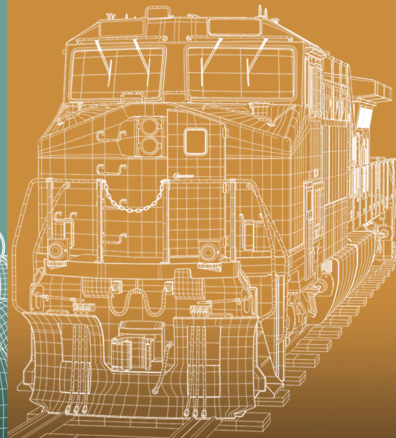
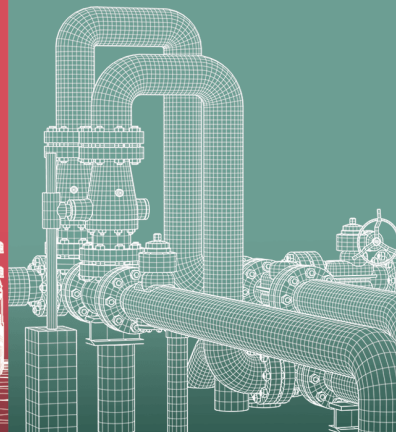




Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada



SOMMAIRE STATISTIQUE

Événements de transport ferroviaire en 2025

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, 2026

Sommaire statistique : événements de transport ferroviaire en 2025

No 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

This report is also available in English.

Table des matières

Accidents.....	3
Aperçu du nombre d'accidents et de morts.....	3
Accidents par type.....	7
Incidents.....	13
Aperçu des incidents.....	13
Tableaux de données.....	14
Définitions.....	24
Événement.....	24
Accident à signaler.....	24
Incident à signaler.....	24
Blessure grave.....	25
Accident mettant en cause des marchandises dangereuses.....	25
Déraillement.....	25

Résumé

On a signalé 1163 événements de transport ferroviaire au BST en 2025 (831 accidents et 332 incidents), dont 71 pertes de vie.

Les 831 accidents représentent une diminution de 7 % par rapport à 2024 et une diminution de 17 % par rapport à la moyenne décennale de 1007.

En 2025, on a signalé 71 pertes de vie dans le transport ferroviaire, nombre qui est supérieur aux 69 pertes de vie signalées en 2024 et supérieur à la moyenne décennale de 64. Parmi les pertes de vie, 53 étaient liées à des intrusions, comparativement à 56 en 2024 et à la moyenne décennale de 44.

Le nombre de pertes de vie survenues à des passages à niveau a augmenté en 2025 (16) comparativement à 2024 (12), mais est inférieur à la moyenne décennale de 17.

De tous les accidents de transport ferroviaire, 82 étaient associés à des marchandises dangereuses. Ce nombre constitue une baisse par rapport aux 86 accidents en 2024 et est inférieur à la moyenne décennale de 109. Trois accidents en 2025 ont entraîné le rejet de marchandises dangereuses.

En 2025, 332 incidents de transport ferroviaire ont été signalés au BST, soit une hausse de 10 % par rapport à 2024 (303). Les incidents dus à des mouvements qui dépassaient les limites d'autorisation correspondaient à 39 % (129) de tous les incidents de transport ferroviaire en 2025. Ce nombre a diminué de 14 comparativement à 2024 et est inférieur à la moyenne décennale de 137.

D'après les données de Transports Canada, en 2025, les activités ferroviaires en voie principale (autres que dans les gares de triage) ont augmenté de 1 % par rapport à 2024. Le taux d'accidents en voie principale en 2025 était de 2,5 accidents par million de trains-milles en voie principale, soit une hausse par rapport au taux de 2,4 en 2024, mais une baisse par rapport à la moyenne décennale de 2,6.

Sommaire statistique

Événements de transport ferroviaire en 2025

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 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. Les moyennes et les pourcentages dans le présent sommaire ont été arrondis.

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 2025 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 12 mars 2026. 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.

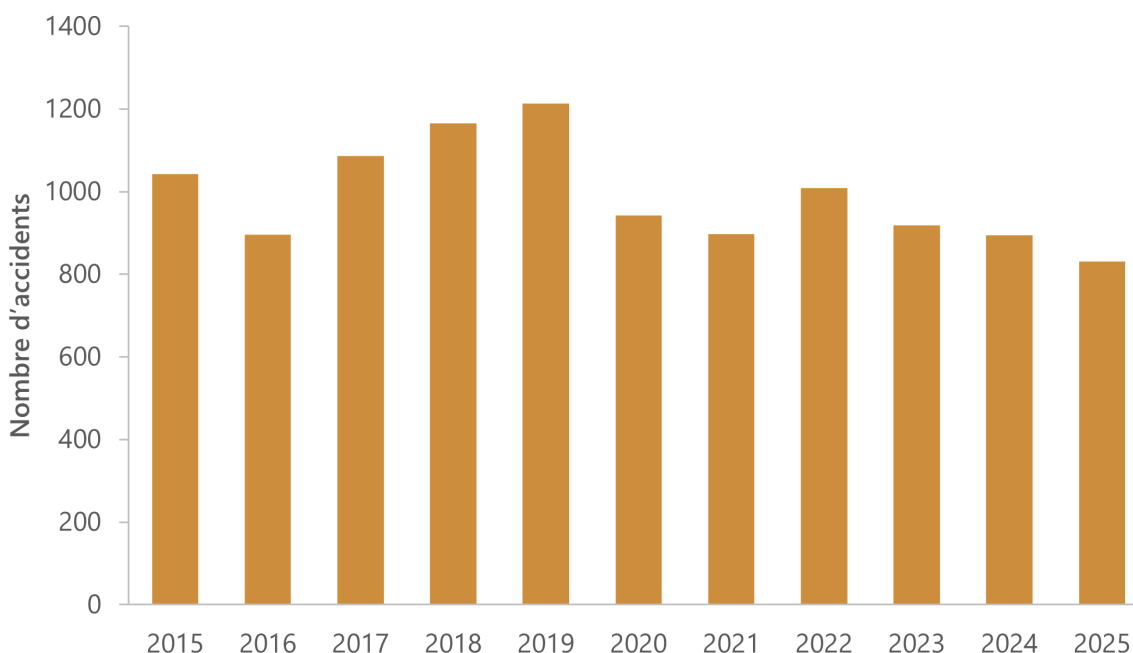
¹ Voir la section Définitions.

Accidents

Aperçu du nombre d'accidents et de morts

En 2025, on a signalé 831 accidents² ferroviaires au BST (figure 1 et tableau 1), soit une baisse par rapport aux 895 accidents signalés en 2024 et une baisse de 17 % par rapport à la moyenne décennale précédente (2015 à 2024) de 1007.

