

Tableau 1  
Événements et victimes ferroviaires

	Mars			Janvier à mars		
	2015	2014	2010-2014 moyenne	2015	2014	2010-2014 moyenne
<b>Accidents</b>	<b>115</b>	<b>110</b>	<b>98</b>	<b>347</b>	<b>328</b>	<b>288</b>
Collisions en voie principale	0	1	0	2	3	2
Déraillements en voie principale - 1-2 wagons*	5	4	5	13	18	15
Déraillements en voie principale - 3-5 wagons	1	0	1	3	3	2
Déraillements en voie principale - 6 wagons et plus	4	0	2	11	7	8
Accidents aux passages à niveau	12	17	14	54	50	54
Collisions hors d'une voie principale	18	9	7	33	27	24
Déraillements hors d'une voie principale - 1-2 wagons*	48	55	45	162	160	121
Déraillements hors d'une voie principale - 3-5 wagon	7	8	8	18	20	19
Déraillements hors d'une voie principale - 6 wagons et plus	2	2	4	5	4	7
Collisions / déraillements de véhicules d'entretien	3	3	2	10	10	7
Accidents à des employés / voyageurs	3	1	1	4	1	2
Accidents survenus à des intrus	3	2	5	8	7	12
Incendies / Explosions	0	2	1	6	8	5
Autres	8	6	4	17	10	10
<b>Incidents</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>46</b>	<b>59</b>	<b>49</b>
Fuite de marchandises dangereuses	7	5	8	9	26	19
Aiguillage de voie principale en position anormale	2	1	1	5	2	2
Mouvement dépasse les limites d'autorisation	10	7	5	28	23	22
Matériel roulant parti à la dérive	0	1	1	1	4	3
Autres	2	3	2	3	4	3
<b>Million de trains-milles (a)</b>				<b>20.04</b>	<b>19.58</b>	<b>20.71</b>
<b>Accidents / million de trains-milles</b>				<b>17.32</b>	<b>16.75</b>	<b>13.91</b>
<b>Accidents avec marchandises dangereuses**</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>56</b>	<b>52</b>	<b>43</b>
Déraillements en voie principale	2	1	1	8	3	3
Accidents aux passages à niveau	0	1	1	1	1	2
Collisions hors d'une voie principale	4	3	3	12	14	9
Déraillements hors d'une voie principale	17	11	11	35	33	28
Autres	0	1	0	0	1	1
<b>Accidents avec fuite de marchandises dangereuses</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Accidents à des trains de voyageurs</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>15</b>
<b>Accidents impliquant matériel roulant parti à la dérive</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Morts à la suite d'accidents</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>18</b>
Accidents aux passages à niveau	1	2	2	1	8	9
Accidents survenus à des intrus	3	1	3	5	3	8
Autres	0	1	0	0	1	2
<b>Blessés graves à la suite d'accidents</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>15</b>
Accidents aux passages à niveau	2	4	1	5	7	6
Accidents survenus à des intrus	1	1	2	3	4	4
Autres	3	1	1	5	2	6

Données produites le 15 avril 2015.

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.

