



SOMMAIRE STATISTIQUE DES ÉVÉNEMENTS FERROVIAIRES 2014

30 juin 2015

Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2015

Sommaire statistique des événements ferroviaires 2014 (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

Catalogue n° TU1-2F-PDF

ISSN 1701-6614

Le présent document se trouve sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse <http://www.bst-tsb.gc.ca>.

Il est offert dans d'autres formats sur demande.

Avant-propos

Le présent document a pour but de fournir aux Canadiens un résumé de certaines données sur la sécurité ferroviaire. Il vise uniquement les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Les données communiquées au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) au sujet des compagnies de chemin de fer qui ne sont pas de compétence fédérale ne figurent pas dans le présent rapport. Le BST recueille et utilise ces données dans le cadre de ses enquêtes pour analyser les lacunes en matière de sécurité et déterminer les risques qui existent dans le système de transport canadien.

Le 12 mars 2014, le BST a adopté un nouveau règlement modifiant ses exigences en matière de rapport à compter du 1^{er} juillet 2014. Ces modifications sont prises en compte dans le présent sommaire statistique.

Les statistiques présentées dans ce document proviennent d'une base de données qui est constamment mise à jour. En conséquence, elles pourraient évoluer quelque peu avec le temps. En outre, comme de nombreux événements ne font pas l'objet d'enquêtes officielles, les renseignements consignés sur certains événements n'ont pas nécessairement été vérifiés. Les statistiques de 2014 présentées ici sont telles qu'elles étaient dans la base de données du BST le 13 février 2015.

Pour accroître la valeur des données présentées dans le *Sommaire statistique des événements ferroviaires 2014* du BST et sensibiliser davantage le public à la sécurité, les lecteurs sont encouragés à reproduire ce document en entier ou en partie (avec mention de l'origine) et à le distribuer.

Le BST est un organisme indépendant régi par une loi du Parlement. Son seul but est de promouvoir la sécurité des transports.

Les commentaires concernant ce document peuvent être envoyés à l'adresse suivante :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Direction des communications
Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Téléphone : 819-994-3741
Télécopie : 819-997-2239
Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca

Table des matières

Accidents.....	1
Aperçu du nombre d'accidents et de victimes.....	1
Accidents par type.....	4
Incidents.....	9
Aperçu des incidents.....	9
Annexes.....	12
Annexe A : Tableaux de données.....	12
Annexe B : Définitions.....	25

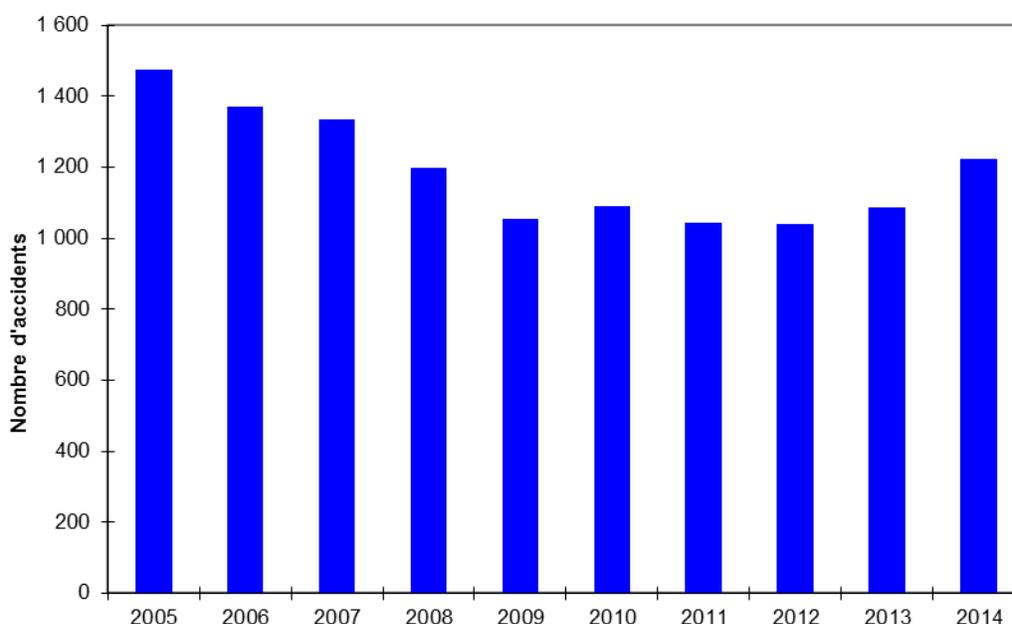
Sommaire statistique des événements ferroviaires 2014

Accidents

Aperçu du nombre d'accidents et de victimes

En 2014, 1 225 accidents ferroviaires¹ ont été signalés au BST (figure 1), soit une hausse de 13 % par rapport aux 1 087 accidents enregistrés en 2013 et de 15 % par rapport à la moyenne de 1 063 accidents pour la période de 2009 à 2013.

Figure 1. Nombre d'accidents ferroviaires de 2005 à 2014



Les trains de marchandises représentaient 46 % de tous les trains en cause dans des accidents ferroviaires en 2014. Quatre pour cent (4 %) étaient des trains de voyageurs (56 au total), les 50 % qui restent étant principalement constitués de wagons isolés ou de rames de wagons, de locomotives et de véhicules d'entretien.

La plus grande partie des accidents ferroviaires signalés étaient des déraillements et des collisions survenus hors d'une voie principale² (62 %). En 2014, à l'exclusion des accidents aux passages à niveau et des accidents mettant en cause des intrus, les accidents hors d'une voie principale représentaient plus des trois quarts du nombre total d'accidents (79 %) (figure 2). En général, il s'agit d'accidents mineurs survenus hors d'une voie principale au cours de manœuvres effectuées à des vitesses inférieures à 10 mi/h.

Les déraillements et les collisions en voie principale représentaient 9 % de tous les accidents en 2014, comparativement à 8 % l'année précédente.

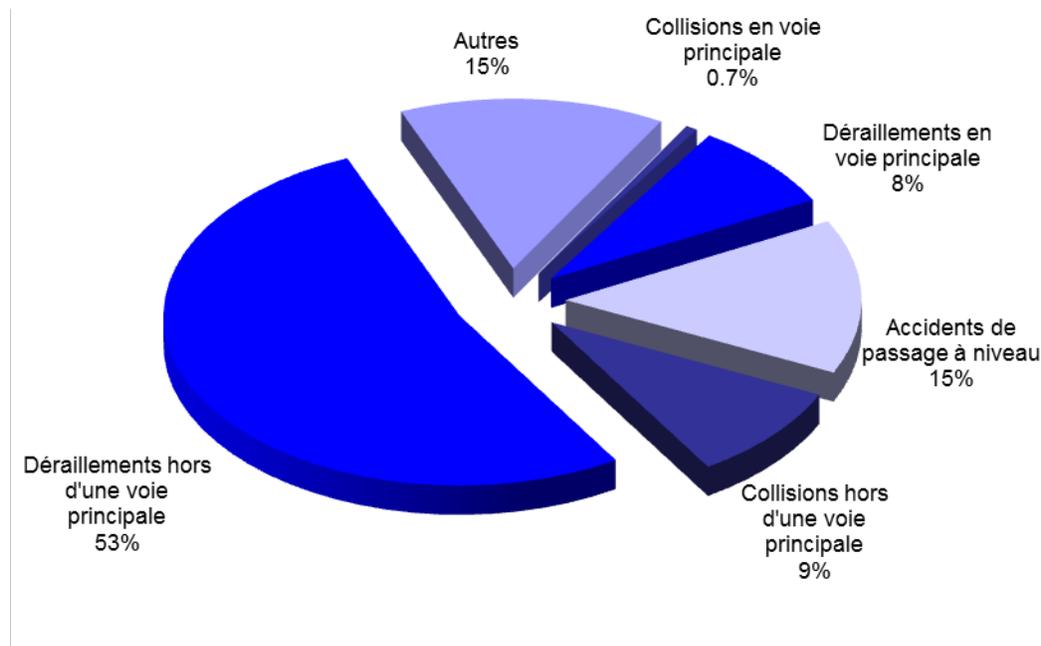
¹ On trouvera la définition d'un accident ferroviaire à signaler à l'annexe B.

² On trouvera la définition d'un déraillement à l'annexe B.

En 2014, 15 % des accidents ferroviaires concernent des véhicules ou des piétons à des passages à niveau, taux légèrement en baisse par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (17 %).

La proportion des autres types d'accidents³ (15 %) en 2014 est légèrement en baisse comparativement à la moyenne des cinq années précédentes (17 %).

Figure 2. Pourcentage d'accidents ferroviaires par type en 2014



En 2014, il y a eu 174 accidents mettant en cause des marchandises dangereuses⁴, soit davantage que les 145 enregistrés en 2013 et plus que la moyenne quinquennale de 131. Il a eu 5 accidents avec déversement de marchandises dangereuses en 2014, contre 7 en 2013, mais la moyenne quinquennale est de 4. Lors de l'un de ces 5 accidents, il s'agissait de pétrole brut.

