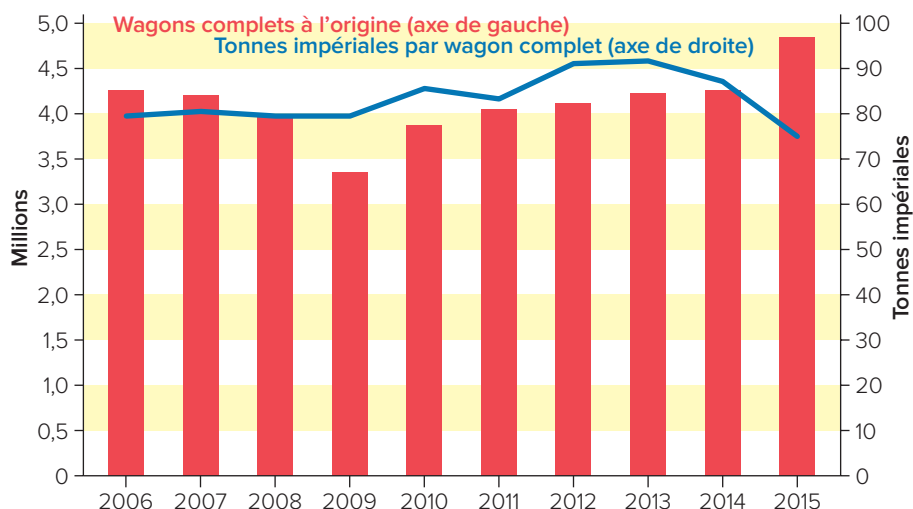
	Tonnes-milles commerciales (en millions)	Tonnes kilomètres commerciales (en millions)	Tonnes milles brutes (en millions)	Tonnes kilomètres brutes (en millions)	Milles de trains march. (en milliers)	Kilomètres de trains march. (en milliers)
2006	243 744	355 831	459 633	670 997	76 451	123 035
2007	247 709	361 619	463 356	676 433	74 100	119 253
2008	237 323	346 457	449 922	656 821	71 712	115 409
2009	210 898	307 880	397 293	579 990	59 576	95 877
2010	247 154	360 809	455 047	664 303	65 157	104 859
2011	255 001	372 264	473 312	690 960	66 082	106 348
2012	273 504	399 275	503 879	735 590	68 145	109 668
2013	291 172	425 069	529 379	772 816	67 207	108 160
2014	306 282	447 127	564 313	823 815	70 313	113 157
2015	283 188	413 414	544 791	795 315	68 044	109 506



WAGONS COMPLETS

Le nombre de wagons complets de marchandises ayant leur point d'origine au Canada a augmenté de 14,0 pour cent en 2015 par rapport à l'année précédente, principalement en raison du transport intermodal. Cependant, le poids global des marchandises transportées a diminué de 2,1 pour cent, car la quantité de produits lourds comme le charbon était moins élevée. En conséquence, le tonnage par wagon complet a diminué de 14,1 pour cent par rapport à l'année précédente. En 2015, le nombre de wagons complets était de 17,8 pour cent supérieur à la moyenne quinquennale de 4,1 millions de wagons, alors que le tonnage était de 0,1 pour cent supérieur à la moyenne quinquennale de 360,9 millions de tonnes.

	Wagons complets à l'origine (en milliers)	Tonnes imp. à l'origine (en milliers)	Tonnes métr. à l'origine (en milliers)	Tonnes imp. par wagon complet ⁶	Tonnes métr. par wagon complet
2006	4,260	339,394	307,897	80	73
2007	4,196	337,989	306,623	81	73
2008	3,984	318,688	289,114	80	73
2009	3,367	269,028	244,062	80	73
2010	3,872	334,264	303,258	86	78
2011	4,044	337,074	305,793	83	76
2012	4,113	375,780	340,907	91	83
2013	4,234	388,621	352,557	92	83
2014	4,238	368,970	334,730	87	79
2015	4,831	361,342	327,809	75	68



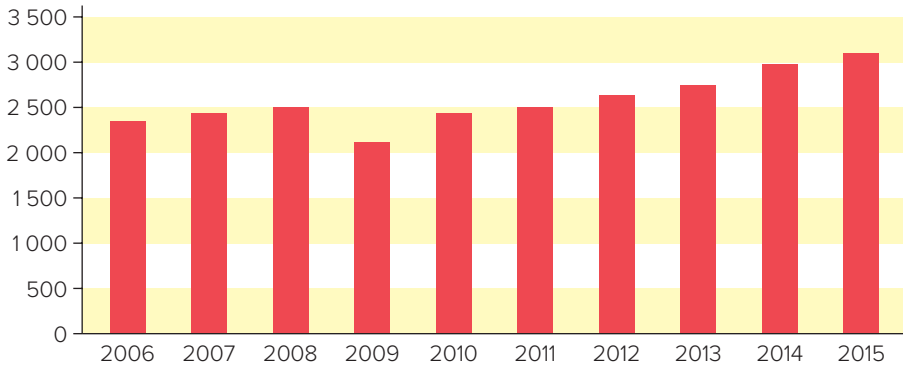
⁶ On obtient le nombre de tonnes par wagon complet et divisant les tonnes du point d'origine par le nombre de wagons complets d'origine.

TRAFFIC INTERMODAL

En 2015, le trafic intermodal total⁷ ayant son origine au Canada – ce qui comprend le trafic par conteneurs et semi-remorques – a augmenté de 4,2 pour cent par rapport à l'année précédente, pour atteindre un record. Le total en 2015 était de 16,6 pour cent supérieur à la moyenne quinquennale de 2,6 millions d'unités intermodales.