Figure 1. Accidents ferroviaires, 2015 à 2025



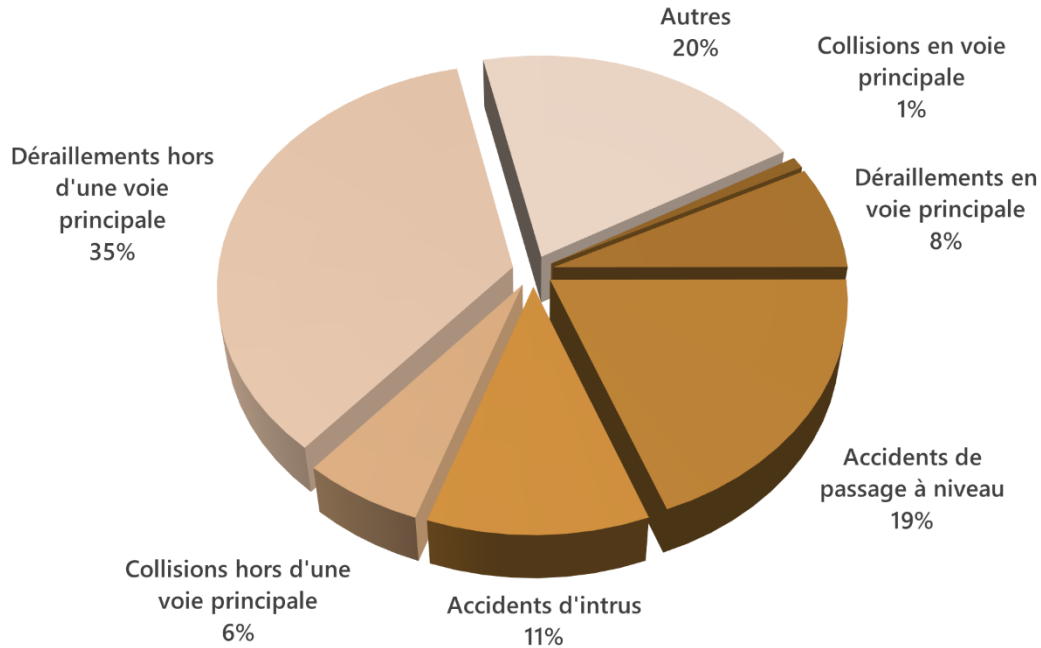
Les trains de marchandises représentaient 42 % de tout le matériel roulant en cause dans des accidents ferroviaires en 2025. Six pour cent (50 au total) étaient des trains de voyageurs; les 52 % qui restent étaient principalement constitués de wagons individuels ou de rames de wagons, de locomotives et de véhicules d'entretien (tableau 3).

La plus grande partie des accidents ferroviaires signalés étaient des déraillements³ survenus hors d'une voie principale (35 %) (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 ou plusieurs roues du matériel roulant quittent la surface de roulement normale des rails.

Figure 2. Pourcentage d'accidents ferroviaires par type, 2025*



* 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 2025 (soit 7 %) était en hausse par rapport à l'année précédente (5 %) et la même que la moyenne décennale (7 %).

En 2025, 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.

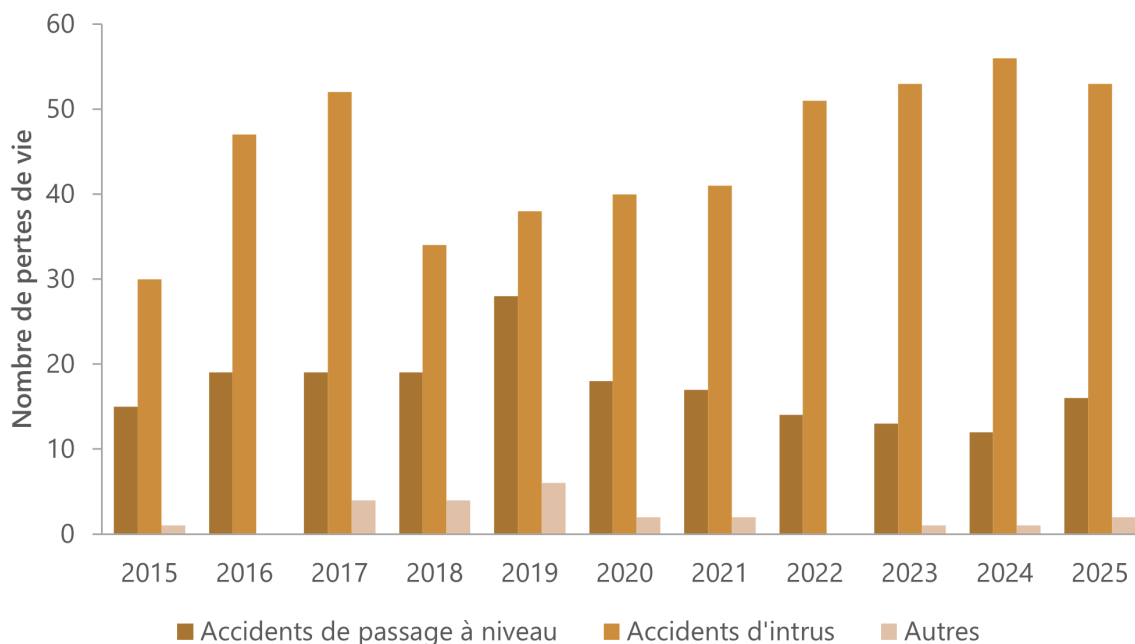
En 2025, 82 accidents mettant en cause des marchandises dangereuses se sont produits (tableau 1)⁴, ce qui constitue une légère baisse par rapport à 2024 et une baisse par rapport à la moyenne décennale de 109. Il y a eu 3 accidents avec rejet de marchandises dangereuses en 2025, soit une baisse par rapport à l'année précédente (6) et à la moyenne décennale (5).

Les accidents ferroviaires (figure 3 et tableau 1) ont fait 71 pertes de vie en 2025, en hausse par rapport aux 69 pertes de vie l'année précédente et supérieur à la moyenne décennale de 64. Il y a eu 16 pertes de vie à des passages à niveau en 2025, soit une hausse comparativement aux 12 pertes de vie enregistrées en 2024, mais moins que la moyenne décennale de 17. En 2025, 53 intrus⁵ ont perdu la vie au cours d'accidents, en baisse par rapport aux 56 pertes de vie l'année précédente, mais plus que la moyenne décennale de 44.

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.

Figure 3. Pertes de vie dans le secteur ferroviaire, par type d'événement, 2015 à 2025

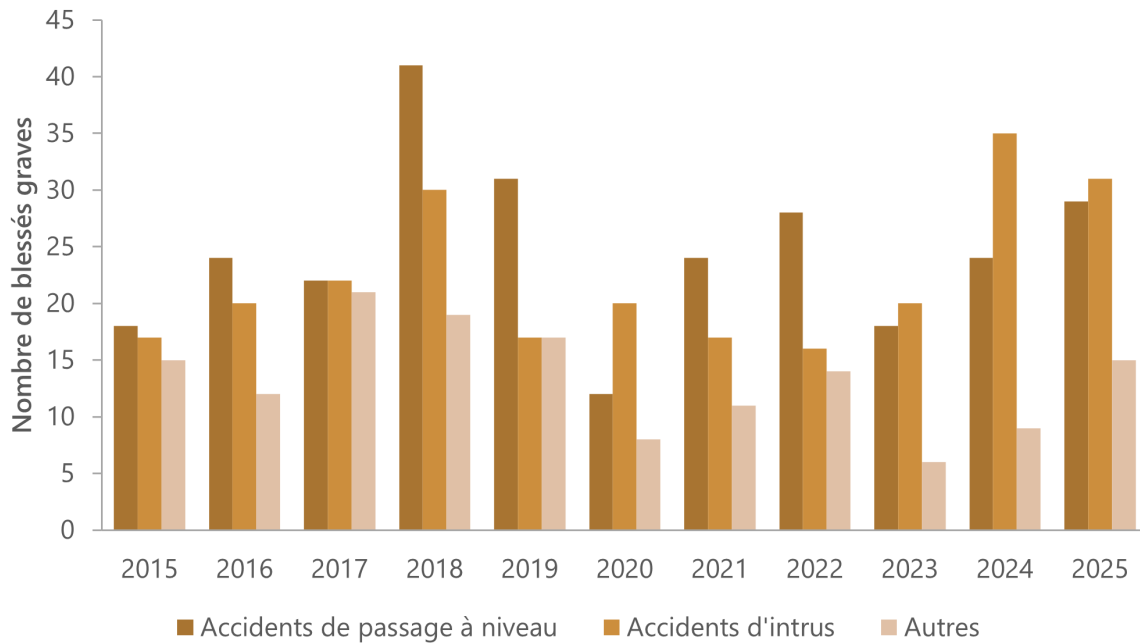


Les événements ferroviaires ont fait 75 blessés graves⁶ en 2025 (figure 4 et tableau 1), ce qui correspond à une hausse par rapport à 2024 (68) et à la moyenne décennale de 59. Les accidents de passage à niveau⁷ ont fait 29 blessés graves, en hausse par rapport à 24 en 2024 ainsi que par rapport à la moyenne décennale de 24. Le nombre d'intrus gravement blessés était de 31 en 2025, en baisse par rapport aux 35 de l'année précédente mais en hausse par rapport à la moyenne décennale de 21. Neuf employés de chemin de fer ont été gravement blessés en 2025, une hausse par rapport à 2024 (6), 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, 2015 à 2025

