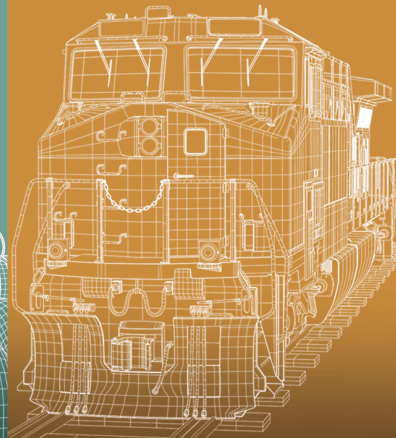
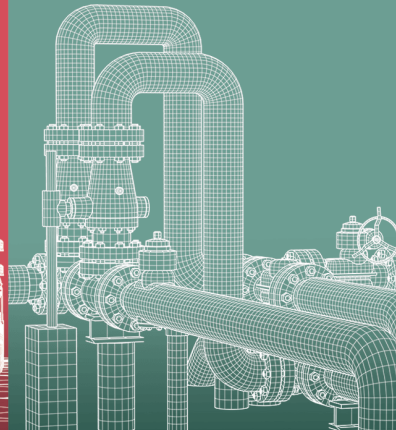




Transportation
Safety Board
of Canada

Bureau de la sécurité
des transports
du Canada



SOMMAIRE STATISTIQUE

Événements de transport ferroviaire en 2023

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4^e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8
819-994-3741
1-800-387-3557
www.bst.gc.ca
communications@bst.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2024

Sommaire statistique : événements de transport ferroviaire en 2023

Cat. N° TU1-20F-PDF
ISSN 2562-6701

Le présent document se trouve sur le site Web du
Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse www.bst.gc.ca

This report is also available in English.

Table des matières

Accidents.....	2
Aperçu du nombre d'accidents et de morts.....	2
Accidents par type.....	6
Incidents.....	12
Aperçu des incidents.....	12
Tableaux de données.....	13
Définitions.....	28
Événement.....	28
Accident à signaler.....	28
Incident à signaler.....	28
Blessure grave.....	29
Accident mettant en cause des marchandises dangereuses.....	29
Déraillement.....	29

Résumé

On a signalé 1235 événements de transport ferroviaire au BST en 2023 (914 accidents et 321 incidents), dont 67 pertes de vie.

Les 914 accidents représentent une diminution de 9 % par rapport à 2022 et une diminution de 12 % par rapport à la moyenne décennale de 1039.

En 2023, on a signalé 67 pertes de vie dans le transport ferroviaire, nombre qui est supérieur aux 65 pertes de vie signalées en 2022, mais inférieur à la moyenne décennale de 68. Parmi les pertes de vie, 53 étaient liées à des intrusions, comparativement à 51 en 2022 et à la moyenne décennale de 41.

Le nombre de pertes de vie survenues à des passages à niveau a diminué en 2023 (13) comparativement à 2022 (14) et est inférieur à la moyenne décennale de 20.

De tous les accidents de transport ferroviaire, 87 étaient associés à des marchandises dangereuses. Ce nombre constitue une baisse par rapport aux 110 accidents en 2022 et est inférieur à la moyenne décennale de 120. Six accidents en 2023 ont entraîné le rejet de marchandises dangereuses.

En 2023, 321 incidents de transport ferroviaire ont été signalés au BST, soit une baisse de 14 % par rapport à 2022 (374). Les incidents dus à des mouvements qui dépassaient les limites d'autorisation correspondaient à 50 % (161) de tous les incidents de transport ferroviaire en 2023. Ce nombre a augmenté de 27 comparativement à 2022 et est supérieur à la moyenne décennale de 129.

D'après les données de Transports Canada, en 2023, les activités ferroviaires en voie principale (autre que dans les gares de triage) ont augmenté de 4 % par rapport à 2022. Le taux d'accidents en voie principale en 2023 était de 2,5 accidents par million de trains-milles en voie principale, soit une baisse par rapport au taux de 3,0 en 2022 et une baisse par rapport à la moyenne décennale de 2,6.

Sommaire statistique

Événements de transport ferroviaire en 2023

Le BST recueille et utilise des données sur les événements de transport dans le cadre de ses enquêtes pour analyser les lacunes de sécurité et déterminer les risques qui existent dans le système de transport ferroviaire canadien.

Le présent sommaire statistique vise uniquement les compagnies ferroviaires de compétence fédérale. Les données communiquées au BST au sujet d'événements ferroviaires qui ne sont pas de compétence fédérale ne figurent pas dans le présent rapport.

Le présent sommaire sert à décrire les chiffres liés aux accidents, aux incidents et aux blessures¹ qui sont présentés dans les tableaux ci-joints. Il traite brièvement des données et les met en contexte, mais il ne se veut pas une analyse approfondie des données.

Il est à noter que certaines caractéristiques des données limitent l'analyse statistique et la détermination de tendances émergentes. Ces caractéristiques sont, entre autres, le petit nombre d'accidents et d'incidents, la grande variabilité des données d'une année à l'autre, et les changements à la réglementation et aux définitions. Nous rappelons au lecteur de tenir compte de ces limites durant la lecture du présent sommaire afin d'éviter de tirer des conclusions que l'analyse statistique ne pourra appuyer.

Les données de 2023 ont été recueillies conformément aux exigences en matière de rapport énoncées dans le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* qui était en vigueur au cours de cette année civile.

Les statistiques présentées ici reflètent les données du Système de la base de données des événements ferroviaires (RODS) du BST au 15 février 2024. Comme les données sur les événements sont constamment mises à jour dans la base de données en temps réel, les statistiques peuvent changer légèrement au fil du temps.

En outre, comme de nombreux événements ne font l'objet que d'une collecte de données, les renseignements consignés sur certains événements n'ont pas nécessairement été vérifiés.

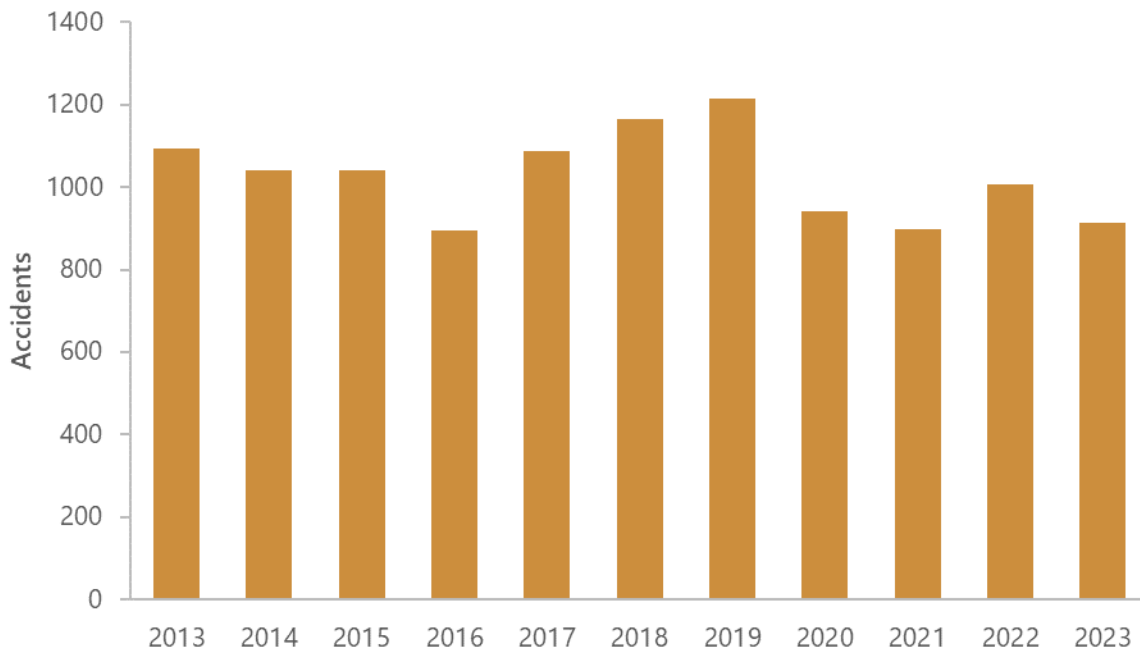
¹ Voir la section Définitions.

Accidents

Aperçu du nombre d'accidents et de morts

En 2023, on a signalé 914 accidents² ferroviaires au BST (figure 1 et tableau 1), soit une baisse par rapport aux 1008 accidents enregistrés en 2022 et une baisse de 12 % par rapport à la moyenne décennale précédente (2013 à 2022) de 1039.

Figure 1. Accidents ferroviaires, 2013 à 2023



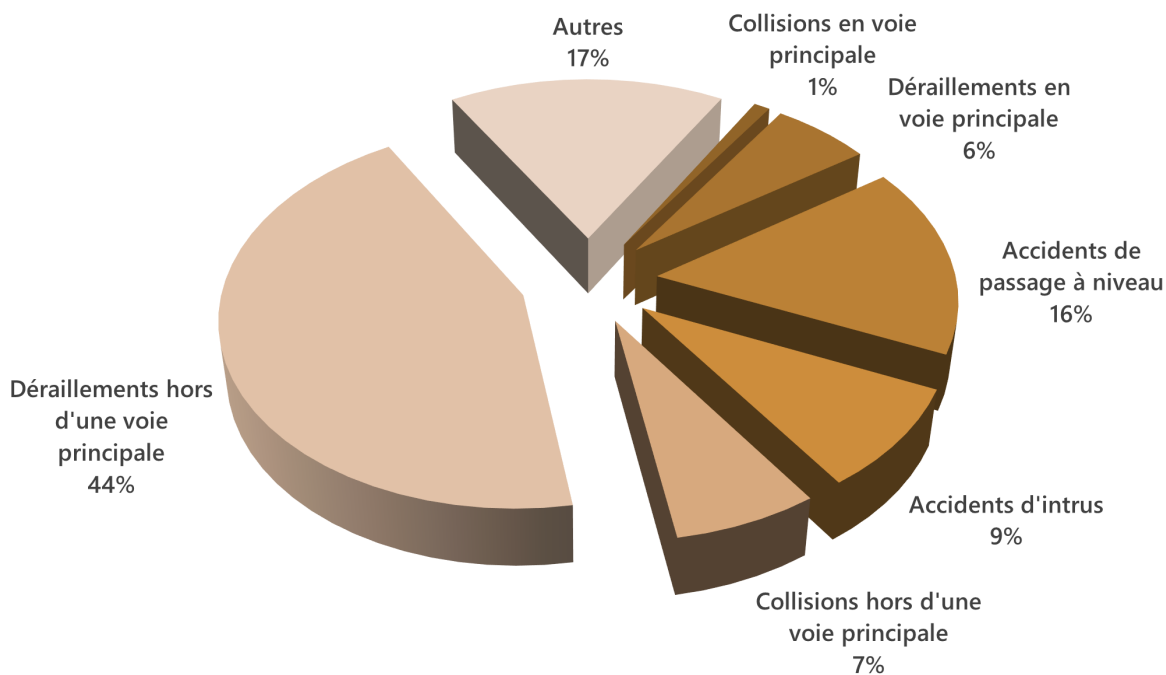
Les trains de marchandises représentaient 35 % de tout le matériel roulant en cause dans des accidents ferroviaires en 2023. Quatre pour cent (36 au total) étaient des trains de voyageurs; les 61 % qui restent étaient principalement constitués de wagons individuels ou de rames de wagons, de locomotives et de véhicules d'entretien (tableau 3).