	Semi-remorques (en milliers)	Conteneurs (en milliers)	Total (en milliers)
2006	106	2 251	2 357
2007	102	2 334	2 436
2008	101	2 396	2 497
2009	83	2 033	2 116
2010	81	2 361	2 442
2011	80	2 424	2 504
2012	98	2 540	2 638
2013	118	2 628	2 746
2014	93	2 883	2 978
2015	96	3 006	3 103

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



⁷ Le trafic intermodal ayant son point d'origine au Canada tient compte de l'exploitation au Canada et aux États-Unis des chemins de fer canadiens de classe I. Les données relatives aux unités intermodales représentent le décompte réel des semi-remorques et des conteneurs, peu importe leur taille, et ne font pas référence à des « équivalents vingt pieds (TEU) ».

WAGONS COMPLETS PAR GROUPE DE MARCHANDISES

L'ACFC suit l'évolution de 11 groupes de marchandises transportées par les chemins de fer au Canada.⁸ En fonction du nombre de wagons complets acheminés, les groupes de marchandises ayant enregistré les plus fortes augmentations en 2015 (selon l'augmentation par rapport à 2014) étaient les marchandises intermodales (+57,0 %), les minéraux (+26,2 %) et les biens manufacturés et divers (+10,3 %). Les baisses les plus importantes ont été enregistrées dans les groupes du charbon (-9,7 %) et de la machinerie et de l'automobile (-7,7 %).

Wagons complets à l'origine par groupe de marchandises

	Agriculture	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie lourde et automobile
2006	453 151	321 266	600 823	388 035	362 000	244 395
2007	454 034	349 983	609 422	317 158	359 982	234 830
2008	430 292	324 931	574 645	253 279	369 475	195 308
2009	474 980	277 048	368 631	182 395	273 800	148 123
2010	462 445	327 419	703 270	205 120	160 895	185 962
2011	466 305	348 556	790 520	228 448	160 827	186 522
2012	472 474	353 201	805 952	209 654	161 541	220 216
2013	465 340	383 013	810 750	215 254	150 906	199 068
2014	547 122	336 632	676 865	213 980	157 086	193 294
2015	537 013	303 932	854 186	235 169	150 273	178 429

	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Intermodal	Total
2006	470 833	274 092	41 454	66 333	819 552	4 041 934
2007	470 876	252 150	41 822	65 923	832 663	3 988 843
2008	443 125	228 072	42 365	75 160	847 647	3 784 299
2009	401 141	175 693	42 232	79 445	741 807	3 165 295
2010	419 905	170 823	52 240	92 949	847 832	3 628 860
2011	432 657	157 780	54 948	94 935	890 168	3 811 666
2012	479 669	149 740	60 906	93 129	946 223	3 952 706
2013	539 566	150 029	56 405	103 605	987 186	4 061 122
2014	593 186	139 110	61 993	101 733	1 072 278	4 093 278
2015	579 131	131 571	64 512	112 194	1 683 988	4 830 398

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

⁸ 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 10). On estime le total du trafic intermodal en multipliant le nombre d'unités intermodales par un coefficient de charge moyenne pour déterminer l'équivalent du nombre de wagons complets.

PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES

Les produits marchandises ont augmenté de 8,2 pour cent, à 10,7 milliards de dollars, en 2015 par rapport à 2014.⁹ Les groupes de marchandises ayant enregistré les plus fortes augmentations (selon la variation en pourcentage par rapport à l'année précédente) étaient les produits alimentaires (+29,8 %), les minéraux (+29,7 %) et les produits forestiers (+22,0 %). Des baisses ont été enregistrées dans les groupes du charbon (-16,8 %) et des métaux (-2,8 %).

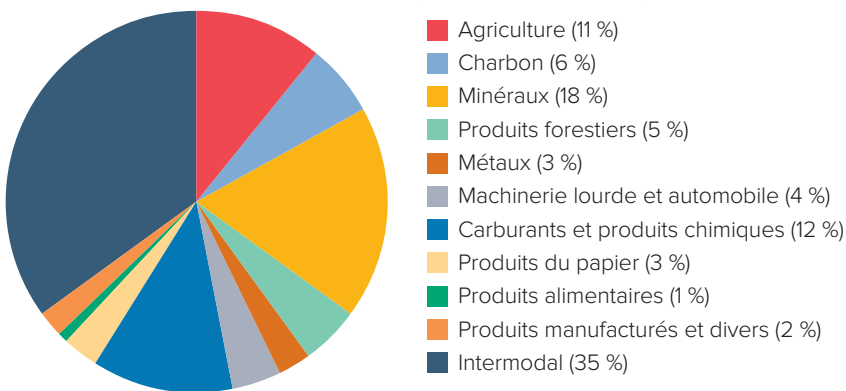
Produits des wagons complets d'origine par groupe de marchandises (en millions)

	Agriculture	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie lourde et automobile
2006	1 125	676	764	928	489	433
2007	1 157	709	819	780	476	445
2008	1 161	706	833	646	531	443
2009	1 259	502	525	478	317	337
2010	1 221	598	772	500	381	394
2011	1 297	713	898	564	424	381
2012	1 374	749	926	611	455	508
2013	1 433	833	973	660	448	481
2014	1 725	760	1,030	702	501	481
2015	1 871	632	1,336	857	487	541