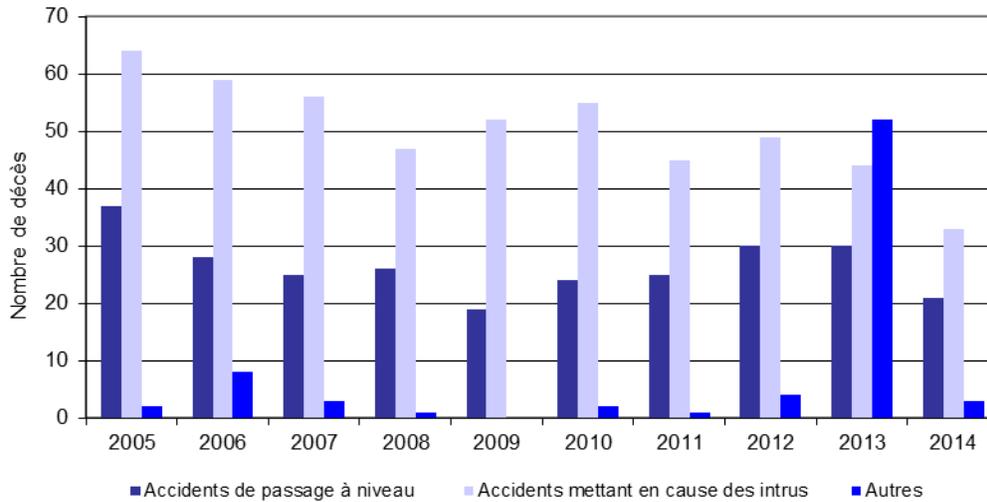
Les accidents ferroviaires ont fait 57 morts en 2014, en baisse par rapport aux 126 enregistrés en 2013 (ce nombre comprend les 47 décès à Lac-Mégantic) ainsi que par rapport à la moyenne quinquennale (86). Il y a eu 21 pertes de vie aux passages à niveau en 2014 contre 30 en 2013 et contre 26 en moyenne quinquennale (figure 3). Il y a eu 33 pertes de vie lors d'accidents mettant en cause des intrus⁵ en 2014, comparativement à 44 l'année précédente et à une moyenne quinquennale de 49. En 2014, deux employés des compagnies de chemin de fer ont été mortellement blessés, ce qui correspond à la moyenne sur 5 ans.

³ Les autres types d'accident comprennent, sans s'y limiter, les intrusions, les collisions et les déraillements de véhicules d'entretien, les collisions entre du matériel roulant et des objets, ou les accidents mettant en cause des employés ou des voyageurs.

⁴ Il arrive que les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses impliquent des véhicules routiers transportant des marchandises dangereuses.

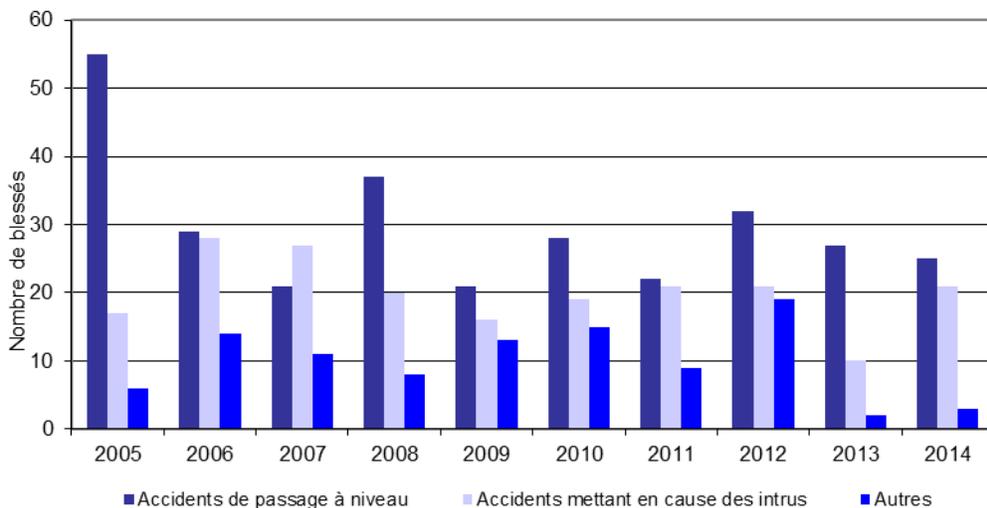
⁵ Les accidents mettant en cause des intrus concernent des personnes, principalement des piétons, qui ne sont pas autorisées à circuler sur une emprise ferroviaire et qui sont heurtées par du matériel roulant ailleurs qu'à un passage à niveau.

Figure 3. Nombre de morts par type d'événement de 2005 à 2014



Les événements ferroviaires ont fait 49 blessés graves en 2014 (figure 4), une hausse par rapport à 39 en 2013, mais une baisse comparativement à la moyenne quinquennale de 55. Le nombre d'intrus blessés en 2014 (21) est en hausse par rapport à 10 l'année précédente et à la moyenne quinquennale de 17. Les accidents aux passages à niveau⁶ ont causé 25 blessés graves, une légère baisse par rapport aux 27 de 2013 et moins que la moyenne quinquennale (26). Trois employés du rail ont été gravement blessés en 2014 contre 2 en 2013 et contre 8 en moyenne quinquennale.

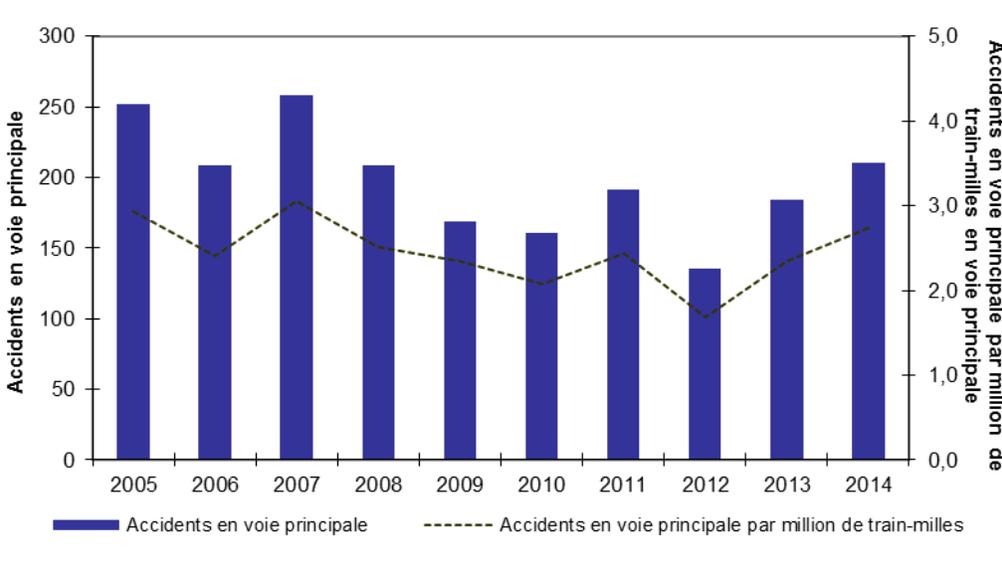
Figure 4. Nombre de blessés graves par type d'événement de 2005 à 2014



⁶ Les accidents aux passages à niveau surviennent lorsque le matériel ferroviaire roulant entre en collision avec un véhicule automobile ou un piéton, et entraîne la mort, des blessures graves ou des dommages matériels.

Le nombre d'accidents en voie principale⁷ était de 210 en 2014 (figure 5), en hausse de 14 % par rapport aux 184 enregistrés 2013 et de 25 % par rapport à la moyenne quinquennale de 168. Les activités ferroviaires en voie principale ont diminué de 3 % par rapport à l'année précédente⁸. Le taux d'accidents en voie principale en 2014 est de 2,7 accidents par million de trains-milles en voie principale, une hausse de 17 % par rapport au taux de 2,3 en 2013 et de 23 % par rapport à la moyenne quinquennale de 2,2.

Figure 5. Nombre et taux d'accidents en voie principale de 2005 à 2014



Accidents par type

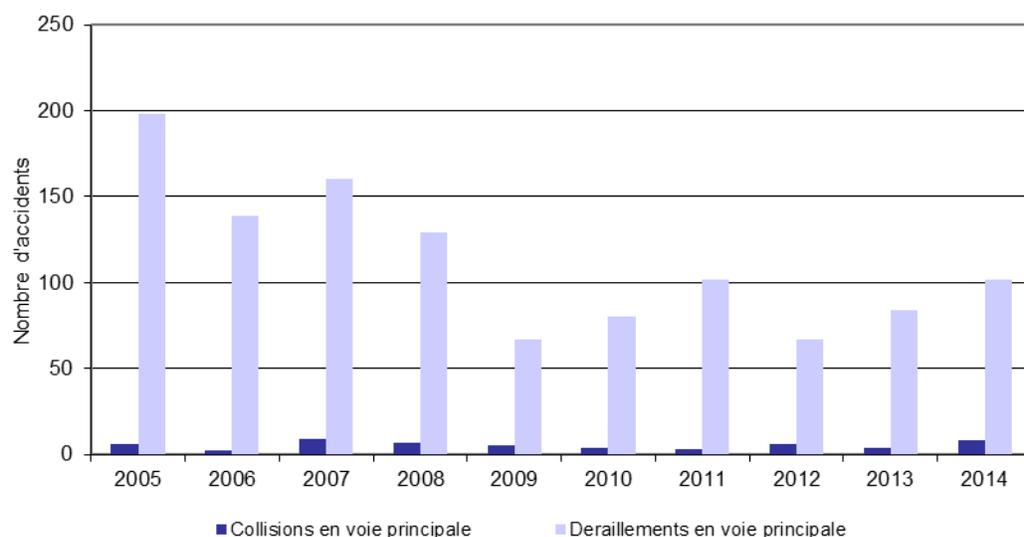
Les collisions et les déraillements en voie principale constituent les catégories d'accidents ferroviaires les plus graves au point de vue des risques pour le public et des pertes financières (trains de voyageurs en cause ou marchandises dangereuses se déversant de trains qui dérailent dans un secteur densément peuplé).

Il y a eu 8 collisions en voie principale (figure 6) en 2014, soit 4 de plus qu'en 2013 et que la moyenne quinquennale de 4 collisions. Les collisions en voie principale n'ont causé aucun décès ni aucun blessé grave en 2014. Il n'y a eu aucun déversement de marchandises dangereuses comme suite aux collisions en voie principale.

⁷ On combine les accidents survenus en voie principale ou sur les voies d'embranchement (excluant les accidents aux passages à niveau et les accidents mettant en cause des intrus) afin que ces statistiques correspondent à celles des données d'activité, qui se fondent sur les millions de trains-milles en voie principale et sur embranchement.