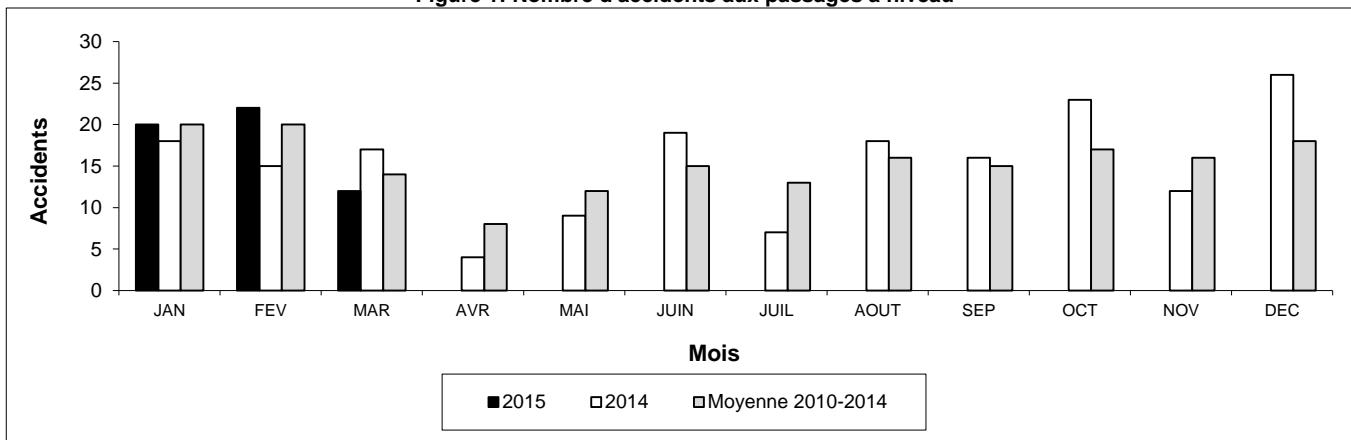
\*\* En vertu des nouvelles exigences de rapport, le seuil de déclaration minimal des événements impliquant les rejets de liquides inflammables à faible tension de vapeur (200 litres) a été harmonisé avec la partie 8 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Tableau 2

Accidents ferroviaires survenus aux passages à niveau et à des intrus

	Passage à niveau (dont le type est enregistré)				Passages à niveau		Intrus		
	2015 - cumulatif*				Cumulatif*		Cumulatif*		
	Public automatisé	Public passif	Privé	Ferme	2015	2014	2015	2014	
<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	2	0	0	2	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>Nouveau-Brunswick</b>									
Accidents	2	0	1	1	4	2	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>Québec</b>									
Accidents	8	0	3	0	11	5	0	1	1
Morts	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Blessures graves	1	0	0	0	1	0	0	1	1
<b>Ontario</b>									
Accidents	3	1	4	0	8	12	3	2	2
Morts	0	0	0	0	0	1	2	1	1
Blessures graves	0	0	0	0	0	1	1	1	1
<b>Manitoba</b>									
Accidents	1	2	1	0	4	4	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>Saskatchewan</b>									
Accidents	1	3	0	0	4	8	2	0	0
Morts	0	0	0	0	0	2	1	0	0
Blessures graves	0	0	0	0	0	3	2	0	0
<b>Alberta</b>									
Accidents	5	6	0	1	12	14	0	1	1
Morts	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Blessures graves	0	1	0	0	1	2	0	1	1
<b>Colombie-Britannique</b>									
Accidents	3	3	3	0	9	5	3	3	3
Morts	1	0	0	0	1	1	2	2	2
Blessures graves	3	0	0	0	3	1	0	1	1
<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	23	17	12	2	54	50	8	7	7
Morts	1	0	0	0	1	8	5	3	3
Blessures graves	4	1	0	0	5	7	3	4	4

Figure 1: Nombre d'accidents aux passages à niveau



Données produites le 15 avril 2015.

\*Le cumulatif est de janvier à mars.

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 mars			Déraillements impliquant des march. dang. Janvier à mars		
	2015	2014	2010-2014 moyenne	2015	2014	2010-2014 moyenne
	<b>Canada</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>8</b>	<b>3</b>
Terre-Neuve	0	0	1	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	2	0	0	2	0
Québec	2	7	3	0	0	0
Ontario	10	9	6	5	1	1
Manitoba	3	3	2	1	0	0
Saskatchewan	1	2	3	0	0	0
Alberta	5	1	5	2	0	1
Colombie-Britannique	5	4	5	0	0	0
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 2015 et 1 en 2014.

