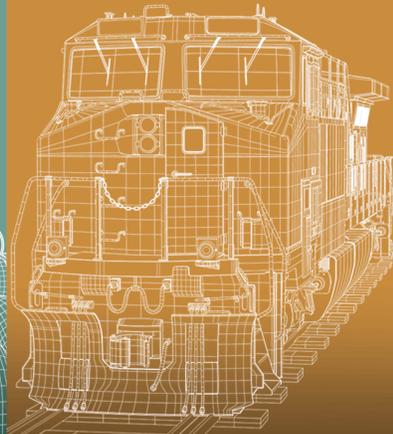
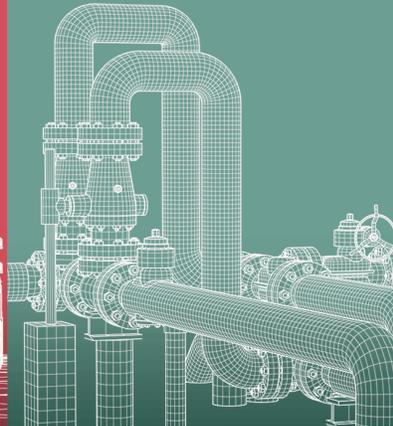




Transportation  
Safety Board  
of Canada

Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada



SOMMAIRE STATISTIQUE

## Événements de transport ferroviaire en 2024

Bureau de la sécurité des transports du Canada  
Place du Centre  
200, promenade du Portage, 4<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec) K1A 1K8  
819-994-3741  
1-800-387-3557  
[www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca)  
[communications@bst.gc.ca](mailto:communications@bst.gc.ca)

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par  
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2025

Sommaire statistique : événements de transport ferroviaire en 2024

N° de cat. 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](http://www.bst.gc.ca)

*This report is also available in English.*

# Table des matières

Accidents.....	1
Aperçu du nombre d'accidents et de morts.....	1
Accidents par type.....	5
Incidents.....	11
Aperçu des incidents.....	11
Tableaux de données.....	13
Définitions.....	25
Événement.....	25
Accident à signaler.....	25
Incident à signaler.....	25
Blessure grave.....	26
Accident mettant en cause des marchandises dangereuses.....	26
Déraillement.....	26

# Résumé

On a signalé 1198 événements de transport ferroviaire au BST en 2024 (896 accidents et 302 incidents), dont 69 pertes de vie.

Les 896 accidents représentent une diminution de 2 % par rapport à 2023 et une diminution de 12 % par rapport à la moyenne décennale de 1021.

En 2024, on a signalé 69 pertes de vie dans le transport ferroviaire, nombre qui est supérieur aux 67 pertes de vie signalées en 2023 et supérieur à la moyenne décennale de 62. Parmi les pertes de vie, 56 étaient liés à des intrusions, comparativement à 53 en 2023 et à la moyenne décennale de 42.

Le nombre de pertes de vie survenues à des passages à niveau a diminué en 2024 (12) comparativement à 2023 (13) et est inférieur à la moyenne décennale de 18.

De tous les accidents de transport ferroviaire, 87 étaient associés à des marchandises dangereuses. Ce nombre est identique à celui signalé en 2023 et est inférieur à la moyenne décennale de 115. Trois accidents en 2024 ont entraîné le rejet de marchandises dangereuses.

En 2024, 302 incidents de transport ferroviaire ont été signalés au BST, soit une baisse de 7 % par rapport à 2023 (323). Les incidents dus à des mouvements qui dépassaient les limites d'autorisation correspondaient à 47 % (143) de tous les incidents de transport ferroviaire en 2024. Ce nombre a diminué de 19 comparativement à 2023, mais est supérieur à la moyenne décennale de 135.

D'après les données de Transports Canada, en 2024, les activités ferroviaires en voie principale (autres que dans les gares de triage) ont augmenté de 3 % par rapport à 2023. Le taux d'accidents en voie principale en 2024 était de 2,4 accidents par million de trains-milles en voie principale, soit une baisse par rapport au taux de 2,5 en 2023 et une baisse par rapport à la moyenne décennale de 2,6.



# Sommaire statistique

## Événements de transport ferroviaire en 2024

Veillez prendre note que les tableaux et figures dans la [version HTML](#) sont entièrement accessibles.

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 blessures<sup>1</sup> 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 2024 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 de la base de données sur les événements ferroviaires (RODS) du BST au 31 mars 2025. 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.

---

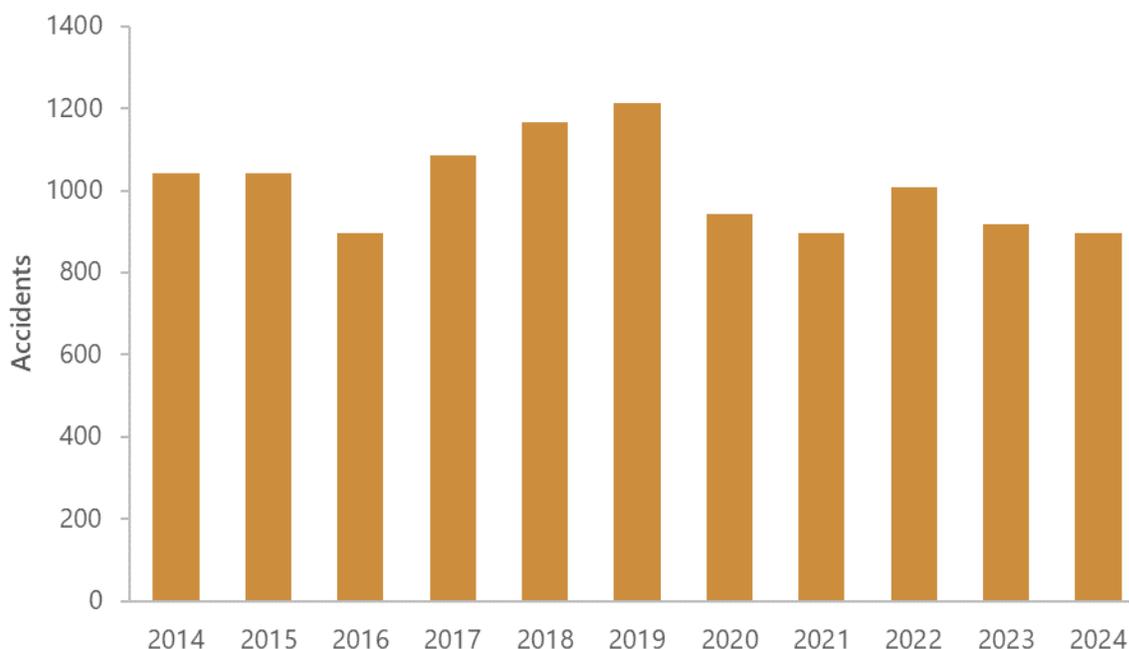
<sup>1</sup> Voir la section Définitions.

# Accidents

## Aperçu du nombre d'accidents et de morts

En 2024, on a signalé 896 accidents<sup>2</sup> ferroviaires au BST (figure 1 et tableau 1), soit une baisse par rapport aux 918 accidents signalés en 2023 et une baisse de 12 % par rapport à la moyenne décennale précédente (2014 à 2023) de 1021.

Figure 1. Accidents ferroviaires, 2014 à 2024



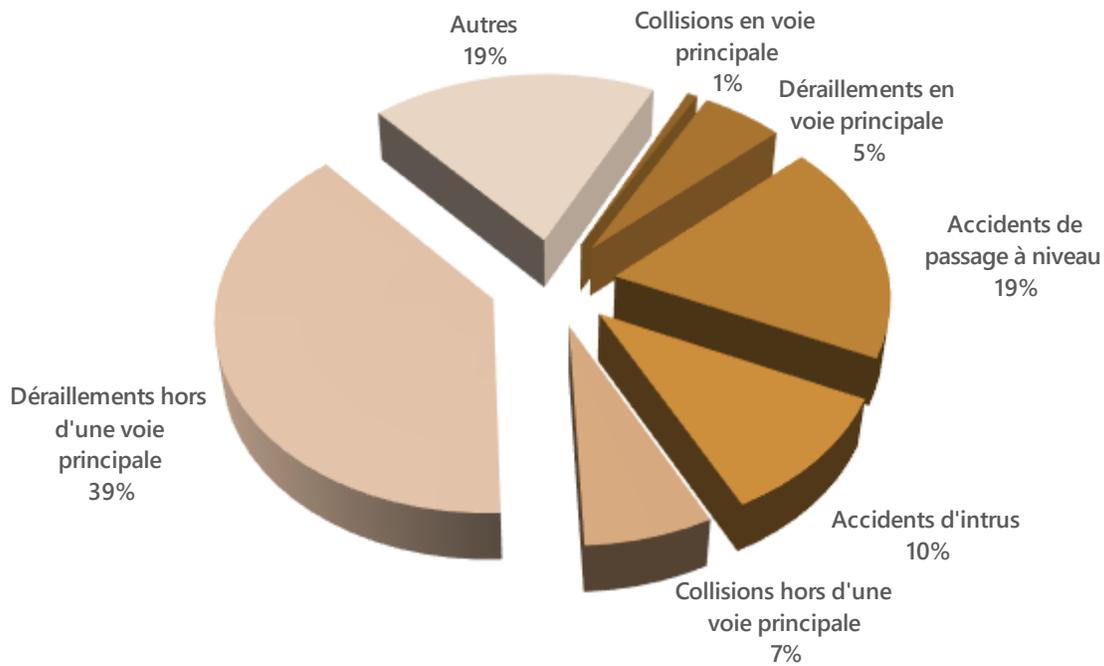
Les trains de marchandises représentaient 40 % de tout le matériel roulant en cause dans des accidents ferroviaires en 2024. Quatre pour cent (43 au total) étaient des trains de voyageurs; les 56 % qui restent étaient principalement constitués de wagons individuels ou de rames de wagons, de locomotives et de véhicules d'entretien (tableau 3).

