

Tableau 1

## Événements et victimes ferroviaires

	Août			Janvier à août		
	2019	2018	2014-2018 moyenne	2019	2018	2014-2018 moyenne
<b>Accidents</b>	<b>85</b>	<b>102</b>	<b>89</b>	<b>916</b>	<b>797</b>	<b>700</b>
Collisions en voie principale	0	1	1	2	3	4
Déraillements en voie principale - 1-2 wagons*	6	4	2	45	34	31
Déraillements en voie principale - 3-5 wagons	2	1	1	5	10	7
Déraillements en voie principale - 6 wagons et plus	1	0	2	21	30	20
Accidents aux passages à niveau	10	12	13	124	108	98
Collisions hors d'une voie principale	10	6	7	82	70	63
Déraillements hors d'une voie principale - 1-2 wagons*	30	43	35	365	320	271
Déraillements hors d'une voie principale - 3-5 wagon	5	9	7	56	65	57
Déraillements hors d'une voie principale - 6 wagons et plus	1	1	2	22	15	20
Collisions / déraillements de véhicules d'entretien	3	8	5	29	30	24
Accidents à des employés / voyageurs	1	3	1	10	7	9
Accidents survenus à des intrus	9	6	8	36	51	46
Incendies / Explosions	5	5	3	87	24	22
Autres	2	3	3	33	30	28
<b>Incidents</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>191</b>	<b>190</b>	<b>218</b>
Déraillements en voie principale - 1-2 wagons* (aucun dommage)	0	0	0	2	3	2
Collision hors d'une voie principale (aucun déraillement, aucun dommage)	0	0	0	0	1	3
Déraillements hors d'une voie principale - 1-2 wagons* (aucun dommage)	1	1	6	51	76	81
Fuite de marchandises dangereuses	0	0	1	0	0	15
Aiguillage de voie principale en position anormale	0	0	1	12	7	6
Mouvement dépasse les limites d'autorisation	18	16	13	104	84	84
Mouvement non contrôlé de matériel roulant	1	1	1	10	6	8
Autres	0	2	1	11	13	19
<b>Million de trains-milles (a)</b>				<b>59.27</b>	<b>56.76</b>	<b>55.91</b>
<b>Accidents / million de trains-milles</b>				<b>15.45</b>	<b>14.04</b>	<b>12.52</b>
<b>Accidents avec marchandises dangereuses**</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>128</b>	<b>85</b>	<b>82</b>
Déraillements en voie principale	3	0	1	15	14	11
Accidents aux passages à niveau	1	1	0	5	6	3
Collisions hors d'une voie principale	3	2	1	35	20	21
Déraillements hors d'une voie principale	1	6	3	69	41	43
Autres	0	0	1	4	4	4
<b>Accidents avec fuite de marchandises dangereuses</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
<b>Accidents à des trains de voyageurs</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>39</b>	<b>43</b>	<b>35</b>
<b>Accidents impliquant un mouvement non contrôlé de matériel roulant</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>51</b>	<b>35</b>	<b>27</b>
<b>Morts à la suite d'accidents</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>50</b>	<b>35</b>	<b>40</b>
Accidents aux passages à niveau	2	1	2	21	12	11
Accidents survenus à des intrus	7	4	5	24	23	28
Autres	1	0	0	5	0	1
<b>Blessés graves à la suite d'accidents</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>40</b>	<b>59</b>	<b>43</b>
Accidents aux passages à niveau	2	2	2	18	23	17
Accidents survenus à des intrus	2	2	3	11	24	16
Autres	0	2	1	11	12	9

Données produites le 30 septembre 2019.

Les moyennes quinquennales ont été arrondies. Les totaux ne correspondent pas toujours à la somme des moyennes.

a. Les trains-milles sont approximatifs. (Source: Transports Canada)

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. Ce règlement modifie certaines exigences de rapport.