⁸ Comme fourni au BST par la Direction d'information stratégique de Transports Canada.

Figure 6. Nombre de collisions et de déraillements en voie principale de 2005 à 2014



Il y a eu 102 déraillements en voie principale (tableaux 4 et 4b) en 2014, soit une hausse de 21 % par rapport à 2013 (84) et de 28 % par rapport à la moyenne quinquennale de 80 (figure 6). Trente des 102 déraillements en voie principale se sont produits en Alberta (29 %), et 18 de ces 30 déraillements (60 %) mettaient en cause 6 wagons ou plus.

Le nombre de déraillements en voie principale par million de trains-milles en voie principale (1,3) a augmenté par rapport à 2013 (1,1) ainsi que par rapport à la moyenne quinquennale de 1.0.

Les déraillements en voie principale n'ont causé aucun décès ni aucun blessé grave en 2014.

En 2014, il y a eu 25 déraillements en voie principale mettant en cause des marchandises dangereuses, soit davantage que les 11 enregistrés en 2013 et plus que la moyenne quinquennale de 12. Trois de ces déraillements ont entraîné un déversement de produit (pétrole brut, carburacteur et distillats du pétrole).

En 2014, 42 % des facteurs attribués⁹ aux déraillements en voie principale étaient des facteurs liés à la voie, comparativement à la moyenne quinquennale (36 %). Des facteurs liés à l'équipement ont représenté 24 % de tous les facteurs attribués, comparativement à 32 % comme moyenne quinquennale. Des facteurs liés aux actes¹⁰ ont été signalés dans 17 % des déraillements en voie principale en 2014, comparativement à la moyenne quinquennale de 21 %.

Il y a eu 112 collisions hors d'une voie principale (tableaux 5a et 5b) en 2014, en hausse par rapport à 93 en 2013 (figure 7) ainsi que par rapport à la moyenne quinquennale (94). En

⁹ Les événements sont normalement signalés au BST avec un facteur attribué. Étant donné que plusieurs facteurs peuvent contribuer à un événement, le BST peut ajouter des facteurs additionnels à un événement. Il est à noter que lorsque l'on attribue plusieurs facteurs contributifs à un accident, ils sont réputés avoir agi en combinaison pour causer l'événement.

¹⁰ Les facteurs liés aux actes comprennent, sans s'y limiter, la non-conformité aux procédures établies, par exemple l'omission de protéger ou de sécuriser. À noter que dans des publications précédentes, on parlait de facteurs liés aux règles plutôt que de facteurs liés aux actes.

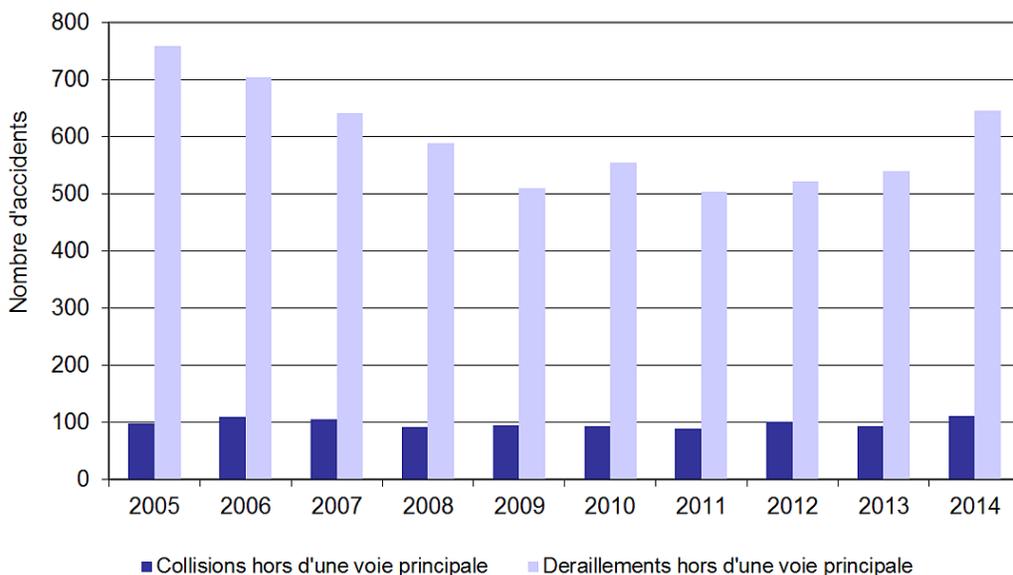
outre, 38 % des collisions hors d'une voie principale ont été liées à un déraillement, et dans 74 % de ces cas, il y a eu déraillement de 1 ou de 2 wagons.

Les collisions hors d'une voie principale n'ont causé aucun décès ni aucun blessé grave en 2014.

En 2014, 33 % des collisions hors d'une voie principale ont mis en cause des marchandises dangereuses, mais aucun de ces accidents n'a entraîné un déversement de produit.

Les facteurs attribués aux collisions hors d'une voie principale concernent surtout des actes (88 % des cas) comparativement à 85 % en moyenne au cours des cinq dernières années. Le facteur contributif le plus fréquent est le défaut de protéger (mauvais positionnement des mouvements et mauvaise manœuvre des aiguillages).

Figure 7. Nombre de collisions et de déraillements hors d'une voie principale de 2005 à 2014



Il y a eu 645 déraillements hors d'une voie principale¹¹ (tableaux 6a et 6b) en 2014, une hausse de 20 % comparativement à 2013 et de 23 % par rapport à la moyenne au cours des cinq dernières années (525) (figure 7). Un ou deux wagons ont déraillé dans 81 % de ces accidents. L'augmentation de 26 % des déraillements de 1 ou 2 wagons hors d'une voie principale signalés comparativement à la moyenne des cinq dernières années reflète la modification des exigences de déclaration du nouveau règlement du BST, qui décrit clairement les incidents à signaler.

Les déraillements hors d'une voie principale n'ont causé aucun décès ni aucun blessé grave en 2014.

Des wagons transportant des marchandises dangereuses ont été en cause dans 15 % des déraillements hors d'une voie principale, mais aucun d'eux n'a entraîné de déversement de marchandises dangereuses.

¹¹ Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2014. Il exige la déclaration de tous les déraillements, y compris les petits déraillements qui n'ont causé aucune blessure ni aucun dommage à la voie ou au matériel.

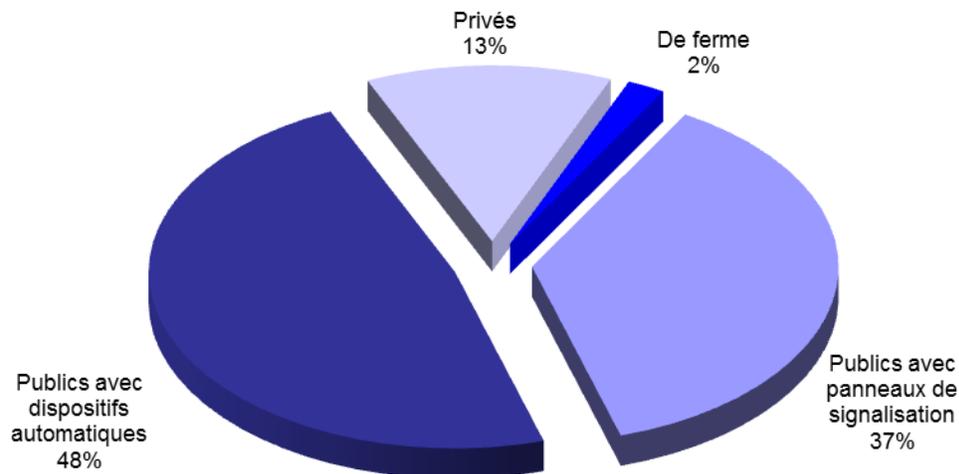
En 2014, les facteurs liés aux actes représentaient 45 % de tous les facteurs attribués aux déraillements hors d'une voie principale, ce qui est comparable à la moyenne des cinq dernières années qui est de 44 %. Les facteurs liés à la voie attribués aux déraillements hors d'une voie principale ont constitué 32 % de tous les facteurs attribués, un taux comparable à la moyenne quinquennale de 35 %. Les facteurs liés à l'environnement représentaient 13 % de tous les facteurs attribués en 2014, en hausse par rapport à la moyenne quinquennale de 7 %.

Les accidents aux passages à niveau (tableaux 7 et 8) constituent l'un des types d'accidents ferroviaires les plus graves en 2014, 22 % d'entre eux ayant entraîné des blessures graves ou mortelles.

Il y a eu 180 accidents aux passages à niveau en 2014, un nombre semblable à celui de 2013 (184) et à la moyenne quinquennale (183). Le nombre d'accidents aux passages à niveau publics dotés de dispositifs de signalisation automatiques (86) a diminué de 20 % par rapport à 2013 (107) et de 10 % par rapport à la moyenne quinquennale (96). Le nombre d'accidents aux passages à niveau publics sans dispositif de signalisation automatique (66) a augmenté légèrement par rapport à la moyenne quinquennale (64). Le nombre d'accidents aux passages à niveau privés (24) a augmenté de 24 % par rapport à la moyenne quinquennale (19).

La proportion des accidents aux passages à niveau publics munis de dispositifs de signalisation automatiques a diminué passant de 58 % en 2013 à 48 % en 2014 (figure 8). Bien qu'il y ait 50 % plus de passages à niveau publics sans dispositif de signalisation automatique que de passages à niveau publics dotés de dispositifs de signalisation automatiques, le nombre plus élevé d'accidents aux passages munis de dispositifs de signalisation automatiques est attribuable, en partie, au trafic routier et au trafic ferroviaire plus important à ces passages à niveau.