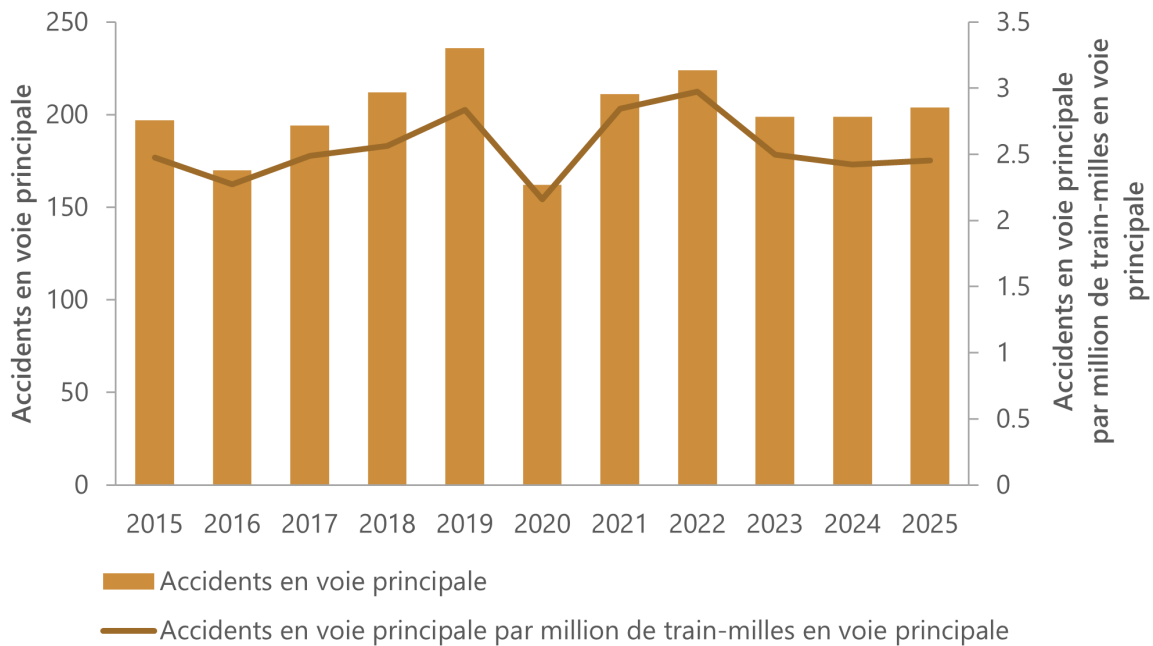


En 2025, il y a eu 204 accidents en voie principale⁸ (figure 5 et tableau 1), soit une hausse par rapport aux 199 enregistrés en 2024 et à la moyenne décennale de 200. L'activité ferroviaire⁹ en voie principale (c.-à-d. l'activité autre que dans les gares de triage) a augmenté de 1 % par rapport à l'année précédente. Le taux d'accidents en voie principale en 2025 était de 2,5 accidents par million de trains-milles en voie principale, soit une hausse par rapport au taux de 2,4 en 2024, mais 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 13 mars 2026).

Figure 5. Accidents en voie principale et taux d'accidents, 2015 à 2025



Accidents par type

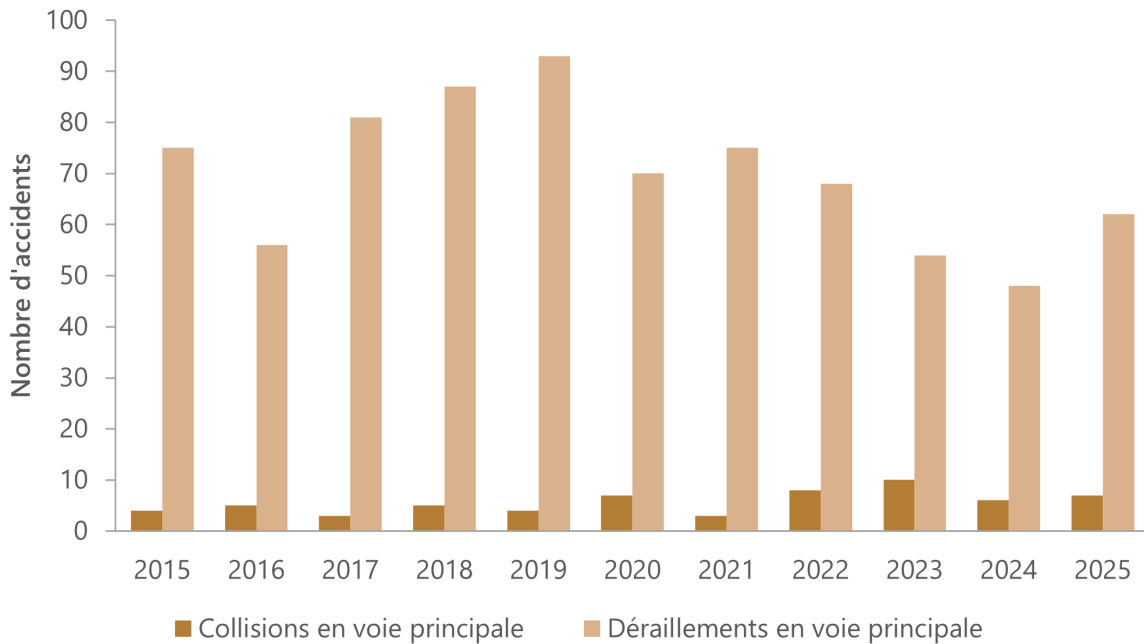
Les collisions et les déraillements en voie principale sont les catégories d'accidents ferroviaires les plus graves quant au risque potentiel pour le public et l'environnement (p. ex. lorsque des trains de voyageurs sont en cause ou que des marchandises dangereuses sont rejetées par des trains qui dérailent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

Il y a eu 7 collisions en voie principale (tableau 1 et figure 6) en 2025, ce qui est plus que le total de 2024 (6) et que la moyenne décennale de 6. Les collisions en voie principale n'ont causé aucune perte de vie ni blessure grave en 2025. Il n'y a eu aucun rejet de marchandises dangereuses à la suite de collisions en voie principale en 2025 (données non présentées).

On a signalé un total de 62 déraillements en voie principale (tableau 4) en 2025, soit une hausse par rapport au total de 48 signalés en 2024, mais 12 % de moins que la moyenne décennale de 71 (figure 6). Trente-cinq pour cent des 62 déraillements en voie principale sont survenus en Colombie-Britannique, 21 % en Alberta et 16 % en Ontario.

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 augmenté à 0,75 en 2025 par rapport à 0,58 l'année précédente, mais il est inférieur à la moyenne décennale de 0,90.