\* En vertu des nouvelles exigences de rapport, tout déraillement doit être signalé. Le BST a examiné les déraillements et collisions jusqu'au 1er janvier 2014 et a catégorisé des occurrences avec des conséquences minimales comme des incidents à signaler incluant: les déraillements mettant en cause 1 ou 2 wagons, sans dommage subi par le matériel ou la voie; sans blessure; sans incendie et sans rejet de marchandises dangereuses.

Les collisions hors d'une voie principale, sans dommage subi par le matériel ou la voie; sans blessure; sans incendie; sans rejet de marchandises dangereuses et qui n'ont pas empiété sur la voie principale.

\*\* Les règlements du BST ont été harmonisés avec l'article 8,4 du règlement sur le transport des marchandises dangereuses, en vertu duquel les incidents de fuite de marchandise dangereuse ne doivent être déclarées que dans les cas de risque de décès ou de blessure grave, d'évacuation ou de fermeture d'une installation de chargement de la marchandise dangereuse d'une route, une ligne de chemin de fer principale, ou une voie navigable principale.

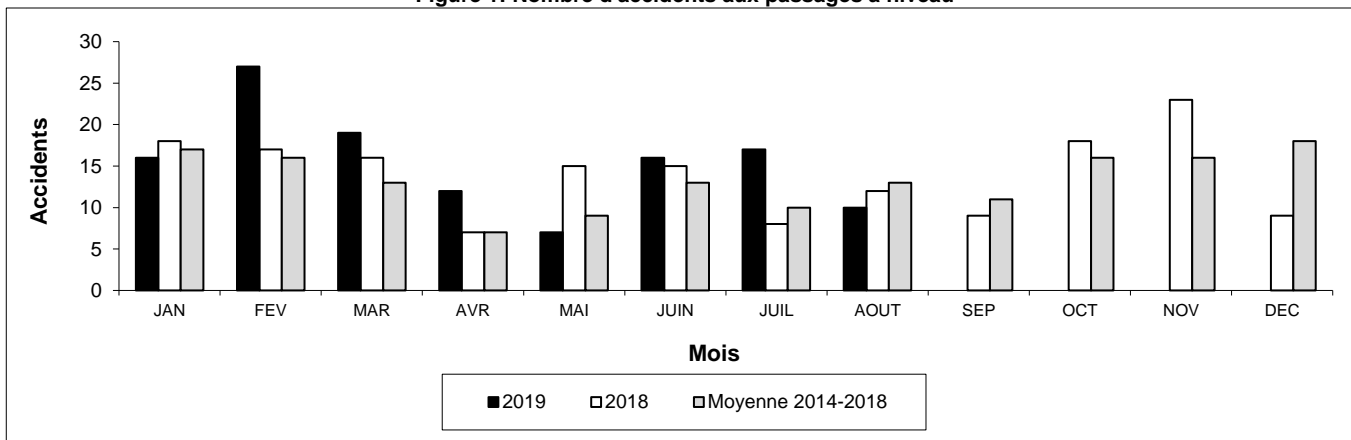


Tableau 2

## Accidents ferroviaires survenus aux passages à niveau et à des intrus

	Passage à niveau (dont le type est enregistré)				Passages à niveau		Intrus		
	2019 - cumulatif*				Cumulatif*		Cumulatif*		
	Public automatisé	Public passif	Privé	Ferme	2019	2018	2019	2018	
<b>Terre-Neuve</b>									
Accidents	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Morts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blessures graves	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Nouvelle-Écosse</b>									
Accidents	0	0	1	0	1	2	0	0	0
Morts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blessures graves	0	0	2	0	2	0	0	0	0
<b>Nouveau-Brunswick</b>									
Accidents	0	0	2	0	2	3	1	0	0
Morts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blessures graves	0	0	0	0	0	0	1	0	0
<b>Québec</b>									
