



Association des chemins  
de fer du Canada



# TENDANCES FERROVIAIRES | 2017

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





99 rue Bank  
 Bureau 901  
 Ottawa, ON  
 K1P 6B9

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

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

# MEMBRES 2016

<b>6CL</b>	6970184 Canada	<b>LMRY</b>	Last Mountain Railway
<b>AMT</b>	Agence métropolitaine de transport	<b>GO</b>	Metrolinx
<b>AP</b>	Alberta Prairie Railway Excursions	<b>NBSR</b>	New Brunswick Southern Railway
<b>AMTK</b>	Amtrak	<b>NCRC</b>	Nipissing Central Railway
<b>AMIC</b>	ArcelorMittal Infrastructure Canada	<b>NS</b>	Norfolk Southern Railway
<b>BCRY</b>	Barrie-Collingwood Railway	<b>ONTC</b>	Commission de transport Ontario Northland
<b>BRRY</b>	Battle River Railway	<b>OSR</b>	Ontario Southland Railway
<b>BCRP</b>	BCR Properties	<b>OBRY</b>	Orangeville Brampton Railway
<b>BSRY</b>	Big Sky Rail Corp	<b>OVRR</b>	Ottawa Valley Railway
<b>BNSF</b>	BNSF	<b>PDCR</b>	Prairie Dog Central Railway – Vintage Locomotive Society
<b>BTRC</b>	Boundary Trail Railway	<b>CFQG</b>	Chemins de fer Québec-Gatineau
<b>CBNS</b>	Cape Breton & Central Nova Scotia Railway	<b>QNSL</b>	Chemin de fer Q.N.S & L
<b>CR</b>	Capital Railway	<b>RS</b>	Compagnie du chemin de fer Roberval et Saguenay
<b>CTRW</b>	Carlton Trail Railway	<b>CFRR</b>	Romaine River Railway Company
<b>CMQR</b>	Central Maine & Québec Railway	<b>SFG</b>	Société du chemin de fer de la Gaspésie
<b>CEMR</b>	Central Manitoba Railway	<b>SSR</b>	South Simcoe Railway
<b>CN</b>	CN	<b>SORR</b>	Southern Ontario Railway
<b>CFL</b>	Compagnie du Chemin de Fer Lanaudière	<b>SRY</b>	Southern Railway of British Columbia
<b>CP</b>	CP	<b>SLQ</b>	St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec)
<b>CSXT</b>	CSX Transportation	<b>SSR</b>	Stewart Southern Railway
<b>EMRC</b>	Eastern Maine Railway	<b>SCR</b>	Sydney Coal Railway
<b>ETR</b>	Essex Terminal Railway	<b>TTR</b>	Toronto Terminals Railway Company
<b>GEXR</b>	Goderich-Exeter Railway	<b>TTCI</b>	Train Touristique de Charlevoix
<b>GCRC</b>	Great Canadian Railtour Company	<b>TRC</b>	Trillium Railway Co.
<b>GSR</b>	Great Sandhills Railway	<b>TRT</b>	Tshiuetin Rail Transportation
<b>GWR</b>	Great Western Railway	<b>UP</b>	Union Pacific Railroad Company
<b>HBRY</b>	Hudson Bay Railway	<b>VIA</b>	VIA Rail Canada
<b>HCRY</b>	Huron Central Railway	<b>WCE</b>	West Coast Express
<b>KRC</b>	Keewatin Railway	<b>WP&amp;YR</b>	White Pass and Yukon Route Railroad
<b>KFR</b>	Kettle Falls International Railway		
<b>KLT</b>	Knob Lake and Timmins Railway		

# MEMBRES ASSOCIÉS 2016

Absopulse Electronics	Drain-All	RailTerm
Accuworx	Elbow River Marketing	RB&C Maintenance of Way
Acrow Limited	Entretien ferroviaire	Red River College
Alexander Holburn	Boivin Inc	Réparations ferroviaires
Beaudin + Lang LLP	Envirotec Services	K.L.N.
Almita Piling	Incorporated	Resolute Forest Products
Amsted Rail	Flood Risk Canada	RTC Rail Solutions
Atlantic Industries Limited	Forma-Train	Sait Polytechnic
AvL Construction Group	GATX Rail Canada	Sandy Cooke Consulting
Bayside Canadian Railway	Corporation	Saskatchewan Grain
Bombardier Transport	Gaz Propane Rainville	Car Corporation
British Columbia Institute	GeoSolv Design/Build	Services Passagers
of Technology	Gestion AFM-Séma	Ferroviaires du Grand
CAD Railway Industries	HDR Corporation	Montréal
Canada Heavy	Hewitt Equipement	SLR Consulting (Canada)
Haul Railway United	IBI Group	Société du port ferroviaire
Technologies	Kenneth Peel	de Baie-Comeau –
Canadian Heartland	Kevin McKinnon	Haute-Rive
Training Railway Services	Le Groupe TRAQ	Soulanges Railway
Canadian Rail Research	Marathon Drilling Co.	Services
Laboratory	McCarthy Tétraut	Stantec
Canadian Urban Transit	Mecfor	Suncor Energy Products
Association	Montréal Port Authority	Partnership
Cégep de Sept-Îles	NARSTCO	Supco Canada Railway
CentrePort Canada	North American Rail Safety	Supply Group
Consultants F. Drapeau	Ontario Steel Haulers	Terrapure Environmental
Contrans Flatbed Group	PNR Railworks	Tervita
CPCS Transcom Limited	Power Drives	T-Rail Products
Crescent Point Energy	Quantum Murray LP	TTX Railcar Canada
CSTP	Rail Cantech	Vidal Street Industrial Park
Davanac	Rail Technology	Wabtec Corporation
Dillon Consulting Limited	International	Whiting Equipment
Dominion Railway		Canada
Services		X-Rail Signalisation

# AVANT-PROPOS

Voici la 25<sup>e</sup> édition de *Tendances ferroviaires*, le rapport annuel de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) sur la performance du secteur ferroviaire canadien. Cette publication présente des données financières et statistiques couvrant une période de dix ans et portant sur tous les aspects du fonctionnement du secteur ferroviaire du Canada.<sup>1</sup>

Les données figurant dans *Tendances ferroviaires* proviennent des membres de l'ACFC, soit les chemins de fer marchandises de classe I, les chemins de fer locaux et régionaux, ainsi que les chemins de fer voyageurs offrant des services touristiques, intervalles et de banlieue. Les chemins de fer marchandises canadiens de classe I (CN et CP) réalisent 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.

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

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

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

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. Un glossaire des termes propres au secteur ferroviaire figure à l'Annexe A, les facteurs de conversion figurent à l'Annexe B et la définition de concepts liés à la sécurité figure à l'Annexe C.

---

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

<sup>2</sup> Contacter Enrique Rosales ([erosales@railcan.ca](mailto:erosales@railcan.ca)).

# TABLE DES MATIÈRES

MEMBRES .....	II
MEMBRES ASSOCIÉS .....	III
AVANT-PROPOS .....	IV
SOMMAIRE .....	1
SOMMAIRE STATISTIQUE .....	2
SÉCURITÉ .....	3
<i>MARCHANDISES</i> .....	4
<i>VOYAGEURS</i> .....	5
<i>ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET INTRUSIONS</i> .....	6
<i>ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES</i> .....	7
TRAFIC MARCHANDISES .....	8
<i>TONNES-MILLES COMMERCIALES, TONNES-MILLES BRUTES     ET MILLES DE TRAINS MARCHANDISES</i> .....	8
<i>WAGONS COMPLETS</i> .....	9
<i>TRAFIC INTERMODAL</i> .....	10
<i>WAGONS COMPLETS PAR GROUPE DE MARCHANDISES</i> .....	11
<i>PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES</i> .....	12
<i>PARCOURS MOYEN ET NOMBRE MOYEN DE WAGONS     PAR TRAIN MARCHANDISES</i> .....	14
TARIFS .....	15
PRODUCTIVITÉ .....	16
CONSOMMATION DE CARBURANT ET COÛT .....	17
TRANSPORT VOYAGEURS .....	18
TRAINS DE BANLIEUE .....	18
TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES .....	19
INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS .....	20
BÉNÉFICE, PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION .....	20
INVESTISSEMENTS .....	22
TAXES ET IMPÔTS .....	24
EFFECTIF .....	26
VOIES ET MATÉRIEL .....	27
ANNEXE A – GLOSSAIRE .....	28
ANNEXE B – FACTEURS DE CONVERSION .....	29
ANNEXE C – DÉFINITIONS DE CONCEPTS LIÉS À LA SÉCURITÉ .....	30



# SOMMAIRE

Bien que le contexte économique ait été difficile en 2016, cette année a été la plus sécuritaire et la plus verte pour les chemins de fer du Canada.