Figure 8. Pourcentage d'accidents aux passages à niveau par type de passage à niveau en 2014



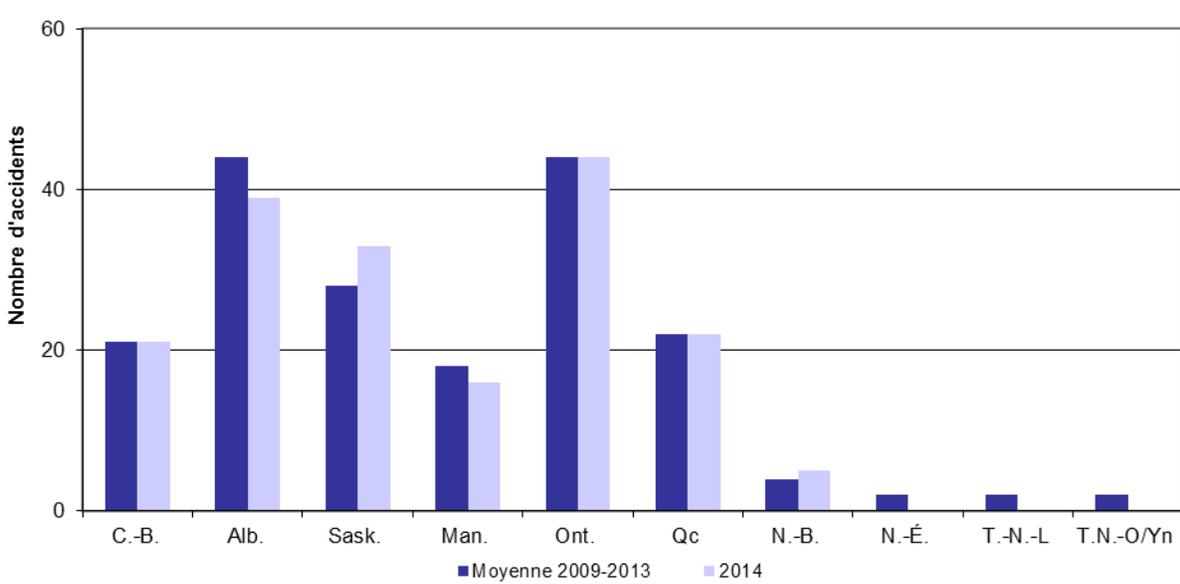
Il y a eu 20 accidents mortels aux passages à niveau en 2014, une légère baisse par rapport à 2013 (22) et à la moyenne quinquennale (22). Bien que les accidents aux passages à niveau mettant en cause des piétons représentaient 8 % (14) de tous les accidents aux passages à niveau en 2014, ils constituaient 45 % (9) des accidents mortels aux passages à niveau.

Il y a eu 21 pertes de vie lors d'accidents survenus à des passages à niveau en 2014, comparativement à 30 l'année précédente et à une moyenne quinquennale de 26. Les victimes étaient des piétons dans 43 % des accidents mortels aux passages à niveau.

En 2014, 9 accidents aux passages à niveau ont causé un déraillement, soit une hausse par rapport à 2013 (6) ainsi que par rapport à la moyenne quinquennale (4).

C'est en Ontario qu'il s'est produit le plus grand nombre d'accidents aux passages à niveau, soit 24 % de l'ensemble de ces accidents, et un nombre identique à la moyenne quinquennale (figure 9). L'Alberta affiche le deuxième plus grand nombre d'accidents aux passages à niveau, avec 22 % du total, comparativement à 24 % pour la moyenne quinquennale. Viennent ensuite la Saskatchewan avec 18 %, le Québec et la Colombie-Britannique avec chacun 12 % et le Manitoba avec 9 % de tous les accidents aux passages à niveau au Canada.

Figure 9. Nombre d'accidents aux passages à niveau par province en 2014

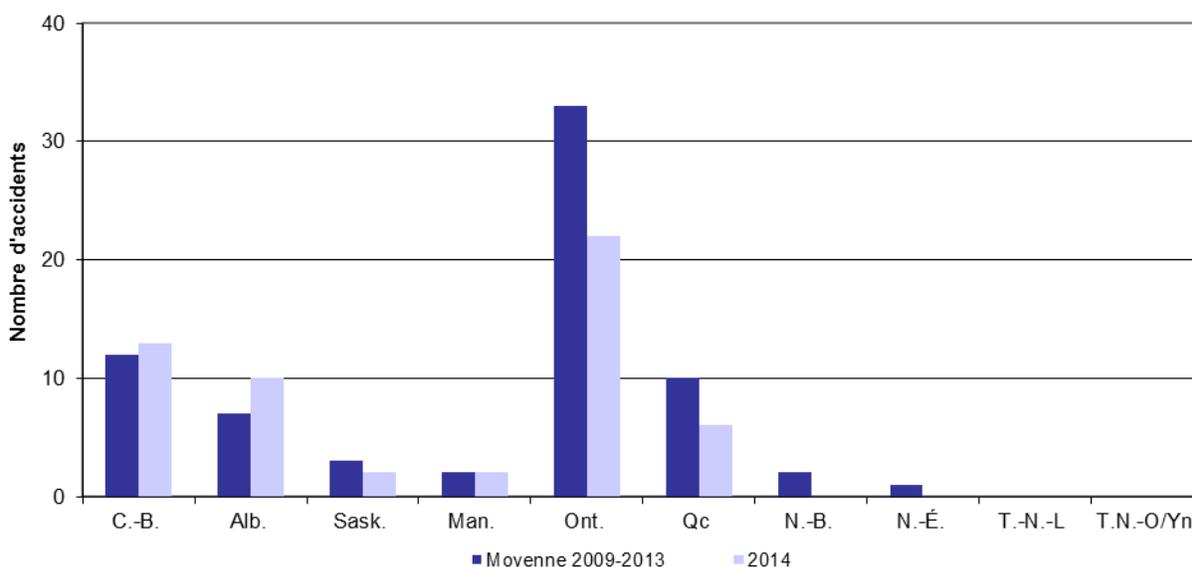


Les accidents mettant en cause des intrus (tableau 9) concernent des personnes, principalement des piétons, qui ne sont pas autorisées à circuler sur une emprise ferroviaire et qui sont heurtées par du matériel roulant ailleurs qu'à un passage à niveau. Le nombre total de ces accidents s'élève à 55 en 2014, une légère baisse par rapport à 2013 (58) et à la moyenne quinquennale (70).

En 2014, 40 % de tous les accidents mettant en cause des intrus sont survenus en Ontario (22), suivi de la Colombie-Britannique avec 24 %. L'Alberta représente 18 % de tous les accidents mettant en cause des intrus et le Québec 11 %.

La proportion d'accidents mortels mettant en cause des intrus en 2014 (58 %) est en baisse par rapport à la moyenne quinquennale de 68 %. La proportion accidents mettant en cause des intrus avec blessés graves (38 %) a augmenté par rapport à la moyenne quinquennale (25 %).

Figure 10. Nombre d'accidents mettant en cause des intrus par province en 2014



Incidents

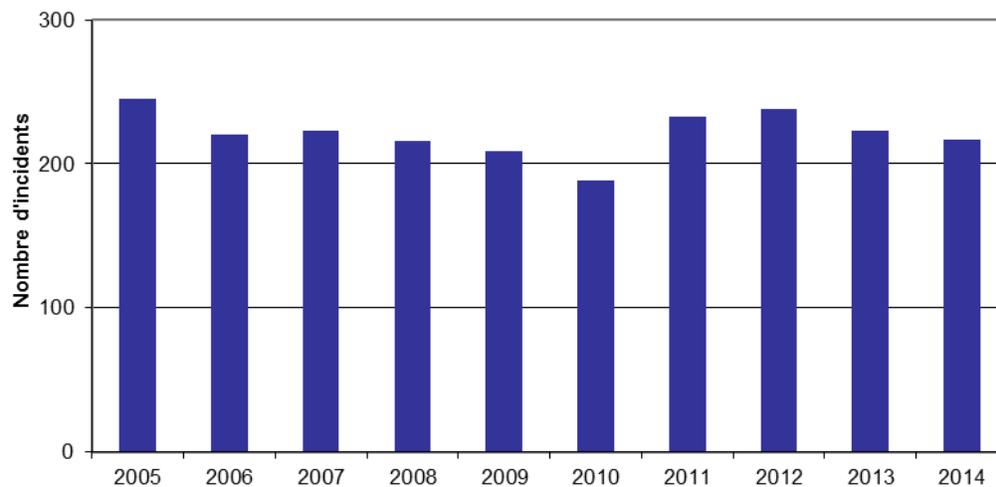
Aperçu des incidents

Il y a eu 217 incidents ferroviaires signalés en 2014, une légère baisse par rapport aux 223 de 2013, mais un nombre comparable à la moyenne quinquennale de 218 incidents. Les mouvements dépassant les limites d'autorisation¹² (59 % des incidents à signaler) continuent de constituer le principal type d'incident depuis 2006, suivis des fuites de marchandises dangereuses (29 %) et du matériel roulant à la dérive (5 %).

Il est à noter qu'en plus des 10 incidents de matériel roulant à la dérive enregistrés en 2014, il s'est produit 20 accidents de matériel roulant à la dérive, pour un total de 30 événements mettant en cause du matériel roulant à la dérive 2014.