La plus grande partie des accidents ferroviaires signalés étaient des déraillements survenus hors d'une voie principale³ (44 %) (figure 2 et tableau 1). En général, la plupart des accidents de déraillement hors d'une voie principale sont mineurs, survenant au cours de manœuvres effectuées à des vitesses inférieures à 10 mi/h.

² Voir la section Définitions.

³ Déraillement : Toute situation où une roue ou plusieurs roues du matériel roulant quittent la surface de roulement normale des rails.

Figure 2. Pourcentage d'accidents ferroviaires par type, 2023*



* Les pourcentages ayant été arrondis dans des catégories, les sommes dans tous les types d'accidents devraient être calculées à partir des données du tableau 1 plutôt qu'en additionnant les pourcentages à la figure 2.

La proportion des accidents de déraillement en voie principale en 2023 (soit 6 %) était à peu près la même que pour l'année précédente et la moyenne décennale.

En 2023, 16 % des accidents ferroviaires mettaient en cause des véhicules ou des piétons à des passages à niveau, un taux comparable à la moyenne de 15 % des 10 années précédentes.

En 2023, 87 accidents mettant en cause des marchandises dangereuses se sont produits (tableau 1)⁴, ce qui constitue une baisse comparativement aux 110 accidents survenus en 2022 et une baisse par rapport à la moyenne décennale de 120. Il y a eu 6 accidents avec rejet de marchandises dangereuses en 2023, soit une hausse de 2 par rapport à l'année précédente et un nombre supérieur à la moyenne décennale de 4.

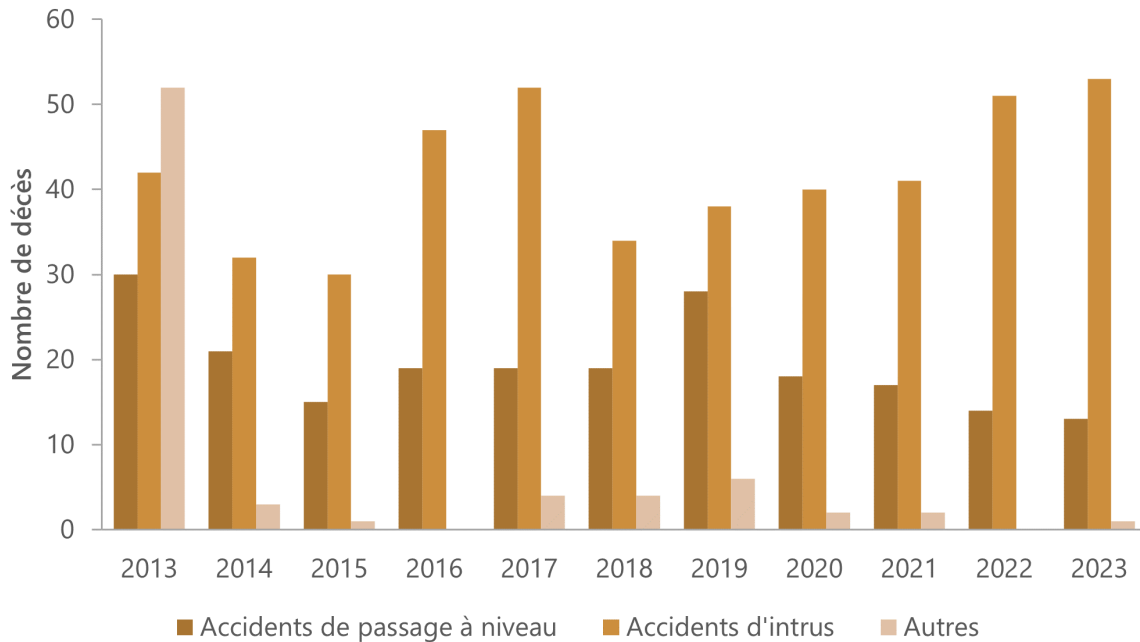
Les accidents ferroviaires (figure 3 et tableau 1) ont fait 67 pertes de vie en 2023, en hausse par rapport aux 65 pertes de vie l'année précédente, mais moins que la moyenne décennale de 68. Il y a eu 13 pertes de vie à des passages à niveau en 2023, soit une baisse comparativement aux 14 pertes de vie enregistrées en 2022, et moins que la moyenne décennale de 20. En 2023, 53 intrus⁵ ont perdu la vie au cours d'accidents, en hausse par rapport aux 51 pertes de vie l'année précédente, et plus que la moyenne

⁴ Les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses transportées sur du matériel roulant, ainsi que les marchandises dangereuses transportées dans des véhicules routiers.

⁵ Les accidents d'intrus mettent en cause des personnes, principalement des piétons, qui se trouvent sur l'emprise ferroviaire (autre que des passages à niveau) sans autorisation et qui sont heurtés par du matériel roulant, entraînant la mort, des blessures graves ou des dommages matériels.

décennale de 41. En 2023, 1 employé de chemin de fer a été mortellement blessé, une baisse par rapport à la moyenne décennale de 2 par année (tableau 2).

Figure 3. Pertes de vie dans le secteur ferroviaire, par type d'événement, 2013 à 2023

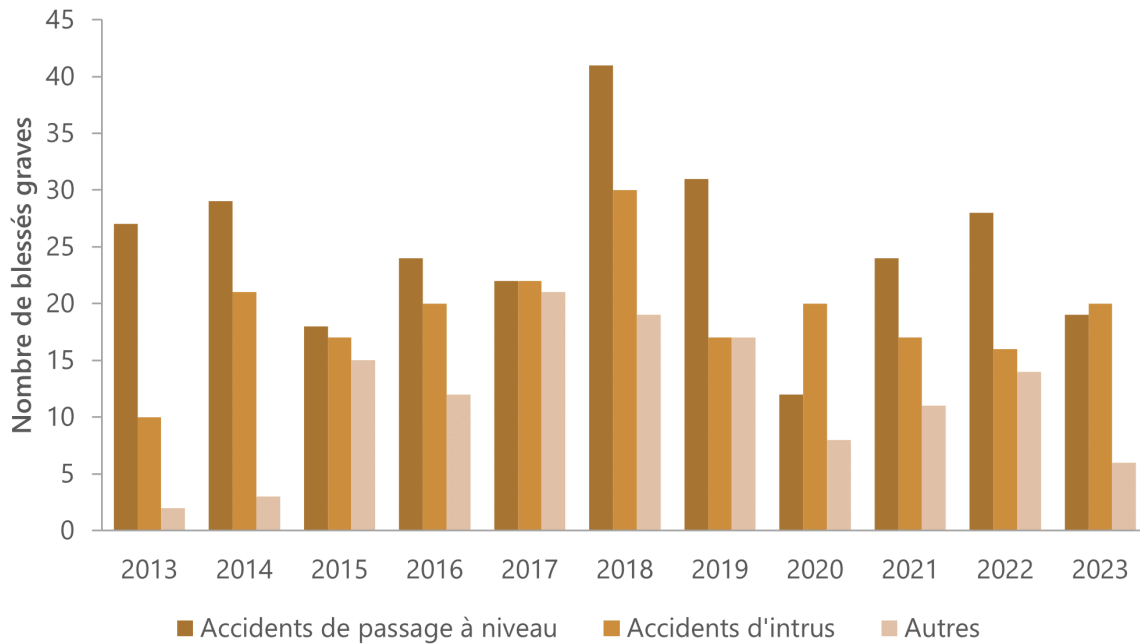


Les événements ferroviaires ont fait 45 blessés graves⁶ en 2023 (figure 4 et tableau 1), ce qui correspond à une baisse par rapport aux 58 événements en 2022 et une baisse par rapport à la moyenne décennale de 57. Les accidents de passage à niveau⁷ ont fait 19 blessés graves, une baisse par rapport à 28 en 2021 ainsi que par rapport à la moyenne décennale de 26. Le nombre d'intrus gravement blessés était de 20 en 2023, en hausse par rapport aux 16 de l'année précédente et par rapport à la moyenne décennale de 19. Trois employés de chemin de fer ont été gravement blessés en 2023, une baisse par rapport à 2022 (10), mais moins que la moyenne décennale (11) (tableau 2).

⁶ Voir la section Définitions.

⁷ Les accidents de passage à niveau surviennent lorsque le matériel ferroviaire roulant entre en collision avec un véhicule automobile ou avec un piéton, entraînant la mort, des blessures graves ou des dommages matériels.

Figure 4. Blessés graves dans le secteur ferroviaire, par type d'événement, 2013 à 2023