Chez les transporteurs de marchandises, le taux d'accidents en 2016 était le plus bas jamais enregistré, alors que les chemins de fer voyageurs ont maintenu un taux de moins d'un accident par million de voyageurs pour la cinquième année consécutive. De plus, le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses et le nombre d'accidents aux passages à niveau ont été les plus bas de tous les temps. Rien n'est plus important pour les chemins de fer du Canada que la sécurité, et leur performance dans ce domaine en témoigne.

Malgré des conditions économiques qui ont eu des répercussions sur le trafic marchandises, les chemins de fer du Canada ont affiché des résultats record dans divers domaines, illustrant l'engagement du secteur envers la performance et le service. Par exemple, les chemins de fer ont transporté un nombre encore jamais atteint de wagons complets – plus de 4,8 millions – et réduit les tarifs, permettant aux clients d'être concurrentiels sur le marché mondial. Bien que les investissements aient légèrement diminué, les chemins de fer ont investi 1,5 milliard de dollars dans leur réseau canadien et payé un montant inégalé de 1,7 milliard de dollars en impôt.

Les chemins de fer du Canada ont aussi établi de nouveaux jalons en ce qui a trait aux économies de carburant. En investissant dans des locomotives à forte efficacité énergétique et en utilisant des pratiques et des technologies d'exploitation innovatrices, les exploitants de trains marchandises ont consommé la quantité de carburant la plus faible depuis 2011. Bien que le trafic diminue d'année en année, le secteur a affiché la meilleure efficacité énergétique qui soit, démontrant sa capacité à faire partie de la solution du Canada aux changements climatiques.

Les transporteurs de voyageurs ont aussi beaucoup aidé le secteur à contribuer au bien-être environnemental du Canada. Ils ont transporté un nombre exceptionnel de voyageurs en 2016, alors que plus de personnes utilisent les trains de banlieue et intervilles d'année en année. Comme plus de gens prennent le train, le secteur continue à jouer un rôle clé dans la réduction des émissions liées au transport et de la congestion routière.

Le tableau suivant présente un résumé statistique de la performance du secteur ferroviaire du Canada en 2016, comparativement à l'année précédente et il y a dix ans.

# SOMMAIRE STATISTIQUE

(Comparaison sur un an et sur dix ans)

	2007	2015	2016
<b>Trafic marchandises</b>			
Tonnes-milles commerciales (TMC) (milliards)	247 709	283 188	<b>275 485</b>
Tonnes-kilomètres commerciales (TKC) (milliards)	361 619	413 414	<b>402 167</b>
Tonnes-milles brutes (TMB) (milliards)	463 356	544 791	<b>523 071</b>
Tonnes-kilomètres brutes (TKB) (milliards)	676 433	795 315	<b>763 607</b>
Milles de trains marchandises (milliers)	74 100	68 044	<b>61 584</b>
Kilomètres de trains marchandises (milliers)	119 253	109 506	<b>99 110</b>
Wagons complets à l'origine (milliers)	4 196	4 831	<b>4 846</b>
Tonnes impériales à l'origine (milliers)	337 989	361 342	<b>373 108</b>
Tonnes métriques à l'origine (milliers)	306 623	327 809	<b>338 483</b>
Tonnes impériales par wagon complet	81	75	<b>77</b>
Tonnes métriques par wagon complet	73	68	<b>70</b>
Unités intermodales totales (milliers)	2 436	3 205	<b>3 139</b>
Moyens parcourus par les chemins de fer de classe 1 (milles)	807	943	<b>937</b>
Moyens parcourus par les chemins de fer de classe 1 (kilomètres)	1 299	1 517	<b>1 508</b>
Moyens parcourus par les chemins de fer locaux et régionaux (milles)	151	87	<b>80</b>
Moyens parcourus par les chemins de fer locaux et régionaux (kilomètres)	243	140	<b>128</b>
Nombre moyen de wagons par train marchandises	81	102	<b>108</b>
Produits marchandises par TMC (cents)	3,84	4,69	<b>4,59</b>
Produits marchandises par TKC (cents)	2,63	3,21	<b>3,15</b>
Productivité (TMC par employé)	8 045	9 839	<b>9 356</b>
Gallons de carburant consommé (millions)	492,0	469,9	<b>440,6</b>
Litres de carburant consommé (millions)	2 237,0	2 136,0	<b>2 002,9</b>
TMC par gallon de carburant consommé	529	642	<b>668</b>
TKC par gallon de carburant consommé	170	206	<b>215</b>
<b>Transport voyageurs</b>			
Total des voyageurs transportés (milliers)	68 249	81 767	<b>84 185</b>
<b>Information financière</b>			
Charges d'exploitation (millions)	8 495	10 468	<b>9 641</b>
Produits d'exploitation (millions)	10 704	14 679	<b>14 113</b>
Bénéfice d'exploitation (millions)	2 209	4 211	<b>4 473</b>
<b>Investissements</b>			
Investissements (millions)	1 399	1 801	<b>1 500</b>
<b>Taxes et impôts</b>			
Taxes et impôts payés (millions)	989	1 442	<b>1 667</b>
<b>Effectif</b>			
Employés	34 938	32 958	<b>31 103</b>
Salaire moyen par employé	73 440	96 445	<b>93 896</b>
<b>Voies et matériel</b>			
Milles de voies en exploitation	29 713	27 428	<b>27 069</b>
Kilomètres de voies en exploitation	47 816	44 141	<b>43 562</b>
Wagons (milliers)	92 373	59 509	<b>55 230</b>
Locomotives	3 165	2 400	<b>2 315</b>

# SÉCURITÉ

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

Si l'on exclut les accidents aux passages à niveau et les intrusions, les collisions et les déraillements hors de la voie principale représentaient plus des trois quarts de l'ensemble des accidents ferroviaires en 2016. La plupart des accidents hors de la voie principale sont mineurs et ont lieu pendant les manœuvres d'aiguillage, à des vitesses de moins de 10 mi/h. Les collisions et les déraillements sur la voie principale représentaient moins de 7 pour cent des accidents en 2016.

## Sommaire sur la sécurité (comparaison sur un an et sur dix ans)

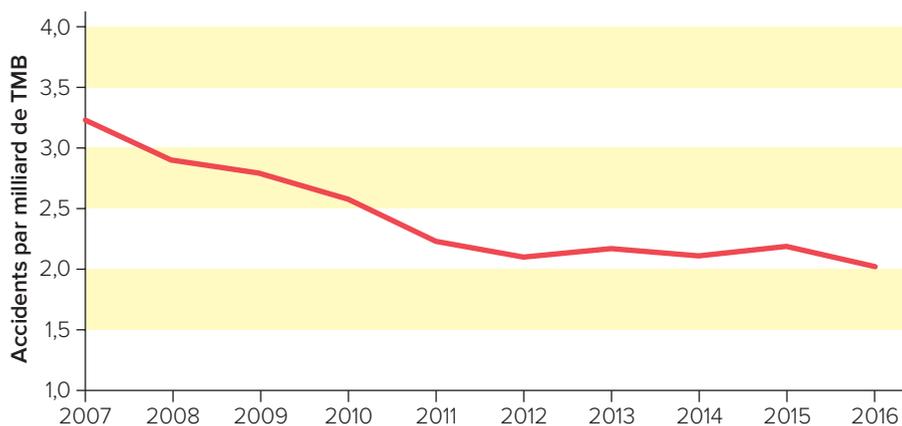
	2007	2015	2016
Collisions en voie principale	9	4	7
Déraillements en voie principale	179	80	67
Accidents de passage à niveau	246	180	147
Collisions hors d'une voie principale	104	95	74
Déraillements hors d'une voie principale	745	679	569
Collisions / Déraillements d'un véhicule d'entretien	34	53	40
Accidents liés à des employés / voyageurs	36	15	27
Accidents d'intrus	132	52	73
Incendies / Explosions	34	32	41
Autres types d'accidents	50	63	78
<b>Total</b>	<b>1 569</b>	<b>1 253</b>	<b>1 123</b>

## MARCHANDISES

En 2016, le taux d'accidents de trains marchandises au Canada a diminué de 4,4 pour cent par rapport à l'année précédente, à un record de 2,02 accidents par milliard de tonnes-milles brutes (TMB).<sup>3</sup> Ce taux d'accidents était de 3,5 pour cent inférieur à la moyenne de 2,16 en 2011-2015.