La plus grande partie des accidents ferroviaires signalés étaient des déraillements<sup>3</sup> survenus hors d'une voie principale (39 %) (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.

<sup>2</sup> Voir la section Définitions.

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

Figure 2. Pourcentage d'accidents ferroviaires par type, 2024\*



\* 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 2024 (soit 5 %) était en baisse par rapport à l'année précédente (6 %) et à la moyenne décennale (7 %).

En 2024, 19 % des accidents ferroviaires mettaient en cause des véhicules ou des piétons à des passages à niveau, un taux supérieur à la moyenne de 15 % des 10 années précédentes.

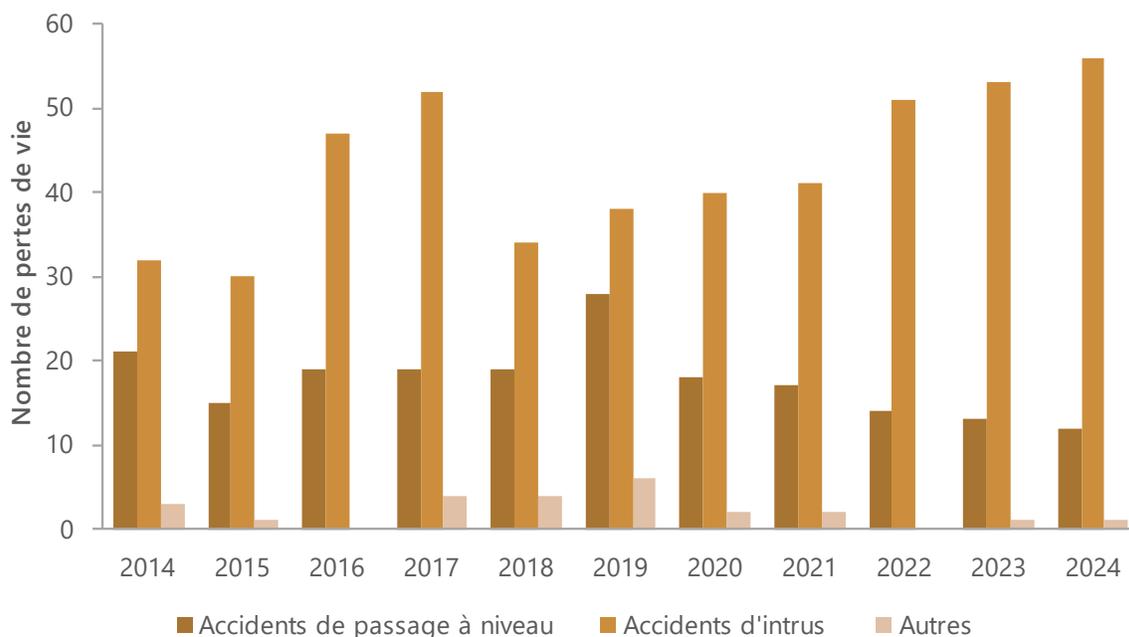
En 2024, 87 accidents mettant en cause des marchandises dangereuses se sont produits (tableau 1)<sup>4</sup>, nombre qui n'a pas changé par rapport à 2023 et en deçà de la moyenne décennale de 115. Il y a eu 3 accidents avec rejet de marchandises dangereuses en 2024, soit une baisse par rapport à l'année précédente (7) et à la moyenne décennale (4).

Les accidents ferroviaires (figure 3 et tableau 1) ont fait 69 pertes de vie en 2024, en hausse par rapport aux 67 pertes de vie l'année précédente et supérieur à la moyenne décennale de 62. Il y a eu 12 pertes de vie à des passages à niveau en 2024, soit une baisse comparativement aux 13 pertes de vie enregistrées en 2023, et moins que la moyenne décennale de 18. En 2024, 56 intrus<sup>5</sup> ont perdu la vie au cours d'accidents, en hausse par rapport aux 53 pertes de vie l'année précédente, et plus que la moyenne décennale de 42.

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

<sup>5</sup> 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.

Figure 3. Pertes de vie dans le secteur ferroviaire, par type d'événement, 2014 à 2024

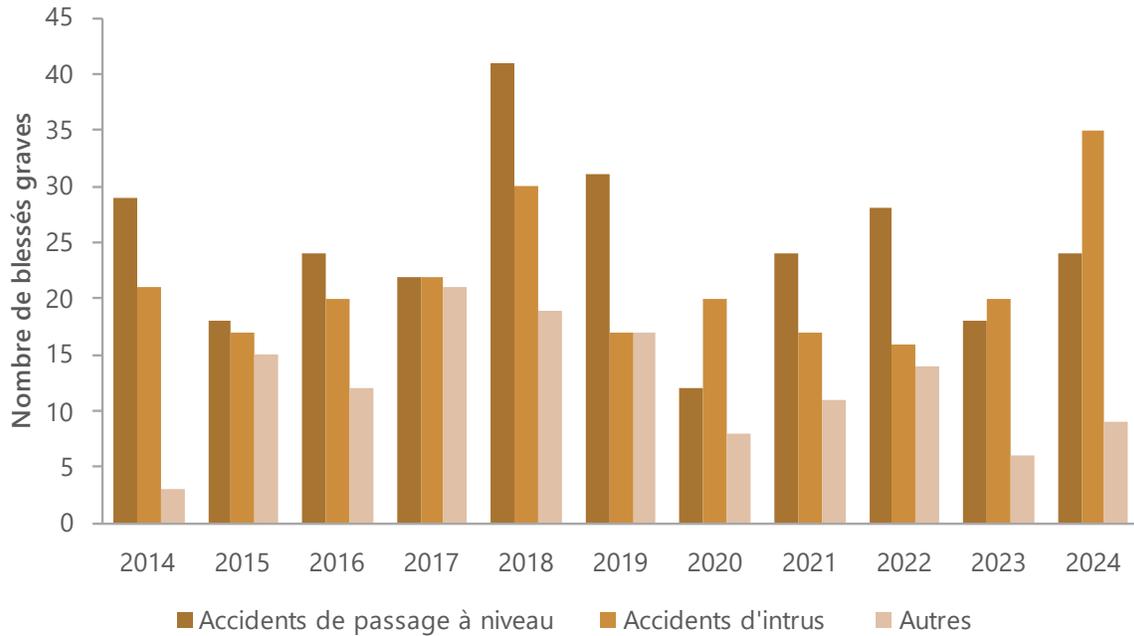


Les événements ferroviaires ont fait 68 blessés graves<sup>6</sup> en 2024 (figure 4 et tableau 1), ce qui correspond à une hausse par rapport à 2023 (44) et à la moyenne décennale de 57. Les accidents de passage à niveau<sup>7</sup> ont fait 24 blessés graves, en hausse par rapport à 18 en 2023 mais en deçà de la moyenne décennale de 25. Le nombre d'intrus gravement blessés était de 35 en 2024, en hausse par rapport aux 20 de l'année précédente et par rapport à la moyenne décennale de 20. Six employés de chemin de fer ont été gravement blessés en 2024, une hausse par rapport à 2023 (3), mais moins que la moyenne décennale (11) (tableau 2).

<sup>6</sup> Voir la section Définitions.

<sup>7</sup> 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, 2014 à 2024

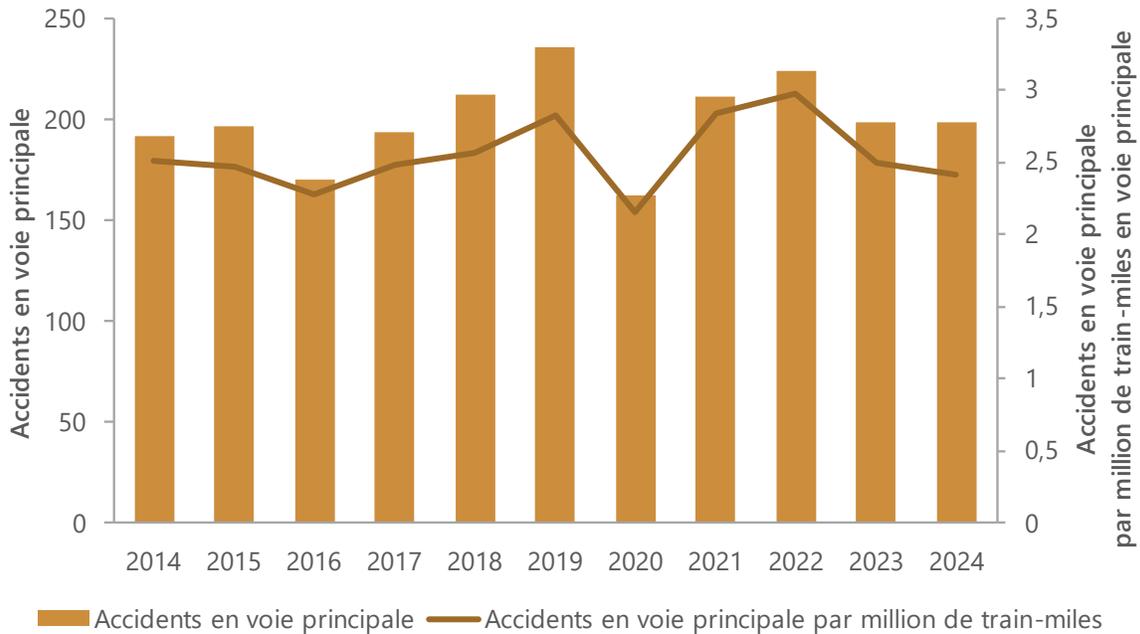


En 2024, il y a eu 199 accidents en voie principale<sup>8</sup> (figure 5 et tableau 1), soit le même nombre qu'en 2023 et environ égal à la moyenne décennale de 200. L'activité ferroviaire<sup>9</sup> en voie principale (c.-à-d. l'activité autre que dans les gares de triage) a augmenté de 3 % par rapport à l'année précédente. Le taux d'accidents en voie principale en 2024 était de 2,4 accidents par million de trains-milles en voie principale, soit une baisse par rapport au taux de 2,5 en 2023 et une baisse par rapport à la moyenne décennale de 2,6.