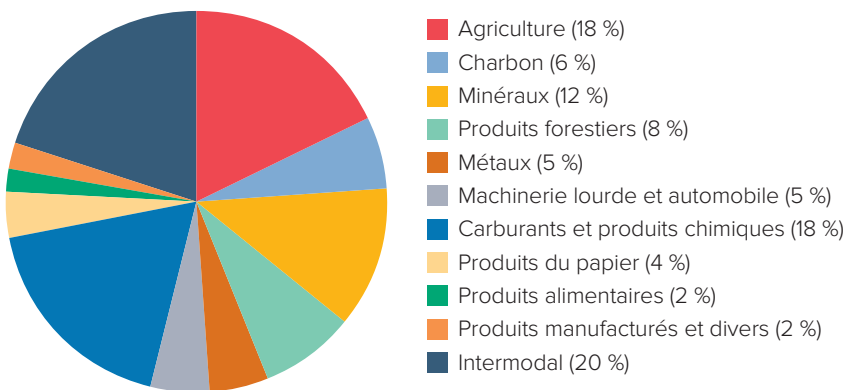
	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Intermodal	Total
2006	836	582	81	114	2 377	8 405
2007	837	541	81	116	2 452	8 413
2008	902	531	89	126	2 702	8 672
2009	818	423	94	113	2 273	7 139
2010	853	437	128	130	2 592	8 006
2011	928	427	146	133	1 893	7 805
2012	1 155	411	161	153	1 997	8 499
2013	1 420	406	155	174	2 019	9 001
2014	1 756	393	181	177	2 162	9 869
2015	1 934	426	235	192	2 171	10 682

⁹ 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 22).

Le graphique ci-dessous indique la part que chaque groupe de marchandises représentait dans l'ensemble des wagons complets à l'origine en 2015.



Le graphique ci-dessous indique la part que chaque groupe de marchandises représentait dans l'ensemble des wagons complets à l'origine en 2015.



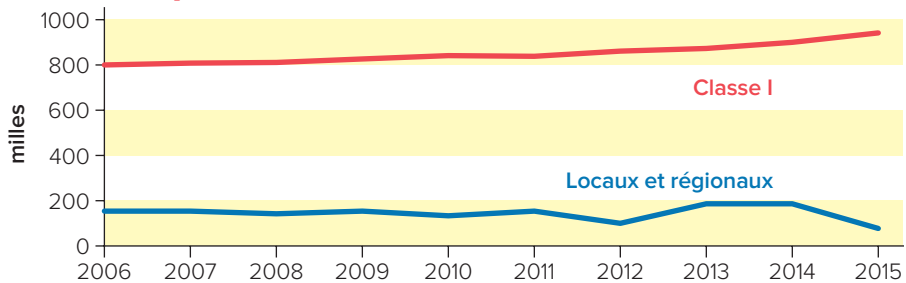
NOMBRE MOYEN DE WAGONS PAR TRAIN MARCHANDISES ET PARCOURS MOYEN

En 2015, le parcours moyen¹⁰ des chemins de fer continentaux (CN et CP) a augmenté de 3,8 pour cent, à un niveau record, alors que le parcours moyen des chemins de fer locaux et régionaux a diminué de 54,3 pour cent. Le nombre moyen de wagons par train marchandises¹¹ a augmenté de 1,7 pour cent, à un record de 102 wagons.

	Milles (kilomètres) moyens parcourus par les chemins de fer continentaux (CN et CP)		Milles (kilomètres) moyens parcourus par les chemins de fer locaux et régionaux		Nombre moyen de wagons par train marchandises
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres	
2006	803	1 292	159	256	79
2007	807	1 299	151	243	81
2008	818	1 316	146	235	82
2009	830	1 336	159	256	87
2010	850	1 368	138	163	92
2011	849	1 366	170	274	81
2012	868	1 396	99	159	90
2013	871	1 402	186	300	99
2014	908	1 462	190	306	100
2015	943	1 517	87	140	102

Chaque année, les plus de 50 chemins de fer locaux et régionaux du Canada transportent environ 20 milliards de dollars de marchandises — métaux, bois, grains, produits manufacturés, etc. — entre les réseaux continentaux comme ceux du CN et du CP. Les chemins de fer locaux et régionaux investissent environ 12 % de leurs revenus annuels dans l'entretien de leur propre infrastructure, alors que leur principal concurrent, le secteur du camionnage utilise une infrastructure financée publiquement (routes et autoroutes).

Parcours moyen



¹⁰ Total des tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales) divisé par le total des tonnes (tonnes métriques)

¹¹ Total des wagons-milles (wagons-kilomètres) chargés et vides divisé par le total des trains-milles (train-kilomètres).

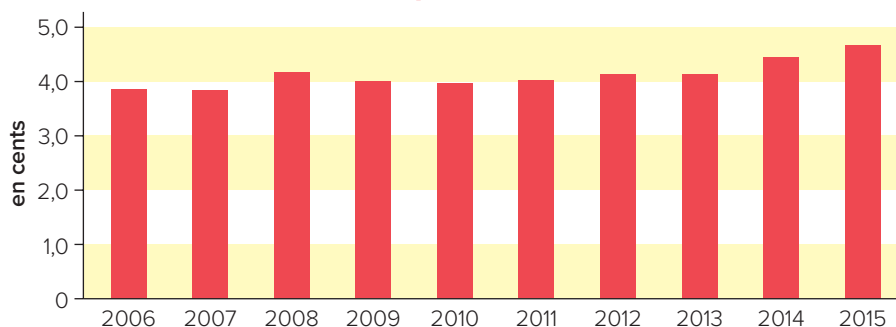
TARIFS

Les produits marchandises par tonne-mille commerciale¹² sont souvent considérés comme une approximation des tarifs des chemins de fer parce qu'ils indiquent le niveau de revenu gagné par les chemins de fer pour transporter des marchandises sur une distance donnée.

En 2015, les produits marchandises par TMC ont légèrement augmenté par rapport à 2014, alors que le trafic marchandises a diminué de 7,5 pour cent. En conséquence, les produits marchandises par tonne-mille ont augmenté de 5,2 pour cent par rapport à l'année précédente. Entre 2006 et 2015, les produits marchandises par tonne-mille ont augmenté en moyenne de 2,3 pour cent par année.