	Accidents de trains de marchandises	TMB (milliards)	Taux
2007	1497	463,4	3,23
2008	1304	449,9	2,90
2009	1104	397,3	2,78
2010	1155	447,1	2,58
2011	1057	473,3	2,23
2012	1060	503,9	2,10
2013	1149	529,4	2,17
2014	1191	564,3	2,11
2015	1187	544,8	2,18
<b>2016</b>	<b>1054</b>	<b>523,1</b>	<b>2,02</b>

### Taux d'accidents de trains de marchandises



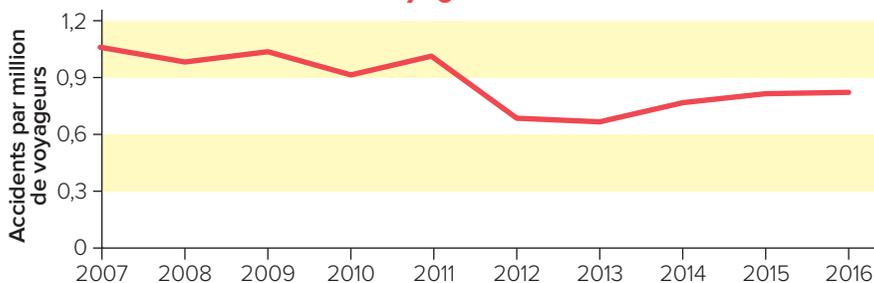
<sup>3</sup> On obtient le taux d'accidents de trains marchandises en divisant le nombre d'accidents à signaler par la charge de marchandises en tonnes-milles brutes.

## VOYAGEURS

En 2016, le taux d'accidents des trains voyageurs était de 0,82 accident par million de voyageurs, une augmentation de 1,5 pour cent par rapport à 2015 et de 4,3 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale.<sup>4</sup> Les trains voyageurs représentaient 6,1 pour cent de tous les accidents ferroviaires en 2016.

	Accidents	Voyageurs (en millions)	Taux
2007	72	68 249	1,06
2008	71	72 303	0,98
2009	73	70 675	1,03
2010	67	73 261	0,91
2011	74	73 080	1,01
2012	52	75 982	0,68
2013	51	76 466	0,67
2014	61	80 366	0,76
2015	66	81 767	0,81
<b>2016</b>	<b>69</b>	<b>84 185</b>	<b>0,82</b>

### Taux d'accidents de trains de voyageurs

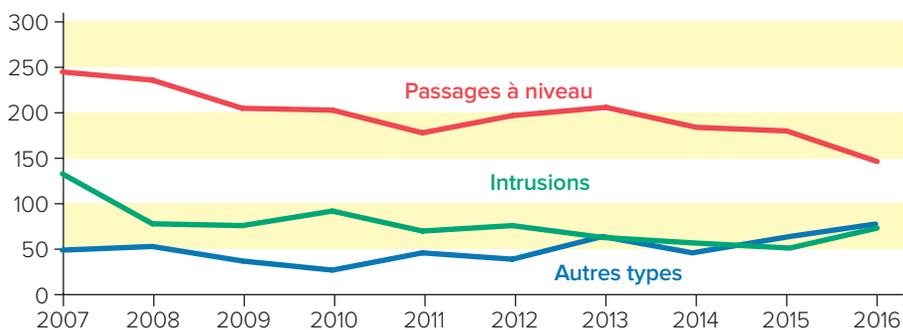


<sup>4</sup> On obtient le taux d'accidents de trains voyageurs en divisant le nombre d'accidents par le nombre total de voyageurs des trains intervilles, touristiques et de banlieue.

## ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU ET INTRUSIONS

Chaque année, les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions représentent environ un cinquième de l'ensemble des accidents ferroviaires au Canada. En 2016, il y a eu 147 accidents à des passages à niveau. Cela représente une baisse de 18,3 pour cent par rapport à l'année précédente et de 22,4 pour cent par rapport à la moyenne de 2011-2015. De plus, 74 accidents étaient dus à des intrusions illégales sur la propriété ferroviaire en 2016, une augmentation de 42,3 pour cent comparativement à 2015 et de 17,8 pour cent comparativement à la moyenne quinquennale.

	Passages à niveau	Intrusions	Autres types
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
<b>2016</b>	<b>147</b>	<b>73</b>	<b>78</b>

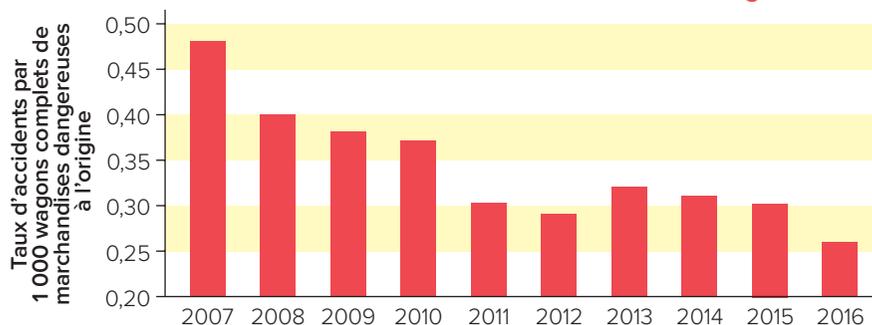


## ACCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

En 2016, le taux d'accidents du secteur impliquant des marchandises dangereuses a diminué de 13,3 pour cent par rapport à l'année précédente et à la moyenne de 2011-2015, pour atteindre un taux record de 0,26 accident par 1 000 wagons complets de marchandises dangereuses.<sup>5</sup>

	Total des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses	Wagons complets de marchandises dangereuses	Taux (accidents par 1 000 wagons complets de marchandises dangereuses)
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
<b>2016</b>	<b>112</b>	<b>436 053</b>	<b>0,26</b>

### Total des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses



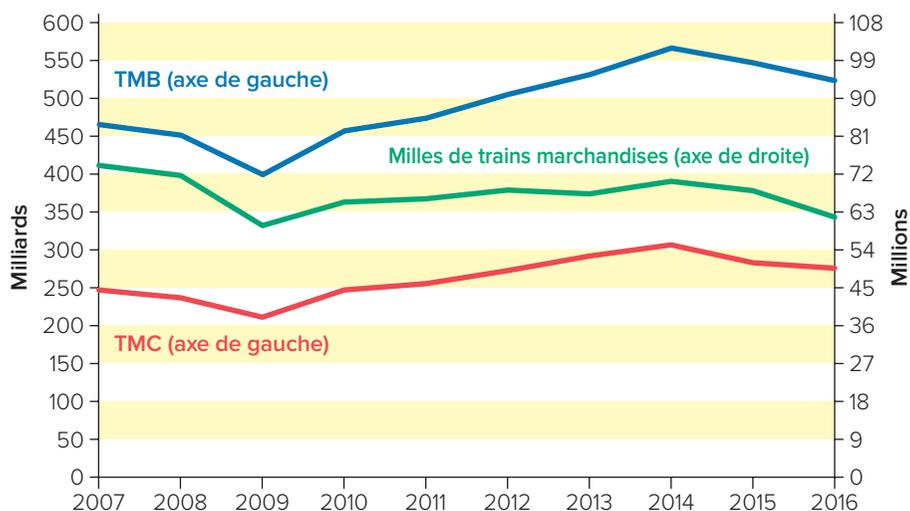
<sup>5</sup> On obtient le taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses en divisant le nombre total d'accidents par le nombre de wagons complets transportant des marchandises dangereuses.