Figure 6. Nombre d'accidents de collision et de déraillement en voie principale, 2015 à 2025

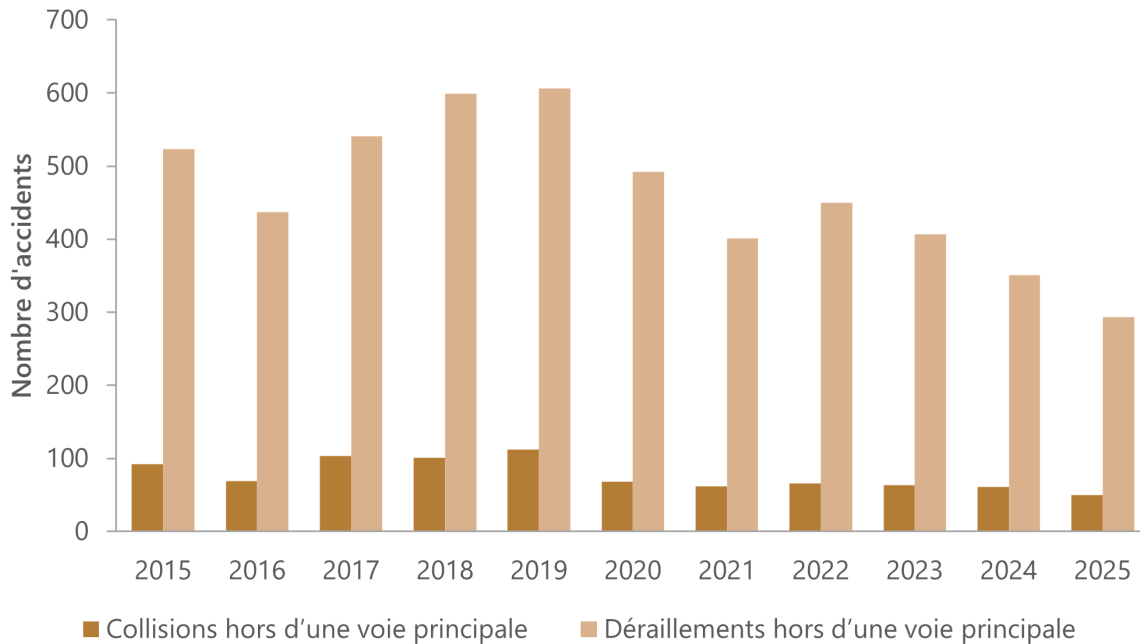


Les déraillements en voie principale n'ont causé aucune perte de vie ni blessure grave en 2025 (tableau 2). Dix déraillements en voie principale mettaient en cause des marchandises dangereuses, soit un nombre identique à celui de 2024 et inférieur à la moyenne décennale de 12 (tableau 1). Deux de ces déraillements ont entraîné le rejet de marchandises dangereuses (carburacteur et gaz de pétrole liquéfié) (données non présentées).

Il y a eu en tout 50 collisions hors d'une voie principale (tableau 5 et figure 7) en 2025, soit un total inférieur à celui de 2024 (61) et à la moyenne décennale de 80. Il s'est produit un déraillement dans 26 des collisions hors d'une voie principale (52 %), et dans 15 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 2025 (tableau 2). Des marchandises dangereuses étaient en cause dans 36 % des collisions hors d'une voie principale, dont aucun n'a entraîné un rejet de produit (données non présentées).

Figure 7. Nombre d'accidents de collision et de déraillement hors d'une voie principale, 2015 à 2025



En 2025, il y a eu 293 déraillements hors d'une voie principale (tableau 6 et figure 7), soit une baisse par rapport aux 351 cas l'année dernière et 39 % de moins que la moyenne décennale de 481. Un ou deux wagons ont déraillé dans 78 % de ces accidents en 2025. Les déraillements hors d'une voie principale n'ont causé aucune perte de vie ni blessure grave en 2025 (tableau 2).

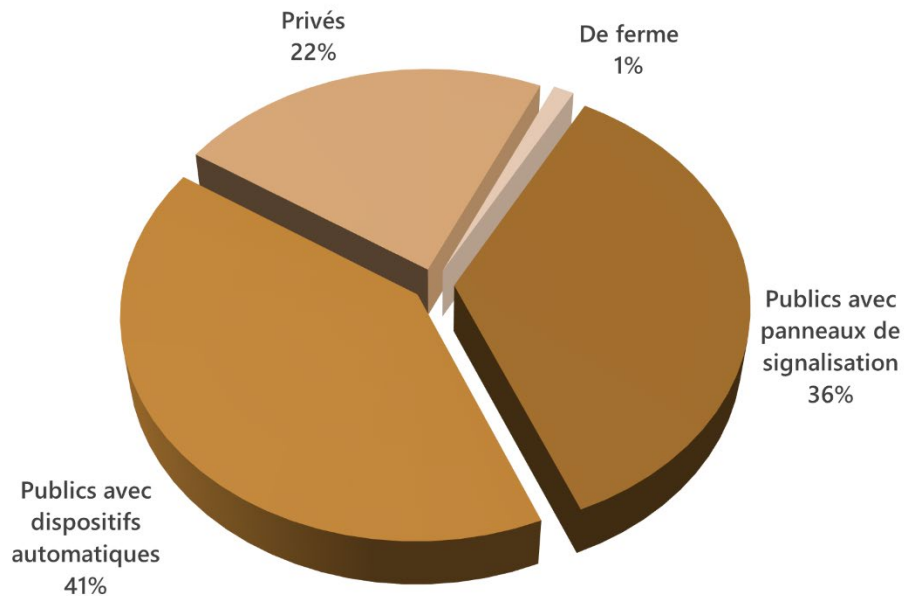
Des wagons de marchandises dangereuses étaient en cause dans 16 % des collisions hors d'une voie principale, dont aucun n'a entraîné un rejet de produit (données non présentées).

Les accidents de passage à niveau (tableaux 7 et 8) ont constitué l'un des types d'accidents ferroviaires les plus graves en 2025, 24 % d'entre eux ayant entraîné des blessures graves ou mortelles (données non présentées).

Il y a eu 160 accidents de passage à niveau en 2025, soit une baisse de 4 % par rapport au total de 167 signalés en 2024, mais un nombre supérieur à la moyenne décennale de 153. Le nombre d'accidents à des passages à niveau publics dotés de dispositifs de signalisation automatiques (65) était inférieur au total de 2024 (67) et inférieur à la moyenne décennale (72). Le nombre d'accidents à des passages à niveau publics passifs (57) a diminué de 12 % par rapport à 2024 (65), mais est supérieur à la moyenne décennale de 50. Le nombre d'accidents à des passages à niveau privés et de ferme (38) a augmenté par rapport à 2024 (35) et il est supérieur à la moyenne décennale (30) (tableau 7).

En 2025, 41 % des accidents de passage à niveau se sont produits à des passages à niveau publics dotés de dispositifs de signalisation automatiques et 36 %, 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, 2025



Il y a eu 16 accidents mortels à des passages à niveau en 2025, ce qui constitue une hausse par rapport à 2024 (12), mais en deçà de la moyenne décennale de 17. Il y a eu 16 pertes de vie à des passages à niveau en 2025, une hausse par rapport à 2024 (12), mais en deçà de la moyenne décennale de 17 (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 2025, mais ils constituaient 63 % (10) des accidents mortels à des passages à niveau et des pertes de vie à des passages à niveau (données non présentées).

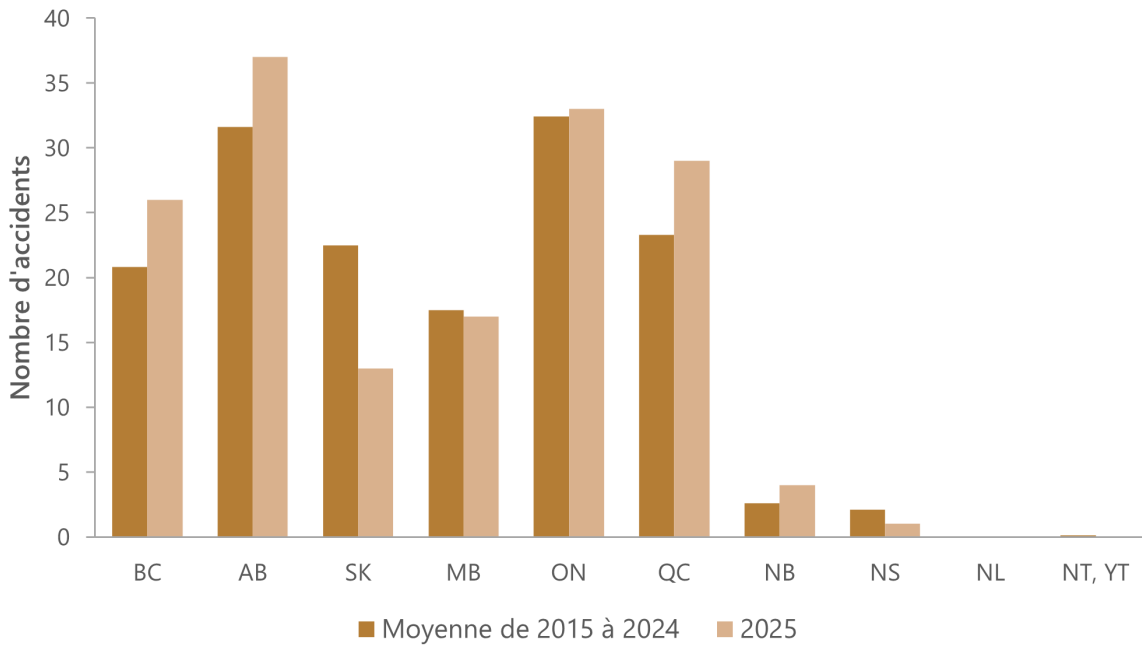
Les blessures graves liées aux passages à niveau totalisaient 29 en 2025, en hausse par rapport à 2024 (24) et supérieur à la moyenne décennale de 24 (tableau 7).