Accidents	8	0	9	1	18	12	4	9	9
Morts	0	0	1	0	1	2	3	5	5
Blessures graves	0	0	1	0	1	4	1	4	4
<b>Ontario</b>									
Accidents	21	6	7	0	34	25	13	21	21
Morts	6	2	2	0	10	4	11	9	9
Blessures graves	1	0	0	0	1	4	2	9	9
<b>Manitoba</b>									
Accidents	6	6	2	1	15	11	1	1	1
Morts	3	1	0	0	4	0	1	0	0
Blessures graves	0	0	0	0	0	8	0	1	1
<b>Saskatchewan</b>									
Accidents	9	7	0	0	16	13	2	1	1
Morts	1	1	0	0	2	1	2	0	0
Blessures graves	3	1	0	0	4	1	0	1	1
<b>Alberta</b>									
Accidents	9	10	5	0	25	25	10	8	8
Morts	1	1	0	0	2	2	5	3	3
Blessures graves	3	1	2	0	6	2	4	5	5
<b>Colombie-Britannique</b>									
Accidents	5	2	6	0	13	17	5	11	11
Morts	2	0	0	0	2	3	2	6	6
Blessures graves	2	1	1	0	4	4	3	4	4
<b>Territoires du Nord-Ouest</b>									
Accidents	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Morts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blessures graves	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Canada</b>									
Accidents	58	31	32	2	124	108	36	51	51
Morts	13	5	3	0	21	12	24	23	23
Blessures graves	9	3	6	0	18	23	11	24	24

Figure 1: Nombre d'accidents aux passages à niveau



Données produites le 30 septembre 2019.

\*Le cumulatif est de janvier à août.

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. Ce règlement modifie certaines exigences de rapport..

Tableau 3  
Déraillements en voie principale par province\*

	Janvier à août			Déraillements impliquant des march. dang. Janvier à août		
	2019	2018	2014-2018 moyenne	2019	2018	2014-2018 moyenne
	<b>Canada</b>	<b>73</b>	<b>77</b>	<b>61</b>	<b>15</b>	<b>14</b>
Terre-Neuve	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1	0	1	0	0	1
Québec	10	11	8	3	1	1
Ontario	16	11	13	4	1	3
Manitoba	10	7	5	3	1	1
Saskatchewan	10	12	7	1	3	1
Alberta	12	18	14	2	5	3
Colombie-Britannique	14	18	13	2	3	1
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	0	0

\* Jusqu'à maintenant, il y a eu 3 événements avec fuite de marchandises dangereuses en 2019 et 1 en 2018.