# TRAFIC MARCHANDISES

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

En 2016, le trafic marchandises, mesuré en tonnes-milles commerciales (TMC), a diminué de 2,7 pour cent par rapport à 2015 et de 2,3 pour cent par rapport à la moyenne de 2011-2015. Comparativement à l'année précédente, la charge de trafic marchandises, mesurée en TMB, a diminué de 4 pour cent, et était à peu près conforme à la moyenne quinquennale. La distance parcourue par les trains marchandises du Canada, mesurée en milles de trains marchandises, a baissé de 9,5 pour cent, à 61,6 millions, en 2016 par rapport à 2015.

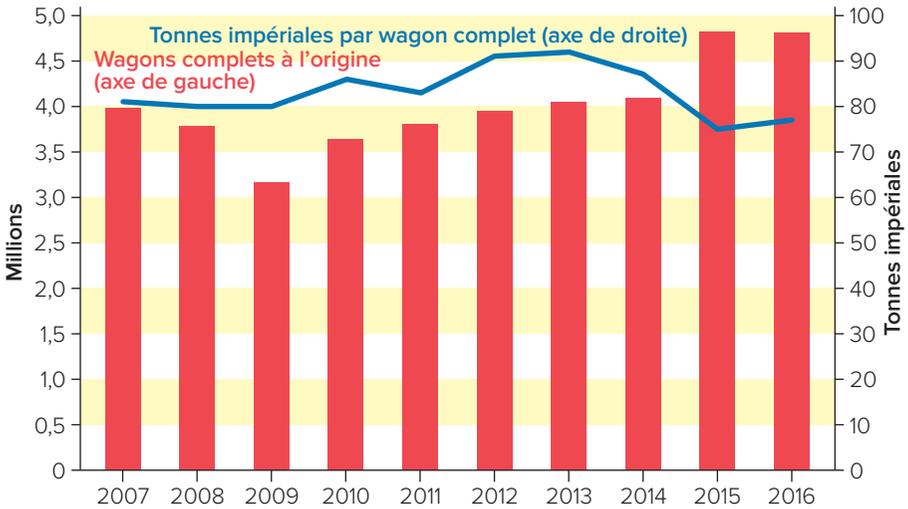
	TMC (en millions)	TKC (en millions)	TMB (en millions)	TKB (en millions)	Milles de trains march. (en milliers)	Kilomètres de trains march. (en milliers)
2007	247 709	361 619	463 356	676 433	74 100	119 253
2008	237 323	346 457	449 922	656 821	71 712	115 409
2009	210 898	307 880	397 293	579 990	59 576	95 877
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
<b>2016</b>	<b>275 485</b>	<b>402 167</b>	<b>523 071</b>	<b>763 607</b>	<b>61 584</b>	<b>99 110</b>



**WAGONS COMPLETS**

En 2016, le nombre de wagons complets ayant leur point d'origine au Canada a augmenté de 0,3 pour cent, atteignant un record de 4,8 millions, les expéditions de machinerie et de véhicules motorisés en tête. En conséquence, le poids global des marchandises transportées par les membres de l'ACFC a augmenté de 3,3 pour cent, les chemins de fer transportant des produits plus lourds comme du charbon et des minéraux. Ainsi, le tonnage par wagon a augmenté de 2,9 pour cent par rapport à l'année précédente.<sup>6</sup> Comparativement à la moyenne de 2011-2015, le nombre de wagons complets ayant leur point d'origine au Canada a augmenté de 12,9 pour cent en 2016, alors que le tonnage a augmenté de 1,8 pour cent.

	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 <sup>6</sup>	Tonnes métr. par wagon complet
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
<b>2016</b>	<b>4 846</b>	<b>373 108</b>	<b>338 483</b>	<b>77</b>	<b>70</b>



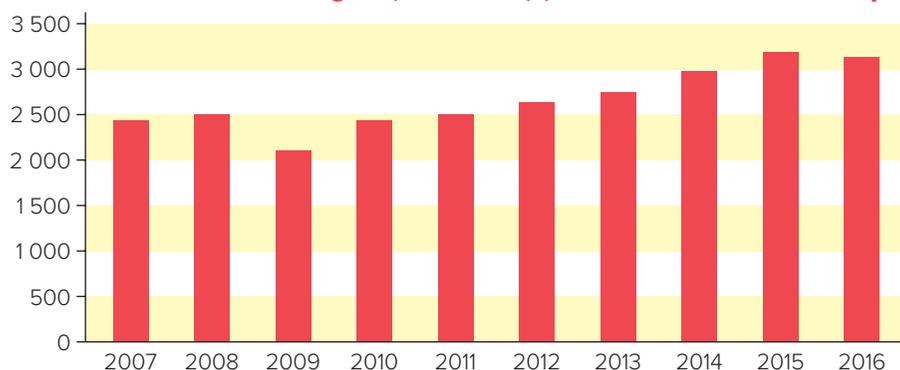
<sup>6</sup> On obtient le nombre de tonnes par wagon complet et divisant les tonnes du point d'origine par le nombre de wagons complets d'origine.

## TRAFIC INTERMODAL

En 2016, le trafic intermodal ayant son origine au Canada a diminué de 2,1 pour cent par rapport à 2015 alors que les chemins de fer de classe I ont transporté moins de conteneurs et semi-remorques.<sup>7</sup> Le total en 2016 était de 11,5 pour cent supérieur à la moyenne de 2011-2015, soit 2,8 millions d'unités intermodales.

	Semi-remorques (en milliers)	Conteneurs (en milliers)	Total (en milliers)
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	73	3 132	3 205
<b>2016</b>	<b>55</b>	<b>3 084</b>	<b>3 139</b>

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



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

## WAGONS COMPLETS PAR GROUPE DE MARCHANDISES

L'ACFC suit l'évolution de 11 groupes de marchandises transportées par les chemins de fer au Canada. En 2016, les marchandises intermodales, les carburants et produits chimiques, et les produits agricoles étaient les plus gros groupes de wagons transportés par les chemins de fer du Canada, représentant 64 pour cent de tous les wagons complets. En fonction du nombre de wagons complets acheminés, les groupes de marchandises ayant enregistré les plus fortes augmentations en 2016 (selon l'augmentation par rapport à l'année précédente) étaient la machinerie et les automobiles (+12 %), les produits forestiers (+8,1 %) et les produits alimentaires (+6,9 %). Les baisses les plus importantes ont été enregistrées dans les groupes des biens manufacturés et divers (-11,3 %) et des produits agricoles ( -4,9 %).

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

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

### Wagons complets à l'origine par groupe de marchandises

	Agriculture	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie lourde et automobile
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
<b>2016</b>	<b>510 764</b>	<b>309 403</b>	<b>861 721</b>	<b>254 290</b>	<b>150 243</b>	<b>199 927</b>

	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Intermodal	Total
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
<b>2016</b>	<b>565 480</b>	<b>132 124</b>	<b>68 951</b>	<b>99 473</b>	<b>1 669 892</b>	<b>4 822 268</b>

## PRODUITS MARCHANDISES PAR GROUPE DE MARCHANDISES

En 2016, les produits marchandises ont diminué de 5,6 pour cent, à 10,1 milliards de dollars. Comme l'année précédente, les chemins de fer marchandises ont généré la majeure partie – 55 pour cent en 2016 – de leurs produits par le transport de marchandises intermodales, de produits agricoles, et de carburants et produits chimiques. Les groupes de marchandises ayant affiché les plus importants changements (selon la variation par rapport à l'année précédente) étaient les minéraux (-20,5 %), les métaux (-12,1 %), et les carburants et produits chimiques (-11,1 %). Comparativement à 2015, les chemins de fer ont généré plus de produits par le transport de produits forestiers (+11,0 %) et de produits alimentaires (+9,9 %).