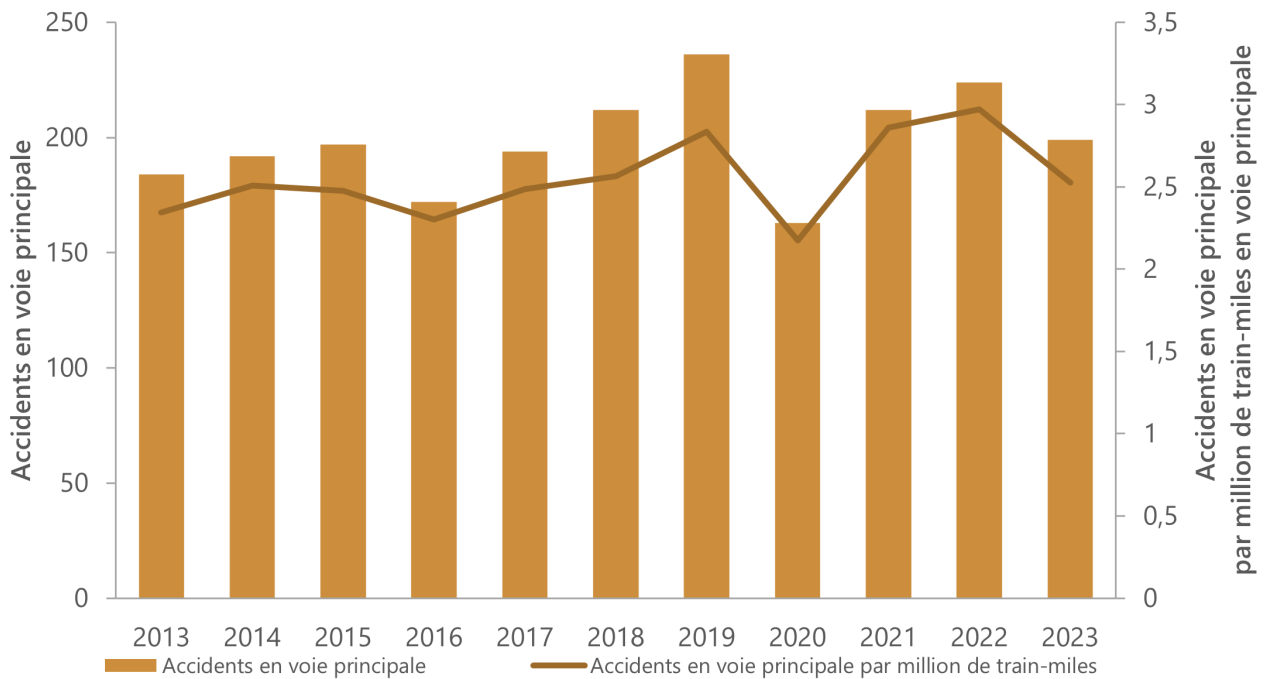


En 2023, il y a eu 199 accidents en voie principale⁸ (figure 5 et tableau 1), soit une baisse par rapport aux 224 enregistrés en 2022, mais un nombre similaire à la moyenne décennale de 199. L'activité ferroviaire⁹ en voie principale (c.-à-d. l'activité autre que dans les gares de triage) a augmenté de 4 % par rapport à l'année précédente. Le taux d'accidents en voie principale en 2023 était de 2,5 accidents par million de trains-milles en voie principale, soit une baisse par rapport au taux de 3,0 en 2022 et une baisse par rapport à la moyenne décennale de 2,6.

⁸ On combine les accidents survenus en voie principale ou sur les embranchements (à l'exclusion des accidents de passage à niveau, des accidents d'intrus et des collisions et déraillements hors d'une voie principale) afin que ces statistiques correspondent à celles des données d'activité, soit le total des millions de trains-milles en voie principale et sur embranchement (c.-à-d. autres que dans les gares de triage).

⁹ Transports Canada, Direction de Sécurité ferroviaire (courriel daté du 18 mars 2024).

Figure 5. Accidents en voie principale et taux d'accidents, 2013 à 2023



Accidents par type

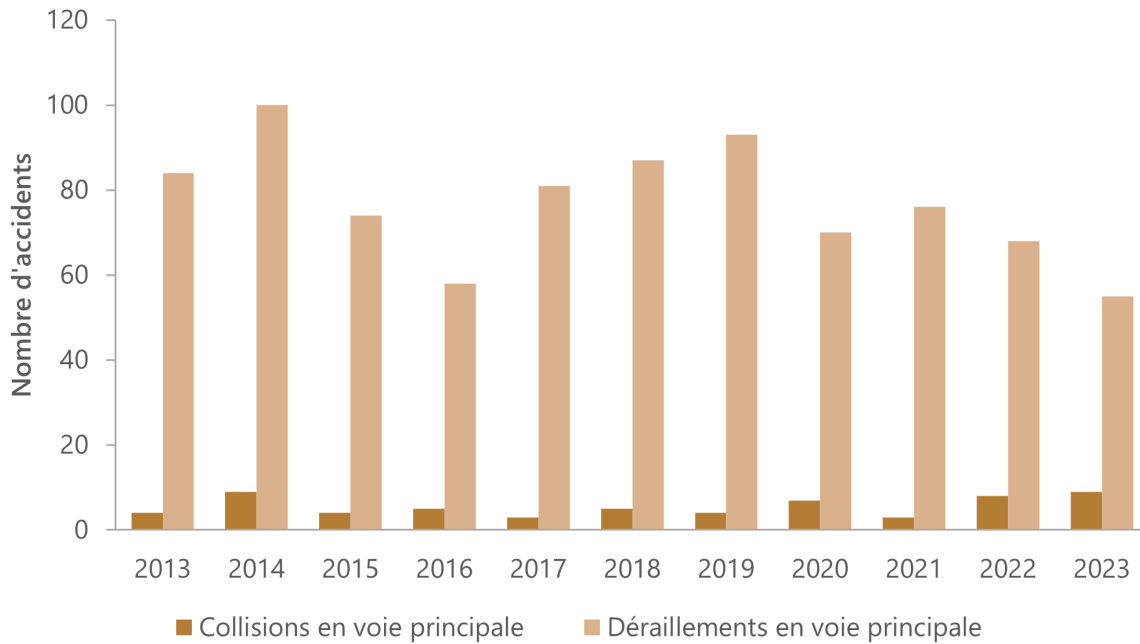
Les collisions et les déraillements en voie principale sont les catégories d'accidents ferroviaires les plus graves quant au risque potentiel pour le public et l'environnement (p. ex. lorsque des trains de voyageurs sont en cause ou que des marchandises dangereuses sont rejetées par des trains qui dérailent dans des zones peuplées).

Il y a eu 9 collisions en voie principale (tableau 1 et figure 6) en 2023, ce qui est plus que le total de 2022 (8) et que la moyenne décennale de 5. Les collisions en voie principale n'ont causé aucune perte de vie ni blessure grave en 2023. Il n'y a eu aucun rejet de marchandises dangereuses à la suite de collisions en voie principale en 2023.

On a signalé un total de 55 déraillements en voie principale (tableau 4) en 2023, soit une baisse par rapport au total de 68 enregistré en 2022, et 30 % de moins que la moyenne décennale de 79 (figure 6). Trente-et-un pour cent des 55 déraillements en voie principale sont survenus en Colombie-Britannique, 16 % en Ontario, 16 % en Saskatchewan et 15 % en Alberta.

Le nombre de déraillements en voie principale par million de trains-milles en voie principale (c.-à-d. autres que dans les gares de triage) (tableau 4) a diminué à 0,70 en 2023 par rapport à 0,90 l'année précédente, et il est inférieur à la moyenne décennale de 1,02.

Figure 6. Nombre d'accidents de collision et de déraillement en voie principale, 2013 à 2023



Les déraillements en voie principale n'ont causé aucune perte de vie ni blessure grave en 2023 (tableau 2). Dix déraillements en voie principale mettaient en cause des marchandises dangereuses, une baisse par rapport à 2022 (11) et à la moyenne décennale (14) (tableau 1). Deux de ces déraillements ont entraîné le déversement de marchandises dangereuses (essence, asphalte) (données non présentées).

En 2023, 24 % des facteurs attribués¹⁰ aux déraillements en voie principale (tableau 5) étaient liés au matériel, en baisse relativement à la moyenne décennale de 28 %. Les facteurs liés aux actes¹¹ ont représenté 24 % de tous les facteurs attribués en 2023, soit un nombre inchangé par rapport à la moyenne décennale. En 2023, des facteurs liés à la voie ont été signalés dans 43 % des déraillements en voie principale, une proportion supérieure à la moyenne décennale de 36 %.

Il y a eu en tout 63 collisions hors d'une voie principale (tableau 6 et figure 7) en 2023, un total inférieur à celui de 2022 (66) et à la moyenne décennale de 87. Il s'est produit un déraillement dans 29 des collisions hors d'une voie principale (46 %), et dans 15 de ces cas, il y a eu déraillement d'un seul wagon.

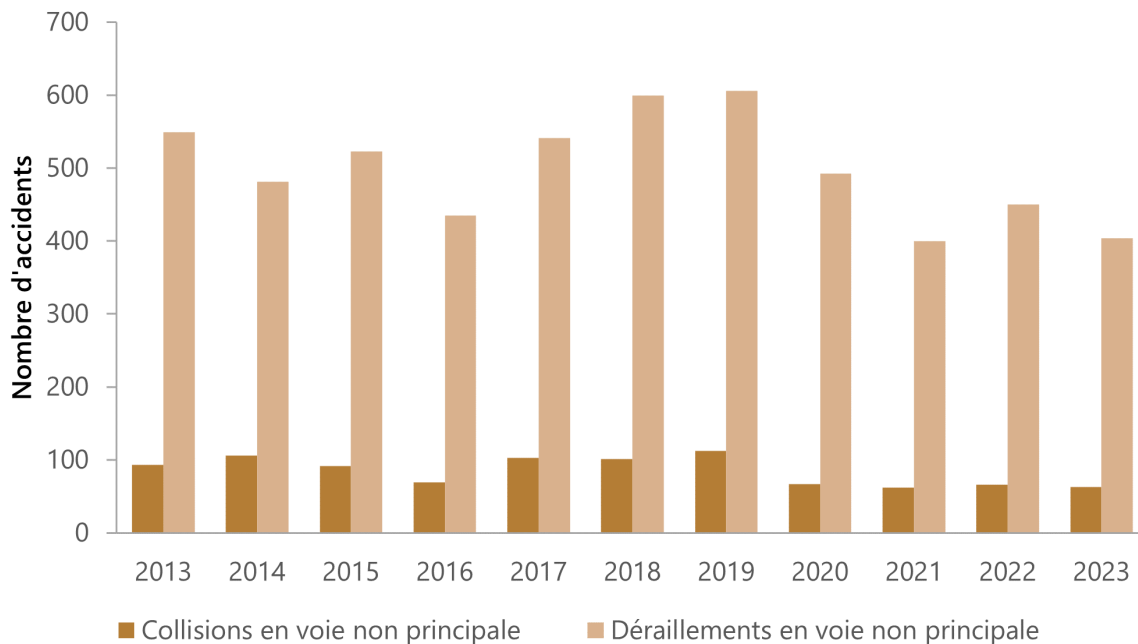
Il n'y a eu aucune perte de vie et il y a eu 1 blessure grave à la suite de collisions hors d'une voie principale en 2023 (tableau 2). Des marchandises dangereuses étaient en cause dans 33 % des collisions hors d'une voie principale, dont une qui a entraîné un rejet de produit (nitrate d'ammonium) (données non présentées).

¹⁰ Les événements sont généralement signalés au BST avec un seul facteur contributif attribué. Étant donné que plusieurs facteurs peuvent contribuer à un événement, le BST peut ajouter d'autres facteurs à un événement. Il est à noter que lorsque l'on attribue plusieurs facteurs contributifs à un accident, ils sont réputés avoir agi en combinaison pour causer l'événement.

¹¹ Les facteurs liés aux actes comprennent, sans s'y limiter, les écarts par rapport aux procédures établies, par exemple un mouvement non protégé ou un mouvement non immobilisé.

Les facteurs attribués aux collisions hors d'une voie principale étaient surtout liés à des actes (85 %), ce qui est comparable à la moyenne décennale de 86 % (tableau 7). Le facteur contributif le plus fréquent (59 %) a été un mouvement non protégé (mauvais positionnement des mouvements et mauvaise manœuvre des aiguillages).