En 2025, 3 accidents de passage à niveau ont causé un déraillement de train, soit une hausse par rapport à 2024 (2), mais un nombre inférieur à la moyenne décennale (4) (tableau 8).

Un accident de passage à niveau a entraîné un déversement de marchandises dangereuses (éthanol) en 2025 (données non présentées).

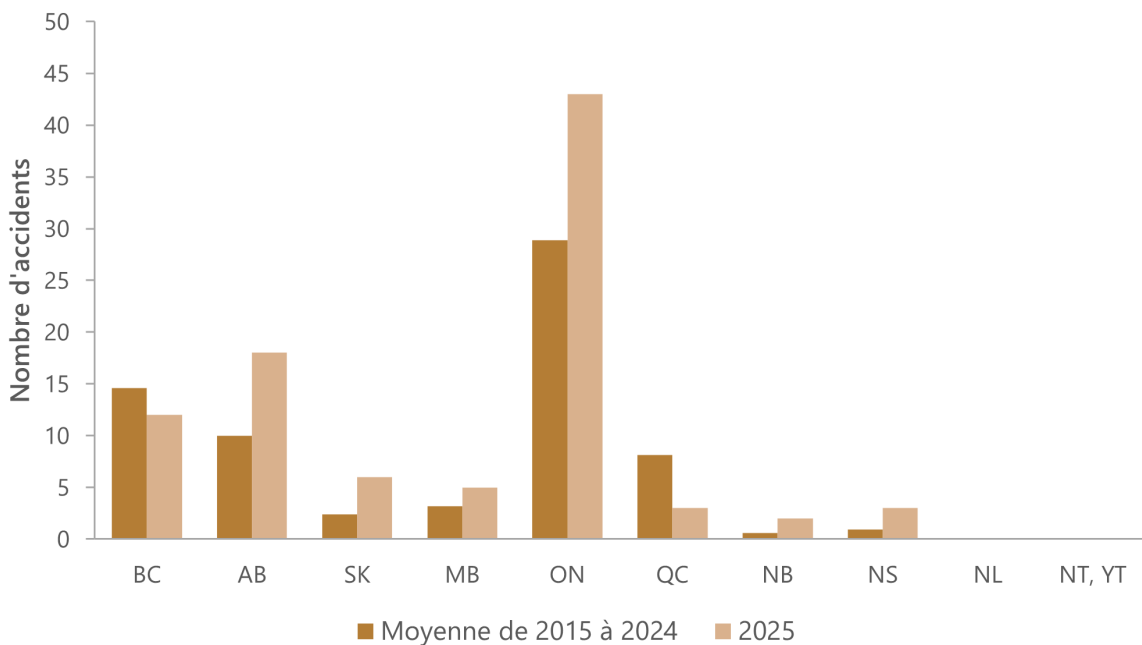
L'Alberta a enregistré le plus haut taux (23 %) d'accidents de passage à niveau en 2025. L'Ontario vient au deuxième rang avec 21 % des accidents de passage à niveau, suivie du Québec avec 18 %, de la Colombie-Britannique avec 16 %, du Manitoba avec 11 % et de la Saskatchewan avec 8 % (tableau 8 et figure 9).

Figure 9. Accidents de passage à niveau par province et territoire, 2025



Il y avait 92 accidents d'intrus (tableau 9 et figure 10) en 2025, soit une baisse par rapport à 2024 (95), mais en hausse par rapport à la moyenne décennale (69). Au chapitre des accidents d'intrus, l'Ontario a enregistré 47 % des cas, suivie de l'Alberta (20 %), de la Colombie-Britannique (13 %), de la Saskatchewan (7 %) et du Manitoba (5 %).

Figure 10. Accidents d'intrus par province et territoire, 2025



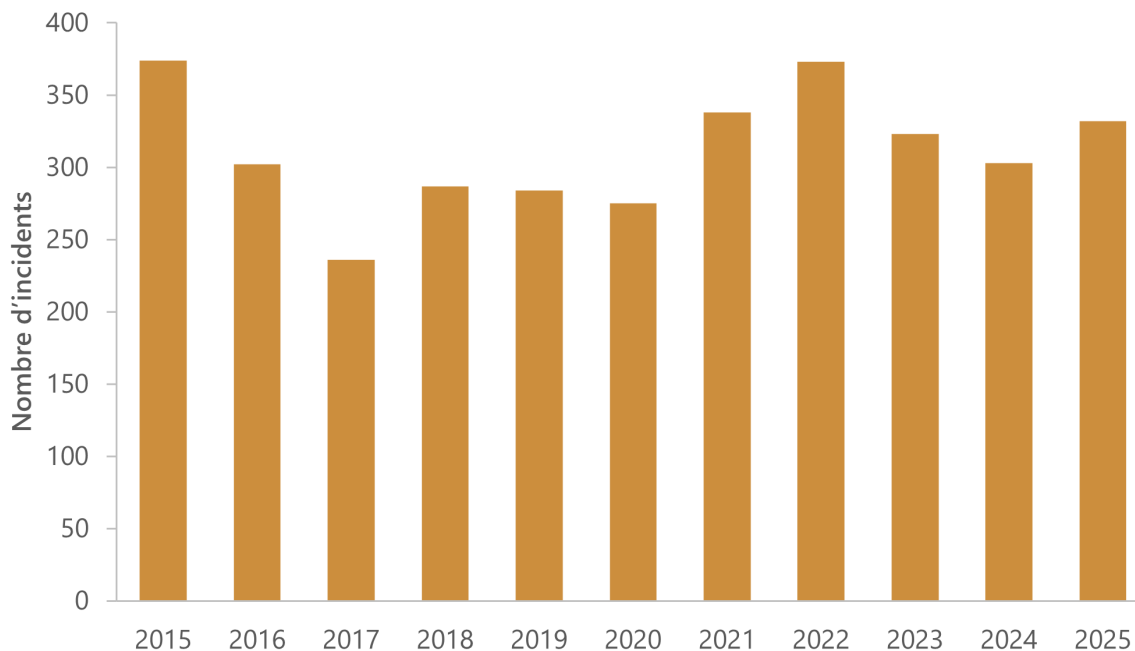
En 2025, le pourcentage d'accidents liés à des intrus qui étaient mortels (57 %) a été inférieur à la moyenne décennale de 64 %. Le pourcentage d'accidents d'intrus avec blessures graves (34 %) a été supérieur à la moyenne décennale (31 %).

Incidents

Aperçu des incidents

On a signalé 332 incidents ferroviaires en 2025¹⁰ (figure 11 et tableau 1), en hausse par rapport à 303 incidents en 2024.

Figure 11. Incidents ferroviaires, 2015 à 2025



Les mouvements dépassant les limites d'autorisation¹¹ représentaient 39 % des incidents à signaler en 2025 (tableau 1), suivis des déraillements hors d'une voie principale mettant en cause 1 ou 2 wagons (aucun dommage) (34 %) et des incendies sur l'emprise ferroviaire (14 %).