*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 20).*

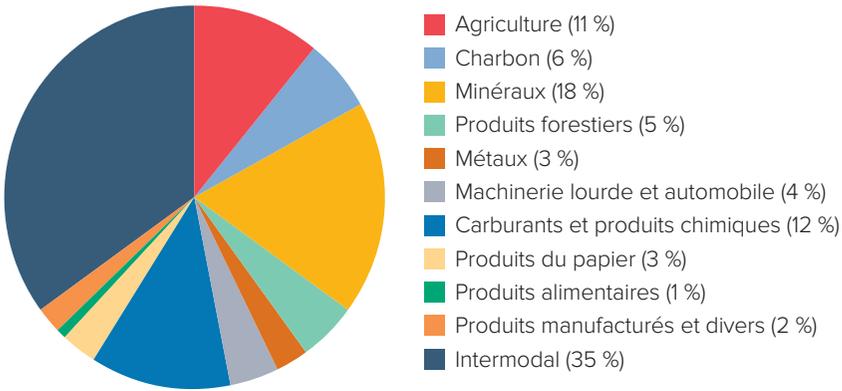
### Produits des wagons complets d'origine par groupe de marchandises (en millions)

	Agriculture	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie lourde et automobile	
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
<b>2016</b>	<b>1 730</b>	<b>628</b>	<b>1 062</b>	<b>951</b>	<b>428</b>		<b>567</b>

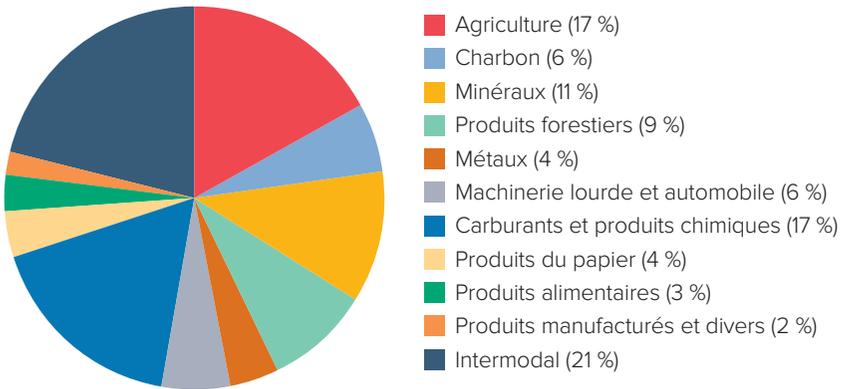
  

	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Intermodal	Total
2007	837	541	81	116	2 452	8 413
2008	902	531	89	126	2 702	8 672
2009	818	423	94	113	2 273	7 139
2010	853	437	128	130	2 592	8 006
2011	928	427	146	133	1 893	7 805
2012	1 155	411	161	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
<b>2016</b>	<b>1 719</b>	<b>423</b>	<b>258</b>	<b>181</b>	<b>2 135</b>	<b>10 083</b>

Le graphique ci-dessous indique la part de l'ensemble des wagons complets à l'origine que chaque groupe de marchandises représentait en 2016.



Le graphique ci-dessous indique la part de l'ensemble des wagons complets à l'origine que chaque groupe de marchandises représentait en 2016.

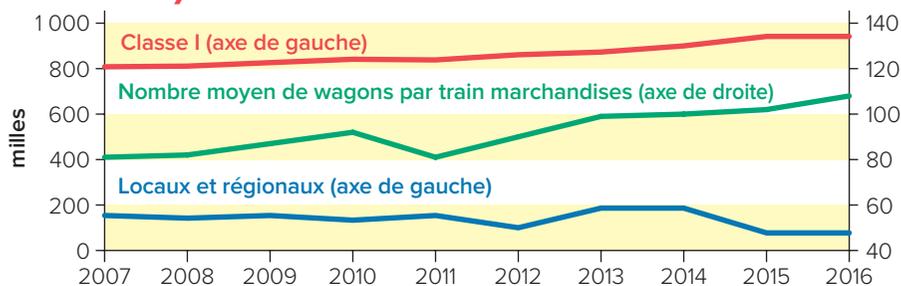


## PARCOURS MOYEN ET NOMBRE MOYEN DE WAGONS PAR TRAIN MARCHANDISES

En 2016, chaque expédition transportée par les chemins de fer de classe I du Canada (CN et CP) a parcouru une distance moyenne de 937 milles (1 508 kilomètres), une baisse de 0,6 pour cent par rapport au record de 2015.<sup>8</sup> Les expéditions transportées par les chemins de fer locaux et régionaux ont parcouru une distance moyenne de 79 milles (128 kilomètres), une baisse de 8,2 pour cent par rapport à l'année précédente. Pour l'ensemble du secteur du transport marchandises, le nombre moyen de wagons par train a augmenté de 6,0 pour cent, pour atteindre un record de 108.<sup>9</sup>

	Milles (kilomètres) moyens parcourus par les chemins de fer de classe I (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	
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
<b>2016</b>	<b>937</b>	<b>1 508</b>	<b>80</b>	<b>128</b>	<b>108</b>

### Parcours moyen



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

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

## TARIFS

Les produits marchandises par TMC sont souvent considérés comme une approximation des tarifs des chemins de fer parce qu'ils indiquent le niveau de revenu gagné pour transporter des marchandises sur une distance donnée.<sup>10</sup> En 2016, les produits marchandises ont diminué de 4,7 pour cent par rapport à 2015, alors que le trafic marchandises a diminué de 2,7 pour cent. En conséquence, les produits marchandises par TMC ont baissé de 2,0 pour cent, à 4,59 cents. C'est la première baisse depuis 2013. Entre 2011 et 2015, les produits marchandises par TMC ont augmenté en moyenne de 3,5 pour cent par année.

	Produits marchandises (en cents) par		Produits marchandises par TMC	Indice des prix des produits de base <sup>11</sup>
	TMC	TKC	Index 2001 = 100	2001 = 100
2007	3,84	2,63	117,4	196,7
2008	4,20	2,87	128,4	238,5
2009	4,00	2,74	122,3	160,6
2010	3,99	2,74	122,0	194,9
2011	4,04	2,77	123,5	229,9
2012	4,14	2,84	126,6	215,5
2013	4,13	2,83	126,5	214,6
2014	4,46	3,06	136,5	210,3
2015	4,69	3,21	143,3	134,1
<b>2016</b>	<b>4,59</b>	<b>3,15</b>	<b>140,4</b>	<b>121,4</b>

### Produits marchandises (en cents) par TMC



<sup>10</sup> On obtient les produits-marchandises par TMC en divisant les produits-marchandises par les TMC (TKC).

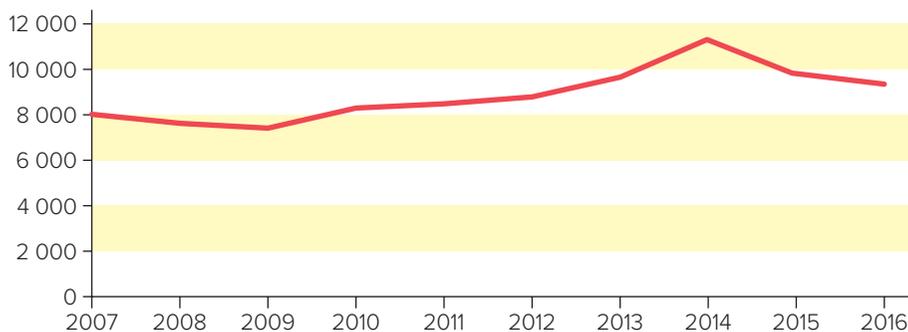
<sup>11</sup> Source: Données de la Banque du Canada

## 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.<sup>12</sup> Selon cette mesure, la productivité de la main-d'œuvre a diminué de 4,9 pour cent en 2016 comparativement à l'année précédente, alors que le trafic et l'effectif ont tous deux baissé. La productivité du secteur en 2016 était inférieure à la moyenne quinquennale de 2,6 pour cent.