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> Transports Canada, Direction de Sécurité ferroviaire (courriel daté du 25 mars 2025).

Figure 5. Accidents en voie principale et taux d'accidents, 2014 à 2024



### Accidents par type

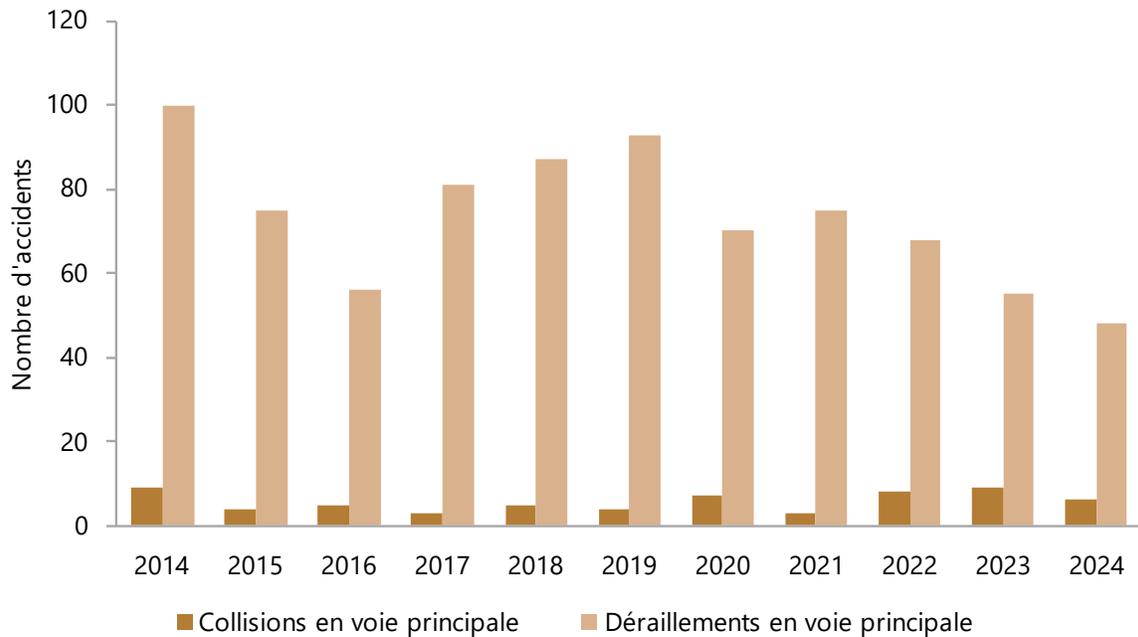
Les collisions et les déraillements en voie principale sont les catégories d'accidents ferroviaires les plus graves quant au risque potentiel pour le public et l'environnement (p. ex. lorsque des trains de voyageurs sont en cause ou que des marchandises dangereuses sont rejetées par des trains qui dérailent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

Il y a eu 6 collisions en voie principale (tableau 1 et figure 6) en 2024, soit une baisse par rapport au total de 2023 (9), mais un nombre identique à la moyenne décennale. Il n'y a eu aucune perte de vie et il y a eu 1 blessure grave à la suite de collisions en voie principale en 2024. Il n'y a eu aucun rejet de marchandises dangereuses à la suite de collisions en voie principale en 2024 (données non présentées).

On a signalé un total de 48 déraillements en voie principale (tableau 4) en 2024, soit une baisse par rapport au total de 55 signalés en 2023, et 37 % de moins que la moyenne décennale de 76 (figure 6). Trente-trois pour cent des 48 déraillements en voie principale sont survenus en Alberta, 21 % en Ontario et 19 % en Colombie-Britannique.

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 0,58 en 2024 par rapport à 0,69 l'année précédente, et il est inférieur à la moyenne décennale de 0,98.

Figure 6. Nombre d'accidents de collision et de déraillement en voie principale, 2014 à 2024

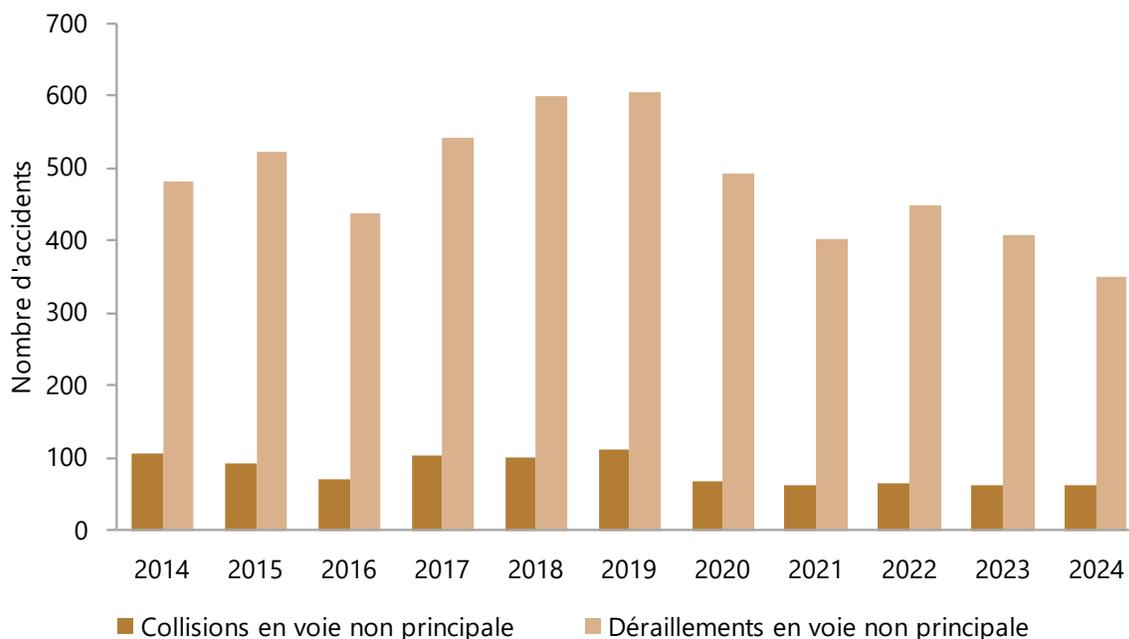


Les déraillements en voie principale n'ont causé aucune perte de vie ni blessure grave en 2024 (tableau 2). Dix déraillements en voie principale mettaient en cause des marchandises dangereuses, soit nombre identique à celui de 2023 et inférieur à la moyenne décennale de 14 (tableau 1). Deux de ces déraillements ont entraîné le rejet de marchandises dangereuses (butane, carburant diesel) (données non présentées).

Il y a eu en tout 61 collisions hors d'une voie principale (tableau 5 et figure 7) en 2024, soit un total inférieur à celui de 2023 (63) et à la moyenne décennale de 84. Il s'est produit un déraillement dans 31 des collisions hors d'une voie principale (51 %), et dans 11 de ces cas, il y a eu déraillement d'un seul wagon.

Les collisions hors d'une voie principale n'ont causé aucune perte de vie ni blessure grave en 2024 (tableau 2). Des marchandises dangereuses étaient en cause dans 39 % des collisions hors d'une voie principale, mais aucun de ces accidents n'a entraîné de rejet de produit.

Figure 7. Nombre d'accidents de collision et de déraillement hors d'une voie principale, 2014 à 2024



En 2024, il y a eu 351 déraillements hors d'une voie principale (tableau 6 et figure 7), soit une baisse par rapport aux 407 cas l'année dernière et 29 % de moins que la moyenne décennale de 494. Un ou deux wagons ont déraillé dans 77 % des accidents qui se sont produits en 2024. Les déraillements hors d'une voie principale n'ont causé aucune perte de vie ni blessure grave en 2023 (tableau 2).