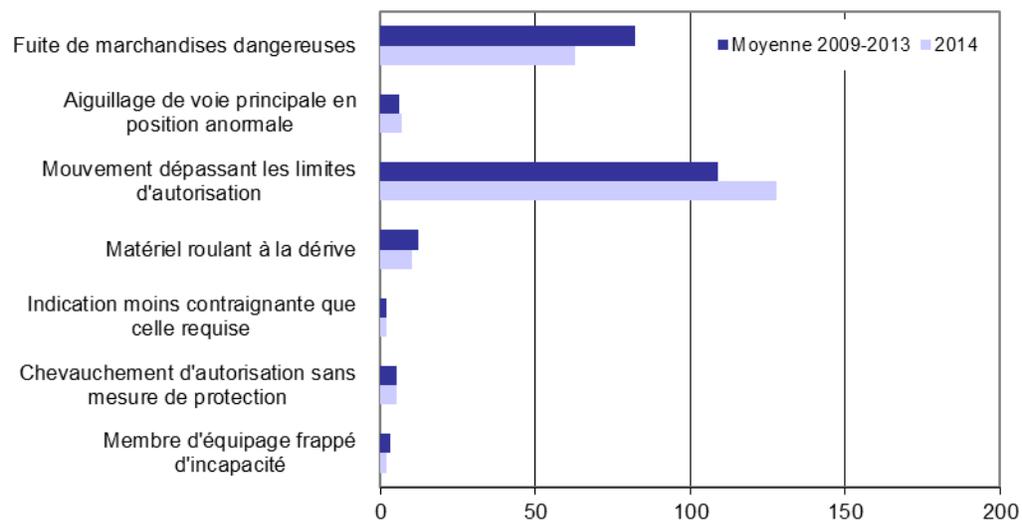
¹² Le mouvement dépasse les limites d'autorisation lorsqu'un train ou un matériel ferroviaire occupe une voie principale ou de subdivision, ou si des travaux en voie sont réalisés, en violation des règles ou de tout règlement de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Figure 11. Nombre d'incidents ferroviaires de 2005 à 2014



En 2014, le nombre d'incidents au cours desquels le mouvement dépassait les limites d'autorisation s'élève à 128, soit une augmentation de 31 % par rapport au total de 98 enregistré en 2013 et de 18 % par rapport à la moyenne quinquennale de 109 (figure 12).

Figure 12. Nombre d'incidents ferroviaires par type en 2014



Une fuite de marchandises dangereuses¹³ est un déversement involontaire de matières dangereuses pendant le transport, sans qu'il y ait un accident. Cette année, 22 % de ces incidents ont causé un déversement de pétrole brut. En 2014, on a signalé 63 incidents avec fuite de marchandises dangereuses, une réduction de 33 % par rapport à 2013 (94), et de 24 % par rapport à la moyenne quinquennale qui est de 82. Alors que les incidents avec fuite de marchandises dangereuses représentaient 50 % de tous les incidents en 2005, ils représentaient 29 % des incidents ferroviaires signalés en 2014 (figure 12).

¹³ En vertu des nouvelles exigences de déclaration, le seuil minimal de déclaration des incidents (200 litres) mettant en cause le rejet de liquides inflammables à faible pression de vapeur a été harmonisé avec celui de la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Auparavant, toutes les fuites de ce type de produit devaient être signalées.

La diminution des incidents avec fuite de marchandises dangereuses en 2014 est en partie attribuable à l'harmonisation de la nouvelle réglementation ferroviaire avec la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Une fuite de liquide inflammable (classe 3) est un incident à déclarer si plus de 200 litres sont déversés. (La nouvelle réglementation ne précise pas de seuil pour la déclaration des rejets de gaz (classe 2).) Au cours des six premiers mois de 2014 (avant l'entrée en vigueur du nouveau règlement), la moyenne mensuelle de fuites de marchandises dangereuses était de 6,7, pour un taux annualisé de 80 par année, une valeur comparable à la moyenne de cinq ans qui s'élève à 82 par année. Dans la seconde moitié de 2014, en vertu du nouveau règlement, la moyenne mensuelle a chuté à 3,8 fuites de marchandises dangereuses. Cela produit un taux annualisé de 46 fuites de marchandises dangereuses par année.

Annexes

Annexe A : Tableaux de données

Tableau 1
Événements ferroviaires et victimes
2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Accidents	1476	1371	1334	1199	1055	1089	1044	1041	1087	1225
Collisions en voie principale	6	2	9	7	5	4	3	6	4	8
Déraillements en voie principale - 1-2 wagons*	103	83	76	67	39	40	44	35	52	46
Déraillements en voie principale - 3-5 wagons	28	8	25	16	6	11	17	9	13	15
Déraillements en voie principale - 6 wagons et plus	67	48	59	46	22	29	41	23	19	41
Accidents de passage à niveau	269	243	218	221	188	180	171	190	184	180
Collisions hors d'une voie principale	98	110	105	92	95	94	89	101	93	112
Déraillements hors d'une voie principale - 1-2 wagons (a)*	587	567	467	446	395	444	387	416	425	520
Déraillements hors d'une voie principale - 3-5 wagons (a)	117	104	138	101	89	86	90	77	89	91
Déraillements hors d'une voie principale - 3 wagons et plus (a)	54	32	36	42	25	24	26	29	25	34
Collisions / Déraillements d'un véhicule d'entretien	19	17	30	27	50	34	33	24	41	34
Accidents liés à des employés / voyageurs	8	16	18	12	12	9	11	7	8	10
Accidents d'intrus	83	91	101	73	72	81	67	74	58	55
Incendies / Explosions	17	25	25	12	20	30	23	17	11	35
Autres types d'accidents	20	25	27	37	37	23	42	33	65	44
Incidents devant être signalés	245	220	223	216	209	188	233	238	223	217
Fuite de marchandises dangereuses**	123	82	88	64	78	68	79	93	94	63
Aiguillage de voie principale en position anormale	10	7	7	13	4	5	10	5	7	7
Mouvement dépasse les limites d'autorisation	91	101	106	111	106	101	118	120	98	128
Matériel roulant parti à la dérive	16	12	13	16	13	5	16	13	13	10
Autres types d'incidents devant être signalés	5	18	9	12	8	9	10	7	11	9
Accidents en voie principale (b)	252	209	258	209	169	161	191	135	184	210
Million de trains-milles en voie principale (MIMVP) (c)	85.8	86.9	84.5	83.1	72.2	77.6	78.4	80.1	78.5	76.5
Accidents en voie principale / MIMVP	2.9	2.4	3.1	2.5	2.3	2.1	2.4	1.7	2.3	2.7
Accidents où des marchandises dangereuses sont présentes	212	185	191	153	133	141	119	119	145	174
Déraillements en voie principale	32	18	35	23	11	13	20	6	11	25
Accidents de passage à niveau	15	5	6	4	3	7	1	4	5	5
Collisions hors d'une voie principale	44	41	41	33	32	26	20	21	26	37
Déraillements hors d'une voie principale	112	109	101	85	81	88	72	87	98	97
Autres types d'accidents	9	12	8	8	6	7	6	1	5	10
Accidents avec déversement de marchandises dangereuses	7	4	3	3	3	3	3	2	7	5
Accidents impliquant matériel roulant parti à la dérive	40	35	36	21	28	22	20	28	29	20
Décès liés aux événements devant être signalés	103	95	84	74	71	81	71	83	126	57
Accidents de passage à niveau	37	28	25	26	19	24	25	30	30	21
Accidents d'intrus	64	59	56	47	52	55	45	49	44	33
Autres types d'événements (d)	2	8	3	1	0	2	1	4	52	3
Blessures graves liés aux événements devant être signalés	78	71	59	65	50	62	52	72	39	49
Accidents de passage à niveau	55	29	21	37	21	28	22	32	27	25
Accidents d'intrus	17	28	27	20	16	19	21	21	10	21
Autres types d'événements (d)	6	14	11	8	13	15	9	19	2	3

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

a. Les données de 2005 à 2007 ont été ajustées en tenant compte des clarifications fournies à l'industrie au sujet des événements à signaler au BST.

b. Les trains-milles en voie principale sont des estimations (Source : Transports Canada).

c. Les accidents survenus en voie principale ou sur les voies d'embranchement, excluant les accidents de passage à niveau et les accidents d'intrus.

d. Se référer au tableau 2 pour les détails sur les types d'événements.

*Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, tout déraillement doit être

**En vertu des nouvelles exigences de rapport, le seuil de déclaration minimal des événements impliquant les rejets de liquides inflammables à faible tension de vapeur (200 litres) a été harmonisé avec la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Tableau 2**Nombre de décès et de blessés graves (type d'événement, type de personne)****2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Décès liés aux événements devant être signalés	103	95	84	74	71	81	71	83	126	57
Collisions en voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déraillements en voie principale	0	3	1	0	0	1	0	3	47	0
Accidents de passage à niveau	37	28	25	26	19	24	25	30	30	21
Collisions hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Déraillements hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Collisions / Déraillements d'un véhicule d'entretien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents liés à des employés / voyageurs	2	4	1	1	0	1	1	0	4	2
Accidents d'intrus	64	59	56	47	52	55	45	49	44	33
Autres types d'accidents	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Incidents devant être signalés	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Blessés graves liés aux événements devant être signalés	78	71	59	65	50	62	52	72	39	49
Collisions en voie principale	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Déraillements en voie principale	0	2	2	0	0	8	0	10	0	0
Accidents de passage à niveau	55	29	21	37	21	28	22	32	27	25
Collisions hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Déraillements hors d'une voie principale	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Collisions / Déraillements d'un véhicule d'entretien	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0
Accidents liés à des employés / voyageurs	4	10	8	7	8	7	7	6	1	1
Accidents d'intrus	17	28	27	20	16	19	21	21	10	21
Autres types d'accidents	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0
Incidents devant être signalés	0	2	0	1	0	0	0	1	1	2
Décès par type de personne	103	95	84	74	71	81	71	83	126	57
Employés	2	6	2	1	0	1	1	4	5	2
Voyageurs	0	2	0	1	0	1	0	0	0	1
Piétons	11	9	11	13	4	8	6	19	14	10
Occupants d'un véhicule	28	16	17	14	17	15	22	17	17	12
Intrus	62	60	54	43	49	55	42	43	43	31
Autres types de personnes	0	2	0	2	1	1	0	0	47	1
Blessés graves par type de personne	78	71	59	65	50	62	52	72	39	49
Employés	6	14	12	11	13	10	8	9	2	3
Voyageurs	1	1	0	1	1	7	0	14	1	1
Piétons	3	5	6	3	0	4	5	5	3	2
Occupants de véhicules	51	25	17	31	22	22	18	23	23	21
Intrus	17	25	24	19	14	19	21	21	10	22
Autres types de personnes	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