Figure 1: Nombre de déraillements en voie principale par mois

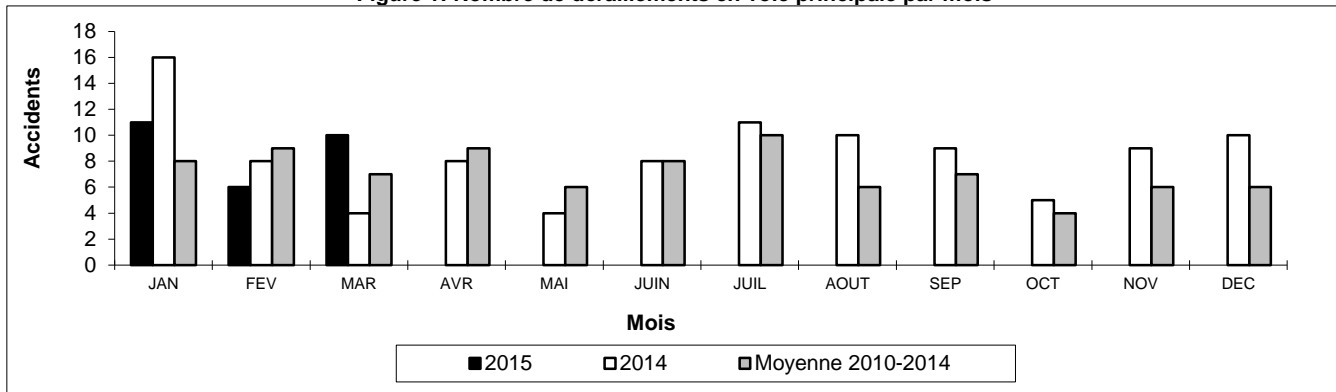
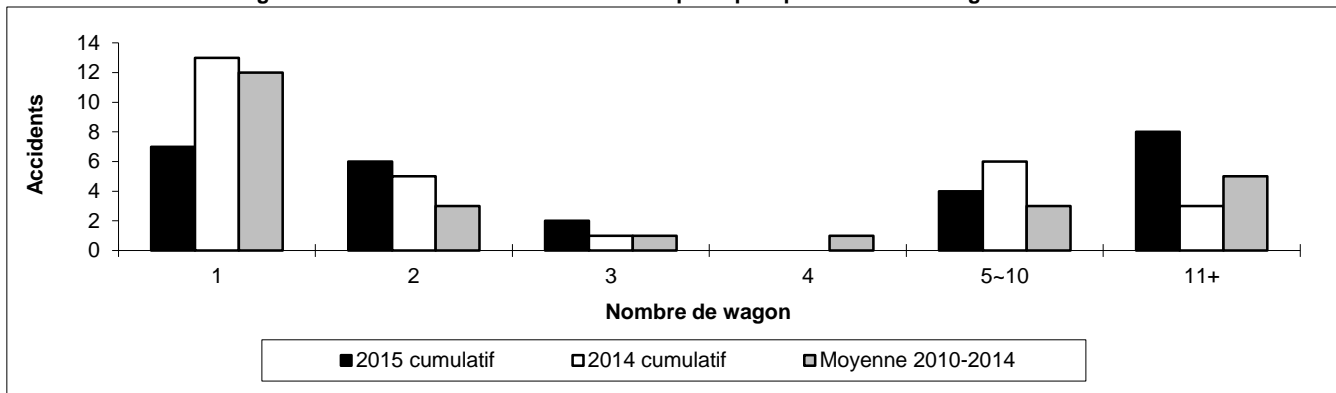


Figure 2: Nombre de déraillements en voie principale par nombre de wagons dérailés



Données produites le 15 avril 2015.

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 mars			Collisions impliquant des march. dang. Janvier à mars		
	2015	2014	2010-2014 moyenne	2015	2014	2010-2014 moyenne
	<b>Canada</b>	<b>33</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>12</b>	<b>14</b>
Terre-Neuve	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	1	0	0	1	0
Québec	4	1	2	3	0	1
Ontario	1	7	5	0	4	2
Manitoba	9	9	5	3	5	3
Saskatchewan	4	3	1	2	1	1
Alberta	7	4	6	3	2	2
Colombie-Britannique	8	2	4	1	1	1
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	0	0

\* Jusqu'à maintenant, aucun événement avec fuite de marchandises dangereuses n'est survenu en 2015 ou en 2014.