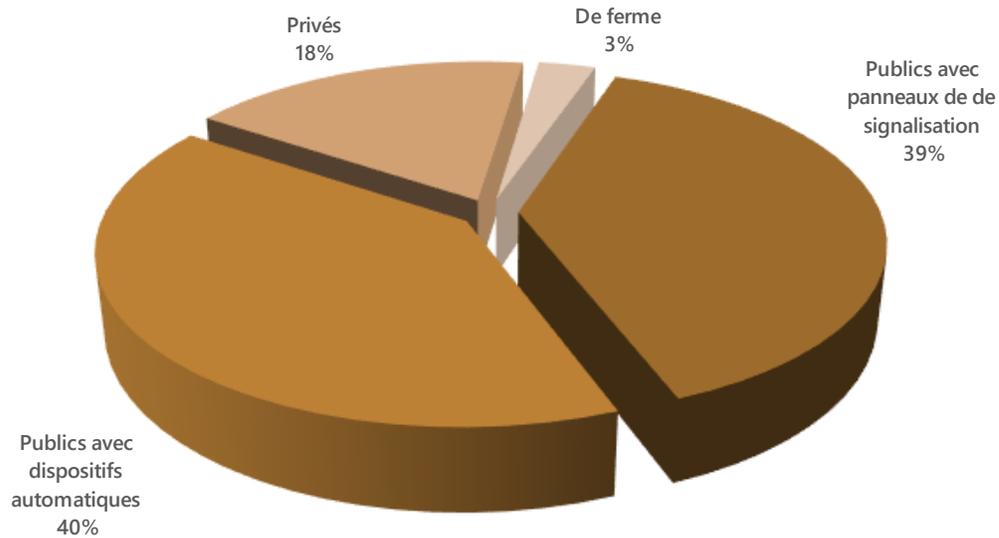
Des wagons de marchandises dangereuses ont été en cause dans 13 % des accidents de déraillement hors d'une voie principale, dont 1 qui a entraîné un rejet de produit (solutions aqueuses de peroxyde d'hydrogène) (données non présentées).

Les accidents de passage à niveau (tableaux 7 et 8) ont constitué l'un des types d'accidents ferroviaires les plus graves en 2024, 19 % d'entre eux ayant entraîné des blessures graves ou mortelles (données non présentées).

Il y a eu 167 accidents de passage à niveau en 2024, soit une hausse de 11 % par rapport au total de 150 signalés en 2023 et un nombre supérieur à la moyenne décennale de 155. Le nombre total d'accidents à des passages à niveau publics dotés de dispositifs de signalisation automatiques (67) était inférieur au total de 2023 (77) et inférieur à la moyenne décennale (74). Le nombre d'accidents à des passages à niveau publics passifs (65) a augmenté de 71 % par rapport à 2023 (38), et est supérieur à la moyenne décennale de 51. Le nombre d'accidents à des passages à niveau privés et de ferme (35) est identique à celui de 2023, mais il est supérieur à la moyenne décennale (30) (tableau 7).

En 2024, 40 % des accidents de passage à niveau se sont produits à des passages à niveau publics dotés de dispositifs de signalisation automatiques et 39 %, à des passages à niveau publics passifs (tableau 7 et figure 8).

Figure 8. Pourcentage d'accidents de passage à niveau par type de passage à niveau, 2024



Il y a eu 12 accidents mortels à des passages à niveau en 2024, ce qui constitue une baisse par rapport à 2023 (13) et une baisse par rapport à la moyenne décennale de 17. Il y a eu 12 pertes de vie à des passages à niveau en 2024, une baisse par rapport à 2023 (13) et par rapport à la moyenne décennale de 18 (tableau 7).

Les accidents de passage à niveau mettant en cause des piétons représentaient 7 % (11) de tous les accidents de passage à niveau en 2024, mais ils constituaient 33 % (4) des accidents mortels à des passages à niveau et des pertes de vie à des passages à niveau (données non présentées).

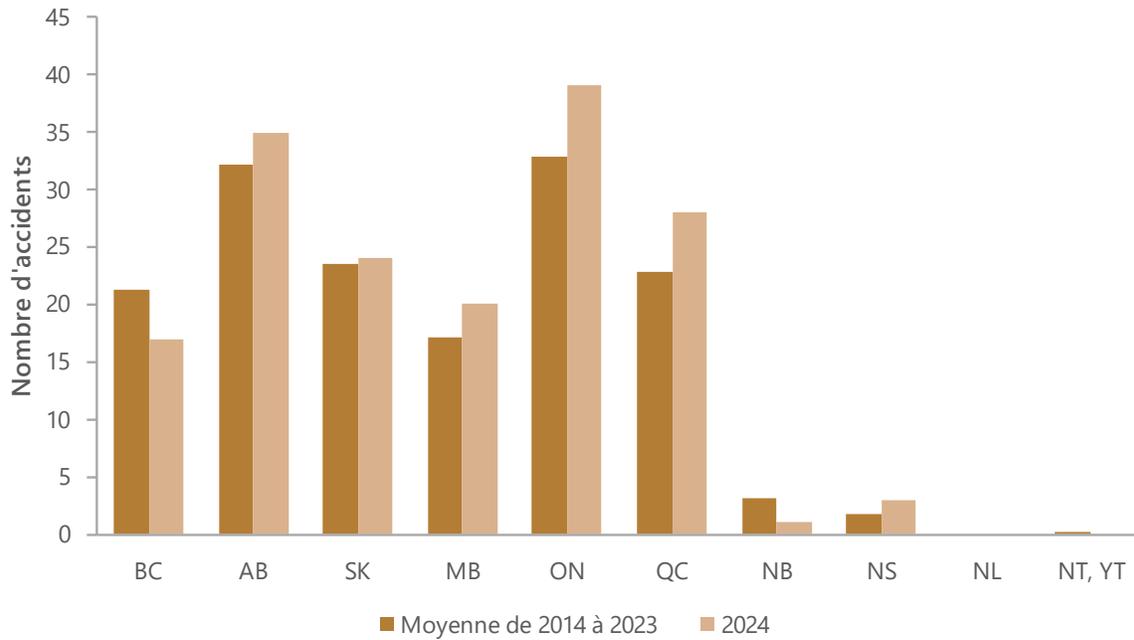
Les blessures graves liées aux passages à niveau totalisaient 24 en 2024, en hausse par rapport à 2023 (18), mais en deçà de la moyenne décennale de 25 (tableau 8).

En 2024, 2 accidents de passage à niveau ont causé un déraillement de train, soit une baisse par rapport aux 6 enregistrés en 2023 et par rapport à la moyenne décennale (5) (tableau 8).

Aucun accident de passage à niveau n'a entraîné de rejet de marchandises dangereuses en 2024.

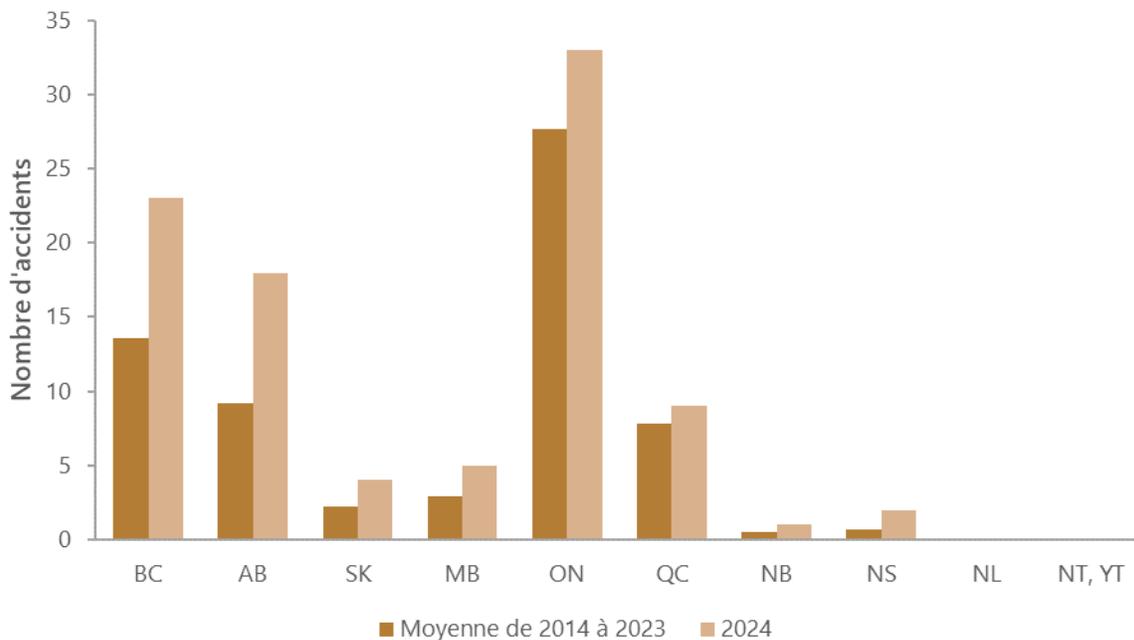
L'Ontario a enregistré le plus haut taux (23 %) d'accidents de passage à niveau en 2024. L'Alberta vient au deuxième rang avec 21 % des accidents de passage à niveau, suivie du Québec avec 17 %, de la Saskatchewan avec 14 %, du Manitoba avec 12 % et de la Colombie-Britannique avec 10 % (tableau 8 et figure 9).

Figure 9. Accidents de passage à niveau par province et territoire, 2024



Il y avait 95 accidents d'intrus (tableau 9 et figure 10) en 2024, soit une hausse par rapport à 2023 (80) et un nombre supérieur à la moyenne décennale (65). Au chapitre des accidents d'intrus, l'Ontario a enregistré 35 % des cas, suivie de la Colombie-Britannique (24 %), de l'Alberta (19 %), du Québec (9 %) et du Manitoba (5 %).