	Produits marchandises (en cents) par		Produits marchandises par tonne-kilomètre	Indice des prix des produits de base ¹³
	tonne-mille	tonne-kilomètre	Index 2001 = 100	2001 = 100
2006	3,87	2,65	118,3	185,2
2007	3,84	2,63	117,4	197,6
2008	4,2	2,87	128,4	239,5
2009	4	2,74	122,3	160,8
2010	3,99	2,74	122,0	196,7
2011	4,04	2,77	123,5	231,7
2012	4,14	2,84	126,6	217,1
2013	4,13	2,83	126,5	217,2
2014	4,46	3,06	136,5	213,8
2015	4,69	3,21	143,3	136,2

Produits marchandises (en cents) par tonne-mille



¹² Obtenus en divisant les produits marchandises par les tonne-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales).

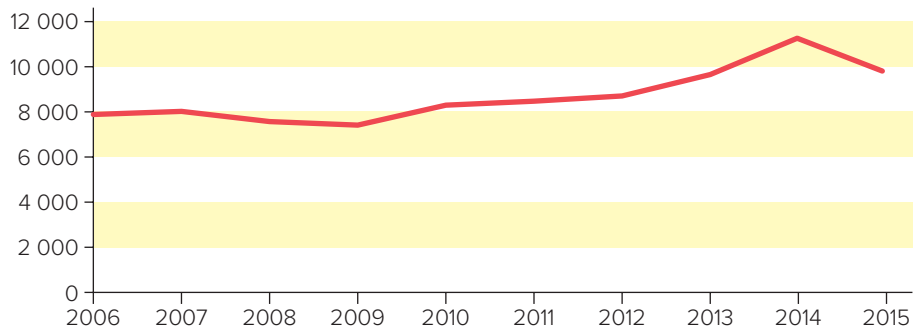
¹³ Source: Données de la Banque du Canada

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.¹⁴ Selon cette mesure, la productivité de la main-d'œuvre a diminué de 12,9 pour cent en 2015, par rapport à un niveau record en 2014, alors que le trafic a ralenti et que l'effectif a légèrement augmenté. La productivité du secteur ferroviaire en 2015 était supérieure de 5,9 pour cent à la moyenne quinquennale de 9,3 millions de TMC par employé.

	Tonnes-milles commerciales par employé (en milliers)	Tonnes-kilomètres commerciales par employé (en milliers)	Milles de voie par employé	Kilomètres de voie par employé
2006	7 963	11 625	0,98	1,58
2007	8 045	11 745	0,96	1,54
2008	7 625	11 132	0,94	1,51
2009	7 404	10 809	0,98	1,58
2010	8 287	12 098	0,96	1,54
2011	8 496	12 402	0,90	1,46
2012	8 772	12 806	0,86	1,39
2013	9 608	14 026	0,91	1,47
2014	11 302	16 499	0,84	1,35
2015	9 839	14 363	0,83	1,34

Tonnes-milles commerciales par employé (en milliers)



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

CONSOMMATION DE CARBURANT ET COÛT

Les chemins de fer du Canada sont très efficaces et produisent peu d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Un train peut transporter une tonne de marchandises sur plus de 200 km avec un seul litre de carburant. En fait, les chemins de fer ont une efficacité énergétique de quatre à cinq fois supérieure aux camions, et de trois fois supérieure aux voitures. En remplaçant seulement 15 pour cent du transport par camion par le train, on réduirait les émissions de GES de près de 5,6 mégatonnes ou d'équivalent CO₂.¹⁵

En 2015, les chemins de fer marchandises ont consommé 469,9 millions de gallons (2,1 milliards de litres) de carburant, une baisse de 3 pour cent par rapport à l'année précédente, avec un trafic moindre. Ainsi, l'efficacité énergétique¹⁶ des chemins de fer marchandises a diminué de 3,8 pour cent, à 642 TMC par gallon. Le prix du diesel¹⁷ a diminué de 28,4 pour cent, à 3,46 \$ le gallon (0,76 \$ le litre), en 2015.

	Total du carburant consommé		Tonnes-milles commerciales par gallon de carburant consommé	Tonnes-kilomètres commerciales par litre de carburant consommé	Tonnes milles brutes (en millions)	Tonnes kilomètres brutes (en millions)	Prix du diesel	
	gallons (en milliers)	litres (en milliers)					par gallon (\$)	par litre (cents)
2006	486 218	2 210 384	527	169	459 633	670 997	2,81	61,8
2007	492 125	2 237 237	529	170	463 356	676 433	3,07	67,6
2008	480 661	2 185 120	520	167	449 922	656 821	4,23	93,0
2009	411 612	1 871 221	545	175	397 293	579 990	2,94	64,8
2010	450 782	2 049 289	562	182	455 047	664 303	3,25	71,4
2011	436 558	1 984 178	621	202	473 312	690 960	4,25	93,5
2012	471 912	2 145 346	615	198	503 879	735 590	4,24	93,3
2013	464 275	2 110 651	664	214	529 379	772 816	4,44	97,6
2014	484 572	2 202 872	667	215	564 313	823 815	4,83	106,2
2015	469 855	2 135 996	642	206	544 791	795 315	3,46	76,0

15 Pour en savoir plus sur la façon dont les chemins de fer canadiens font partie de la solution au changement climatique, visitez le http://www.railcan.ca/fr/environnement/thinking_green.

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

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

TRANSPORT VOYAGEURS

Les chemins de fer canadiens offrent une façon confortable, abordable et écologique de se déplacer à plus de 75 millions de voyageurs, chaque année. Le Canada compte des trains de banlieue servant les centres urbains, un service pour voyageurs intervilles reliant plus de 400 communautés, d'un océan à l'autre, et des chemins de fer touristiques permettant aux visiteurs de voir notre beau pays.