Figure 7. Nombre d'accidents de collision et de déraillement hors d'une voie principale, 2013 à 2023



En 2023, il y a eu 404 déraillements hors d'une voie principale¹² (tableau 8 et figure 7), une baisse par rapport aux 450 cas l'année dernière, mais 20 % de moins que la moyenne décennale de 508. Un ou deux wagons ont déraillé dans 79 % des accidents qui se sont produits en 2023. Les déraillements hors d'une voie principale n'ont causé aucune perte de vie ni blessure grave en 2023 (tableau 2).

Des wagons de marchandises dangereuses ont été en cause dans 12 % des accidents de déraillement hors d'une voie principale, dont 1 qui a entraîné un rejet de produit (carburant diesel) (données non présentées).

En 2023, des facteurs liés aux actes ont représenté 54 % de tous les facteurs attribués aux déraillements hors d'une voie principale, une hausse par rapport à la moyenne décennale de 48 % (tableau 9). Les facteurs liés à la voie constituaient 25 % de tous les facteurs attribués, un taux inférieur à la moyenne décennale de 31 %. Les facteurs liés à l'environnement ont représenté 11 % de tous les facteurs attribués en 2023, en baisse par rapport à la moyenne décennale de 12 %.

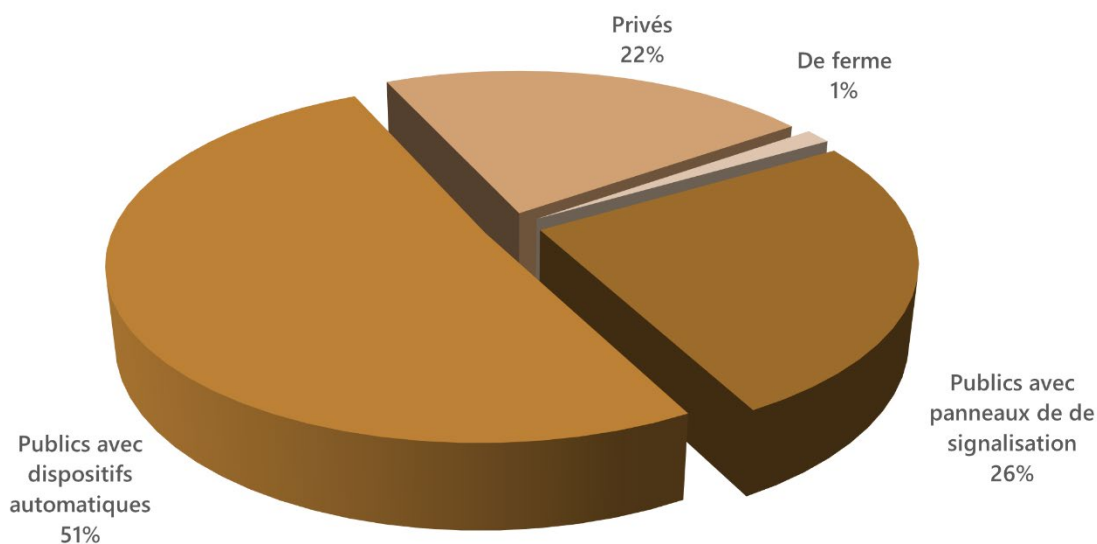
Les accidents de passage à niveau (tableaux 10 et 11) ont constitué l'un des types d'accidents ferroviaires les plus graves en 2023, 19 % d'entre eux ayant entraîné des blessures graves ou mortelles (données non présentées).

¹² Le Règlement sur le BST modifié est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2014. Il exige que tous les déraillements soient signalés, y compris les petits déraillements qui n'ont causé aucune blessure et aucun dommage à la voie ou au matériel.

Il y a eu 149 accidents de passage à niveau en 2023, une baisse de 7 % par rapport au total de 161 enregistré en 2022 et un nombre inférieur à la moyenne décennale de 158. Le nombre total d'accidents à des passages à niveau publics dotés de dispositifs de signalisation automatiques (76) était inférieur au total de 2022 (78) et inférieur à la moyenne décennale (77). Le nombre d'accidents à des passages à niveau publics passifs (38) a diminué de 31 % par rapport à 2022 (55), et est inférieur à la moyenne décennale de 53. Le nombre d'accidents à des passages à niveau privés et de ferme (35) a augmenté par rapport à 2022 (28), et il est supérieur à la moyenne décennale (28) (tableau 10).

En 2023, 51 % des accidents de passage à niveau se sont produits à des passages à niveau publics dotés de dispositifs de signalisation automatiques et 26 %, à des passages à niveau publics passifs (tableau 10 et figure 8). Bien qu'il y ait presque une fois et demie plus de passages à niveau publics sans dispositif de signalisation automatique que de passages à niveau publics dotés de dispositifs de signalisation automatiques, le nombre plus élevé d'accidents qui se produisent à des passages dotés de dispositifs de signalisation automatiques est attribuable, en partie, au trafic routier et au trafic ferroviaire plus importants aux passages à niveau automatisés.

Figure 8. Pourcentage d'accidents de passage à niveau par type de passage à niveau, 2023



Il y a eu 13 accidents mortels à des passages à niveau en 2023, ce qui constitue une baisse par rapport à 2022 (14) et une baisse par rapport à la moyenne décennale de 18. Il y a eu 13 pertes de vie à des passages à niveau en 2023, une baisse par rapport à 2022 (14) et par rapport à la moyenne décennale de 20 (tableau 10).

Les accidents de passage à niveau mettant en cause des piétons représentaient 9 % (13) de tous les accidents de passage à niveau en 2023, mais ils constituaient 38 % (5) des accidents mortels à des passages à niveau et 38 % des pertes de vie à des passages à niveau (données non présentées).

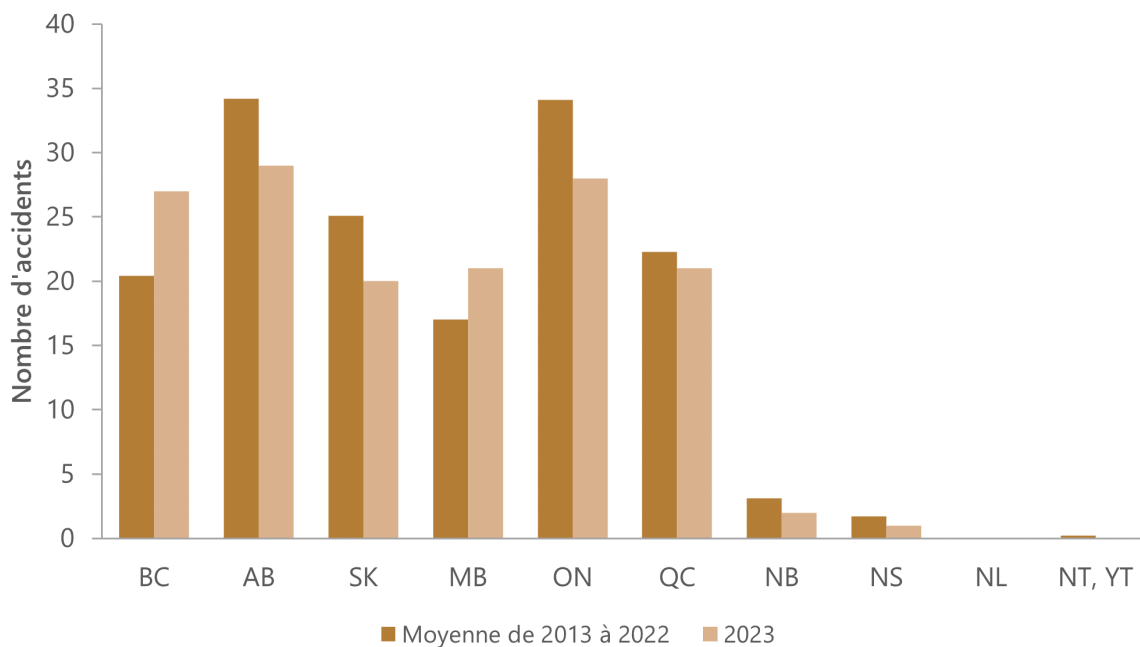
Le nombre de blessures graves liées à des accidents à des passages à niveau était de 19 en 2023, une baisse par rapport à 2022 (28) et par rapport à la moyenne décennale (26) (tableau 11).

En 2023, 6 accidents de passage à niveau ont causé un déraillement de train, soit une hausse par rapport aux 4 enregistrés en 2022 et par rapport à la moyenne décennale (5) (tableau 11).

Deux accidents de passage à niveau ont entraîné un déversement de marchandises dangereuses (carburant diesel) en 2023 (données non présentées).

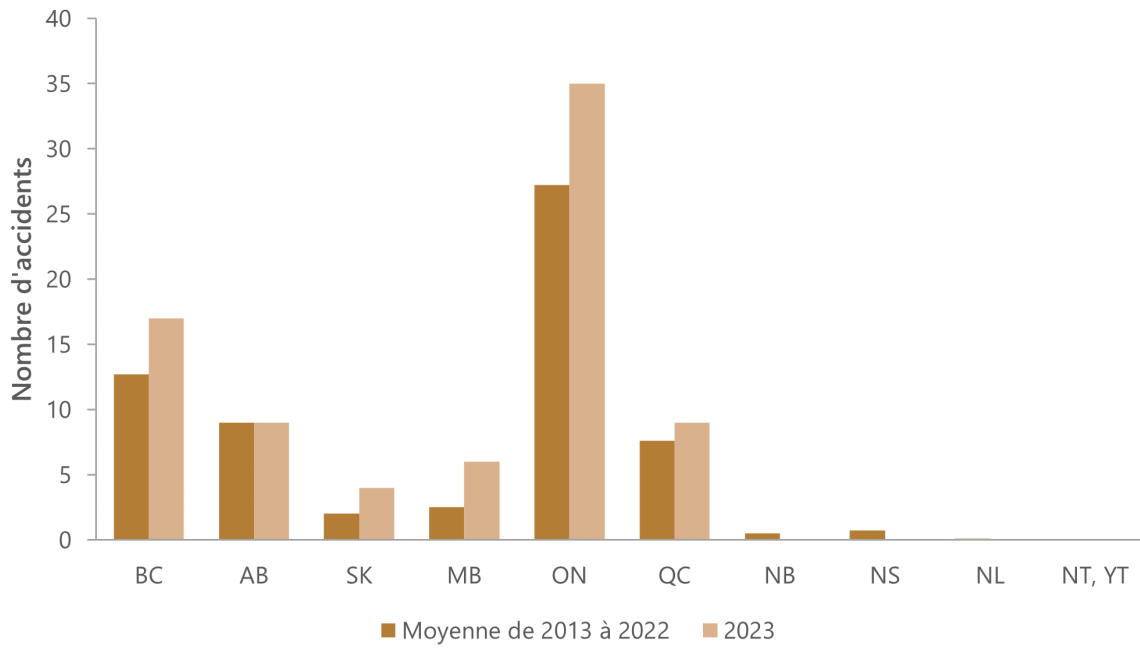
L'Ontario et l'Alberta ont enregistré les plus hauts nombres d'accidents de passage à niveau en 2023 (19 % chacun de tous les accidents de ce type). La Colombie-Britannique vient au troisième rang avec 18 % des accidents de passage à niveau, suivie du Manitoba et du Québec avec 14 % et de la Saskatchewan avec 13 % (tableau 11 et figure 9).