Figure 1: Nombre de déraillements en voie principale par mois

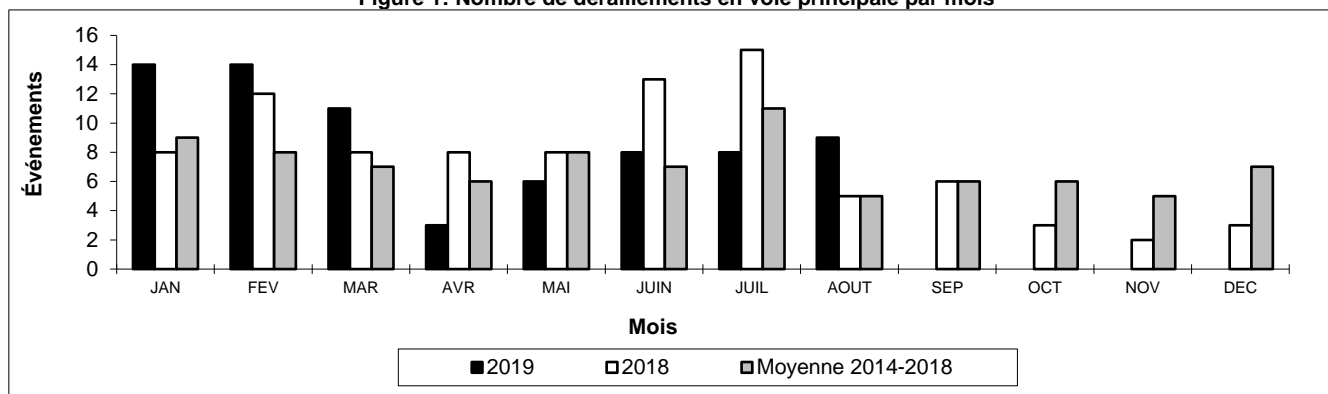
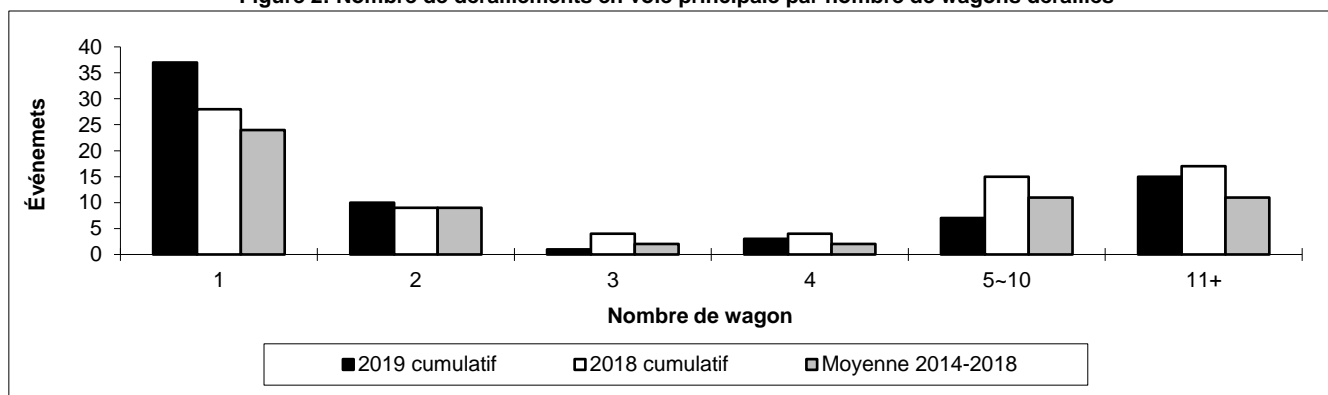


Figure 2: Nombre de déraillements en voie principale par nombre de wagons dérailés



Données produites le 30 septembre 2019.

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. Ce règlement modifie certaines exigences de rapport.

\* En vertu des nouvelles exigences de déclaration tous les déraillements sont à signaler.

Tableau 4  
Collisions hors d'une voie principale par province

	Janvier à août			Collisions impliquant des march. dang. Janvier à août		
	2019	2018	2014-2018 moyenne	2019	2018	2014-2018 moyenne
	<b>Canada</b>	<b>82</b>	<b>71</b>	<b>65</b>	<b>35</b>	<b>20</b>
Terre-Neuve	0	1	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	1	1	0	0	0
Québec	6	3	6	2	3	2
Ontario	19	17	16	9	5	6
Manitoba	9	4	9	4	2	3
Saskatchewan	10	10	8	3	1	2
Alberta	25	17	12	15	6	5
Colombie-Britannique	13	18	12	2	3	3
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	0	0

\* Jusqu'à maintenant, aucun événement avec fuite de marchandises dangereuses n'est survenu en 2019 ou en 2018.