En 2025, il y a eu 7 incidents avec mouvement non contrôlé de matériel roulant ainsi que 2 incidents de déraillement qui ont mis en cause un mouvement non contrôlé de matériel roulant. De plus, il y a eu 24 accidents mettant en cause un mouvement non contrôlé de matériel roulant (tableau 1), pour un total de 33 événements (4 d'entre eux mettant en cause du vandalisme). Il s'agit d'une baisse par rapport au total d'événements de ce type en 2024 (43, dont quatre mettant en cause du vandalisme).

En 2025, il y a eu 129 incidents de mouvements dépassant les limites d'autorisation, soit une baisse par rapport aux 143 incidents signalés en 2024 et une baisse de 6 % par rapport à la moyenne décennale de 137 (tableau 1).

¹⁰ Voir la section Définitions.

¹¹ 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, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Accidents	1043	896	1086	1166	1214	942	897	1008	918	895	831
Collisions en voie principale	4	5	3	5	4	7	3	8	10	6	7
Déraillements en voie principale, 1 ou 2 wagons	40	31	48	39	54	40	38	32	27	20	27
Déraillements en voie principale, 3 à 5 wagons	8	8	5	11	6	3	3	8	9	9	8
Déraillements en voie principale, 6 wagons et plus	27	17	28	37	33	27	34	28	18	19	27
Accidents de passage à niveau	165	133	143	166	178	130	136	161	150	167	160
Collisions hors d'une voie principale	92	69	103	101	112	68	62	66	63	61	50
Déraillements hors d'une voie principale, 1 ou 2 wagons	410	348	424	476	492	406	328	371	323	271	229
Déraillements hors d'une voie principale, 3 à 5 wagons	87	62	82	100	87	65	58	56	62	57	41
Déraillements hors d'une voie principale, 6 wagons et plus	26	27	35	23	27	21	15	23	22	23	23
Collisions / Déraillements d'un véhicule d'entretien	43	23	45	48	50	39	50	65	50	54	41
Accidents liés à des employés / voyageurs	15	16	17	13	15	8	11	10	4	5	14
Accidents d'intrus	50	68	76	68	56	60	63	72	80	95	92
Incendies / explosions à bord du matériel roulant	30	34	32	33	58	33	45	46	42	53	46
Autres types d'accidents	46	55	45	46	42	35	51	62	58	55	66
Incidents devant être signalés	374	302	236	287	284	275	338	373	323	303	332
Déraillements en voie principale, 1 ou 2 wagons (aucun dommage)	3	5	3	4	3	1	2	1	0	2	2
Collisions hors d'une voie principale (aucun déraillement, aucun dommage)	4	4	2	2	0	1	2	4	3	0	1
Déraillements hors d'une voie principale, 1 ou 2 wagons (aucun dommage)	125	97	67	96	58	32	39	111	67	69	112
Incendies adjacents aux emprises du chemin de fer	2	1	1	1	42	46	145	88	56	46	48
Aiguillage de voie principale en position anormale	12	7	12	7	15	3	13	8	8	6	2
Mouvement dépasse les limites d'autorisation	142	133	122	138	136	149	109	133	162	143	129
Mouvement non contrôlé de matériel roulant	14	10	14	15	15	19	13	9	9	8	7
Autres types d'incidents devant être signalés	72	45	15	24	15	24	15	19	18	29	31
Accidents en voie principale²	197	170	194	212	236	162	211	224	199	199	204
Million de trains-milles en voie principale³	79,6	74,7	78,0	82,6	83,3	74,9	74,1	75,4	79,7	82,2	83,1
Accidents en voie principale par million de trains-milles en voie principale	2,5	2,3	2,5	2,6	2,8	2,2	2,8	3,0	2,5	2,4	2,5
Accidents où des marchandises dangereuses sont présentes	127	101	116	125	171	82	86	110	87	86	82
Déraillements en voie principale	12	8	10	17	19	7	16	11	10	10	10
Accidents de passage à niveau	4	4	6	7	7	3	2	5	4	3	6
Collisions hors d'une voie principale	32	19	39	33	44	13	19	30	21	24	18
Déraillements hors d'une voie principale	75	62	55	62	95	56	45	60	47	47	46
Autres types d'accidents	4	8	6	6	6	3	4	4	5	2	2
Accidents avec rejet de marchandises dangereuses	7	3	5	6	9	3	2	2	7	6	3
Accidents impliquant un mouvement non contrôlé de matériel roulant	41	33	48	47	63	28	33	37	27	31	24
Personnes mortellement blessées dans les événements devant être signalés	46	66	75	57	72	60	60	65	67	69	71
Accidents de passage à niveau	15	19	19	19	28	18	17	14	13	12	16
Accidents d'intrus	30	47	52	34	38	40	41	51	53	56	53
Autres types d'événements ⁴	1	0	4	4	6	2	2	0	1	1	2
Personnes gravement blessées dans des événements devant être signalés	50	56	65	90	65	40	52	58	44	68	75
Accidents de passage à niveau	18	24	22	41	31	12	24	28	18	24	29
Accidents d'intrus	17	20	22	30	17	20	17	16	20	35	31
Autres types d'événements ⁴	15	12	21	19	17	8	11	14	6	9	15

Données produites le 12 mars 2026

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 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.

³ Les trains-milles en voie principale (autres que dans les gares de triage) sont des estimations (Source : courriel de Transports Canada du 13 mars 2026).

⁴ 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 personne¹, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Personnes mortellement blessées dans les événements devant être signalés	46	66	75	57	72	60	60	65	67	69	71
Collisions en voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déraillements en voie principale	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0
Accidents de passage à niveau	15	19	19	19	28	18	17	14	13	12	16
Collisions hors d'une voie principale	0	0	0	2	0	1	0	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	1	0	3	1	2	1	2	0	1	0	0
Accidents d'intrus	30	47	52	34	38	40	41	51	53	56	53
Autres types d'accidents	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Incidents devant être signalés	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Personnes gravement blessées dans des événements devant être signalés	50	56	65	90	65	40	52	58	44	68	75
Collisions en voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Déraillements en voie principale	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0
Accidents de passage à niveau	18	24	22	41	31	12	24	28	18	24	29
Collisions hors d'une voie principale	0	0	2	0	2	0	0	1	1	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	3	0	0	2	1	1	1	0	1	0
Accidents liés à des employés / voyageurs	11	8	16	12	11	6	8	10	3	5	14
Accidents d'intrus	17	20	22	30	17	20	17	16	20	35	31
Autres types d'accidents	2	1	3	0	1	0	2	2	2	2	1
Incidents devant être signalés	2	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0
Personnes mortellement blessées	46	66	75	57	72	60	60	65	67	69	71
Employés	1	0	3	4	5	2	1	0	1	1	0
Voyageurs	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Piétons	3	7	8	9	13	7	5	5	5	4	6
Occupants d'un véhicule	11	12	11	10	16	14	10	9	8	9	8
Intrus	31	47	52	34	38	36	43	51	53	55	57
Autres catégories de personnes	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Personnes gravement blessées	50	56	65	90	65	40	52	58	44	68	75
Employés	8	15	19	17	16	8	7	10	3	6	9
Voyageurs	8	2	3	3	1	0	2	2	1	1	5
Piétons	2	0	2	8	6	3	8	6	6	6	1
Occupants d'un véhicule	16	18	18	32	25	9	20	24	13	22	29
Intrus	16	21	23	30	17	20	15	16	21	33	31
Autres catégories de personnes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 12 mars 2026