Figure 9. Accidents de passage à niveau par province et territoire, 2023



Il y avait 80 accidents d'intrus (tableau 12 et figure 10) en 2023, en hausse par rapport à 2022 (72), et au-dessus de la moyenne décennale (62). Au chapitre des accidents d'intrus, l'Ontario a enregistré 44 % des cas, suivie de la Colombie-Britannique (21 %), du Québec (11 %), de l'Alberta (11 %) et du Manitoba (8 %).

Figure 10. Accidents d'intrus par province et territoire, 2023



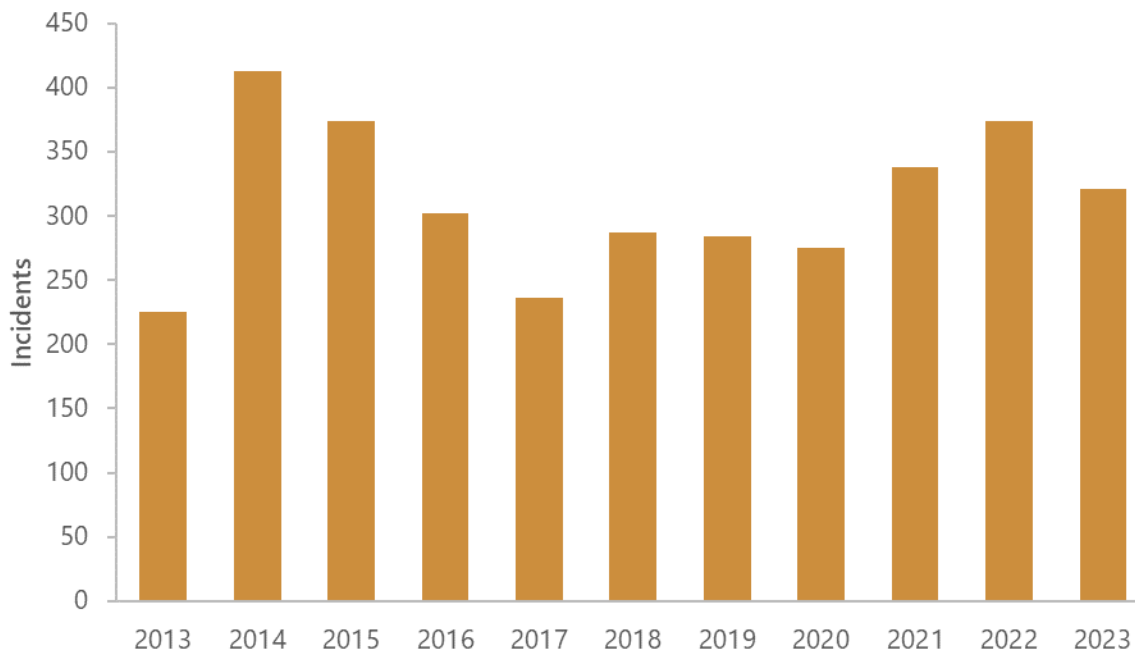
La proportion d'accidents mortels liés à des intrus en 2023 (66 %) a été similaire à la moyenne décennale de 65 %. La proportion d'accidents d'intrus avec blessures graves (25 %) a été en dessous de la moyenne décennale (30 %).

Incidents

Aperçu des incidents

On a signalé 321 incidents ferroviaires en 2023¹³ (figure 11 et tableau 1), en baisse par rapport à 374 incidents en 2022.

Figure 11. Incidents ferroviaires*, 2013 à 2023



* Le Règlement sur le BST modifié est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2014.

Les mouvements dépassant les limites d'autorisation¹⁴ représentaient 50 % des incidents à signaler en 2023 (tableau 13), suivis des déraillements hors d'une voie principale mettant en cause 1 ou 2 wagons (aucun dommage) (21 %) et des incendies sur l'emprise ferroviaire (17 %).

En 2023, il y a eu 9 incidents avec mouvement non contrôlé de matériel roulant ainsi que 1 incident de déraillement qui a mis en cause un mouvement non contrôlé de matériel roulant. De plus, il y a eu 27 accidents mettant en cause un mouvement non contrôlé de matériel roulant (tableau 1), pour un total de 37 événements (3 d'entre eux mettant en cause du vandalisme). Il s'agit d'une baisse par rapport au total d'événements de ce type en 2022 (51, dont 2 mettant en cause du vandalisme).

En 2023, il y a eu 161 incidents de mouvements dépassant les limites d'autorisation, une hausse par rapport aux 134 incidents signalés en 2022, et 25 % de plus que la moyenne décennale de 129 (tableau 1).

¹³ Voir la section Définitions.

¹⁴ Un mouvement dépasse les limites d'autorisation lorsque le matériel roulant occupe une voie principale ou de subdivision, ou si des travaux en voie sont réalisés, en violation des règles ou de tout règlement découlant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Tableaux de données

Cette page est intentionnellement laissée vide.

Tableau 1. Événements de transport ferroviaire selon le type d'accident/d'incident et victimes¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Accidents	1094	1042	1042	896	1086	1166	1214	942	897	1008	914
Collisions en voie principale	4	9	4	5	3	5	4	7	3	8	9
Déraillements en voie principale, 1 ou 2 wagons ²	52	44	39	33	48	39	54	40	39	32	28
Déraillements en voie principale, 3 à 5 wagons	13	15	8	8	5	11	6	3	3	8	9
Déraillements en voie principale, 6 wagons et plus	19	41	27	17	28	37	33	27	34	28	18
Accidents de passage à niveau	184	185	165	133	143	166	178	130	136	161	149
Collisions hors d'une voie principale	93	106	92	69	103	101	112	67	62	66	63
Déraillements hors d'une voie principale, 1 ou 2 wagons ²	436	357	410	346	424	476	492	406	327	371	320
Déraillements hors d'une voie principale, 3 à 5 wagons	88	90	87	62	82	100	87	65	58	56	62
Déraillements hors d'une voie principale, 6 wagons et plus	25	34	26	27	35	23	27	21	15	23	22
Collisions / déraillements mettant en cause des véhicules d'entretien	41	27	43	23	45	48	50	39	50	65	50
Accidents liés à des employés / voyageurs	8	13	15	16	17	13	15	9	11	10	4
Accidents d'intrus	56	54	50	68	76	68	56	60	63	72	80
Incendies / explosions à bord du matériel roulant	10	30	30	34	32	33	58	33	45	46	42
Autres types d'accidents	65	37	46	55	45	46	42	35	51	62	58
Incidents devant être signalés	225	413	374	302	236	287	284	275	338	374	321
Déraillements en voie principale, 1 ou 2 wagons ² (aucun dommage)	s.o.	2	3	5	3	4	3	1	2	1	0
Collisions hors d'une voie principale (aucun déraillement, aucun dommage)	s.o.	8	4	4	2	2	0	1	2	4	3
Déraillements hors d'une voie principale, 1 ou 2 wagons ² (aucun dommage)	s.o.	166	125	97	67	96	58	32	39	111	66
Incendies sur l'emprise ferroviaire	1	6	2	1	1	1	42	46	145	88	56
Aiguillage de voie principale en position anormale	7	6	12	7	12	7	15	3	13	8	8
Mouvement dépasse les limites d'autorisation	98	129	142	133	122	138	136	149	109	134	161
Mouvement non contrôlé de matériel roulant	14	11	14	10	14	15	15	19	13	9	9
Autres types d'incidents devant être signalés	105	85	72	45	15	24	15	24	15	19	18
Accidents en voie principale³	184	192	197	172	194	212	236	163	212	224	199
Million de trains-milles en voie principale⁴	78,5	76,5	79,6	74,7	78,0	82,6	83,3	74,9	74,1	75,4	78,7
Accidents en voie principale par million de trains-milles en voie principale	2,3	2,5	2,5	2,3	2,5	2,6	2,8	2,2	2,9	3,0	2,5
Accidents mettant en cause des marchandises dangereuses	143	143	127	101	116	125	171	82	86	110	87
Déraillements en voie principale	11	25	12	10	10	17	19	7	16	11	10
Accidents de passage à niveau	5	5	4	4	6	7	7	3	2	5	4
Collisions hors d'une voie principale	26	36	32	19	39	33	44	13	19	30	21
Déraillements hors d'une voie principale	96	68	75	60	55	62	95	56	45	60	47
Autres types d'accidents	5	9	4	8	6	6	6	3	4	4	5
Accidents avec rejet de marchandises dangereuses	7	4	6	1	5	4	8	3	2	2	6
Accidents mettant en cause un mouvement non contrôlé de matériel roulant	57	43	41	33	48	47	61	28	33	37	27
Personnes mortellement blessées dans les événements devant être signalés	124	56	46	66	75	57	72	60	60	65	67
Accidents de passage à niveau	30	21	15	19	19	19	28	18	17	14	13
Accidents d'intrus	42	32	30	47	52	34	38	40	41	51	53
Autres types d'événements ⁵	52	3	1	0	4	4	6	2	2	0	1
Personnes gravement blessées dans des événements devant être signalés	39	53	50	56	65	90	65	40	52	58	45
Accidents de passage à niveau	27	29	18	24	22	41	31	12	24	28	19
Accidents d'intrus	10	21	17	20	22	30	17	20	17	16	20
Autres types d'événements ⁵	2	3	15	12	21	19	17	8	11	14	6

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

² En vertu du Règlement sur le BST qui est entré en vigueur en 2014, tout déraillement doit être signalé. Les déraillements et collisions avec des conséquences minimales sont des incidents à signaler, y compris les déraillements mettant en cause 1 ou 2 wagons sans dommages subis par le matériel ou la voie, sans blessures, sans incendie et sans rejet de marchandises dangereuses, ainsi que les collisions hors d'une voie principale sans dommages subis par le matériel ou la voie, sans blessures, sans incendie, sans rejet de marchandises dangereuses, et qui n'ont pas obstrué la voie principale.

³ Les accidents en voie principale sont les accidents survenus en voie principale ou sur les voies d'embranchement, excluant les accidents de passage à niveau et les accidents d'intrus, sauf les collisions et les déraillements hors d'une voie principale.

⁴ Les trains-milles en voie principale (autres que dans les gares de triage) sont des estimations (Source : courriel de Transports Canada du 18 mars 2024).

⁵ Se référer au tableau 2 pour les détails sur les événements selon le type.