Figure 10. Accidents d'intrus par province et territoire, 2024



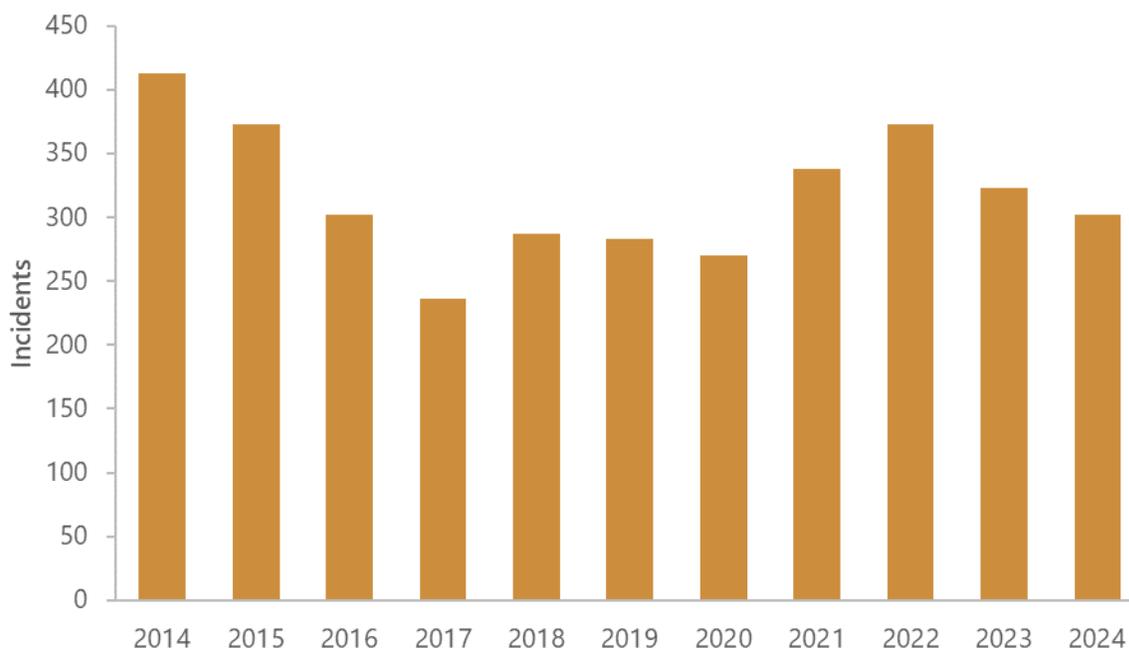
Le pourcentage d'accidents mortels liés à des intrus en 2024 (59 %) a été inférieur à la moyenne décennale de 64 %. Le pourcentage d'accidents d'intrus avec blessures graves (37 %) a été supérieur à la moyenne décennale (31 %).

# Incidents

## Aperçu des incidents

On a signalé 302 incidents<sup>10</sup> ferroviaires en 2024 (figure 11 et tableau 1), soit une baisse par rapport au 323 incidents signalés en 2023.

Figure 11. Incidents ferroviaires, 2014 à 2024



Les mouvements dépassant les limites d'autorisation<sup>11</sup> représentaient 47 % des incidents à signaler en 2024 (tableau 10), suivis des déraillements hors d'une voie principale mettant en cause 1 ou 2 wagons (aucun dommage) (23 %) et des incendies sur l'emprise ferroviaire (15 %).

En 2024, il y a eu 8 incidents avec mouvement non contrôlé de matériel roulant ainsi que 4 incidents de déraillement qui a mis en cause un mouvement non contrôlé de matériel roulant. De plus, il y a eu 31 accidents mettant en cause un mouvement non contrôlé de matériel roulant (tableau 1), pour un total de 43 événements (4 d'entre eux mettant en cause du vandalisme). Il s'agit d'une hausse par rapport au total d'événements de ce type en 2023 (37, dont 3 mettant en cause du vandalisme).

<sup>10</sup> Voir la section Définitions.

<sup>11</sup> 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*.

En 2024, il y a eu 143 incidents de mouvements dépassant les limites d'autorisation, soit une baisse par rapport aux 162 incidents signalés en 2023, mais une hausse de 6 % par rapport à la moyenne décennale de 135 (tableau 1).

## Tableaux de données

Cette page est intentionnellement laissée vide.

**Tableau 1. Événements de transport ferroviaires selon le type d'accident/d'incident et victimes<sup>1</sup>, 2014 à 2024**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Accidents</b>	<b>1042</b>	<b>1043</b>	<b>896</b>	<b>1086</b>	<b>1166</b>	<b>1214</b>	<b>942</b>	<b>897</b>	<b>1008</b>	<b>918</b>	<b>896</b>
Collisions en voie principale	9	4	5	3	5	4	7	3	8	9	6
Déraillements en voie principale, 1 ou 2 wagons	44	40	31	48	39	54	40	38	32	28	20
Déraillements en voie principale, 3 à 5 wagons	15	8	8	5	11	6	3	3	8	9	9
Déraillements en voie principale, 6 wagons et plus	41	27	17	28	37	33	27	34	28	18	19
Accidents de passage à niveau	185	165	133	143	166	178	130	136	161	150	167
Collisions hors d'une voie principale	106	92	69	103	101	112	68	62	66	63	61
Déraillements hors d'une voie principale, 1 ou 2 wagons	357	410	348	424	476	492	406	328	371	323	271
Déraillements hors d'une voie principale, 3 à 5 wagons	90	87	62	82	100	87	65	58	56	62	57
Déraillements hors d'une voie principale, 6 wagons et plus	34	26	27	35	23	27	21	15	23	22	23
Collisions / Déraillements d'un véhicule d'entretien	27	43	23	45	48	50	39	50	65	50	54
Accidents liés à des employés / voyageurs	13	15	16	17	13	15	8	11	10	4	5
Accidents d'intrus	54	50	68	76	68	56	60	63	72	80	95
Incendies / explosions à bord du matériel roulant	30	30	34	32	33	58	33	45	46	42	53
Autres types d'accidents	37	46	55	45	46	42	35	51	62	58	56
<b>Incidents devant être signalés</b>	<b>413</b>	<b>373</b>	<b>302</b>	<b>236</b>	<b>287</b>	<b>283</b>	<b>270</b>	<b>338</b>	<b>373</b>	<b>323</b>	<b>302</b>
Déraillements en voie principale, 1 ou 2 wagons (aucun dommage)	2	3	5	3	4	3	1	2	1	0	2
Collisions hors d'une voie principale (aucun déraillement, aucun dommage)	8	4	4	2	2	0	1	2	4	3	0
Déraillements hors d'une voie principale, 1 ou 2 wagons (aucun dommage)	166	125	97	67	96	58	32	39	111	67	69
Incendies adjacents aux emprises du chemin de fer	6	2	1	1	1	42	46	145	88	56	46
Aiguillage de voie principale en position anormale	6	12	7	12	7	15	3	13	8	8	6
Mouvement dépasse les limites d'autorisation	129	142	133	122	138	136	149	109	134	162	143
Mouvement non contrôlé de matériel roulant	11	14	10	14	15	15	19	13	9	9	8
Autres types d'incidents devant être signalés	85	71	45	15	24	14	19	15	18	18	28
<b>Accidents en voie principale<sup>2</sup></b>	<b>192</b>	<b>197</b>	<b>170</b>	<b>194</b>	<b>212</b>	<b>236</b>	<b>162</b>	<b>211</b>	<b>224</b>	<b>199</b>	<b>199</b>
<b>Million de trains-milles en voie principale<sup>3</sup></b>	<b>76.5</b>	<b>79.6</b>	<b>74.7</b>	<b>78.0</b>	<b>82.6</b>	<b>83.3</b>	<b>74.9</b>	<b>74.1</b>	<b>75.4</b>	<b>79.7</b>	<b>82.2</b>
<b>Accidents en voie principale par million de trains-milles en voie principale</b>	<b>2.5</b>	<b>2.5</b>	<b>2.3</b>	<b>2.5</b>	<b>2.6</b>	<b>2.8</b>	<b>2.2</b>	<b>2.8</b>	<b>3.0</b>	<b>2.5</b>	<b>2.4</b>
<b>Accidents où des marchandises dangereuses sont présentes</b>	<b>143</b>	<b>127</b>	<b>101</b>	<b>116</b>	<b>125</b>	<b>171</b>	<b>82</b>	<b>86</b>	<b>110</b>	<b>87</b>	<b>87</b>
Déraillements en voie principale	25	12	8	10	17	19	7	16	11	10	10
Accidents de passage à niveau	5	4	4	6	7	7	3	2	5	4	3
Collisions hors d'une voie principale	36	32	19	39	33	44	13	19	30	21	24
Déraillements hors d'une voie principale	68	75	62	55	62	95	56	45	60	47	47
Autres types d'accidents	9	4	8	6	6	6	3	4	4	5	3
<b>Accidents avec déversement de marchandises dangereuses</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>3</b>
<b>Accidents impliquant un mouvement non contrôlé de matériel roulant</b>	<b>43</b>	<b>41</b>	<b>33</b>	<b>48</b>	<b>47</b>	<b>63</b>	<b>28</b>	<b>33</b>	<b>37</b>	<b>27</b>	<b>31</b>
<b>Personnes mortellement blessées dans les événements devant être signalés</b>	<b>56</b>	<b>46</b>	<b>66</b>	<b>75</b>	<b>57</b>	<b>72</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>65</b>	<b>67</b>	<b>69</b>
Accidents de passage à niveau	21	15	19	19	19	28	18	17	14	13	12
Accidents d'intrus	32	30	47	52	34	38	40	41	51	53	56
Autres types d'événements <sup>4</sup>	3	1	0	4	4	6	2	2	0	1	1
<b>Personnes gravement blessées dans des événements devant être signalés</b>	<b>53</b>	<b>50</b>	<b>56</b>	<b>65</b>	<b>90</b>	<b>65</b>	<b>40</b>	<b>52</b>	<b>58</b>	<b>44</b>	<b>68</b>
Accidents de passage à niveau	29	18	24	22	41	31	12	24	28	18	24
Accidents d'intrus	21	17	20	22	30	17	20	17	16	20	35
Autres types d'événements <sup>4</sup>	3	15	12	21	19	17	8	11	14	6	9