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

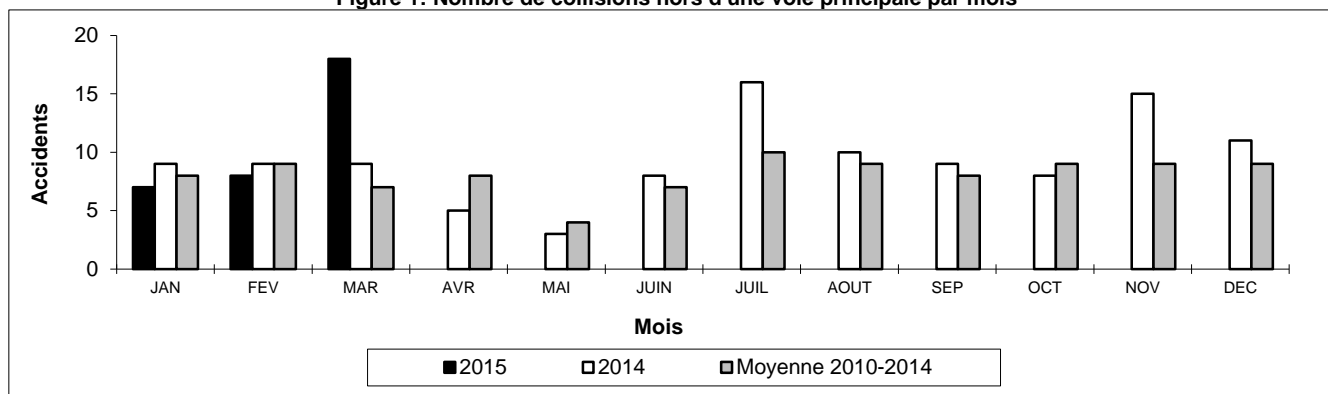
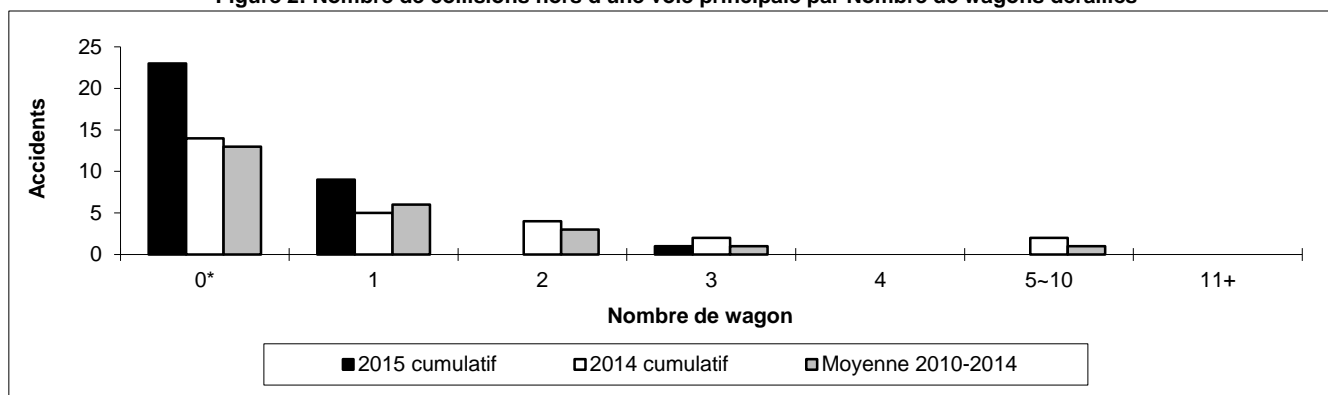


Figure 2: Nombre de collisions hors d'une voie principale par Nombre de wagons déraillés



Données produites le 15 avril 2015.

\* 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 mars			Déraillements impliquant des march. dang. Janvier à mars		
	2015	2014	2010-2014 moyenne	2015	2014	2010-2014 moyenne
	<b>Canada</b>	<b>186</b>	<b>184</b>	<b>147</b>	<b>35</b>	<b>33</b>
Terre-Neuve	2	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	2	1	1	1	0	0
Nouveau-Brunswick	6	2	2	3	1	1
Québec	32	12	14	3	2	3
Ontario	36	31	27	6	5	6
Manitoba	29	35	19	5	4	3
Saskatchewan	15	17	20	3	4	3
Alberta	42	51	39	10	13	10
Colombie-Britannique	22	34	25	4	3	3
Territoires du Nord-Ouest	0	1	0	0	1	0

\* Jusqu'à maintenant, aucun événement avec fuite de marchandises dangereuses n'est survenu en 2015 ou en 2014.