En 2015, le transport de voyageurs a augmenté alors qu'un plus grand nombre de personnes ont utilisé les trains de banlieue et intervilles.



Photo : VIA Rail

TRAINS DE BANLIEUE

Dans le secteur des trains de banlieue, le nombre total d'utilisateurs des trains de banlieue en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec – les trois provinces offrant des services de trains de banlieue – a augmenté de 1,7 pour cent en 2015 par rapport à l'année précédente. Le nombre moyen de voyageurs par train en 2015 a augmenté de 7,6 pour cent par rapport à l'année précédente, pour atteindre son plus haut niveau depuis 2012. De plus, le nombre de milles-voyageurs a augmenté de 22,5 pour cent par rapport à l'année précédente.

	Utilisateurs de trains de banlieue ¹⁸		Trains de banlieue		Nombre moyen d'utilisateurs par train	Utilisateurs de trains de banlieue (en milliers) Colombie-Britannique, Ontario et Québec ¹⁹
	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)		
2006	237 781	382 672	2 730	4 394	300	60 634
2007	247 066	397 615	2 808	4 518	339	63 393
2008	256 123	412 190	2 832	4 558	340	67 052
2009	245 942	395 806	2 876	4 628	301	65 962
2010	256 134	412 209	3 008	4 841	310	68 562
2011	278 244	447 791	3 171	5 103	255	68 427
2012	288 161	463 752	4 356	7 011	342	71 522
2013	320 596	515 950	4 477	7 205	287	72 002
2014	326 969	526 206	4 610	7 419	276	75 901
2015	400 666	644 810	4 022	6 473	297	77 233



¹⁸ Les statistiques sur les trains-milles voyageurs (trains-kilomètres voyageurs) n'incluent GO Transit que depuis 2013, année où cette dernière a commencé à communiquer ces informations.

¹⁹ Les totaux pour 2012-2014 ont été révisés.

TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES

Dans le transport voyageurs intervilles, les milles-voyageurs et les trains-milles voyageurs ont légèrement augmenté, de 2,8 et 0,9 pour cent respectivement, en 2015 par rapport à l'année précédente. Le nombre moyen de voyageurs intervilles par train²⁰ a augmenté de 1,8 pour cent, alors que le parcours moyen a augmenté de 0,2 pour cent.

	Voitures en service	Nombre de voyageurs (en milliers)	Voyageurs	
			milles (en millions)	kilomètres (en millions)
2006	537	4 320	906	1 458
2007	538	4 478	912	1 468
2008	540	4 899	986	1 588
2009	559	4 538	894	1 439
2010	545	4 477	877	1 412
2011	544	4 461	888	1 428
2012	542	4 246	871	1 402
2013	552	4 186	861	1 386
2014	552	4 094	834	1 343
2015	551	4 171	857	1 380

	Trains voyageurs		Voitures	
	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)
2006	7 381	11 879	49 400	79 501
2007	7 330	11 796	48 708	78 388
2008	7 414	11 932	49 140	79 083
2009	7 334	11 803	47 290	76 106
2010	7 331	11 799	46 275	74 472
2011	7 273	11 705	48 239	77 633
2012	7 075	11 386	48 725	78 415
2013	6 809	10 958	43 673	70 285
2014	6 720	10 814	41 587	66 928
2015	6 781	10 913	43 843	70 559

	Nombre moyen de voyageurs intervilles par train	Parcours moyen		Coefficient d'occupation voyageurs moyen (en %)	Ponctualité (en %)
		Milles	kilomètres		
2006	123	214	344	54	84
2007	124	209	336	55	77
2008	133	206	332	59	75
2009	122	203	327	57	83
2010	120	204	328	57	82
2011	122	204	328	55	84
2012	123	213	342	54	82
2013	126	214	344	56	82
2014	124	213	342	60	76
2015	126	213	343	56	71

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

INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS

BÉNÉFICE, PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION

En 2015, les charges d'exploitation des membres de l'ACFC ont diminué de 8,4 pour cent, à 10,5 milliards de dollars, principalement en raison des coûts moins élevés du carburant et du transport. Les produits d'exploitation ont légèrement augmenté de 0,2 pour cent, à 14,7 milliards de dollars, par rapport à l'année précédente. En conséquence, le bénéfice d'exploitation²¹ des chemins de fer canadiens a atteint un record de 3,2 milliards de dollars en 2015.

	Bénéfice d'exploitation (en millions \$)			Produits d'exploitation (en millions \$)		
	Produits d'exploitation	Charges d'exploitation	Bénéfice d'exploitation	Marchandises	Voyageurs ²²	Autres
2006	10 613	8 211	2 164	9 430	622	561
2007	10 704	8 495	2 402	9 516	624	564
2008	11 197	9 167	2 209	9 957	661	579
2009	9 599	8 352	2 030	8 433	627	539
2010	10 768	9 171	1 247	9 551	673	544
2011	11 533	9 774	1 598	10 305	668	561
2012	12 633	10 575	1 760	11 322	674	637
2013	13 330	10 380	2 058	12 040	668	622
2014	14 653	11 431	2 948	13 287	687	679
2015	14 679	10 468	3 218	13 270	727	682

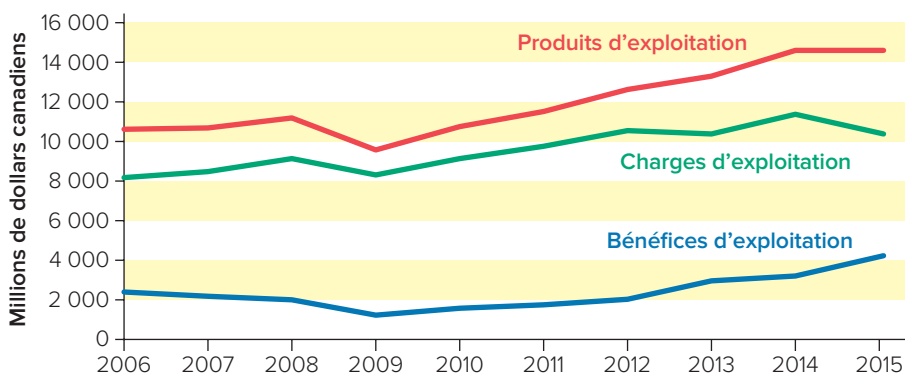
Charges d'exploitation (en millions \$)