	Tonnes-milles commerciales par employé (en milliers)	Tonnes-kilomètres commerciales par employé (en milliers)	Milles de voie par employé	Kilomètres de voie par employé
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
<b>2016</b>	<b>9 356</b>	<b>13 658</b>	<b>0,88</b>	<b>1,41</b>

### Tonnes-milles commerciales par employé (en milliers)



11 On obtient la productivité de la main-d'œuvre en divisant le tonnage commercial annuel total par le nombre moyen d'employés.

## CONSOMMATION DE CARBURANT ET COÛT

En 2016, les chemins de fer marchandises ont consommé 2 milliards de litres (440,6 millions de gallons) de carburant, une baisse de 6,2 pour cent, et ont transporté 2,7 pour cent moins de marchandises que l'année précédente. Ainsi, l'efficacité énergétique des chemins de fer marchandises s'est améliorée de 4,1 pour cent, à 661,8 tonnes-milles par gallon.<sup>13</sup> Le prix du diesel a diminué de 12,6 pour cent, à 0,66 \$ le litre (3,02 \$ le gallon), en 2016, le prix le plus bas depuis 2009.<sup>14</sup>

	Total du carburant consommé		Tonnes-milles commerciales par gallon de carburant consommé	Tonnes-kilomètres commerciales par litre de carburant consommé	Prix du diesel	
	gallons (en milliers)	litres (en milliers)			par gallon (\$)	par litre (cents)
2007	492 125	2 237 237	529	170	3,07	67,6
2008	480 661	2 185 120	520	167	4,23	93,0
2009	411 612	1 871 221	545	175	2,94	64,8
2010	450 782	2 049 289	562	182	3,25	71,40
2011	436 558	1 984 178	621	202	4,25	93,46
2012	471 912	2 145 346	615	198	4,24	93,33
2013	464 275	2 110 651	664	214	4,44	97,63
2014	484 572	2 202 872	667	215	4,83	106,21
2015	469 855	2 135 996	642	206	3,46	76,01
<b>2016</b>	<b>440 587</b>	<b>2 002 939</b>	<b>668</b>	<b>215</b>	<b>3,02</b>	<b>66,41</b>

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

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

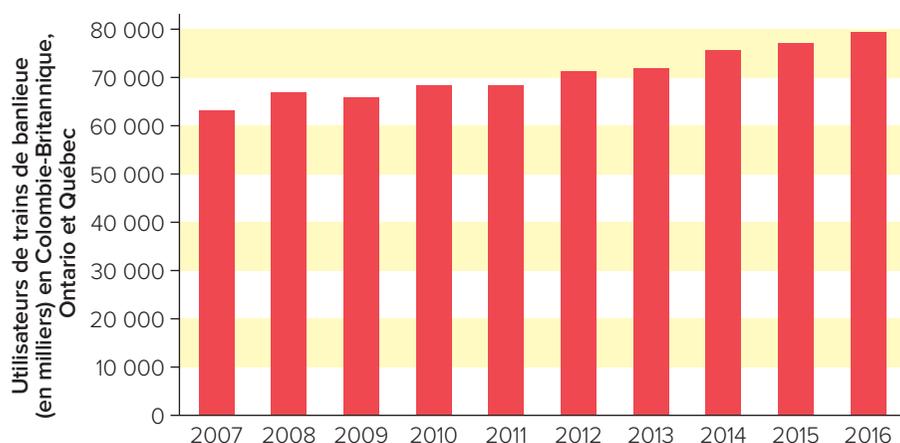
# TRANSPORT VOYAGEURS

## TRAINS DE BANLIEUE

En 2016, les trains de banlieue en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec ont transporté un nombre jamais vu de voyageurs, soit 79,6 millions, une augmentation de 3,1 pour cent par rapport à l'année précédente et de 9,1 pour cent par rapport à la moyenne quinquennale.

Le nombre moyen de voyageurs par train en 2016 a légèrement augmenté, de 0,6 pour cent, par rapport à l'année précédente, pour atteindre son taux le plus élevé depuis 2012. De plus, le nombre de milles-voyageurs a augmenté de 4,4 pour cent par rapport à l'année précédente.<sup>15</sup>

	Utilisateurs de trains de banlieue		Trains de banlieue		Nombre moyen d'utilisateurs par train	Utilisateurs de trains de banlieue (en milliers) Colombie-Britannique, Ontario et Québec <sup>16</sup>
	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)		
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
<b>2016</b>	<b>418 334</b>	<b>673 243</b>	<b>4 448</b>	<b>7 159</b>	<b>298</b>	<b>79 626</b>



<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> Les totaux pour 2012-2014 ont été révisés.

## TRANSPORT VOYAGEURS INTERVILLES

En 2016, les chemins de fer intervilles ont transporté 4,2 millions de personnes, une augmentation de 1,7 pour cent par rapport à 2015, et une légère augmentation par rapport à la moyenne quinquennale.

Dans le transport voyageurs intervilles, les milles-voyageurs et les trains-milles voyageurs ont augmenté de 2,1 et 1,0 pour cent respectivement par rapport à l'année précédente. Le nombre moyen de voyageurs intervilles par train a augmenté de 1,1 pour cent, à 128, alors que le parcours moyen a augmenté de 1,4 pour cent, à 347,6 kilomètres (216 milles).

	Voitures en service	Nombre de voyageurs (en milliers)	Voyageurs	
			milles (en millions)	kilomètres (en millions)
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
<b>2016</b>	<b>527</b>	<b>4 241</b>	<b>876</b>	<b>1 409</b>

	Trains voyageurs		Voitures	
	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)
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
<b>2016</b>	<b>6 850</b>	<b>11 024</b>	<b>44 884</b>	<b>72 234</b>

	Nombre moyen de voyageurs intervilles par train	Parcours moyen		Coefficient d'occupation voyageurs moyen (en %)	Ponctualité (en %)
		Milles	kilomètres		
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
<b>2016</b>	<b>128</b>	<b>216</b>	<b>348</b>	<b>54</b>	<b>73</b>

# INFORMATION FINANCIÈRE, INVESTISSEMENTS, TAXES ET IMPÔTS

## BÉNÉFICE, PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION

En 2016, les charges d'exploitation des chemins de fer du Canada ont diminué de 7,9 pour cent, à 9,6 milliards de dollars. Les dépenses moindres pour le carburant et l'entretien de la voie et des ouvrages ont plus que contrebalancé pour les coûts plus élevés du transport et de l'entretien du matériel.<sup>17</sup>

Les produits d'exploitation ont diminué de 3,9 pour cent, à 14,1 milliards de dollars, par rapport à l'année précédente, alors que la baisse des produits marchandises a été plus importante que l'augmentation des produits voyageurs.<sup>18</sup>

En conséquence, le bénéfice d'exploitation total des chemins de fer du Canada a atteint un record de 4,5 milliards de dollars en 2016.<sup>19</sup>

	Bénéfice d'exploitation (en millions \$)			Produits d'exploitation (en millions \$)		
	Produits d'exploitation	Charges d'exploitation	Bénéfice d'exploitation	Marchandises	Voyageurs <sup>18</sup>	Autres
2007	10 704	8 495	2 209	9 516	624	564
2008	11 197	9 167	2 030	9 957	661	579
2009	9 599	8 352	1 247	8 433	627	539
2010	10 768	9 171	1 598	9 551	673	544
2011	11 533	9 774	1 760	10 305	668	561
2012	12 633	10 575	2 058	11 322	674	637
2013	13 330	10 380	2 948	12 040	668	622
2014	14 653	11 431	3 218	13 287	687	679
2015	14 679	10 468	4 211	13 265	727	680
<b>2016</b>	<b>14 112</b>	<b>9 641</b>	<b>4 471</b>	<b>12 649</b>	<b>783</b>	<b>680</b>

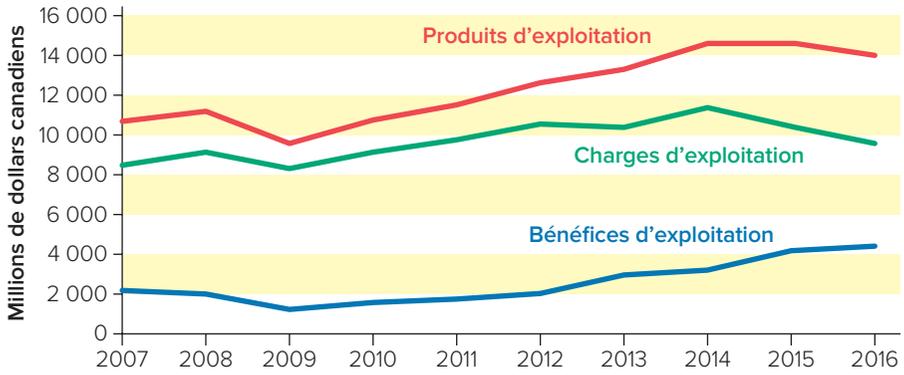
## Charges d'exploitation (en millions \$)

	Transport	Carburant	Entretien du matériel	Entretien de la voie et des ouvrages	Charges générales et d'administration	Charges d'exploitation totales
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
<b>2016</b>	<b>2 591</b>	<b>1 330</b>	<b>1 958</b>	<b>2 013</b>	<b>1 749</b>	<b>9 641</b>

17 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.