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}, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Trains de marchandises	412	338	402	389	418	327	328	340	351	388	379
Collisions en voie principale	6	6	6	5	4	8	6	13	13	11	11
Déraillements en voie principale	66	48	75	75	78	64	66	57	45	41	52
Collisions hors d'une voie principale	27	11	28	20	26	15	12	7	8	22	9
Déraillements hors d'une voie principale	108	88	95	96	78	56	36	31	52	46	52
Accidents de passage à niveau	117	86	94	106	117	94	90	117	106	127	103
Accidents d'intrus	36	48	51	40	42	49	51	51	62	73	69
Autres types d'accidents	52	51	53	47	73	41	67	64	65	68	83
Trains de voyageurs	46	56	54	67	47	40	42	53	38	43	50
Collisions en voie principale	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0
Déraillements en voie principale	2	4	2	2	2	1	3	0	0	1	1
Collisions hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	5	0	1	2	3	0
Déraillements hors d'une voie principale	2	1	4	6	3	13	3	2	1	1	2
Accidents de passage à niveau	16	11	13	18	15	7	12	9	10	7	14
Accidents d'intrus	10	13	22	24	12	4	10	17	16	15	14
Autres types d'accidents	16	27	13	16	14	9	14	24	8	16	19
Véhicules d'entretien	77	41	71	81	81	63	91	100	86	101	76
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	5	4	5	6	4	3	7	9	8	7	7
Accidents d'intrus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accidents	72	37	66	75	77	60	84	91	78	94	69
Wagon unique / tranche de wagons	476	416	526	594	616	468	412	482	411	351	309
Collisions en voie principale	0	1	0	2	2	3	1	1	3	0	0
Déraillements en voie principale	2	2	2	7	5	4	2	5	4	4	3
Collisions hors d'une voie principale	103	93	119	133	141	83	82	89	80	69	67
Déraillements hors d'une voie principale	333	280	362	402	415	339	295	349	286	241	197
Accidents de passage à niveau	17	17	21	26	25	13	15	10	17	16	19
Accidents d'intrus	4	6	1	3	2	2	1	0	1	3	4
Autres types d'accidents	17	17	21	21	26	24	16	28	20	18	19
Autres types de train / matériel roulant	132	126	117	151	165	126	104	122	102	100	90
Collisions en voie principale	0	2	0	0	1	1	0	1	1	0	2
Déraillements en voie principale	5	2	2	3	8	1	4	7	5	2	6
Collisions hors d'une voie principale	15	21	14	18	18	10	8	15	10	9	7
Déraillements hors d'une voie principale	92	72	82	103	113	88	69	68	69	65	43
Accidents de passage à niveau	10	15	10	12	17	13	13	16	9	10	17
Accidents d'intrus	0	1	2	1	0	5	1	4	1	4	5
Autres types d'accidents	10	13	7	14	8	8	9	11	7	10	10

Données produites le 12 mars 2026

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 d'accidents.

Tableau 4. Déraillements en voie principale selon les provinces et territoires et le nombre de wagons déraillés¹, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Déraillements en voie principale	75	56	81	87	93	70	75	68	54	48	62
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	2	0	0	1	2	2	1	1	0
Nouvelle-Écosse	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Nouveau-Brunswick	2	1	0	0	1	0	3	1	1	1	0
Québec	9	6	6	9	10	9	3	10	4	5	6
Ontario	21	13	11	14	17	14	13	9	8	10	10
Manitoba	4	4	6	8	14	8	5	5	6	7	3
Saskatchewan	8	6	14	18	12	6	9	12	9	4	8
Alberta	17	13	21	20	17	11	17	10	8	11	13
Colombie-Britannique	14	12	21	18	22	21	23	18	17	9	22
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 principale²	0,94	0,75	1,04	1,05	1,12	0,93	1,01	0,90	0,68	0,58	0,75
Déraillements en voie principale par milliard de tonnes brutes-milles³	0,14	0,11	0,14	0,15	0,16	0,12	0,13	0,12	0,10	0,08	s.o.
Déraillements en voie principale par nombre de wagons déraillés	75	56	81	87	93	70	75	68	54	48	62
1 wagon	30	25	39	29	43	32	32	26	20	16	21
2 wagons	10	6	9	10	11	8	6	6	7	4	6
3 wagons	4	2	2	4	2	2	1	1	3	3	5
4 wagons	2	2	2	4	3	1	1	4	2	5	1
5 à 10 wagons	16	10	13	21	11	10	10	17	8	8	14
11 wagons ou plus	13	11	16	19	23	17	25	14	14	12	15

Données produites le 12 mars 2026

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 de l'estimation des millions de trains-milles en voie principale : courriel de Transports Canada du 13 mars 2026.

³ Source des milliards de tonnes brutes-milles : *Tendances Ferroviaires, 2025*, Association des chemins de fer du Canada.

Tableau 5. Collisions hors d'une voie principale selon les provinces et territoires et le nombre de wagons déraillés¹, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Collisions hors d'une voie principale	92	69	103	101	112	68	62	66	63	61	50
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	1	0	0	1	0	1	2	0	0
Nouveau-Brunswick	0	1	1	2	0	2	1	0	1	0	2
Québec	10	7	9	5	9	4	3	5	6	7	7
Ontario	20	19	25	19	26	15	9	24	19	11	18
Manitoba	15	10	14	8	15	11	8	10	9	5	2
Saskatchewan	8	5	7	13	11	5	4	2	1	8	6
Alberta	17	19	23	26	29	13	16	12	11	18	6
Colombie-Britannique	21	8	23	27	22	17	21	12	14	12	9
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collisions hors d'une voie principale	92	69	103	101	112	68	62	66	63	61	50
Aucun wagon déraillé	63	38	64	54	63	34	34	35	34	30	24
1 wagon	21	14	16	27	27	17	12	13	15	11	15
2 wagons	1	7	11	6	11	4	6	9	9	8	6
3 wagons	3	4	5	4	6	6	3	2	1	4	4
4 wagons	2	2	3	2	0	2	2	1	1	0	1
5 à 10 wagons	2	3	4	7	3	5	4	6	3	6	0
11 wagons ou plus	0	1	0	1	2	0	1	0	0	2	0

Données produites le 12 mars 2026

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 6. Accidents de déraillement hors d'une voie principale selon les provinces et territoires et le nombre de wagons déraillés¹, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Déraillements hors d'une voie principale	523	437	541	599	606	492	401	450	407	351	293
Terre-Neuve-et-Labrador	6	12	11	9	7	7	10	6	10	5	7
Nouvelle-Écosse	3	2	5	6	3	8	6	7	6	1	1
Nouveau-Brunswick	13	9	9	5	12	7	6	11	7	5	8
Québec	81	67	85	60	111	70	60	82	59	52	48
Ontario	109	87	115	119	136	93	89	84	108	100	78
Manitoba	71	58	70	65	68	59	44	57	37	42	22
Saskatchewan	49	55	49	83	55	47	42	60	37	36	28
Alberta	91	68	93	131	115	101	71	76	70	64	57
Colombie-Britannique	100	79	103	121	99	100	73	66	73	46	44
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
Déraillements hors d'une voie principale selon le nombre de wagons déraillés	523	437	541	599	606	492	401	450	407	351	293
1 wagon	319	266	333	383	403	323	251	274	239	206	149
2 wagons	91	82	91	93	89	83	77	97	84	65	80
3 wagons	53	31	46	54	39	36	30	34	28	34	21
4 wagons	26	22	25	28	32	19	18	15	17	17	13
5 à 10 wagons	29	31	43	35	32	29	24	27	36	24	25
11 wagons ou plus	5	5	3	6	11	2	1	3	3	5	5