Tableau 2. Victimes selon le type d'accident/d'incident et la catégorie de personne¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Personnes mortellement blessées dans les événements devant être signalés	124	56	46	66	75	57	72	60	60	65	67
Collisions en voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déraillements en voie principale	47	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0
Accidents de passage à niveau	30	21	15	19	19	19	28	18	17	14	13
Collisions hors d'une voie principale	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Déraillements hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collisions / déraillements mettant en cause des véhicules d'entretien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents liés à des employés / voyageurs	4	2	1	0	3	1	2	2	2	0	1
Accidents d'intrus	42	32	30	47	52	34	38	40	41	51	53
Autres types d'accidents	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Incidents devant être signalés	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Personnes gravement blessées dans des événements devant être signalés	39	53	50	56	65	90	65	40	52	58	45
Collisions en voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déraillements en voie principale	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0
Accidents de passage à niveau	27	29	18	24	22	41	31	12	24	28	19
Collisions hors d'une voie principale	0	0	0	0	2	0	2	0	0	1	1
Déraillements hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collisions / déraillements mettant en cause des véhicules d'entretien	0	0	0	3	0	0	2	1	1	1	0
Accidents liés à des employés / voyageurs	1	2	11	8	16	12	11	6	8	10	3
Accidents d'intrus	10	21	17	20	22	30	17	20	17	16	20
Autres types d'accidents	0	0	2	1	3	0	1	0	2	2	2
Incidents devant être signalés	1	1	2	0	0	4	0	1	0	0	0
Personnes mortellement blessées	124	56	46	66	75	57	72	60	60	65	67
Employés	5	2	1	0	3	4	5	2	1	0	1
Voyageurs	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Piétons	13	8	3	7	8	9	13	7	5	5	5
Occupants d'un véhicule	17	12	11	12	11	10	16	14	10	9	8
Intrus	42	32	31	47	52	34	38	36	43	51	53
Autres catégories de personnes	47	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Personnes gravement blessées	39	53	50	56	65	90	65	40	52	58	45
Employés	2	7	8	15	19	17	16	8	7	10	3
Voyageurs	1	1	8	2	3	3	1	0	2	2	1
Piétons	3	1	2	0	2	8	6	3	8	6	6
Occupants d'un véhicule	23	21	16	18	18	32	25	9	20	24	14
Intrus	10	23	16	21	23	30	17	20	15	16	21
Autres catégories de personnes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

Tableau 3. Trains et autre matériel roulant liés à des accidents selon le type d'accident^{1,2,3}, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Trains de marchandises	833	542	412	338	402	389	418	328	328	340	349
Collisions en voie principale	7	8	6	6	6	5	4	8	6	13	12
Déraillements en voie principale	79	90	66	48	75	75	78	64	66	57	46
Collisions hors d'une voie principale	85	42	27	11	28	20	26	15	12	7	8
Déraillements hors d'une voie principale	423	187	108	88	95	96	78	56	36	31	52
Accidents de passage à niveau	144	139	117	86	94	106	117	94	90	117	105
Accidents d'intrus	38	39	36	48	51	40	42	49	51	51	61
Autres types d'accidents	57	37	52	51	53	47	73	42	67	64	65
Trains de voyageurs	46	50	46	56	54	67	47	40	42	53	36
Collisions en voie principale	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1
Déraillements en voie principale	3	3	2	4	2	2	2	1	3	0	0
Collisions hors d'une voie principale	0	1	0	0	0	0	0	5	0	1	0
Déraillements hors d'une voie principale	4	1	2	1	4	6	3	13	3	2	1
Accidents de passage à niveau	17	18	16	11	13	18	15	7	12	9	10
Accidents d'intrus	16	12	10	13	22	24	12	4	10	17	16
Autres types d'accidents	6	14	16	27	13	16	14	9	14	24	8
Véhicules d'entretien	76	48	77	41	71	81	81	63	91	100	85
Collisions en voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déraillements en voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collisions hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déraillements hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents de passage à niveau	7	2	5	4	5	6	4	3	7	9	7
Accidents d'intrus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accidents	69	46	72	37	66	75	77	60	84	91	78
Un seul wagon / une seule rame de wagons	126	378	476	416	526	594	616	467	413	482	409
Collisions en voie principale	0	6	0	1	0	2	2	3	1	1	3
Déraillements en voie principale	2	8	2	4	2	7	5	4	3	5	4
Collisions hors d'une voie principale	59	114	103	93	119	133	141	82	83	89	80
Déraillements hors d'une voie principale	51	222	333	278	362	402	415	339	294	349	284
Accidents de passage à niveau	1	9	17	17	21	26	25	13	15	10	17
Accidents d'intrus	0	1	4	6	1	3	2	2	1	0	1
Autres types d'accidents	13	18	17	17	21	21	26	24	16	28	20
Autres types de train / matériel roulant	111	137	131	126	117	151	165	125	104	122	105
Collisions en voie principale	0	0	0	2	0	0	1	1	0	1	1
Déraillements en voie principale	1	1	4	2	2	3	8	1	4	7	5
Collisions hors d'une voie principale	13	26	15	21	14	18	18	9	8	15	12
Déraillements hors d'une voie principale	73	78	92	72	82	103	113	88	69	68	68
Accidents de passage à niveau	15	17	10	15	10	12	17	13	13	16	10
Accidents d'intrus	2	2	0	1	2	1	0	5	1	4	2
Autres types d'accidents	7	13	10	13	7	14	8	8	9	11	7

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

² Comme plus d'un train ou autre matériel roulant peut être lié à un accident, le nombre de trains/matériel roulant peut ne pas correspondre au nombre total d'accidents.

³ En vertu du Règlement sur le BST de 2014, tout déraillement doit être signalé.

Tableau 4. Accidents de déraillement en voie principale selon les provinces et territoires et le nombre de wagons déraillés^{1,2}, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Déraillements en voie principale	84	100	74	58	81	87	93	70	76	68	55
Terre-Neuve-et-Labrador	1	0	0	0	2	0	0	1	2	2	1
Nouvelle-Écosse	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
Nouveau-Brunswick	1	3	2	1	0	0	1	0	3	1	1
Québec	8	11	9	6	6	9	10	9	3	10	4
Ontario	19	20	21	15	11	14	17	14	13	9	9
Manitoba	3	10	4	4	6	8	14	8	5	5	6
Saskatchewan	13	10	8	6	14	18	12	6	9	12	9
Alberta	19	30	16	13	21	20	17	11	17	10	8
Colombie-Britannique	19	16	14	12	21	18	22	21	24	18	17
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déraillements en voie principale par million de trains-milles en voie principale³	1,07	1,31	0,93	0,78	1,04	1,05	1,12	0,93	1,03	0,90	0,70
Déraillements en voie principale par milliard de tonnes brutes-milles⁴	0,17	0,18	0,14	0,11	0,14	0,15	0,16	0,12	0,13	0,12	s.o.
Déraillements en voie principale par nombre de wagons déraillés	84	100	74	58	81	87	93	70	76	68	55
1 wagon	47	29	29	26	39	29	43	32	33	26	21
2 wagons	5	15	10	7	9	10	11	8	6	6	7
3 wagons	5	4	4	2	2	4	2	2	1	1	3
4 wagons	6	6	2	2	2	4	3	1	1	4	2
5 à 10 wagons	7	22	16	10	13	21	11	10	10	17	8
11 wagons ou plus	14	24	13	11	16	19	23	17	25	14	14

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

² En vertu du Règlement sur le BST de 2014, tout déraillement doit être signalé.

³ Les millions de trains-milles en voie principale sont une estimation (Source : courriel de Transports Canada du 18 mars 2024).

⁴ La source des milliards de tonnes brutes-milles est l'Association des chemins de fer du Canada, *Tendances Ferroviaires, 2023*.

Tableau 5. Accidents de déraillement en voie principale selon les facteurs contributifs attribués^{1,2}, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Facteurs contributifs attribués^{3,4}	96	109	80	63	84	89	91	72	75	72	51
Environnement	5	10	2	3	4	7	8	10	9	7	3
Matériel	33	27	23	20	30	24	26	18	20	12	12
Essieux	8	4	6	6	10	2	6	3	6	1	3
Freins	3	4	4	4	4	4	7	4	1	2	2
Appareil de choc et de traction	2	5	5	1	4	7	2	1	5	0	0
Structure	7	3	1	2	1	4	3	2	0	3	2
Bogie	5	6	2	1	5	0	1	0	4	3	1
Roue	8	5	5	6	6	7	7	8	4	3	4
Voie	30	49	33	18	32	24	37	25	32	16	22
Géométrie	10	11	8	8	14	11	10	10	9	4	9
Objet sur la voie	2	1	0	0	1	0	1	0	0	0	2
Autre matériel de voie	0	7	2	1	3	2	3	2	2	0	1
Rail	12	17	12	4	9	4	13	4	13	7	7
Plate-forme	4	5	7	2	4	4	6	6	6	1	1
Aiguillage	0	6	1	3	0	1	1	1	1	2	0
Branchements	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	2
Actes	26	18	14	18	17	27	18	17	13	34	12
Mouvement non protégé	5	4	2	4	5	10	9	6	4	14	1
Mouvement non immobilisé	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
Mauvaise utilisation du matériel	10	6	5	9	8	13	6	8	5	14	8
Mauvais chargement / ramassage	2	3	2	0	2	1	0	0	2	1	1
Mal placé / positionné pour la tâche	6	3	1	4	2	2	1	3	1	2	0
Entretien inadéquat / insuffisant du matériel	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Vitesse inadéquate	2	2	3	0	0	1	0	0	1	1	1
Vandalisme	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Autres actes	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Autres facteurs contributifs attribués	2	5	8	4	1	7	2	2	1	3	2
Déraillements en voie principale	84	100	74	58	81	87	93	70	76	68	55
Un facteur contributif attribué	74	94	70	53	76	81	87	67	73	64	51
Plus d'un facteur contributif attribué	10	6	4	4	4	3	2	2	1	4	0
Aucun facteur contributif attribué	0	0	0	1	1	3	4	1	2	0	4

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

² En vertu du Règlement sur le BST de 2014, tout déraillement doit être signalé.

³ Puisque le BST n'enquête pas sur tous les événements, les facteurs contributifs attribués peuvent ne pas représenter les faits établis du BST. Les événements sont généralement signalés au BST avec un seul facteur contributif attribué. Le BST peut attribuer des facteurs contributifs supplémentaires.

⁴ Certains facteurs contributifs sont attribués à la catégorie parent (par exemple, Matériel est le « parent » de Essieux), alors la somme des composantes peut ne pas représenter le total de la catégorie.