Tableau 3

**Nombre de trains (matériel roulant) liés à des accidents par type de train et type d'accident
2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Trains de marchandises	1077	1015	1052	1005	808	838	821	799	838	613
Collisions en voie principale	6	2	12	9	8	6	4	8	7	7
Déraillements en voie principale	189	134	155	119	64	74	100	61	79	92
Collisions hors d'une voie principale	88	115	99	98	82	95	95	94	86	47
Déraillements hors d'une voie principale	485	445	482	491	405	420	401	382	425	248
Accidents de passage à niveau	220	198	178	186	148	137	132	159	144	138
Accidents d'intrus	58	70	69	50	51	53	43	52	39	39
Autres types d'accidents	31	51	57	52	50	53	46	43	58	42
Trains de voyageurs	84	72	83	79	69	63	72	49	47	56
Collisions en voie principale	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Déraillements en voie principale	5	3	0	3	0	3	2	2	3	4
Collisions hors d'une voie principale	4	1	4	3	1	1	5	1	0	1
Déraillements hors d'une voie principale	10	10	8	17	11	8	5	5	4	3
Accidents de passage à niveau	37	34	28	24	26	21	20	14	17	18
Accidents d'intrus	24	18	32	21	20	27	24	19	17	13
Autres types d'accidents	4	6	11	9	11	3	16	8	6	17
Véhicules d'entretien	40	41	50	48	82	63	59	40	76	55
Collisions en voie principale	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Déraillements en voie principale	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
Déraillements hors d'une voie principale	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Accidents de passage à niveau	8	7	3	5	4	9	7	2	7	2
Accidents d'intrus	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres types d'accidents	32	33	46	43	78	53	52	38	69	53
Wagon unique / Tranche de wagons	96	143	150	108	141	117	102	124	114	442
Collisions en voie principale	0	0	0	1	1	0	1	2	0	6
Déraillements en voie principale	0	1	3	1	1	0	0	1	2	8
Collisions hors d'une voie principale	49	63	64	53	89	68	53	70	58	117
Déraillements hors d'une voie principale	39	73	78	49	42	40	37	43	40	284
Accidents de passage à niveau	0	1	1	1	2	0	0	1	1	8
Accidents d'intrus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres types d'accidents	8	5	4	3	6	9	11	7	13	18
Autres types de train / matériel roulant	269	208	122	69	86	137	101	148	110	176
Collisions en voie principale	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0
Déraillements en voie principale	5	1	5	6	2	3	2	3	1	1
Collisions hors d'une voie principale	12	13	10	8	8	20	15	27	13	29
Déraillements hors d'une voie principale	240	182	86	42	61	97	64	96	72	116
Accidents de passage à niveau	4	5	10	8	8	13	12	14	15	14
Accidents d'intrus	1	2	0	2	1	2	0	3	2	2
Autres types d'accidents	6	5	10	3	6	1	8	4	7	14

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

Comme plus d'un train (matériel roulant) peut être lié à un accident, le nombre de trains peut ne pas correspondre au nombre a. La catégorie « Autres types de train / matériel roulant » inclut principalement des locomotives. À noter que pour la période de 2005 à 2007, la catégorie inclut des données non classifiées suite à l'ajustement de juin 2007 résultant des clarifications fournies à l'industrie au sujet des événements à signaler au BST.

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, tout déraillement doit être signalé.

Tableau 4a**Déraillements en voie principale (province , nombre de wagons déraillés)****2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Déraillements en voie principale par province	198	139	160	129	67	80	102	67	84	102
Terre-Neuve-et-Labrador	2	1	1	1	0	3	1	1	1	0
Nouvelle-Écosse	0	1	2	0	1	0	0	0	1	0
Nouveau-Brunswick	3	0	6	1	1	0	0	0	1	3
Québec	26	21	12	16	8	10	10	8	8	12
Ontario	60	41	39	35	21	19	24	8	19	21
Manitoba	10	9	12	13	4	6	11	8	3	9
Saskatchewan	24	12	18	14	9	14	11	4	13	10
Alberta	29	20	31	31	13	14	21	17	19	30
Colombie-Britannique	44	34	39	18	10	14	24	21	19	17
Territoires du Nord-Ouest / Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Déraillements par million de trains-milles en voie principale (a)	2.31	1.60	1.89	1.55	0.93	1.03	1.30	0.84	1.07	1.33
Déraillements par milliard de tonnes brutes-milles (b)	0.43	0.30	0.35	0.29	0.17	0.18	0.22	0.13	0.16	
Déraillements par nombre de wagons déraillés	198	139	160	129	67	80	102	67	84	102
1 wagon	87	66	62	55	29	29	35	29	47	30
2 wagons	16	17	14	12	10	11	9	6	5	16
3 wagons	9	3	11	6	3	2	6	4	5	4
4 wagons	9	0	8	5	3	3	6	2	6	6
5 à 10 wagons	40	23	27	24	12	18	26	15	7	23
11 wagons ou plus	37	30	38	27	10	17	20	11	14	23

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

a. Source : Transports Canada. Ces données sont des estimations.

b. Source : L'Association des chemins de fer du Canada.

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, tout déraillement doit être signalé.

Tableau 4b
Déraillements en voie principale (facteurs contributifs attribués)
2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total des facteurs attribués	229	173	182	153	81	89	118	68	95	103
Environnement	10	8	17	12	6	1	6	4	5	11
Matériel	84	54	61	42	23	26	45	19	33	25
Essieux	21	5	14	11	5	7	9	6	8	3
Freins	13	8	8	3	6	2	7	3	3	4
Appareil de choc et de traction	10	5	10	4	4	4	4	4	2	5
Structure	7	6	8	5	0	2	3	2	7	3
Bogie	8	8	5	5	1	5	6	2	5	5
Roue	23	21	16	12	7	6	16	2	8	5
Voie	87	67	59	62	34	32	40	27	30	43
Géométrie	34	24	25	23	12	14	16	14	10	10
Objet sur la voie	4	2	1	1	1	2	2	0	2	1
Autre matériel de voie	2	4	2	6	5	2	4	2	0	7
Rail	35	25	18	27	7	8	11	7	12	13
Plate-forme	2	8	3	4	5	2	5	4	4	5
Aiguillage	2	2	0	1	2	2	1	0	0	5
Branchements	4	0	6	0	0	1	0	0	1	0
Actes	29	21	20	20	10	24	19	16	25	18
Mouvement non protégé	4	3	4	8	3	2	5	5	5	4
Mouvement non immobilisé	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0
Mauvaise utilisation du matériel	11	6	6	6	5	10	7	2	9	6
Mauvais chargement / ramassage	1	2	3	1	1	3	0	2	2	3
Mal placé / positionné pour la tâche	5	1	2	1	0	4	2	2	6	3
Entretien inadéquat / insuffisant du matériel	4	4	1	3	0	1	1	0	0	0
Vitesse inadéquate	2	5	1	1	0	3	3	2	2	2
Vandalisme	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0
Autres actes	2	0	1	0	0	1	1	1	0	0
Autres facteurs contributifs	19	23	25	17	8	6	8	2	2	6
Déraillements par nombre de facteurs attribués	198	139	160	129	67	80	102	67	84	102
Un facteur contributif attribué	171	119	146	117	58	72	90	66	73	86
Plus d'un facteur contributif attribué	24	18	12	12	9	7	12	1	10	7
Aucun facteur contributif attribué	3	2	2	0	0	1	0	0	1	9

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

Le BST n'enquête pas tous les événements. Ainsi, certains facteurs contributifs attribués pourraient ne pas correspondre aux conclusions du BST. Les événements sont généralement signalés au BST avec un seul facteur contributif. Le BST peut attribuer plus d'un facteur.

Certains facteurs sont attribués à la catégorie supérieure (par exemple, matériel ou voie). Ainsi, la somme des composantes pourrait ne pas correspondre à la somme des déraillements. Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, tout déraillement doit être signalé.

Tableau 5a**Collisions hors d'une voie principale (province, nombre de wagons déraillés)****2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Collisions hors d'une voie principale par province	98	110	105	92	95	94	89	101	93	112
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1	5	1	3	1	1	1	1	2	4
Québec	17	19	11	5	6	11	12	8	10	5
Ontario	28	25	30	26	24	15	17	10	16	26
Manitoba	11	7	13	9	15	14	15	21	13	17
Saskatchewan	5	8	11	10	5	3	8	12	11	23
Alberta	20	24	23	27	25	29	16	34	28	20
Colombie-Britannique	16	21	15	11	19	21	20	15	13	17
Territoires du Nord-Ouest / Yukon	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Collisions par nombre de wagons déraillés	98	110	105	92	95	94	89	101	93	112
Aucun wagon déraillé	63	56	41	33	49	51	50	63	64	69
1 wagon	14	28	25	24	26	24	21	14	17	19
2 wagons	12	10	15	11	8	7	8	10	7	13
3 wagons	5	7	8	9	5	4	3	6	2	4
4 wagons	1	4	9	8	3	4	5	5	0	3
5 à 10 wagons	3	5	5	5	3	3	2	3	3	3
11 wagons ou plus	0	0	2	2	1	1	0	0	0	1

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

Tableau 5b
Collisions hors d'une voie principale (facteurs contributifs attribués)
2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total des facteurs attribués	118	129	122	99	107	111	105	114	112	124
Environnement	4	1	4	1	4	1	2	4	1	1
Matériel	1	1	4	1	2	1	3	4	5	5
Voie	10	2	2	4	6	5	1	3	6	8
Actes	83	109	92	73	83	96	92	100	94	109
Mouvement non protégé	52	64	61	49	55	64	64	63	54	67
Mouvement non immobilisé	16	26	18	7	12	10	10	16	12	9
Mauvaise utilisation du matériel	4	6	5	10	11	9	9	10	14	18
Mal placé / positionné pour la tâche	1	1	0	0	0	2	0	0	2	0
Communication inadéquate / insuffisante	2	2	3	0	1	3	4	2	3	2
Entretien inadéquat / insuffisant du matériel	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Vitesse inadéquate	6	8	5	7	4	7	5	8	8	13
Vandalisme	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres actes	2	0	0	0	0	1	0	1	1	0
Autres facteurs contributifs	20	16	20	20	12	8	7	3	6	1
Collisions par nombre de facteurs attribués	98	110	105	92	95	94	89	101	93	112
Un facteur contributif attribué	78	92	92	87	83	77	73	88	72	100
Plus d'un facteur contributif attribué	19	17	13	4	12	17	16	13	20	10
Aucun facteur contributif attribué	1	1	0	1	0	0	0	0	1	2

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

Le BST n'enquête pas tous les événements. Ainsi, certains facteurs contributifs attribués pourraient ne pas correspondre aux conclusions du BST. Les événements sont généralement signalés au BST avec un seul facteur contributif. Le BST peut attribuer plus certains facteurs sont attribués à la catégorie supérieure (par exemple, actes). Ainsi, la somme des composantes pourrait ne pas correspondre au total.