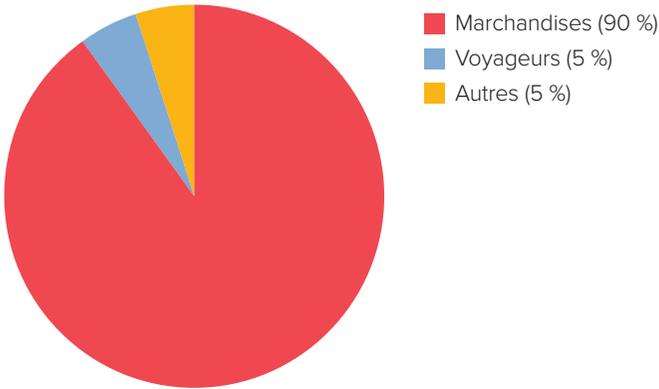
18 Le financement fédéral, provincial et municipal de 435 millions \$ en 2009 pour les services intervilles et de banlieue est exclu.

19 Résultat avant intérêts et impôts.

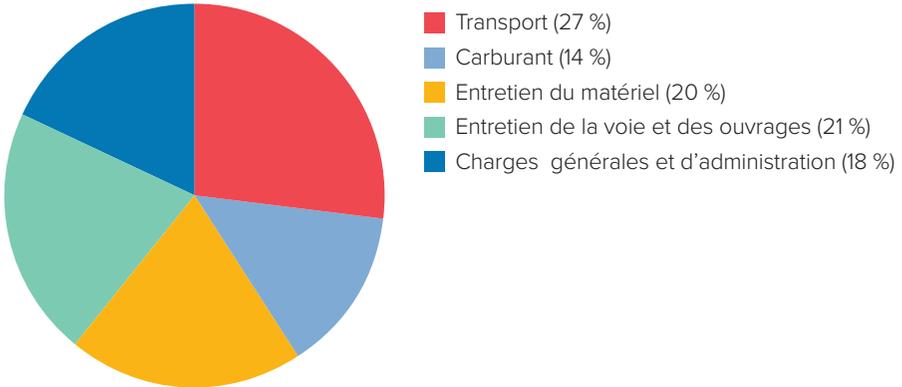


Les tableaux ci-dessous présentent les produits et les charges d'exploitation par catégorie en tant que pourcentages des totaux des membres de l'ACFC en 2016.

### Produits d'exploitation



### Charges d'exploitation



## INVESTISSEMENTS

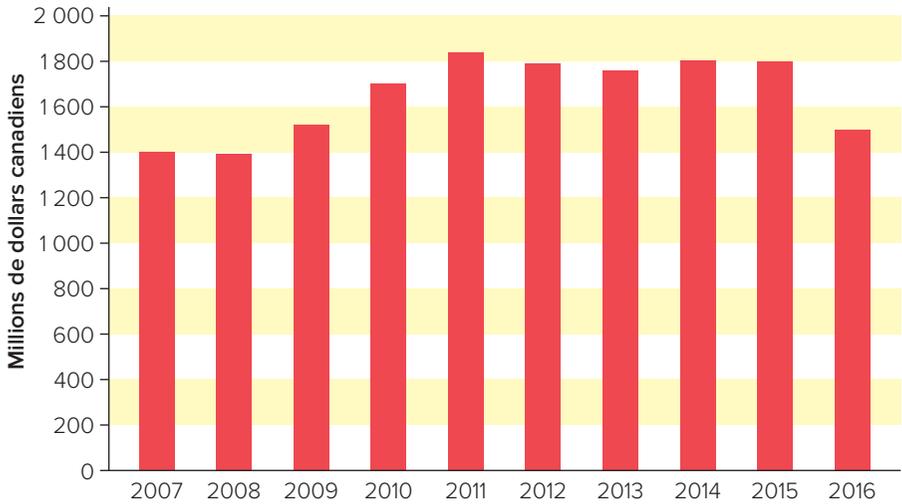
Les chemins de fer du Canada ont investi près de 1,5 milliard de dollars dans leur réseau canadien en 2016, une diminution de 16,7 pour cent par rapport à l'année précédente et de 16,8 pour cent par rapport à la moyenne de 2011-2015. Les voies et l'emprise représentaient toujours la majeure partie des dépenses en capital (51,4 %) en 2016.

### Investissements (en millions)

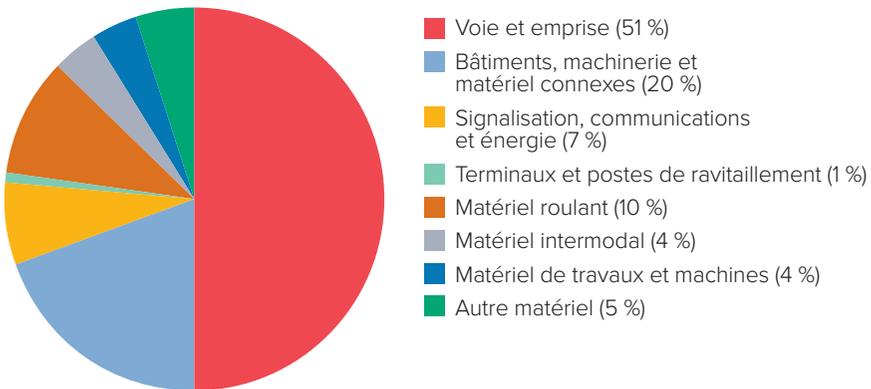
	Voie et emprise	Bâtiments, machinerie et matériel connexes	Signalisation, communications et énergie	Terminaux et postes de ravitaillement
2007	618	255	44	43
2008	688	189	79	26
2009	706	257	72	24
2010	804	231	109	16
2011	971	314	108	15
2012	961	269	122	41
2013	892	357	100	32
2014	982	287	93	10
2015	888	309	130	26
<b>2016</b>	<b>771</b>	<b>298</b>	<b>102</b>	<b>8</b>

	Matériel roulant	Matériel intermodal	Matériel de travaux et machines	Autre matériel	Ajouts totaux
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
<b>2016</b>	<b>145</b>	<b>53</b>	<b>55</b>	<b>70</b>	<b>1 500</b>

### Investissements



Le tableau ci-dessous présente le pourcentage de l'ensemble des investissements des membres de l'ACFC en 2016, pour chaque catégorie d'investissements.