	Transport ²³	Carburant	Entretien du matériel	Entretien de la voie et des ouvrages	Charges générales et d'administration	Charges d'exploitation totales
2006	2 224	1 367	1 575	1 408	1 637	8 211
2007	2 337	1 513	1 634	1 549	1 462	8 495
2008	2 376	2 032	1 564	1 718	1 477	9 167
2009	2 065	1 212	1 555	1 612	1 908	8 352
2010	2 195	1 464	1 452	1 766	2 294	9 171
2011	2 381	1 854	1 570	1 910	2 059	9 774
2012	2 534	2 002	1 549	1 873	2 617	10 575
2013	2 521	2 061	1 698	1 968	2 132	10 380
2014	2 976	2 340	1 876	2 109	2 131	11 431
2015	2 508	1 624	1 870	2 315	2 153	10 468

21 Résultat avant intérêts et impôts.

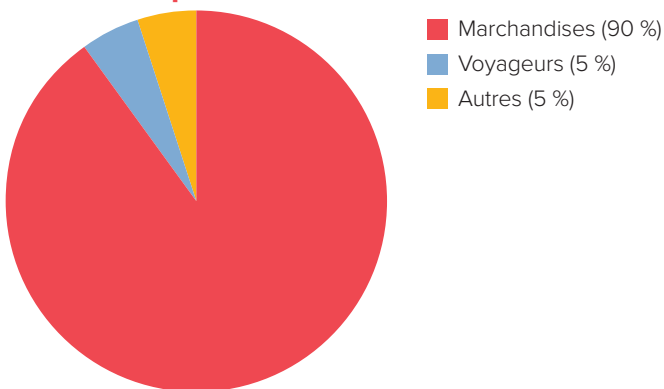
22 Le financement fédéral, provincial et municipal de 435 millions \$ en 2009 pour les services interville et de banlieue est exclu.

23 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.

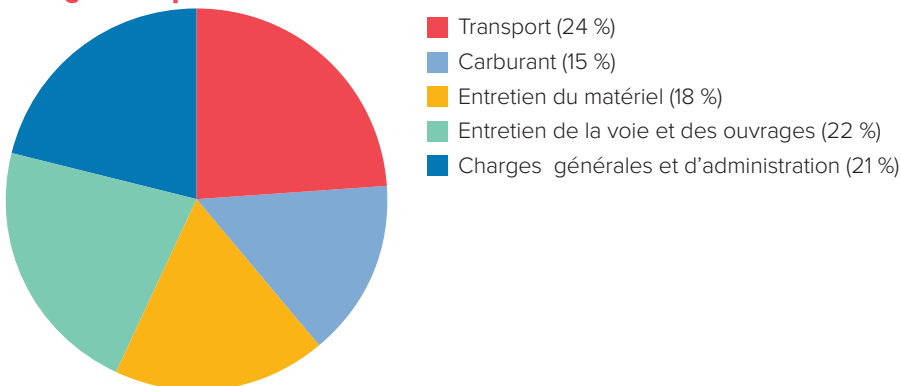


Les tableaux ci-dessous présentent les produits et les charges d'exploitation par catégorie en tant que pourcentages des totaux des membres de l'ACFC en 2015.

Produits d'exploitation



Charges d'exploitation



INVESTISSEMENTS

Pour l'ensemble du réseau, les chemins de fer investissent environ 20 % de leurs revenus dans leur infrastructure, chaque année — notamment pour assurer un service sûr, fiable et efficient.

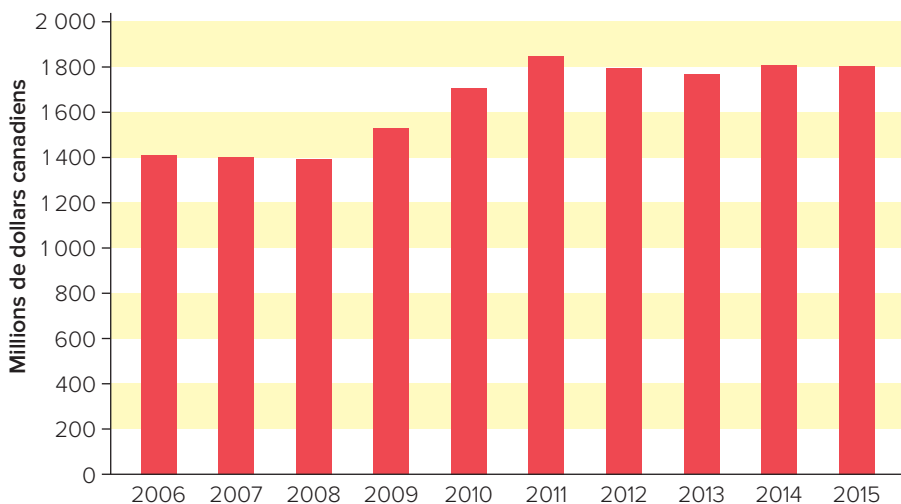
Les chemins de fer du Canada ont investi 1,8 milliard de dollars dans leur réseau canadien en 2015, une diminution de 0,2 pour cent par rapport à l'année précédente, et une augmentation de 1 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale de 1,78 milliard de dollars. Plus précisément, les investissements (selon la variation en pourcentage par rapport à l'année précédente) ont augmenté pour les terminaux et les postes de ravitaillement (+160 %), et pour le matériel de travaux et les machines (+91,7 %). Les voies et l'emprise représentent toujours la majeure partie des dépenses en capital.