Figure 1: Nombre de collisions hors d'une voie principale par mois

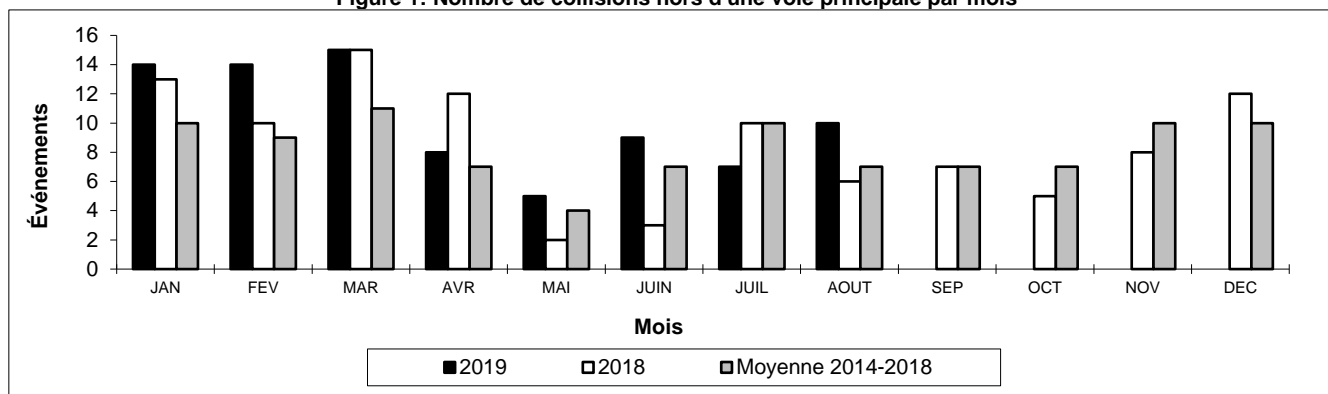
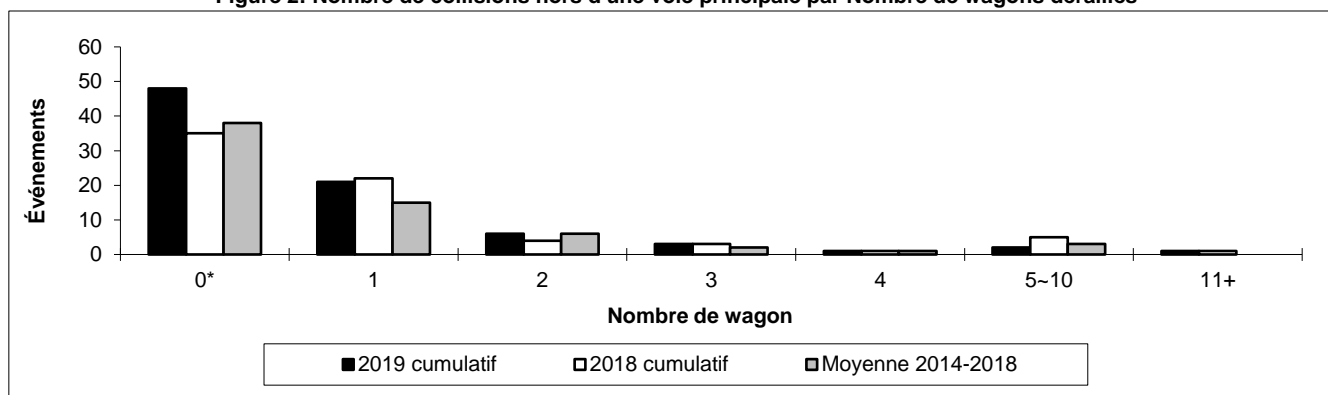


Figure 2: Nombre de collisions hors d'une voie principale par Nombre de wagons déraillés



Données produites le 30 septembre 2019.

\* Nombre de collisions n'ayant pas entraîné de déraillement.

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. Ce règlement modifie certaines exigences de rapport.

Tableau 5  
Déraillements hors d'une voie principale par province\*

	Janvier à août			Déraillements impliquant des march. dang. Janvier à août		
	2019	2018	2014-2018 moyenne	2019	2018	2014-2018 moyenne
	<b>Canada</b>	<b>494</b>	<b>476</b>	<b>429</b>	<b>79</b>	<b>49</b>
Terre-Neuve	6	5	5	0	0	0
Nouvelle-Écosse	4	3	3	0	1	0
Nouveau-Brunswick	7	4	7	1	0	2
Québec	113	69	63	19	11	6
Ontario	98	87	81	10	7	11
Manitoba	59	56	56	11	5	6
Saskatchewan	44	65	48	9	2	5
Alberta	86	98	89	19	14	15
Colombie-Britannique	76	89	75	9	9	8
Territoires du Nord-Ouest	1	0	0	1	0	0

\* Jusqu'à maintenant, aucun événement avec fuite de marchandises dangereuses n'est survenu en 2019 ou en 2018.