---

Données produites le 31 mars 2025

<sup>1</sup> Les données concernent les événements ferroviaires de compétence fédérale, et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

<sup>2</sup> Les accidents survenus en voie principale ou sur les voies d'embranchement, excluant les accidents de passage à niveau et les accidents d'intrus

<sup>3</sup> Les trains-milles en voie principale sont des estimations (Source : Communication par courriel de Transports Canada 25 mars 2025).

<sup>4</sup> Se référer au Tableau 2 pour les détails sur les types d'événements.

**Tableau 2. Victimes selon le type d'événement et la catégorie de personne<sup>1</sup>, 2014 à 2024**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Personnes mortellement blessées dans des événements devant être signalés</b>	<b>56</b>	<b>46</b>	<b>66</b>	<b>75</b>	<b>57</b>	<b>72</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>65</b>	<b>67</b>	<b>69</b>
Collisions en voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déraillements en voie principale	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0
Accidents de passage à niveau	21	15	19	19	19	28	18	17	14	13	12
Collisions hors d'une voie principale	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0
Déraillements hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collisions / déraillements d'un véhicule d'entretien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents liés à des employés / voyageurs	2	1	0	3	1	2	1	2	0	1	0
Accidents d'intrus	32	30	47	52	34	38	40	41	51	53	56
Autres types d'accidents	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Incidents devant être signalés	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
<b>Personnes gravement blessées dans des événements devant être signalés</b>	<b>53</b>	<b>50</b>	<b>56</b>	<b>65</b>	<b>90</b>	<b>65</b>	<b>40</b>	<b>52</b>	<b>58</b>	<b>44</b>	<b>68</b>
Collisions en voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Déraillements en voie principale	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0
Accidents de passage à niveau	29	18	24	22	41	31	12	24	28	18	24
Collisions hors d'une voie principale	0	0	0	2	0	2	0	0	1	1	0
Déraillements hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collisions / déraillements d'un véhicule d'entretien	0	0	3	0	0	2	1	1	1	0	1
Accidents liés à des employés / voyageurs	2	11	8	16	12	11	6	8	10	3	5
Accidents d'intrus	21	17	20	22	30	17	20	17	16	20	35
Autres types d'accidents	0	2	1	3	0	1	0	2	2	2	2
Incidents devant être signalés	1	2	0	0	4	0	1	0	0	0	0
<b>Personnes mortellement blessées</b>	<b>56</b>	<b>46</b>	<b>66</b>	<b>75</b>	<b>57</b>	<b>72</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>65</b>	<b>67</b>	<b>69</b>
Employés	2	1	0	3	4	5	2	1	0	1	1
Voyageurs	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
Piétons	8	3	7	8	9	13	7	5	5	5	4
Occupants d'un véhicule	12	11	12	11	10	16	14	10	9	8	9
Intrus	32	31	47	52	34	38	36	43	51	53	55
Autres catégories de personnes	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
<b>Personnes gravement blessées</b>	<b>53</b>	<b>50</b>	<b>56</b>	<b>65</b>	<b>90</b>	<b>65</b>	<b>40</b>	<b>52</b>	<b>58</b>	<b>44</b>	<b>68</b>
Employés	7	8	15	19	17	16	8	7	10	3	6
Voyageurs	1	8	2	3	3	1	0	2	2	1	1
Piétons	1	2	0	2	8	6	3	8	6	6	6
Occupants de véhicules	21	16	18	18	32	25	9	20	24	13	22
Intrus	23	16	21	23	30	17	20	15	16	21	33
Autres catégories de personnes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 31 mars 2025

<sup>1</sup> Les données concernent les événements ferroviaires 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<sup>1, 2</sup>, 2014 à 2024**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Trains de marchandises</b>	<b>542</b>	<b>412</b>	<b>338</b>	<b>402</b>	<b>389</b>	<b>418</b>	<b>327</b>	<b>328</b>	<b>340</b>	<b>351</b>	<b>389</b>
Collisions en voie principale	8	6	6	6	5	4	8	6	13	12	11
Déraillements en voie principale	90	66	48	75	75	78	64	66	57	46	41
Collisions hors d'une voie principale	42	27	11	28	20	26	15	12	7	8	22
Déraillements hors d'une voie principale	187	108	88	95	96	78	56	36	31	52	46
Accidents de passage à niveau	139	117	86	94	106	117	94	90	117	106	127
Accidents d'intrus	39	36	48	51	40	42	49	51	51	62	73
Autres types d'accidents	37	52	51	53	47	73	41	67	64	65	69
<b>Trains de voyageurs</b>	<b>50</b>	<b>46</b>	<b>56</b>	<b>54</b>	<b>67</b>	<b>47</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>53</b>	<b>38</b>	<b>43</b>
Collisions en voie principale	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0
Déraillements en voie principale	3	2	4	2	2	2	1	3	0	0	1
Collisions hors d'une voie principale	1	0	0	0	0	0	5	0	1	2	3
Déraillements hors d'une voie principale	1	2	1	4	6	3	13	3	2	1	1
Accidents de passage à niveau	18	16	11	13	18	15	7	12	9	10	7
Accidents d'intrus	12	10	13	22	24	12	4	10	17	16	15
Autres types d'accidents	14	16	27	13	16	14	9	14	24	8	16
<b>Véhicules d'entretien</b>	<b>48</b>	<b>77</b>	<b>41</b>	<b>71</b>	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>63</b>	<b>91</b>	<b>100</b>	<b>86</b>	<b>101</b>
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	2	5	4	5	6	4	3	7	9	8	7
Accidents d'intrus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accidents	46	72	37	66	75	77	60	84	91	78	94
<b>Wagon unique / tranche de wagons</b>	<b>378</b>	<b>476</b>	<b>416</b>	<b>526</b>	<b>594</b>	<b>616</b>	<b>468</b>	<b>413</b>	<b>482</b>	<b>411</b>	<b>351</b>
Collisions en voie principale	6	0	1	0	2	2	3	1	1	3	0
Déraillements en voie principale	8	2	2	2	7	5	4	2	5	4	4
Collisions hors d'une voie principale	114	103	93	119	133	141	83	83	89	80	69
Déraillements hors d'une voie principale	222	333	280	362	402	415	339	295	349	286	241
Accidents de passage à niveau	9	17	17	21	26	25	13	15	10	17	16
Accidents d'intrus	1	4	6	1	3	2	2	1	0	1	3
Autres types d'accidents	18	17	17	21	21	26	24	16	28	20	18
<b>Autres types de train / matériel roulant</b>	<b>137</b>	<b>132</b>	<b>126</b>	<b>117</b>	<b>151</b>	<b>165</b>	<b>126</b>	<b>104</b>	<b>122</b>	<b>102</b>	<b>100</b>
Collisions en voie principale	0	0	2	0	0	1	1	0	1	1	0
Déraillements en voie principale	1	5	2	2	3	8	1	4	7	5	2
Collisions hors d'une voie principale	26	15	21	14	18	18	10	8	15	10	9
Déraillements hors d'une voie principale	78	92	72	82	103	113	88	69	68	69	65
Accidents de passage à niveau	17	10	15	10	12	17	13	13	16	9	10
Accidents d'intrus	2	0	1	2	1	0	5	1	4	1	4
Autres types d'accidents	13	10	13	7	14	8	8	9	11	7	10

Données produites le 31 mars 2025

<sup>1</sup> Les données concernent les événements ferroviaires de compétence fédérale, et ne comprennent que les événements devant être signalés en vertu du Règlement sur le BST.

<sup>2</sup> 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 d'accidents.