Tableau 6. Accidents de collision hors d'une voie principale selon les provinces et territoires et le nombre de wagons déraillés¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Collisions hors d'une voie principale	93	106	92	69	103	101	112	67	62	66	63
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	2
Nouveau-Brunswick	1	4	0	1	1	2	0	2	1	0	1
Québec	10	4	10	7	9	5	9	4	3	5	6
Ontario	16	23	20	19	25	19	26	15	9	24	19
Manitoba	14	18	15	10	14	8	15	11	8	10	9
Saskatchewan	11	21	8	5	7	13	11	5	4	2	1
Alberta	28	19	17	19	23	26	29	13	16	12	11
Colombie-Britannique	13	17	21	8	23	27	22	16	21	12	14
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Collisions hors d'une voie principale	93	106	92	69	103	101	112	67	62	66	63
Aucun wagon déraillé	63	63	63	38	64	54	63	34	35	35	34
1 wagon	18	19	21	14	16	27	27	16	11	13	15
2 wagons	7	13	1	7	11	6	11	4	6	9	9
3 wagons	2	4	3	4	5	4	6	6	3	2	1
4 wagons	0	3	2	2	3	2	0	2	2	1	1
5 à 10 wagons	3	3	2	3	4	7	3	5	4	6	3
11 wagons ou plus	0	1	0	1	0	1	2	0	1	0	0

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

Tableau 7. Accidents de collision hors d'une voie principale selon les facteurs contributifs attribués¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Facteurs contributifs attribués^{2,3}	113	118	103	81	113	106	115	68	63	72	68
Environnement	1	2	2	2	1	2	3	2	4	1	1
Matériel	5	4	3	3	1	3	3	1	3	2	2
Voie	6	8	7	1	3	3	3	3	3	7	4
Actes	95	102	88	70	102	94	102	58	50	59	58
Mouvement non protégé	54	61	59	43	66	59	66	39	29	37	40
Mouvement non immobilisé	13	11	4	5	7	9	7	7	8	6	3
Mauvaise utilisation du matériel	14	16	14	11	19	18	21	7	7	7	11
Mal placé / positionné pour la tâche	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Communication inadéquate / insuffisante	3	2	3	3	1	1	2	2	3	0	1
Entretien inadéquat / insuffisant du matériel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vitesse inadéquate	8	12	7	8	9	7	4	3	1	8	3
Vandalisme	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Autres actes	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
Autres facteurs contributifs attribués	6	2	3	5	6	4	4	4	3	3	3
Collisions hors d'une voie principale	93	106	92	69	103	101	112	67	62	66	63
Un facteur contributif attribué	73	97	83	60	96	97	109	66	59	61	57
Plus d'un facteur contributif attribué	20	9	9	9	7	4	3	1	2	5	4
Aucun facteur contributif attribué	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

² Puisque le BST n'enquête pas sur tous les événements, les facteurs contributifs attribués peuvent ne pas représenter les faits établis du BST. Les événements sont généralement signalés au BST avec un seul facteur contributif attribué. Le BST peut attribuer des facteurs contributifs supplémentaires.

³ Certains facteurs contributifs sont attribués à la catégorie parent (par exemple, Matériel est le « parent » de Essieux), alors la somme des composantes peut ne pas représenter le total.

Tableau 8. Accidents de déraillement hors d'une voie principale selon les provinces et territoires et le nombre de wagons déraillés^{1,2}, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Déraillements hors d'une voie principale	549	481	523	435	541	599	606	492	400	450	404
Terre-Neuve-et-Labrador	1	0	6	12	11	9	7	7	10	6	10
Nouvelle-Écosse	2	4	3	2	5	6	3	8	6	7	6
Nouveau-Brunswick	4	12	13	9	9	5	12	7	6	11	6
Québec	55	48	81	67	85	60	111	70	60	82	59
Ontario	93	93	109	85	115	119	136	93	89	84	108
Manitoba	70	68	71	58	70	65	68	59	44	57	37
Saskatchewan	87	50	49	55	49	83	55	47	42	60	37
Alberta	145	125	91	68	93	131	115	101	71	76	70
Colombie-Britannique	91	80	100	79	103	121	99	100	72	66	71
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0
Déraillements hors d'une voie principale selon le nombre de wagons déraillés	549	481	523	435	541	599	606	492	400	450	404
1 wagon	334	260	319	265	333	383	403	323	250	274	237
2 wagons	102	97	91	81	91	93	89	83	77	97	83
3 wagons	48	49	53	31	46	54	39	36	30	34	28
4 wagons	25	23	26	22	25	28	32	19	18	15	17
5 à 10 wagons	37	46	29	31	43	35	32	29	24	27	36
11 wagons ou plus	3	6	5	5	3	6	11	2	1	3	3

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

² En vertu du Règlement sur le BST de 2014, tout déraillement doit être signalé.

Tableau 9. Accidents de déraillement hors d'une voie principale selon les facteurs contributifs attribués^{1,2}, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Facteurs contributifs attribués^{3,4}	622	517	560	465	572	610	610	496	400	459	403
Environnement	82	30	36	40	59	77	131	63	54	79	45
Matériel	39	41	31	31	34	31	23	29	25	27	31
Essieux	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Freins	7	9	7	4	6	11	1	6	5	3	7
Appareil de choc et de traction	5	8	3	5	5	5	5	5	7	4	5
Structure	7	7	5	4	8	10	6	6	2	3	7
Bogie	14	11	8	11	12	5	6	8	7	12	6
Roue	6	6	8	7	3	0	4	4	4	5	6
Voie	205	202	194	164	162	190	165	143	115	118	100
Équipement connexe	1	2	1	1	3	3	2	0	1	1	0
Géométrie	73	77	61	72	67	78	76	63	56	64	42
Objet sur la voie	2	0	2	1	1	3	3	2	1	0	0
Autre matériel de voie	5	3	5	6	6	7	2	1	4	4	3
Rail	38	30	30	19	38	24	24	18	14	16	24
Plate-forme	10	8	9	4	6	6	6	4	4	3	1
Signaux	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Aiguillage	58	59	64	50	30	52	40	41	30	24	23
Branchements	12	19	16	4	8	12	11	11	3	3	5
Actes	269	226	276	216	301	307	280	255	197	230	218
Mouvement non protégé	140	130	158	109	163	209	176	148	111	132	136
Mouvement non immobilisé	6	5	2	1	9	10	14	5	7	9	6
Mauvaise utilisation du matériel	84	67	72	81	98	66	72	68	60	76	60
Mauvais chargement / ramassage	7	3	8	1	7	2	6	7	2	2	3
Mal placé / positionné pour la tâche	8	7	7	6	11	4	6	10	7	3	3
Communication inadéquate / insuffisante	3	1	4	1	2	4	0	3	2	2	0
Entretien inadéquat / insuffisant du matériel	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Vitesse inadéquate	10	13	16	8	8	6	3	9	7	4	4
Vandalisme	5	0	5	6	3	5	0	4	1	2	6
Autres actes	5	0	1	3	0	1	3	1	0	0	0
Autres facteurs contributifs attribués	27	18	23	14	16	5	11	6	9	5	9
Déraillements hors d'une voie principale	549	481	523	435	541	599	606	492	400	450	404
Un facteur contributif attribué	479	450	498	414	517	584	602	486	394	438	394
Plus d'un facteur contributif attribué	70	31	25	21	24	12	4	5	3	10	4
Aucun facteur contributif attribué	0	0	0	0	0	3	0	1	3	2	6

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

² En vertu du Règlement sur le BST de 2014, tout déraillement doit être signalé.

³ Puisque le BST n'enquête pas sur tous les événements, les facteurs contributifs attribués peuvent ne pas représenter les faits établis du BST. Les événements sont généralement signalés au BST avec un seul facteur contributif attribué. Le BST peut attribuer des facteurs contributifs supplémentaires.

⁴ Certains facteurs contributifs sont attribués à la catégorie parent (p. ex., Matériel est le « parent » de Essieux), alors la somme des composantes peut ne pas représenter le total de la catégorie.

Tableau 10. Accidents de passage à niveau selon le type de passage et de protection de passage et les victimes¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Accidents de passage à niveau	184	185	165	133	143	166	178	130	136	161	149
Passages à niveau publics	172	154	131	105	117	135	135	110	114	133	114
Panneaux de signalisation	65	68	52	36	47	50	49	56	56	55	38
Dispositifs automatiques	107	86	79	69	70	85	86	54	58	78	76
Feux clignotants et sonnerie	56	47	37	39	30	44	43	17	24	27	35
Barrières	44	38	42	29	38	40	42	36	34	51	37
Autres dispositifs automatiques	7	1	0	1	2	1	1	1	0	0	4
Passages à niveau privés	10	27	28	24	21	30	40	18	22	25	33
Passages à niveau de ferme	2	4	6	4	5	1	3	2	0	3	2
Accidents mortels	22	20	15	16	19	18	26	16	16	14	13
Personnes mortellement blessées	30	21	15	19	19	19	28	18	17	14	13
Passages à niveau publics	30	20	13	19	19	18	25	18	17	14	10
Panneaux de signalisation	3	2	2	7	4	3	6	12	5	2	2
Dispositifs automatiques	27	18	11	12	15	15	19	6	12	12	8
Feux clignotants et sonnerie	7	3	2	5	3	4	5	1	5	2	2
Barrières	20	15	9	7	12	11	14	5	7	10	6
Autres dispositifs automatiques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Passages à niveau privés	0	1	1	0	0	0	3	0	0	0	3
Passages à niveau de ferme	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Personnes gravement blessées	27	29	18	24	22	41	31	12	24	28	19
Passages à niveau publics	26	22	18	21	18	36	25	11	23	27	18
Panneaux de signalisation	7	11	4	5	9	16	6	3	11	6	1
Dispositifs automatiques	19	11	14	16	9	20	19	8	12	21	17
Feux clignotants et sonnerie	4	6	4	8	3	6	9	2	6	6	8
Barrières	13	5	10	8	6	14	10	6	6	15	7
Autres dispositifs automatiques	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Passages à niveau privés	0	7	0	3	3	5	6	1	1	1	1
Passages à niveau de ferme	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Nombre de passages à niveau publics²	16 113	15 950	15 724	15 656	16 524	16 447	16 497	16 366	15 434	14 124	14 126
Panneaux de signalisation	10 548	10 397	10 173	10 109	10 833	10 671	10 608	10 506	9 561	8 210	8 182
Dispositifs automatiques	5 565	5 553	5 551	5 547	5 691	5 776	5 889	5 860	5 873	5 914	5 944
Feux clignotants et sonnerie	3 235	3 189	3 156	3 118	3 268	3 267	3 277	3 208	3 163	3 136	3 124
Barrières	2 275	2 317	2 351	2 386	2 399	2 484	2 585	2 627	2 685	2 760	2 803
Autres dispositifs automatiques	55	47	44	43	24	25	27	25	25	18	17

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

² Source : Base de données de la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF) de Transports Canada. Les données de 2023 ont été fournies le 18 mars 2024. Les données historiques ont été fournies sur une base annuelle par Transports Canada.