Tableau 6a**Déraillements hors d'une voie principale (province , nombre de wagons déraillés)****2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Déraillements hors d'une voie principale par province	758	703	641	589	509	554	503	522	539	645
Terre-Neuve-et-Labrador	1	1	0	0	2	0	0	1	1	0
Nouvelle-Écosse	13	14	6	3	5	4	3	4	2	4
Nouveau-Brunswick	16	24	11	17	8	10	14	8	6	12
Québec	133	117	70	71	52	60	64	75	55	60
Ontario	233	201	165	141	110	116	108	95	93	118
Manitoba	57	52	47	65	75	68	56	60	58	83
Saskatchewan	69	48	71	51	44	62	79	68	87	84
Alberta	126	143	149	117	130	151	103	144	145	177
Colombie-Britannique	109	103	121	124	81	83	74	67	91	105
Territoires du Nord-Ouest / Yukon	1	0	1	0	2	0	2	0	1	2
Déraillements par nombre de wagons déraillés	758	703	641	589	509	554	503	522	539	645
1 wagon	419	396	340	308	290	306	278	293	324	412
2 wagons	168	171	127	138	105	138	109	123	101	108
3 wagons	60	44	79	56	40	50	46	39	48	50
4 wagons	34	40	39	24	32	16	29	22	26	23
5 à 10 wagons	69	44	53	54	41	41	36	40	37	46
11 wagons ou plus	8	8	3	9	1	3	5	5	3	6

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, tout déraillement doit être signalé.

Tableau 6b
Déraillements hors d'une voie principale (facteurs contributifs attribués)
2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total des facteurs attribués	796	741	671	622	546	617	558	555	607	679
Environnement	33	18	40	47	24	27	54	27	74	89
Matériel	74	52	54	41	50	52	56	50	39	48
Essieux	1	1	3	1	0	0	0	1	0	0
Freins	21	13	9	12	18	13	14	6	7	10
Appareil de choc et de traction	12	8	11	9	15	16	11	10	5	10
Structure	11	9	10	7	5	4	11	8	7	9
Bogie	13	11	7	4	4	9	6	16	14	11
Roue	15	10	10	5	8	9	13	8	6	8
Voie	292	282	243	238	209	223	165	205	201	218
Équipement connexe	3	2	1	1	1	0	0	4	1	2
Géométrie	112	97	102	90	95	97	66	79	72	85
Objet sur la voie	8	14	1	6	5	1	2	3	2	1
Autre matériel de voie	21	25	14	8	11	14	7	6	5	3
Rail	24	32	30	31	26	22	18	30	36	31
Plate-forme	13	6	8	9	5	15	24	13	10	9
Signaux	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0
Aiguillage	51	48	37	58	37	51	32	53	57	64
Branchements	54	48	33	27	25	19	13	12	12	20
Actes	349	329	286	264	224	289	250	253	266	304
Mouvement non protégé	202	193	184	170	150	175	145	139	138	179
Mouvement non immobilisé	22	7	9	9	3	7	3	11	6	7
Mauvaise utilisation du matériel	84	93	66	49	47	69	73	76	83	84
Mauvais chargement / ramassage	8	3	0	8	2	6	8	4	7	5
Mal placé / positionné pour la tâche	14	10	6	4	9	8	8	11	8	9
Communication inadéquate / insuffisante	4	4	1	6	2	3	2	2	3	4
Entretien inadéquat / insuffisant du matériel	2	5	7	0	0	2	0	0	1	0
Vitesse inadéquate	4	6	5	11	6	14	4	3	10	14
Vandalisme	6	7	5	5	4	5	6	3	5	1
Autres actes	3	1	3	2	1	0	1	4	5	1
Autres facteurs contributifs	48	60	48	32	39	26	33	20	27	20
Déraillements par nombre de facteurs attribués	758	703	641	589	509	554	503	522	539	645
Un facteur contributif attribué	695	630	597	557	477	494	438	489	464	604
Plus d'un facteur contributif attribué	49	51	36	31	32	60	60	33	70	35
Aucun facteur contributif attribué	14	22	8	1	0	0	5	0	5	6

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

Le BST n'enquête pas tous les événements, alors les facteurs contributifs attribués peuvent ne pas représenter les conclusions du BST. Les événements sont généralement rapportés au BST avec un seul facteur contributif. Le BST peut attribuer plus d'un facteur.

Certains facteurs sont attribués à la catégorie supérieure (par exemple matériel ou voie), alors la somme des composantes peut ne pas

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, tout déraillement doit être signalé.

Tableau 7
Accidents de passage à niveau selon le type de passage et de protection
2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Accidents de passage à niveau	269	243	218	221	188	180	171	190	184	180
Passages publics	231	197	184	177	157	154	148	168	172	152
Panneaux de signalisation	70	76	73	63	56	67	59	72	65	66
Dispositifs automatiques	161	121	111	114	101	87	89	96	107	86
Feux clignotants et sonnerie	105	77	65	73	55	56	52	48	56	47
Barrières	53	36	37	39	44	30	36	48	44	38
Autres dispositifs automatiques	3	8	9	2	2	1	1	0	7	1
Passages à niveau privés	33	44	28	38	30	24	15	18	10	24
Passages à niveau de ferme	5	2	6	6	1	2	8	4	2	4
Accidents mortels	34	25	22	24	17	19	24	26	22	20
Décès	37	28	25	26	19	24	25	30	30	21
Passages publics	32	25	23	25	18	23	21	29	30	20
Panneaux de signalisation	7	8	5	5	6	5	5	12	3	2
Dispositifs automatiques	25	17	18	20	12	18	16	17	27	18
Feux clignotants et sonnerie	13	10	8	9	6	8	9	7	7	3
Barrières	12	7	9	11	6	10	7	10	20	15
Autres dispositifs automatiques	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Passages à niveau privés	4	3	2	0	1	1	1	0	0	1
Passages à niveau de ferme	1	0	0	1	0	0	3	1	0	0
Nombre de blessés graves	55	29	21	37	21	28	22	32	27	25
Passages publics	48	27	21	31	20	25	20	29	26	22
Panneaux de signalisation	9	8	13	13	9	14	3	15	7	11
Dispositifs automatiques	39	19	8	18	11	11	17	14	19	11
Feux clignotants et sonnerie	23	13	5	16	8	5	9	6	4	6
Barrières	15	6	3	2	3	6	8	8	13	5
Autres dispositifs automatiques	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Passages à niveau privés	6	2	0	4	1	3	1	3	0	3
Passages à niveau de ferme	1	0	0	2	0	0	1	0	1	0
Nombre de passages publics (a)	18,216	18,553	17,450	n/a	17,425	16,718	16,413	16,229	16,113	15,950
Panneaux de signalisation	12,060	12,138	11,439	n/a	11,722	11,112	10,826	10,628	10,548	10,397
Dispositifs automatiques	6,156	6,415	6,011	n/a	5,703	5,606	5,587	5,601	5,565	5,553
Feux clignotants et sonnerie	4,059	4,193	3,827	n/a	3,526	3,365	3,308	3,288	3,235	3,189
Barrières	2,073	2,175	2,150	n/a	2,116	2,181	2,220	2,254	2,275	2,317
Autres dispositifs automatiques	24	47	34	n/a	61	61	59	59	55	47

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

a. La source est la base de données IRIS de Transports Canada. Les données de 2014 ont été fournies le 28 janvier 2013. Les données historiques ont été fournies sur une base annuelle par Transports Canada.