**Tableau 4. Déraillements en voie principale selon les provinces et territoires et le nombre de wagons déraillés<sup>1</sup>, 2014 à 2024**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Déraillements en voie principale</b>	<b>100</b>	<b>75</b>	<b>56</b>	<b>81</b>	<b>87</b>	<b>93</b>	<b>70</b>	<b>75</b>	<b>68</b>	<b>55</b>	<b>48</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	2	0	0	1	2	2	1	1
Nouvelle-Écosse	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Nouveau-Brunswick	3	2	1	0	0	1	0	3	1	1	1
Québec	11	9	6	6	9	10	9	3	10	4	5
Ontario	20	21	13	11	14	17	14	13	9	9	10
Manitoba	10	4	4	6	8	14	8	5	5	6	7
Saskatchewan	10	8	6	14	18	12	6	9	12	9	4
Alberta	30	17	13	21	20	17	11	17	10	8	11
Colombie-Britannique	16	14	12	21	18	22	21	23	18	17	9
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Déraillements en voie principale par million de trains-milles en voie principale<sup>2</sup></b>	<b>1.31</b>	<b>0.94</b>	<b>0.75</b>	<b>1.04</b>	<b>1.05</b>	<b>1.12</b>	<b>0.93</b>	<b>1.01</b>	<b>0.90</b>	<b>0.69</b>	<b>0.58</b>
<b>Déraillements en voie principale par milliard de tonnes brutes-milles<sup>3</sup></b>	<b>0.18</b>	<b>0.14</b>	<b>0.11</b>	<b>0.14</b>	<b>0.15</b>	<b>0.16</b>	<b>0.12</b>	<b>0.13</b>	<b>0.12</b>	<b>0.10</b>	<b>s.o.</b>
<b>Déraillements en voie principale par nombre de wagons déraillés</b>	<b>100</b>	<b>75</b>	<b>56</b>	<b>81</b>	<b>87</b>	<b>93</b>	<b>70</b>	<b>75</b>	<b>68</b>	<b>55</b>	<b>48</b>
1 wagon	29	30	25	39	29	43	32	32	26	21	16
2 wagons	15	10	6	9	10	11	8	6	6	7	4
3 wagons	4	4	2	2	4	2	2	1	1	3	3
4 wagons	6	2	2	2	4	3	1	1	4	2	5
5 à 10 wagons	22	16	10	13	21	11	10	10	17	8	8
11 wagons ou plus	24	13	11	16	19	23	17	25	14	14	12

Données produites le 31 mars 2025

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Les millions de trains-milles en voie principale sont une estimation (Source : courriel de Transports Canada du 25 mars 2025).

<sup>3</sup> La source des milliards de tonnes brutes-milles est l'Association des chemins de fer du Canada, *Tendances Ferroviaires*, 2024.

**Tableau 5. Collisions hors d'une voie principale selon les provinces et territoires et le nombre de wagons déraillés<sup>1</sup>, 2014 à 2024**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Collisions hors d'une voie principale</b>	<b>106</b>	<b>92</b>	<b>69</b>	<b>103</b>	<b>101</b>	<b>112</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>66</b>	<b>63</b>	<b>61</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	1	0	0	1	0	1	2	0
Nouveau-Brunswick	4	0	1	1	2	0	2	1	0	1	0
Québec	4	10	7	9	5	9	4	3	5	6	7
Ontario	23	20	19	25	19	26	15	9	24	19	11
Manitoba	18	15	10	14	8	15	11	8	10	9	5
Saskatchewan	21	8	5	7	13	11	5	4	2	1	8
Alberta	19	17	19	23	26	29	13	16	12	11	18
Colombie-Britannique	17	21	8	23	27	22	17	21	12	14	12
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Collisions hors d'une voie principale</b>	<b>106</b>	<b>92</b>	<b>69</b>	<b>103</b>	<b>101</b>	<b>112</b>	<b>68</b>	<b>62</b>	<b>66</b>	<b>63</b>	<b>61</b>
Aucun wagon déraillé	63	63	38	64	54	63	34	35	35	34	30
1 wagon	19	21	14	16	27	27	17	11	13	15	11
2 wagons	13	1	7	11	6	11	4	6	9	9	8
3 wagons	4	3	4	5	4	6	6	3	2	1	4
4 wagons	3	2	2	3	2	0	2	2	1	1	0
5 à 10 wagons	3	2	3	4	7	3	5	4	6	3	6
11 wagons ou plus	1	0	1	0	1	2	0	1	0	0	2

Données produites le 31 mars 2025

<sup>1</sup> 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 6. Accidents de déraillement hors d'une voie principale selon les provinces et territoires et le nombre de wagons déraillés<sup>1</sup>, 2014 à 2024**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Déraillements hors d'une voie principale</b>	<b>481</b>	<b>523</b>	<b>437</b>	<b>541</b>	<b>599</b>	<b>606</b>	<b>492</b>	<b>401</b>	<b>450</b>	<b>407</b>	<b>351</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	0	6	12	11	9	7	7	10	6	10	5
Nouvelle-Écosse	4	3	2	5	6	3	8	6	7	6	1
Nouveau-Brunswick	12	13	9	9	5	12	7	6	11	7	5
Québec	48	81	67	85	60	111	70	60	82	59	52
Ontario	93	109	87	115	119	136	93	89	84	108	100
Manitoba	68	71	58	70	65	68	59	44	57	37	42
Saskatchewan	50	49	55	49	83	55	47	42	60	37	36
Alberta	125	91	68	93	131	115	101	71	76	70	64
Colombie-Britannique	80	100	79	103	121	99	100	73	66	73	46
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
<b>Déraillements hors d'une voie principale selon le nombre de wagons déraillés</b>	<b>481</b>	<b>523</b>	<b>437</b>	<b>541</b>	<b>599</b>	<b>606</b>	<b>492</b>	<b>401</b>	<b>450</b>	<b>407</b>	<b>351</b>
1 wagon	260	319	266	333	383	403	323	251	274	239	206
2 wagons	97	91	82	91	93	89	83	77	97	84	65
3 wagons	49	53	31	46	54	39	36	30	34	28	34
4 wagons	23	26	22	25	28	32	19	18	15	17	17
5 à 10 wagons	46	29	31	43	35	32	29	24	27	36	24
11 wagons ou plus	6	5	5	3	6	11	2	1	3	3	5

Données produites le 31 mars 2025

<sup>1</sup> 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 passage à niveau selon le type de passage et de protection de passage et les victimes<sup>1</sup>, 2014 à 2024**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Accidents de passage à niveau</b>	<b>185</b>	<b>165</b>	<b>133</b>	<b>143</b>	<b>166</b>	<b>178</b>	<b>130</b>	<b>136</b>	<b>161</b>	<b>150</b>	<b>167</b>
Passages à niveau publics	154	131	105	117	135	135	110	114	133	115	132
Panneaux de signalisation	68	52	36	47	50	49	56	56	55	38	65
Dispositifs automatiques	86	79	69	70	85	86	54	58	78	77	67
Feux clignotants et sonnerie	47	37	39	30	44	43	17	24	27	36	32
Barrières	38	42	29	38	40	42	36	34	51	37	34
Autres dispositifs automatiques	1	0	1	2	1	1	1	0	0	4	1
Passages à niveau privés	27	28	24	21	30	40	18	22	25	33	30
Passages à niveau de ferme	4	6	4	5	1	3	2	0	3	2	5
<b>Accidents mortels</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>26</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>12</b>
<b>Personnes mortellement blessées</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>12</b>
Passages à niveau publics	20	13	19	19	18	25	18	17	14	10	10
Panneaux de signalisation	2	2	7	4	3	6	12	5	2	2	4
Dispositifs automatiques	18	11	12	15	15	19	6	12	12	8	6
Feux clignotants et sonnerie	3	2	5	3	4	5	1	5	2	2	0
Barrières	15	9	7	12	11	14	5	7	10	6	5
Autres dispositifs automatiques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Passages à niveau privés	1	1	0	0	0	3	0	0	0	3	2
Passages à niveau de ferme	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
<b>Personnes gravement blessées</b>	<b>29</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>41</b>	<b>31</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>24</b>
Passages à niveau publics	22	18	21	18	36	25	11	23	27	17	21
Panneaux de signalisation	11	4	5	9	16	6	3	11	6	1	12
Dispositifs automatiques	11	14	16	9	20	19	8	12	21	16	9
Feux clignotants et sonnerie	6	4	8	3	6	9	2	6	6	8	4
Barrières	5	10	8	6	14	10	6	6	15	6	5
Autres dispositifs automatiques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Passages à niveau privés	7	0	3	3	5	6	1	1	1	1	1
Passages à niveau de ferme	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
<b>Nombre de passages à niveau publics<sup>2</sup></b>	<b>13 573</b>	<b>13 348</b>	<b>13 280</b>	<b>13 934</b>	<b>13 535</b>	<b>13 230</b>	<b>12 876</b>	<b>12 650</b>	<b>12 615</b>	<b>12 531</b>	<b>12 514</b>
Panneaux de signalisation	8 020	7 797	7 733	8 260	7 872	7 597	7 374	7 173	7 105	6 999	6 969
Dispositifs automatiques	5 553	5 551	5 547	5 674	5 663	5 633	5 502	5 477	5 510	5 532	5 545
Feux clignotants et sonnerie	3 189	3 156	3 118	3 263	3 216	3 116	2 964	2 892	2 859	2 842	2 815
Barrières	2 318	2 351	2 386	2 393	2 430	2 502	2 526	2 574	2 641	2 681	2 721
Autres dispositifs automatiques	46	44	43	18	17	15	12	11	10	9	9

Données produites le 31 mars 2025

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Source : Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF) de Transports Canada. Les données de 2024 ont été fournies le 18 mars 2025. Les données historiques ont été fournies sur une base annuelle par Transports Canada.