Investissements (en millions)

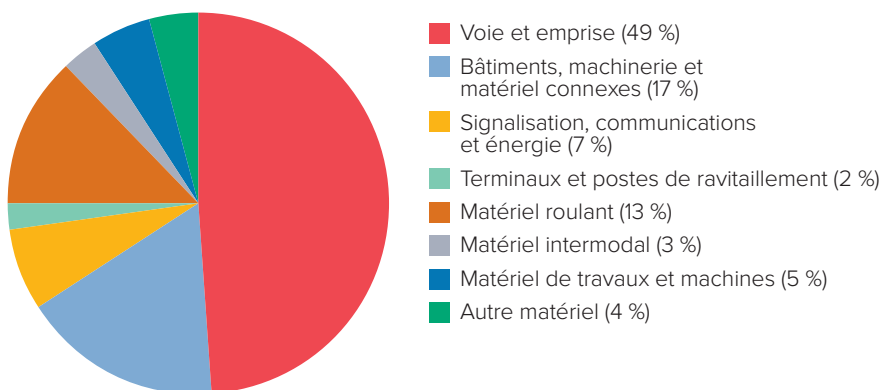
	Voie et emprise	Bâtiments, machinerie et matériel connexes	Signalisation, communications et énergie	Terminaux et postes de ravitaillement
2006	613	212	74	37
2007	618	255	44	43
2008	688	189	79	26
2009	706	257	72	24
2010	804	231	109	16
2011	971	314	108	15
2012	961	269	122	41
2013	892	357	100	32
2014	982	287	93	10
2015	888	309	130	26

	Matériel roulant	Matériel intermodal	Matériel de travaux et machines	Autre matériel	Ajouts totaux
2006	352	48	44	28	1 408
2007	350	30	41	18	1 399
2008	290	29	68	22	1 391
2009	317	34	42	72	1 524
2010	427	15	49	55	1 706
2011	307	11	53	64	1 844
2012	255	22	49	77	1 795
2013	239	17	50	77	1 764
2014	230	53	48	102	1 806
2015	233	61	92	62	1 801

Investissements



Le tableau ci-dessous présente le pourcentage de l'ensemble des investissements des membres de l'ACFC en 2015, pour chaque catégorie d'investissements.

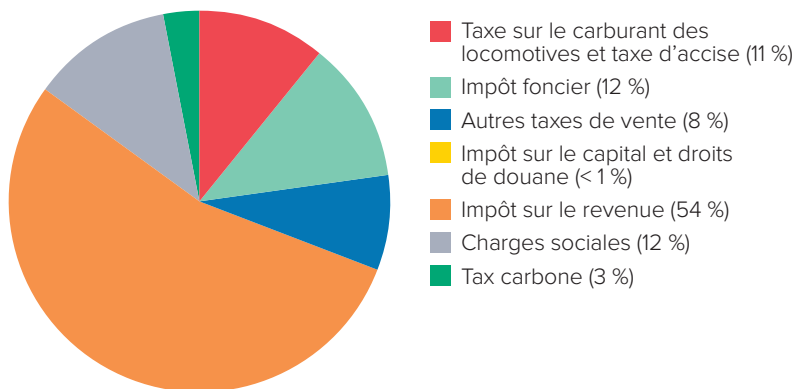


TAXES ET IMPÔTS

En 2015, les chemins de fer du Canada ont payé un record de 1,4 milliard de dollars en taxes et en impôts – une augmentation de 31,5 pour cent par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est essentiellement attribuable à une hausse de 67,7 pour cent – ou 313 millions de dollars – de l'impôt sur le revenu total par rapport à l'année précédente.

Taxes et impôts par catégorie (en millions \$)

	Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise	Impôt foncier	Autres taxes de vente	Impôt sur le capital et droits de douane	Impôt sur le revenu	Charges sociales	Taxe carbone	Total
2006	188	155	102	21	471	147	n/a	1 084
2007	188	154	97	15	381	154	n/a	989
2008	187	152	99	14	323	155	n/a	930
2009	177	152	97	14	265	148	n/a	853
2010	195	150	96	14	185	147	n/a	787
2011	204	153	70	0	372	158	n/a	957
2012	220	158	70	0	159	170	n/a	777
2013	219	169	43	1	629	150	n/a	1 209
2014	186	179	65	1	462	154	44	1 091
2015	159	168	115	3	775	171	45	1 435



Charges sociales (en millions \$)

	Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	Assurance-emploi	Impôt-santé	Total
2006	72	32	43	147
2007	75	33	46	154
2008	77	33	45	155
2009	74	30	44	148
2010	73	31	43	147
2011	77	34	47	158
2012	84	37	49	170
2013	75	32	43	150
2014	77	37	40	154
2015	82	36	53	171