Tableau 8
Accidents de passage à niveau par province
2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Accidents de passage à niveau	269	243	218	221	188	180	171	190	184	180
Terre-Neuve-et-Labrador	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0
Nouvelle-Écosse	5	4	3	0	3	3	0	1	0	0
Nouveau-Brunswick	3	2	2	2	4	5	6	3	2	5
Québec	56	39	39	27	28	21	27	18	16	22
Ontario	92	66	52	66	48	52	39	40	40	44
Manitoba	18	20	20	13	18	20	7	26	19	16
Saskatchewan	19	26	23	28	24	24	23	32	37	33
Alberta	56	56	48	54	36	37	47	48	50	39
Colombie-Britannique	18	29	31	31	25	18	20	22	19	21
Territoires du Nord-Ouest / Yukon	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0
Accidents de passage à niveau en voie principale (a)	259	233	211	212	180	174	167	180	171	170
Accidents par million de trains-milles en voie principale (b)	3.0	2.7	2.5	2.6	2.5	2.2	2.1	2.2	2.2	2.2
Accidents de passage à niveau avec déraillement	12	4	6	6	6	3	4	3	6	9
Décès	37	28	25	26	19	24	25	30	30	21
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1	0	0	0	0	1	2	1	1	0
Québec	7	7	1	6	1	1	4	1	2	9
Ontario	16	13	12	12	3	6	9	11	13	5
Manitoba	2	2	1	2	3	2	2	3	0	1
Saskatchewan	2	1	2	3	5	5	1	8	3	2
Alberta	6	4	5	2	3	6	5	4	7	2
Colombie-Britannique	3	1	4	1	3	2	2	2	4	2
Territoires du Nord-Ouest / Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blessés graves	55	29	21	37	21	28	22	32	27	25
Terre-Neuve-et-Labrador	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Québec	11	4	2	3	3	3	4	1	1	3
Ontario	21	9	7	11	3	5	7	8	15	3
Manitoba	1	4	2	4	3	5	1	7	0	3
Saskatchewan	4	2	4	5	4	2	2	6	5	7
Alberta	12	8	4	8	5	8	4	7	5	5
Colombie-Britannique	3	1	1	5	3	3	4	3	1	4
Territoires du Nord-Ouest / Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nombre de passages publics par province (c)	18,216	18,553	17,450	n/a	17,425	16,718	16,413	16,229	16,113	15,950
Terre-Neuve-et-Labrador	7	7	5	n/a	5	5	5	5	5	5
Nouvelle-Écosse	119	160	119	n/a	180	180	180	180	182	182
Nouveau-Brunswick	190	308	148	n/a	347	340	340	340	342	343
Québec	1,660	1,767	1,662	n/a	1,958	1,964	1,966	1,968	1,967	1,921
Ontario	4,768	4,947	4,083	n/a	4,312	3,996	3,915	3,884	3,792	3,782
Manitoba	2,360	2,363	2,309	n/a	2,027	2,003	2,002	1,939	1,929	1,914
Saskatchewan	5,462	5,439	4,986	n/a	4,065	3,933	3,710	3,656	3,652	3,597
Alberta	2,791	2,655	2,854	n/a	3,009	2,786	2,783	2,777	2,767	2,731
Colombie-Britannique	840	888	1,265	n/a	1,507	1,485	1,486	1,454	1,451	1,449
Territoires du Nord-Ouest / Yukon	19	19	19	n/a	15	26	26	26	26	26

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

a. Comprend les accidents à un passage à niveau sur voie principale ou voie d'embranchement.

b. Source : Transports Canada. Les données sont des estimations.

c. Source : Base de données IRIS de Transports Canada. Les données de 2014 ont été fournies le 28 janvier 2015. Les données historiques ont été fournies annuellement par Transports Canada.

Tableau 9
Accidents d'intrus par province
2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Accidents d'intrus	83	91	101	73	72	81	67	74	58	55
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	2	0	2	1	0	0	1	0	0	0
Nouveau-Brunswick	2	1	4	2	3	1	2	1	1	0
Québec	14	9	12	13	12	13	9	11	7	6
Ontario	43	43	47	37	35	35	32	33	31	22
Manitoba	6	5	7	4	1	3	1	2	2	2
Saskatchewan	0	2	0	3	4	3	2	6	2	2
Alberta	6	17	14	7	4	9	7	10	7	10
Colombie-Britannique	10	14	15	6	13	17	13	11	8	13
Territoires du Nord-Ouest / Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents mortels	64	58	56	47	52	53	44	47	44	32
Décès	64	59	56	47	52	55	45	49	44	33
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1	0	3	2	3	0	1	1	1	0
Québec	12	6	7	10	7	10	8	8	4	2
Ontario	33	31	32	24	30	27	26	21	27	16
Manitoba	4	1	2	2	1	2	1	2	2	1
Saskatchewan	0	1	0	2	2	2	1	4	2	1
Alberta	5	11	7	4	3	6	2	8	4	5
Colombie-Britannique	8	9	4	3	6	8	6	5	4	8
Territoires du Nord-Ouest / Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blessés graves	17	28	27	20	16	19	21	21	10	21
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0
Québec	2	3	3	0	3	4	2	2	3	4
Ontario	9	13	7	12	5	5	6	12	3	6
Manitoba	1	3	4	2	0	1	0	0	0	1
Saskatchewan	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0
Alberta	1	3	4	2	1	3	4	2	1	4
Colombie-Britannique	2	4	8	2	6	5	7	5	3	6
Territoires du Nord-Ouest / Yukon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

Tableau 10**Incidents devant être signalés (type d'incident , facteurs contributifs attribués)****2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Incidents devant être signalés par type	245	220	223	216	209	188	233	238	223	217
Fuite de marchandises dangereuses*	123	82	88	64	78	68	79	93	94	63
Aiguillage de voie principale en position anormale	10	7	7	13	4	5	10	5	7	7
Mouvement dépasse les limites d'autorisation	91	101	106	111	106	101	118	120	98	128
Matériel roulant à la dérive	16	12	13	16	13	5	16	13	13	10
Indication moins contraignante que celle requise	1	6	0	3	1	4	3	1	1	2
Chevauchement d'autorisations sans mesure de protection	3	7	8	7	7	4	7	5	4	5
Membre d'équipage frappé d'incapacité	1	5	1	2	0	1	0	1	6	2
Total des facteurs attribués	257	217	173	225	214	195	240	245	228	229
Marchandises dangereuses, fuite par source / par pièce défectueuse	124	78	73	61	77	68	78	92	92	61
Matériel	1	1	0	5	2	2	1	2	4	2
Individuel / Personnel	17	13	4	3	0	0	0	1	4	1
Voie	2	3	0	2	2	1	5	2	2	3
Actes	112	116	90	148	131	114	144	139	115	157
Mouvement non protégé	35	31	38	55	34	35	55	38	33	37
Mouvement non immobilisé	11	8	1	10	7	4	11	4	6	2
Mauvaise utilisation du matériel	2	5	1	3	4	3	5	1	9	9
Communication inadéquate / insuffisante	7	11	4	6	8	8	11	14	8	15
Chevauchement d'autorisations	50	55	41	65	72	59	59	75	54	83
Vandalisme	4	0	3	1	3	1	2	5	1	3
Autres actes	3	6	2	8	3	4	1	2	4	8
Autres facteurs contributifs	1	6	6	6	2	10	12	9	11	5
Incidents par nombre de facteurs attribués	245	220	223	216	209	188	233	238	223	217
Un facteur contributif attribué	199	164	163	206	204	181	226	230	219	206
Plus d'un facteur contributif attribué	28	24	5	9	5	7	7	7	4	11
Aucun facteur contributif attribué	18	32	55	1	0	0	0	1	0	0

Données produites le 13 février 2015.

Événements ferroviaires sous juridiction fédérale.

Le BST n'enquête pas tous les événements, alors les facteurs contributifs attribués peuvent ne pas représenter les conclusions du BST. Les événements sont généralement rapportés au BST avec un seul facteur contributif. Le BST peut assigner plus d'un facteur.

Certains facteurs sont attribués à la catégorie supérieure (par exemple Actes), alors la somme des composantes peut ne pas représenter le total.

*Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, le seuil de déclaration minimal des événements impliquant les rejets de liquides inflammables à faible tension de vapeur (200 litres) a été harmonisé avec la partie 8 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Annexe B : Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent aux événements ferroviaires qui doivent être signalés en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et du règlement connexe¹⁴.

Événement ferroviaire

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

Accident ferroviaire à signaler

- (a) Une personne subit une blessure grave ou mortelle du fait qu'elle
 - (i) soit en train de monter à bord du matériel roulant ou d'en descendre ou soit à bord du matériel roulant;
 - (ii) soit en contact avec un élément du matériel roulant ou de son contenu;
- (b) le matériel roulant ou son contenu
 - (i) soit subit une collision ou un déraillement,
 - (ii) soit subit des dommages qui en compromettent la sécurité d'utilisation,
 - (iii) soit cause un incendie ou une explosion,
 - (iv) soit 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 soit compromise;

Incident ferroviaire à signaler

- (c) un risque de collision entre des matériels roulants;
- (d) un aiguillage de voie principale ou de subdivision est laissé en position anormale sans mesure de protection;
- (e) un signal de chemin de fer affiche une indication moins contraignante que celle requise pour le mouvement prévu du matériel roulant sur la voie;
- (f) 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*;
- (g) 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*;
- (h) un mouvement imprévu et non contrôlé de matériel roulant;

¹⁴ En vigueur depuis le 1^{er} juillet 2014.

(i) 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; ou

(j) il se produit un rejet accidentel à bord d'un matériel roulant ou depuis celui-ci mettant en cause une quantité de marchandises dangereuses ou une émission de rayonnement qui dépasse la quantité ou l'intensité indiquées à la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Blessure grave

(a) la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez);

(b) des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;

(c) une blessure à un organe interne;

(d) des brûlures au deuxième ou au troisième degré ou des brûlures sur plus de 5 % de la surface du corps;

(e) une exposition vérifiée à des substances infectieuses ou à un rayonnement nocif;

(f) une blessure susceptible de nécessiter l'hospitalisation de la victime.

Accident mettant en cause des marchandises dangereuses

L'expression « marchandises dangereuses » revêt le même sens qu'à la section 2 de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses, 1992*. On considère qu'un accident met en cause des marchandises dangereuses si tout wagon transportant (ou ayant récemment transporté) une marchandise dangereuse déraile, heurte du matériel roulant ou tout autre objet ou est heurté par du matériel roulant ou tout autre objet. Cela ne signifie pas nécessairement qu'il y a eu fuite d'un produit quelconque. Cette catégorie englobe aussi les accidents aux passages à niveau qui mettent en cause un véhicule automobile (par exemple un camion-citerne) qui transporte une marchandise dangereuse.

Déraillement

Toute occasion où une ou plusieurs roues du matériel roulant quittent la surface de roulement normale des rails, y compris les événements où il n'y a aucune blessure ni aucun dommage à la voie ou au matériel.