**Tableau 8. Accidents de passage à niveau et victimes selon les provinces et territoires<sup>1</sup>, 2014 à 2024**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Accidents de passage à niveau</b>	<b>185</b>	<b>165</b>	<b>133</b>	<b>143</b>	<b>166</b>	<b>178</b>	<b>130</b>	<b>136</b>	<b>161</b>	<b>150</b>	<b>167</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	2	1	3	3	2	4	0	2	1	3
Nouveau-Brunswick	6	7	4	1	3	2	1	2	3	2	1
Québec	23	28	29	26	24	25	20	14	18	21	28
Ontario	44	29	26	26	42	50	20	27	37	28	39
Manitoba	17	19	14	15	15	20	22	16	13	21	20
Saskatchewan	34	23	19	26	22	24	13	24	29	21	24
Alberta	40	38	21	28	35	35	31	31	33	29	35
Colombie-Britannique	21	19	19	18	22	20	19	21	26	27	17
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
<b>Accidents de passage à niveau en voie principale<sup>2</sup></b>	<b>173</b>	<b>159</b>	<b>122</b>	<b>137</b>	<b>155</b>	<b>166</b>	<b>124</b>	<b>127</b>	<b>151</b>	<b>142</b>	<b>157</b>
<b>Accidents de passage à niveau par million de trains-milles en voie principale<sup>3</sup></b>	<b>2.3</b>	<b>2.0</b>	<b>1.6</b>	<b>1.8</b>	<b>1.9</b>	<b>2.0</b>	<b>1.7</b>	<b>1.7</b>	<b>2.0</b>	<b>1.8</b>	<b>1.9</b>
<b>Accidents de passage à niveau avec déraillement</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>2</b>
<b>Personnes mortellement blessées</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>12</b>
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	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Québec	9	4	3	7	3	2	3	3	0	3	2
Ontario	5	5	3	7	6	11	2	7	4	3	4
Manitoba	1	1	2	2	1	5	5	1	0	3	1
Saskatchewan	2	0	4	0	1	4	1	0	5	1	3
Alberta	2	3	3	2	3	2	5	6	0	1	2
Colombie-Britannique	2	2	2	1	5	4	2	0	5	2	0
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Personnes gravement blessées</b>	<b>29</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>41</b>	<b>31</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>18</b>	<b>24</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Québec	3	2	8	3	10	1	2	1	2	0	4
Ontario	3	0	4	2	8	7	1	7	4	8	6
Manitoba	7	2	3	3	7	0	2	3	4	3	2
Saskatchewan	7	2	2	2	9	7	1	1	6	3	2
Alberta	5	6	6	5	2	9	3	8	9	2	8
Colombie-Britannique	4	6	1	7	5	5	2	4	3	2	2
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Nombre de passages à niveau publics<sup>4</sup></b>	<b>13 573</b>	<b>13 348</b>	<b>13 280</b>	<b>13 934</b>	<b>13 535</b>	<b>13 230</b>	<b>12 876</b>	<b>12 650</b>	<b>12 615</b>	<b>12 531</b>	<b>12 514</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	5	5	5	4	5	5	4	6	6	6	6
Nouvelle-Écosse	117	117	117	116	116	118	100	100	100	103	103
Nouveau-Brunswick	260	261	261	360	356	312	293	240	238	239	239
Québec	1 403	1 385	1 385	1 234	1 233	1 316	1 319	1 358	1 355	1 349	1 349
Ontario	2 807	2 767	2 752	3 092	2 984	2 820	2 622	2 567	2 563	2 543	2 531
Manitoba	1 842	1 792	1 787	1 894	1 826	1 796	1 783	1 771	1 764	1 755	1 754
Saskatchewan	3 518	3 430	3 425	3 440	3 384	3 339	3 273	3 263	3 277	3 250	3 244
Alberta	2 472	2 465	2 448	2 619	2 497	2 469	2 455	2 366	2 365	2 350	2 353
Colombie-Britannique	1 123	1 105	1 078	1 164	1 123	1 045	1 017	954	922	924	923
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	26	21	22	11	11	10	10	25	25	12	12

Données produites le 31 mars 2025

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Comprend les accidents de passage à niveau en voie principale ou sur les voies d'embranchement.

<sup>3</sup> Les millions de trains-milles en voie principale sont une estimation (Source : courriel de Transports Canada du 25 mars 2025).

<sup>4</sup> Source : Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF) de Transports Canada. Les données de 2024 ont été fournies le 18 mars 2025. Les données historiques ont été fournies sur une base annuelle par Transports Canada.

**Tableau 9. Accidents d'intrus et victimes selon les provinces et territoires<sup>1</sup>, 2014 à 2024**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Accidents d'intrus</b>	<b>54</b>	<b>50</b>	<b>68</b>	<b>76</b>	<b>68</b>	<b>56</b>	<b>60</b>	<b>63</b>	<b>72</b>	<b>80</b>	<b>95</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	1	1	0	0	2	1	2	0	2
Nouveau-Brunswick	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1
Québec	6	5	3	12	12	6	8	6	11	9	9
Ontario	21	23	25	33	30	21	21	35	33	35	33
Manitoba	2	1	4	4	3	2	3	1	3	6	5
Saskatchewan	2	4	3	1	1	4	1	2	0	4	4
Alberta	10	4	10	8	10	14	12	6	9	9	18
Colombie-Britannique	13	12	21	17	12	8	12	11	13	17	23
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Accidents mortels</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>46</b>	<b>51</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>51</b>	<b>53</b>	<b>56</b>
<b>Personnes mortellement blessées</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>47</b>	<b>52</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>51</b>	<b>53</b>	<b>56</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	2
Nouveau-Brunswick	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Québec	2	5	2	9	7	4	8	4	8	6	3
Ontario	15	13	19	25	14	16	14	28	29	26	24
Manitoba	1	1	2	1	2	2	1	1	2	1	2
Saskatchewan	1	1	2	1	0	4	1	1	0	2	2
Alberta	5	3	5	5	4	9	10	2	8	6	9
Colombie-Britannique	8	6	15	10	7	3	6	5	4	12	13
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Personnes gravement blessées</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>35</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0
Québec	4	0	1	3	5	2	0	1	2	3	6
Ontario	6	8	6	8	13	5	7	6	3	7	8
Manitoba	1	0	2	2	1	0	2	0	1	4	3
Saskatchewan	0	4	1	0	1	0	0	0	0	1	1
Alberta	4	1	4	2	6	4	2	2	1	1	8
Colombie-Britannique	6	4	5	7	4	5	6	7	7	4	9
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 31 mars 2025

<sup>1</sup> 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 10. Incidents devant être signalés selon le type<sup>1</sup>, 2014 à 2024**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Incidents devant être signalés</b>	<b>41</b>	<b>37</b>	<b>30</b>	<b>23</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>33</b>	<b>37</b>	<b>32</b>	<b>30</b>
	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
Déraillements en voie principale, 1 ou 2 wagons (aucun dommage)	2	3	5	3	4	3	1	2	1	0	2
Collisions hors d'une voie principale (aucun déraillement, aucun dommage)	8	4	4	2	2	0	1	2	4	3	0
Déraillements hors d'une voie principale, 1 ou 2 wagons (aucun dommage)	166	125	97	67	96	58	32	39	111	67	69
Fuite de marchandises dangereuses <sup>2</sup>	63	33	7	s.o.							
Aiguillage de voie principale en position anormale	6	12	7	12	7	15	3	13	8	8	6
Mouvement dépasse les limites d'autorisation	129	142	133	122	138	136	149	109	134	162	143
Mouvement non contrôlé de matériel roulant	11	14	10	14	15	15	19	13	9	9	8
Indication moins contraignante que celle requise	2	5	1	1	2	0	1	0	6	0	4
Chevauchement d'autorisations sans mesure de protection	5	6	4	2	11	6	5	4	2	0	1
Membre d'équipe frappé d'incapacité	1	2	1	4	5	0	1	0	0	0	1
Déraillement mettant en cause des véhicules d'entretien (aucun dommage)	7	10	13	5	5	7	9	4	4	12	15
Collision de matériel roulant avec véhicule abandonné (aucun déraillement, aucun dommage)	1	5	5	0	1	0	1	1	0	0	0
Collision de matériel roulant avec objet (aucun déraillement, aucun dommage)	6	10	14	3	0	1	2	6	6	6	7
Incendies sur l'emprise ferroviaire	6	2	1	1	1	42	46	145	88	56	46

Données produites le 31 mars 2025

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 signalé en tant qu'accident s'il a entraîné le décès d'une personne ou une blessure grave, une évacuation ou la fermeture d'une installation utilisée pour le chargement de marchandises dangereuses, d'une route, d'une ligne de chemin de fer principale ou d'une voie navigable principale.

# 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 mesure corrective, provoquer un tel 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**

- fracture d'un os, exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez;
- déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de la lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;
- lésion d'un organe interne;
- brûlures du deuxième ou du troisième degré ou brûlures touchant plus de 5 % de la surface du corps;
- exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement dommageable;
- blessure susceptible d'exiger une hospitalisation.

### **Accident mettant en cause des marchandises dangereuses**

L'expression « marchandises dangereuses » revêt le même sens qu'à l'article 2 de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. On considère qu'un accident met en cause des marchandises dangereuses si tout wagon transportant (ou ayant récemment transporté) une marchandise dangereuse déraille, heurte du matériel roulant ou tout autre objet ou est heurté par du matériel roulant ou tout autre objet. Cela ne signifie pas nécessairement qu'il y a eu 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 occasion où une ou plusieurs roues du matériel roulant quittent la surface de roulement normale des rails.