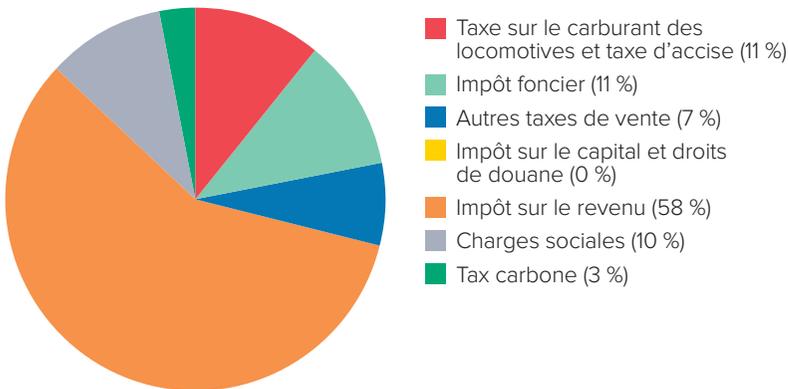


## TAXES ET IMPÔTS

En 2016, les chemins de fer du Canada ont payé un record de 1,7 milliard de dollars en taxes et en impôts, une augmentation de 15,6 pour cent par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est essentiellement attribuable à une hausse de 26 pour cent – ou plus de 201 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
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	178	45	1 442
<b>2016</b>	<b>187</b>	<b>180</b>	<b>114</b>	<b>1</b>	<b>976</b>	<b>167</b>	<b>43</b>	<b>1 667</b>



### Charges sociales (en millions \$)

	Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	Assurance-emploi	Impôt-santé	Total
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
<b>2016</b>	<b>79</b>	<b>37</b>	<b>50</b>	<b>167</b>

### Taxes et impôts fédéraux et provinciaux (en milliers \$)

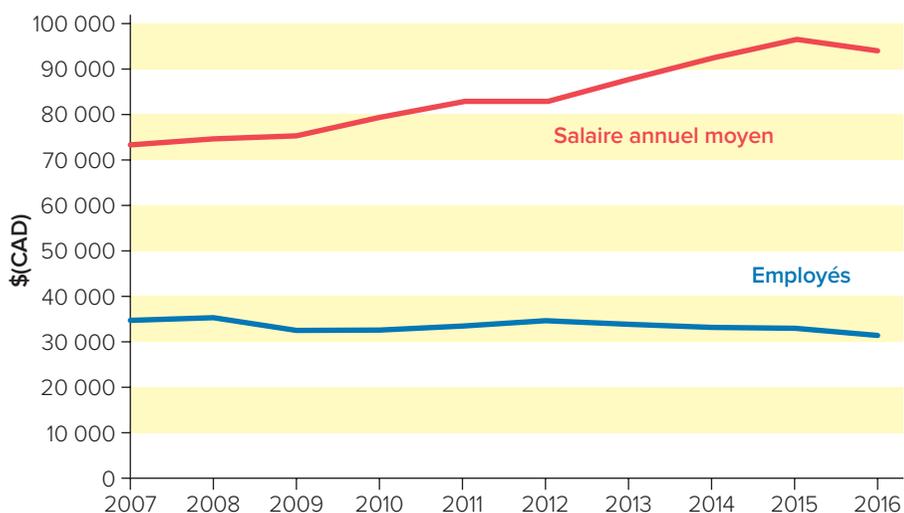
	Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise		Taxe sur le carburant par litre (en cents)	Impôt foncier	
	2015	2016	2016	2015	2016
Alberta	6 944	17 827	5,5	17 769	19 020
Colombie-Britannique	15 425	15 393	10,7	43 947	46 610
Manitoba	11 421	10 046	6,3	15 549	15 407
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	21,5	33	145
Nouveau-Brunswick	1 252	1 279	4,3	1 184	1 091
Nouvelle-Écosse	0	0	15,4	3 017	3 021
Ontario	25 889	23 052	4,5	30 162	32 327
Québec	6 706	3 296	3,0	36 102	40 780
Saskatchewan	40 442	38 976	15,0	20 655	21 537
Territoires du Nord-Ouest	22	16	11,4	80	79
Fédéral	50 769	76 685	4,0	0	0
<b>Total</b>	<b>158 871</b>	<b>186 570</b>		<b>168 497</b>	<b>180 016</b>

	Autres taxes de vente		Impôt sur le capital et droits de douane		Impôt sur le revenu	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Alberta	0	85	0	1	66 715	87 457
Colombie-Britannique	36 443	38 809	0	0	23 435	34 057
Manitoba	21 986	17 732	132	99	8 820	10 162
Terre-Neuve-et-Labrador	143	143	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	412
Ontario	1 785	1 282	0	0	63 694	93 927
Québec	16 573	17 599	0	10	28 428	31 910
Saskatchewan	11 261	9 081	65	77	16 466	19 419
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	0	0
Fédéral	26 723	28 936	2 422	1 016	567 329	698 681
<b>Total</b>	<b>114 914</b>	<b>113 667</b>	<b>2 619</b>	<b>1 203</b>	<b>774 888</b>	<b>976 026</b>

## EFFECTIF

En 2016, l'effectif du secteur ferroviaire canadien a diminué de 5,6 pour cent par rapport à l'année précédente, alors que la rémunération a diminué de 5,8 pour cent.<sup>20</sup> Ainsi, le salaire annuel moyen par employé a diminué de 2,6 pour cent, à 93 896 \$.

	Rémunération globale (en millions \$)	Effectif moyen	Salaire annuel moyen par employé (\$)
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
<b>2016</b>	<b>2 920</b>	<b>31 103</b>	<b>93 896</b>



<sup>20</sup> Les données sur la rémunération incluent les salaires et les indemnités versés, mais excluent les charges assumées par les entreprises comme les cotisations au Régime de pensions du Canada ou au Régime de rentes du Québec et à l'assurance-emploi, de même que l'impôt-santé.

# VOIES ET MATÉRIEL

Les chemins de fer marchandises canadiens ont déclaré à l'ACFC exploiter 27 069 milles (43 562 kilomètres) de voies en 2016, une diminution de 1,3 pour cent par rapport à l'année précédente.<sup>21</sup> Le parc de wagons a diminué de 7,2 pour cent en 2016, principalement en raison de la diminution du nombre de wagons appartenant aux chemins de fer. Le nombre de locomotives en service a baissé de 3,5 pour cent par rapport à l'année précédente.

	Milles	Kilomètres	Index 2000 = 100	Wagons en service	Locomotives en service
2007	29 713	47 816	102.6	92 373	3 165
2008	29 366	47 258	101.4	83 984	3 046
2009	28 163	45 323	97.3	75 836	2 742
2010	27 654	44 501	95.5	71 788	2 954
2011	27 102	43 617	93.6	71 750	2 977
2012	26 923	43 328	93.0	64 485	3 063
2013	27 270	43 887	94.2	59 395	3 043
2014	27 304	43 942	94.3	58 577	2 696
2015	27 428	44 141	94.7	59 509	2 400
<b>2016</b>	<b>27 069</b>	<b>43 562</b>	<b>93.5</b>	<b>55 230</b>	<b>2 315</b>

## Voies en exploitation par province et territoire

	2015		2016	
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres
Alberta	3 988	6 418	3 940	6 341
Colombie-Britannique	4 218	6 788	4 170	6 710
Manitoba	2 847	4 582	2 816	4 532
Terre-Neuve-et-Labrador	175	282	175	282
Nouveau-Brunswick	720	1 159	720	1 159
Nouvelle-Écosse	419	674	416	670
Ontario	6 271	10 092	6 222	10 013
Québec	3 662	5 893	3 694	5 944
Saskatchewan	5 053	8 132	4 841	7 790
Territoires du Nord-Ouest	75	121	75	121
<b>Total</b>	<b>27 428</b>	<b>44 141</b>	<b>27 069</b>	<b>43 562</b>
Trains voyageurs intervilles <sup>22</sup>	7 922	12 749	7 767	12 500
Trains de banlieue et touristiques <sup>23</sup>	2 955	4 736	3 024	4 867
Tronçons se terminant aux États-Unis <sup>24</sup>	152	244	152	244
<b>Total global</b>	<b>38 457</b>	<b>61 870</b>	<b>38 012</b>	<b>61 174</b>

21 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*.

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

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

24 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.

**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.

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

**Marchandises dangereuses :** Explosifs, gaz, liquides inflammables et combustibles, solides inflammables, substances comburantes, peroxydes organiques, substances toxiques et infectieuses, matières nucléaires, substances corrosives, ou produits, substances ou organismes dont la manutention ou le transport présentent, selon le gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou de dommages à l'environnement.<sup>20</sup>

**Mille-voyageur :** Mouvement d'un voyageur sur une distance d'un mille. Les milles-voyageurs servent 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.

---

<sup>20</sup> Source : *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, section 1.4.

## **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
TMC en TKC – 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
TKC en TMC – 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.