Figure 1: Nombre de déraillements hors d'une voie principale par mois

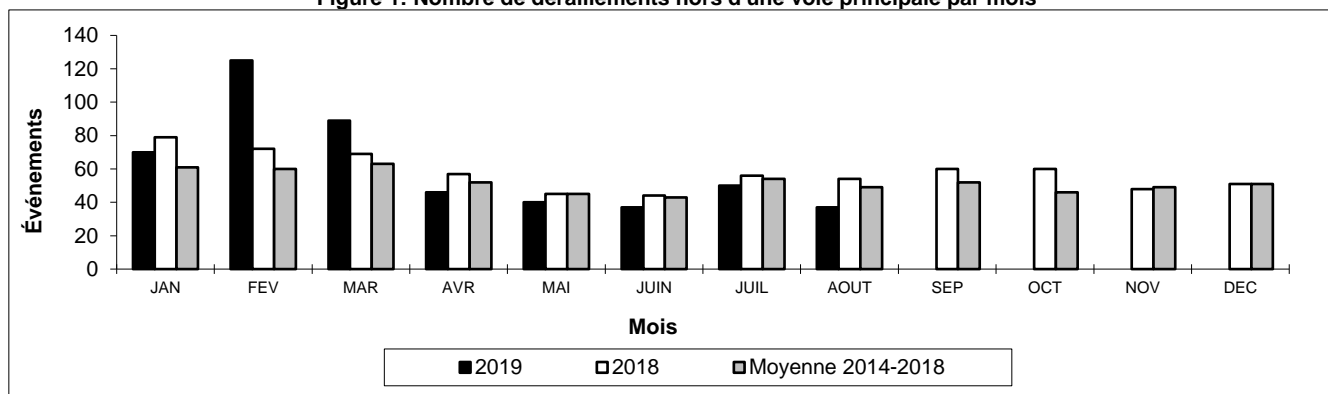
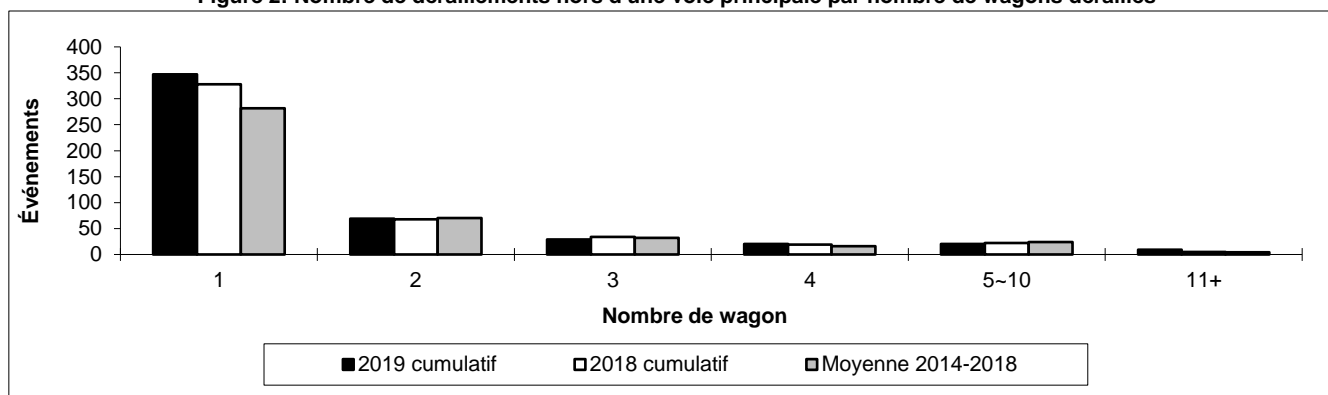


Figure 2: Nombre de déraillements hors d'une voie principale par nombre de wagons déraillés



Données produites le 30 septembre 2019.

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. Ce règlement modifie certaines exigences de rapport.

\* En vertu des nouvelles exigences de déclaration tous les déraillements sont à signaler.