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

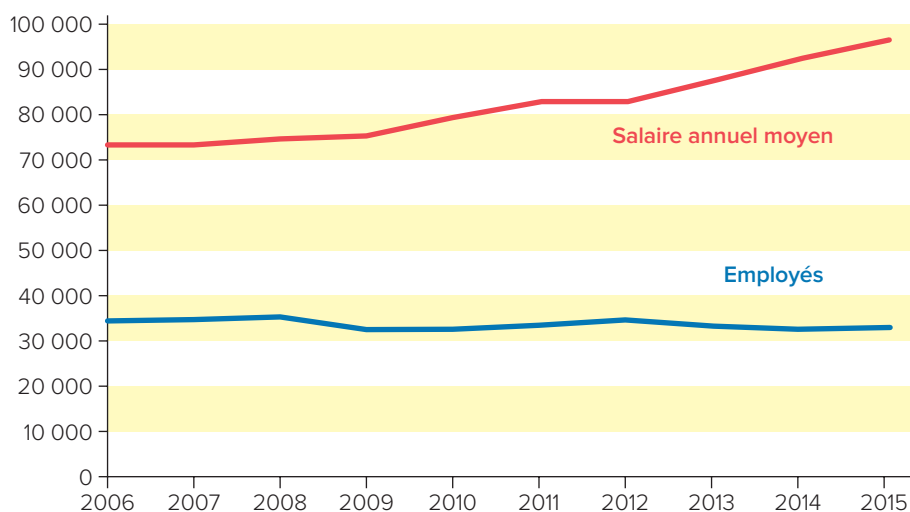
	Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise		Taxe sur le carburant par litre (en cents)	Impôt foncier	
	2014	2015	2015	2014	2015
Alberta	5 034	6 944	2	16 254	17 769
Colombie-Britannique	16 413	15 425	11	41 204	43 947
Manitoba	11 090	11 434	6	13 644	15 549
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	22	33	33
Nouveau-Brunswick	1 183	1 252	4	1 976	1 184
Nouvelle-Écosse	0	0	15	2 816	3 017
Ontario	26 212	25 889	5	43 671	30 162
Québec	3 404	6 706	3	39 508	36 102
Saskatchewan	40 114	40 442	15	19 645	20 655
Territoires du Nord-Ouest	0	22	11	93	80
Fédéral	82 650	50 769	4	0	0
Total	186 100	158 884		178 844	168 497

	Autres taxes de vente		Impôt sur le capital et droits de douane		Impôt sur le revenu	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Alberta	0	0	1 027	0	37 585	66 715
Colombie-Britannique	35 074	36 443	0	0	1 358	23 435
Manitoba	15 972	21 986	137	132	1 414	8 820
Terre-Neuve-et-Labrador	0	143	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	4	0
Ontario	2 154	1 785	118	0	48 514	63 694
Québec	1 470	16 573	0	0	19 545	28 428
Saskatchewan	9 643	11 261	88	65	2 634	16 466
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	0	0
Fédéral	513	26 723	-375	2 422	351 343	567 329
Total	64 826	114 914	995	2 619	462 396	774 888

EFFECTIF

L'effectif du secteur ferroviaire canadien a augmenté de 0,8 pour cent en 2015, alors que la rémunération²⁴ a augmenté de 2,6 pour cent. Ainsi, le salaire annuel moyen par employé a augmenté de 4,3 pour cent en 2015, à 96 445 \$.

	Rémunération globale (en millions \$)	Effectif moyen	Salaire annuel moyen par employé (\$)
2006	2 535	34 558	73 356
2007	2 566	34 938	73 440
2008	2 633	35 208	74 790
2009	2 439	32 337	75 415
2010	2 584	32 565	79 346
2011	2 797	33 624	83 163
2012	2 870	34 629	82 883
2013	2 924	33 167	88 153
2014	3 023	32 681	92 491
2015	3 101	32 958	96 445



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

VOIES ET MATÉRIEL

Les chemins de fer marchandises canadiens ont exploité 27 428 milles (44 141 kilomètres) de voies en 2015, une augmentation de 0,5 pour cent par rapport à l'année précédente.²⁵ Cette augmentation est principalement due aux milles de voies signalés par les nouveaux membres de l'ACFC. Le parc de wagons a augmenté de 1,6 pour cent en 2015, surtout en raison de l'augmentation du nombre de wagons appartenant aux chemins de fer. Le nombre de locomotives en service a baissé de 11,1 pour cent par rapport à l'année précédente.

	Milles	Kilomètres	Index 2000 = 100	Wagons en service	Locomotives en service
2006	29 978	48 243	104	99 946	3 271
2007	29 713	47 816	103	92 373	3 165
2008	29 366	47 258	101	83 984	3 046
2009	28 163	45 323	97	75 836	2 742
2010	27 654	44 501	96	71 788	2 954
2011	27 102	43 617	94	71 750	2 977
2012	26 923	43 328	93	64 485	3 063
2013	27 270	43 887	94	59 395	3 043
2014	27 304	43 942	94	58 577	2 696
2015	27 428	44 141	95	59 509	2 400

Voies en exploitation par province et territoire

	2014		2015	
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres
Alberta	4 041	6 503	3 988	6 418
Colombie-Britannique	4 174	6 717	4 218	6 788
Manitoba	2 833	4 559	2 847	4 582
Terre-Neuve-et-Labrador	162	261	175	282
Nouveau-Brunswick	720	1 159	720	1 159
Nouvelle-Écosse	419	674	419	674
Ontario	6 265	10 082	6 271	10 092
Québec	3 613	5 815	3 662	5 893
Saskatchewan	5 002	8 050	5 053	8 132
Territoires du Nord-Ouest	75	121	75	121
Total	27 304	43 942	27 428	44 141
Trains voyageurs intervalles ²⁶	7 820	12 585	7 922	12 749
Trains de banlieue et touristiques ²⁷	3 101	4 990	2 955	4 736
Tronçons se terminant aux États-Unis ²⁸	152	244	152	244
Total global	38 377	61 762	38 457	61 870

²⁵ 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.

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

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

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

ANNEXE A GLOSSAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE B

FACTEURS DE CONVERSION

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

ANNEXE C

DÉFINITIONS DE CONCEPTS LIÉS À LA SÉCURITÉ

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

Accident ferroviaire à signaler

Un incident au cours duquel :

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

Accident mettant en cause des marchandises dangereuses

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

Accident à un passage à niveau

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

Accident dû à une intrusion

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

Autres types d'accidents

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