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

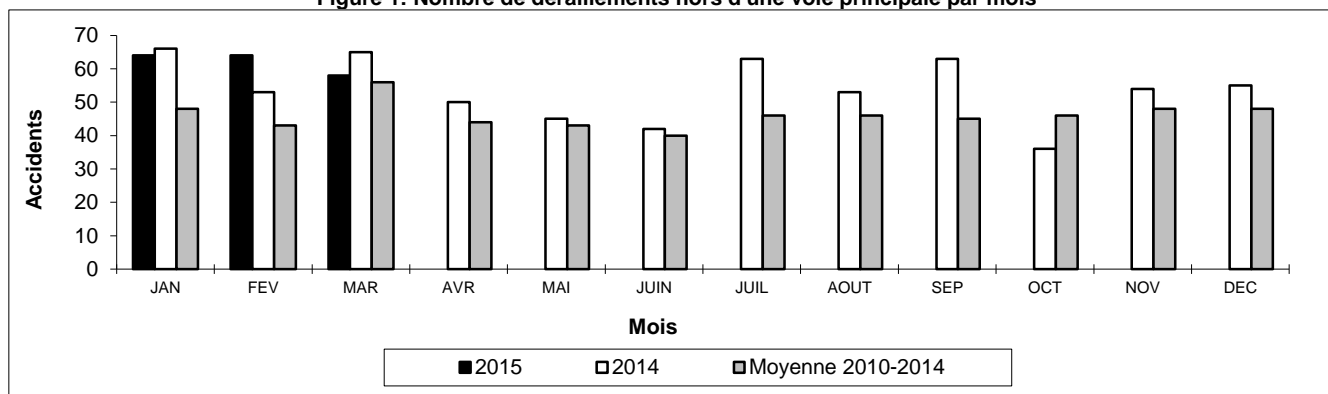
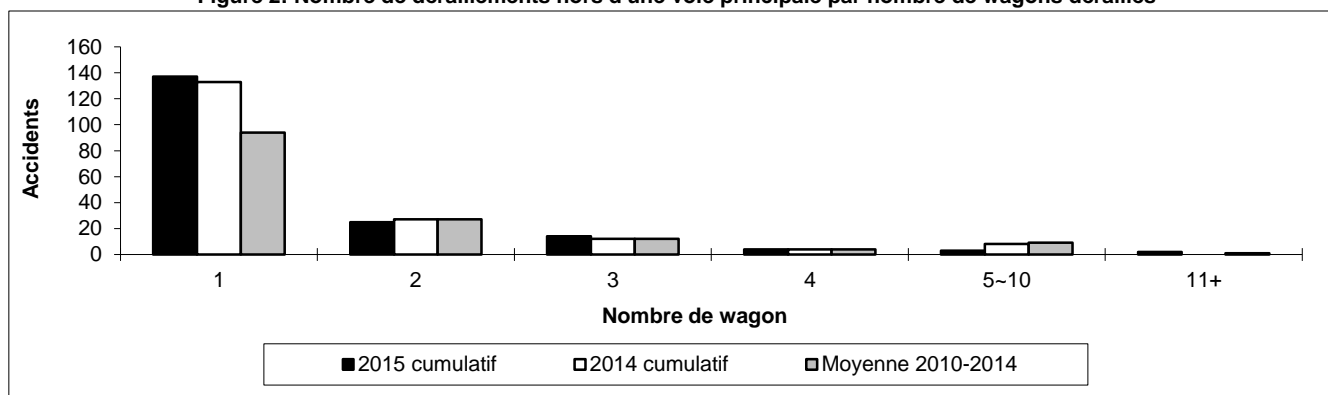


Figure 2: Nombre de déraillements hors d'une voie principale par nombre de wagons déraillés



Données produites le 15 avril 2015.

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.