Données produites le 12 mars 2026

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 passage à niveau selon le type de passage et de protection de passage et les victimes¹, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Accidents de passage à niveau	165	133	143	166	178	130	136	161	150	167	160
Passages à niveau publics	131	105	117	135	135	110	114	133	115	132	122
Panneaux de signalisation	52	36	47	50	49	56	56	55	38	65	57
Dispositifs automatiques	79	69	70	85	86	54	58	78	77	67	65
Feux clignotants et sonnerie	37	39	30	44	43	17	24	27	36	32	27
Barrières	42	29	38	40	42	36	34	51	37	34	36
Autres dispositifs automatiques	0	1	2	1	1	1	0	0	4	1	2
Passages à niveau privés	28	24	21	30	40	18	22	25	33	30	36
Passages à niveau de ferme	6	4	5	1	3	2	0	3	2	5	2
Accidents mortels	15	16	19	18	26	16	16	14	13	12	16
Personnes mortellement blessées	15	19	19	19	28	18	17	14	13	12	16
Passages à niveau publics	13	19	19	18	25	18	17	14	10	10	13
Panneaux de signalisation	2	7	4	3	6	12	5	2	2	4	5
Dispositifs automatiques	11	12	15	15	19	6	12	12	8	6	8
Feux clignotants et sonnerie	2	5	3	4	5	1	5	2	2	0	1
Barrières	9	7	12	11	14	5	7	10	6	5	7
Autres dispositifs automatiques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Passages à niveau privés	1	0	0	0	3	0	0	0	3	2	3
Passages à niveau de ferme	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Personnes gravement blessées	18	24	22	41	31	12	24	28	18	24	29
Passages à niveau publics	18	21	18	36	25	11	23	27	17	21	26
Panneaux de signalisation	4	5	9	16	6	3	11	6	1	12	13
Dispositifs automatiques	14	16	9	20	19	8	12	21	16	9	13
Feux clignotants et sonnerie	4	8	3	6	9	2	6	6	8	4	8
Barrières	10	8	6	14	10	6	6	15	6	5	5
Autres dispositifs automatiques	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Passages à niveau privés	0	3	3	5	6	1	1	1	1	1	3
Passages à niveau de ferme	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0
Nombre de passages à niveau publics²	13 348	13 280	13 934	13 535	13 230	12 876	12 650	12 615	12 531	12 514	12 481
Panneaux de signalisation	7 797	7 733	8 260	7 872	7 597	7 374	7 173	7 105	6 999	6 969	6 915
Dispositifs automatiques	5 551	5 547	5 674	5 663	5 633	5 502	5 477	5 510	5 532	5 545	5 566
Feux clignotants et sonnerie	3 156	3 118	3 263	3 216	3 116	2 964	2 892	2 859	2 842	2 815	2 810
Barrières	2 351	2 386	2 393	2 430	2 502	2 526	2 574	2 641	2 681	2 721	2 747
Autres dispositifs automatiques	44	43	18	17	15	12	11	10	9	9	9

Données produites le 12 mars 2026

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 : Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF) de Transports Canada. Les données de 2025 ont été fournies le 19 mars 2026. 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 territoires¹, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Accidents de passage à niveau	165	133	143	166	178	130	136	161	150	167	160
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	2	1	3	3	2	4	0	2	1	3	1
Nouveau-Brunswick	7	4	1	3	2	1	2	3	2	1	4
Québec	28	29	26	24	25	20	14	18	21	28	29
Ontario	29	26	26	42	50	20	27	37	28	39	33
Manitoba	19	14	15	15	20	22	16	13	21	20	17
Saskatchewan	23	19	26	22	24	13	24	29	21	24	13
Alberta	38	21	28	35	35	31	31	33	29	35	37
Colombie-Britannique	19	19	18	22	20	19	21	26	27	17	26
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Accidents de passage à niveau en voie principale²	159	122	137	155	166	124	127	151	142	157	145
Accidents de passage à niveau par million de trains-milles en voie principale³	2,0	1,6	1,8	1,9	2,0	1,7	1,7	2,0	1,8	1,9	1,7
Accidents de passage à niveau avec déraillement	6	6	5	7	1	3	2	4	6	2	3
Personnes mortellement blessées	15	19	19	19	28	18	17	14	13	12	16
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	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Québec	4	3	7	3	2	3	3	0	3	2	1
Ontario	5	3	7	6	11	2	7	4	3	4	6
Manitoba	1	2	2	1	5	5	1	0	3	1	3
Saskatchewan	0	4	0	1	4	1	0	5	1	3	1
Alberta	3	3	2	3	2	5	6	0	1	2	2
Colombie-Britannique	2	2	1	5	4	2	0	5	2	0	3
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personnes gravement blessées	18	24	22	41	31	12	24	28	18	24	29
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3
Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Québec	2	8	3	10	1	2	1	2	0	4	8
Ontario	0	4	2	8	7	1	7	4	8	6	3
Manitoba	2	3	3	7	0	2	3	4	3	2	4
Saskatchewan	2	2	2	9	7	1	1	6	3	2	0
Alberta	6	6	5	2	9	3	8	9	2	8	6
Colombie-Britannique	6	1	7	5	5	2	4	3	2	2	3
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nombre de passages à niveau publics⁴	13 348	13 280	13 934	13 535	13 230	12 876	12 650	12 615	12 531	12 514	12 481
Terre-Neuve-et-Labrador	5	5	4	5	5	4	6	6	6	6	6
Nouvelle-Écosse	117	117	116	116	118	100	100	100	103	103	103
Nouveau-Brunswick	261	261	360	356	312	293	240	238	239	239	245
Québec	1 385	1 385	1 234	1 233	1 316	1 319	1 358	1 355	1 349	1 349	1 348
Ontario	2 767	2 752	3 092	2 984	2 820	2 622	2 567	2 563	2 543	2 531	2 530
Manitoba	1 792	1 787	1 894	1 826	1 796	1 783	1 771	1 764	1 755	1 754	1 750
Saskatchewan	3 430	3 425	3 440	3 384	3 339	3 273	3 263	3 277	3 250	3 244	3 221
Alberta	2 465	2 448	2 619	2 497	2 469	2 455	2 366	2 365	2 350	2 353	2 342
Colombie-Britannique	1 105	1 078	1 164	1 123	1 045	1 017	954	922	924	923	924
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	21	22	11	11	10	10	25	25	12	12	12

Données produites le 12 mars 2026

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 sur les voies d'embranchement.

³ Source de l'estimation des millions de trains-milles en voie principale : courriel de Transports Canada du 13 mars 2026.

⁴ Source : Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF) de Transports Canada. Les données de 2025 ont été fournies le 19 mars 2026. Les données historiques ont été fournies sur une base annuelle par Transports Canada.

Tableau 9. Accidents d'intrus et victimes selon les provinces et territoires¹, 2015 à 2025

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Accidents d'intrus	50	68	76	68	56	60	63	72	80	95	92
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	1	1	0	0	2	1	2	0	2	3
Nouveau-Brunswick	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1	2
Québec	5	3	12	12	6	8	6	11	9	9	3
Ontario	23	25	33	30	21	21	35	33	35	33	43
Manitoba	1	4	4	3	2	3	1	3	6	5	5
Saskatchewan	4	3	1	1	4	1	2	0	4	4	6
Alberta	4	10	8	10	14	12	6	9	9	18	18
Colombie-Britannique	12	21	17	12	8	12	11	13	17	23	12
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents mortels	30	46	51	34	38	40	41	51	53	56	52
Personnes mortellement blessées	30	47	52	34	38	40	41	51	53	56	53
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	2	1	0	0	0	0	0	0	2	2
Nouveau-Brunswick	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Québec	5	2	9	7	4	8	4	8	6	3	2
Ontario	13	19	25	14	16	14	28	29	26	24	26
Manitoba	1	2	1	2	2	1	1	2	1	2	4
Saskatchewan	1	2	1	0	4	1	1	0	2	2	2
Alberta	3	5	5	4	9	10	2	8	6	9	7
Colombie-Britannique	6	15	10	7	3	6	5	4	12	13	9
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personnes gravement blessées	17	20	22	30	17	20	17	16	20	35	31
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	1
Nouveau-Brunswick	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1
Québec	0	1	3	5	2	0	1	2	3	6	1
Ontario	8	6	8	13	5	7	6	3	7	8	13
Manitoba	0	2	2	1	0	2	0	1	4	3	1
Saskatchewan	4	1	0	1	0	0	0	0	1	1	3
Alberta	1	4	2	6	4	2	2	1	1	8	9
Colombie-Britannique	4	5	7	4	5	6	7	7	4	9	2
Territoires du Nord-Ouest et Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 12 mars 2026

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.

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.

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.