Tableau 11. Accidents de passage à niveau et victimes selon les provinces et territoires¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Accidents de passage à niveau	184	185	165	133	143	166	178	130	136	161	149
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	2	1	3	3	2	4	0	2	1
Nouveau-Brunswick	2	6	7	4	1	3	2	1	2	3	2
Québec	16	23	28	29	26	24	25	20	14	18	21
Ontario	40	44	29	26	26	42	50	20	27	37	28
Manitoba	19	17	19	14	15	15	20	22	16	13	21
Saskatchewan	37	34	23	19	26	22	24	13	24	29	20
Alberta	50	40	38	21	28	35	35	31	31	33	29
Colombie-Britannique	19	21	19	19	18	22	20	19	21	26	27
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Accidents de passage à niveau en voie principale²	178	173	159	122	137	155	166	124	127	151	141
Accidents de passage à niveau par million de trains-milles en voie principale³	2,3	2,3	2,0	1,6	1,8	1,9	2,0	1,7	1,7	2,0	1,8
Accidents de passage à niveau avec déraillement	6	9	6	6	5	7	1	3	2	4	6
Personnes mortellement blessées	30	21	15	19	19	19	28	18	17	14	13
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Québec	2	9	4	3	7	3	2	3	3	0	3
Ontario	13	5	5	3	7	6	11	2	7	4	3
Manitoba	0	1	1	2	2	1	5	5	1	0	3
Saskatchewan	3	2	0	4	0	1	4	1	0	5	1
Alberta	7	2	3	3	2	3	2	5	6	0	1
Colombie-Britannique	4	2	2	2	1	5	4	2	0	5	2
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personnes gravement blessées	27	29	18	24	22	41	31	12	24	28	19
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Québec	1	3	2	8	3	10	1	2	1	2	1
Ontario	15	3	0	4	2	8	7	1	7	4	8
Manitoba	0	7	2	3	3	7	0	2	3	4	3
Saskatchewan	5	7	2	2	2	9	7	1	1	6	3
Alberta	5	5	6	6	5	2	9	3	8	9	2
Colombie-Britannique	1	4	6	1	7	5	5	2	4	3	2
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nombre de passages à niveau publics⁴	16 113	15 950	15 724	15 656	16 524	16 447	16 497	16 366	15 434	14 124	14 126
Terre-Neuve-et-Labrador	5	5	5	5	4	5	5	5	6	6	6
Nouvelle-Écosse	182	182	182	182	181	181	183	168	103	103	106
Nouveau-Brunswick	342	343	344	344	471	472	432	432	274	274	275
Québec	1 967	1 921	1 902	1 902	1 694	1 693	1 786	1 788	1 664	1 417	1 410
Ontario	3 792	3 782	3 743	3 728	4 126	4 131	4 158	4 074	3 797	3 048	3 034
Manitoba	1 929	1 914	1 862	1 858	2 046	2 006	1 987	1 983	1 970	1 925	1 931
Saskatchewan	3 652	3 597	3 509	3 504	3 607	3 573	3 546	3 526	3 518	3 473	3 470
Alberta	2 767	2 731	2 724	2 707	2 881	2 894	2 883	2 895	2 852	2 644	2 654
Colombie-Britannique	1 451	1 449	1 432	1 404	1 498	1 476	1 502	1 480	1 220	1 204	1 210
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	26	26	21	22	16	16	15	15	30	30	30

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

² Comprend les accidents de passage à niveau en voie principale ou voie d'embranchement.

³ Les millions de trains-milles en voie principale sont une estimation (Source : courriel de Transports Canada du 18 mars 2024).

⁴ Source : Base de données de la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF) de Transports Canada. Les données de 2023 ont été fournies le 18 mars 2024. Les données historiques ont été fournies sur une base annuelle par Transports Canada.

Tableau 12. Accidents d'intrus et victimes selon les provinces et territoires¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Accidents d'intrus	56	54	50	68	76	68	56	60	63	72	80
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	1	1	0	0	2	1	2	0
Nouveau-Brunswick	0	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0
Québec	7	6	5	3	12	12	6	8	6	11	9
Ontario	30	21	23	25	33	30	21	21	35	33	35
Manitoba	2	2	1	4	4	3	2	3	1	3	6
Saskatchewan	2	2	4	3	1	1	4	1	2	0	4
Alberta	7	10	4	10	8	10	14	12	6	9	9
Colombie-Britannique	8	13	12	21	17	12	8	12	11	13	17
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents mortels	42	31	30	46	51	34	38	40	41	51	53
Personnes mortellement blessées	42	32	30	47	52	34	38	40	41	51	53
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Québec	4	2	5	2	9	7	4	8	4	8	6
Ontario	26	15	13	19	25	14	16	14	28	29	26
Manitoba	2	1	1	2	1	2	2	1	1	2	1
Saskatchewan	2	1	1	2	1	0	4	1	1	0	2
Alberta	4	5	3	5	5	4	9	10	2	8	6
Colombie-Britannique	4	8	6	15	10	7	3	6	5	4	12
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personnes gravement blessées	10	21	17	20	22	30	17	20	17	16	20
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0
Québec	3	4	0	1	3	5	2	0	1	2	3
Ontario	3	6	8	6	8	13	5	7	6	3	7
Manitoba	0	1	0	2	2	1	0	2	0	1	4
Saskatchewan	0	0	4	1	0	1	0	0	0	0	1
Alberta	1	4	1	4	2	6	4	2	2	1	1
Colombie-Britannique	3	6	4	5	7	4	5	6	7	7	4
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

Tableau 13. Incidents devant être signalés selon le type et les facteurs contributifs attribués¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Incidents devant être signalés	225	413	374	302	236	287	284	275	338	374	321
Déraillements en voie principale, 1 ou 2 wagons ² (aucun dommage)	s.o.	2	3	5	3	4	3	1	2	1	0
Collisions hors d'une voie principale ² (aucun déraillement, aucun dommage)	s.o.	8	4	4	2	2	0	1	2	4	3
Déraillements hors d'une voie principale, 1 ou 2 wagons ² (aucun dommage)	s.o.	166	125	97	67	96	58	32	39	111	66
Fuite de marchandises dangereuses ³	94	63	33	7	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Aiguillage de voie principale en position anormale	7	6	12	7	12	7	15	3	13	8	8
Mouvement dépasse les limites d'autorisation	98	129	142	133	122	138	136	149	109	134	161
Mouvement non contrôlé de matériel roulant	14	11	14	10	14	15	15	19	13	9	9
Indication moins contraignante que celle requise	1	2	5	1	1	2	0	1	0	6	0
Chevauchement d'autorisations sans mesure de protection	4	5	6	4	2	11	6	5	4	2	0
Membre d'équipe frappé d'incapacité	6	1	2	1	4	5	0	1	0	0	0
Déraillement mettant en cause des véhicules d'entretien (aucun dommage)	s.o.	7	10	13	5	5	7	9	4	4	12
Collision de matériel roulant avec véhicule abandonné (aucun déraillement, aucun dommage)	s.o.	1	5	5	0	1	0	1	1	0	0
Collision de matériel roulant avec objet (aucun déraillement, aucun dommage)	s.o.	6	10	14	3	0	1	2	6	6	6
Incendies sur l'emprise ferroviaire	1	6	2	1	1	1	42	46	145	88	56
Facteurs contributifs attribués^{4,5}	230	430	394	325	246	292	289	278	338	388	330
Marchandises dangereuses, fuite par source / par pièce défectueuse	92	61	32	9	0	0	0	0	0	0	0
Matériel	5	17	10	11	10	8	48	49	114	37	35
Individuel / Personnel	4	1	3	0	3	4	0	0	0	2	1
Voie	2	25	36	29	7	13	7	13	16	26	22
Actes	116	250	264	241	191	209	184	176	154	207	217
Mouvement non protégé	33	95	94	88	73	90	66	46	65	94	79
Mouvement non immobilisé	7	5	11	4	9	2	6	8	5	6	4
Mauvaise utilisation du matériel	9	29	25	34	20	20	9	15	11	17	23
Communication inadéquate / insuffisante	8	18	13	14	8	14	12	15	4	4	11
Chevauchement d'autorisations	54	83	98	82	74	72	87	88	61	75	94
Vandalisme	1	5	6	6	1	3	2	1	3	2	0
Autres actes	4	15	17	13	6	8	2	3	5	9	6
Autres facteurs contributifs attribués	11	76	49	35	35	58	50	40	54	116	55
Incidents devant être signalés	225	413	374	302	236	287	284	275	338	374	321
Un facteur contributif attribué	221	397	360	280	226	281	279	271	338	362	309
Plus d'un facteur contributif attribué	4	16	14	21	9	5	5	3	0	11	8
Aucun facteur contributif attribué	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	4

Données produites le 15 février 2024

¹ Les données concernent les chemins de fer de compétence fédérale, et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

² En vertu du Règlement sur le BST de 2014, tout déraillement doit être signalé.

³ Le Règlement sur le BST a été harmonisé avec l'article 8,4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, en vertu duquel un rejet de marchandise dangereuse accidentel doit être déclaré en tant qu'accident s'il a entraîné la mort d'une personne ou une blessure grave, une évacuation ou la fermeture d'une installation de chargement de marchandises dangereuses, d'une route, d'une ligne de chemin de fer principale ou d'une voie navigable principale.

⁴ Puisque le BST n'enquête pas sur tous les événements, les facteurs contributifs attribués peuvent ne pas représenter les faits établis du BST. Les événements sont généralement signalés au BST avec un seul facteur contributif attribué. Le BST peut attribuer des facteurs contributifs supplémentaires.

⁵ Certains facteurs contributifs sont attribués à la catégorie parent (par exemple, Matériel est le « parent » de Essieux), alors la somme des composantes peut ne pas représenter le total.

Définitions

Les définitions suivantes se basent sur la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le règlement connexe, ainsi que sur la Politique de classification des événements du BST, et elles s'appliquent aux événements de transport ferroviaire qui doivent être signalés en vertu de cette législation.

Événement

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

Accident à signaler

- Une personne subit une blessure grave ou mortelle du fait qu'elle :
 - se trouve à bord du matériel roulant ou est en train d'y monter ou d'en descendre;
 - entre en contact direct avec tout élément du matériel roulant ou de son contenu.
- Le matériel roulant ou son contenu :
 - est impliqué dans une collision et/ou un déraillement causant des dommages au matériel roulant et/ou à l'infrastructure de la voie;
 - subit des dommages qui en compromettent la sécurité d'utilisation;
 - subit un incendie ou une explosion;
 - occasionne des dommages au chemin de fer de sorte que la sécurité de marche du matériel roulant ou la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement est compromise.
- Il se produit un dégagement accidentel, à bord d'un matériel roulant ou à partir de celui-ci, qui entraîne l'un ou l'autre des événements énumérés au paragraphe 8.4(2) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Incident à signaler

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

Blessure grave

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

Accident mettant en cause des marchandises dangereuses

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

Déraillement

Toute situation où une roue ou plusieurs roues du matériel roulant quittent la surface de roulement normale des rails.