



2005

Tendances ferroviaires



L'Association des chemins de fer du Canada
www.railcan.ca



Sociétés et organismes membres

Décembre 2004

Agence métropolitaine de transport
Alberta Prairie Railway Excursions
Alberta RailNet
Amtrak
Athabasca Northern Railway Ltd.
Barrie-Collingwood Railway
Burlington Northern (Manitoba) Ltd.
BNSF Railway Company
Cape Breton & Central Nova Scotia Railway
Capital Railway
Carlton Trail Railway
Central Manitoba Railway Inc.
Central Western Railway
Chemin de fer Canadien Pacifique
Chemin de fer Charlevoix inc.
Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc.
Chemin de fer Montréal, Maine & Atlantique inc.
Chemin de fer Ottawa Central Inc.
Chemin de fer Q.N.S. & L.
Chemins de fer Québec-Gatineau inc.
Chemin de fer St-Laurent & Atlantique (Québec) inc.
CN
Commission de transport Ontario Northland
Compagnie de chemin de fer Arnaud
Compagnie de chemin de fer Cartier
CSX Transportation Inc.
E & N Railway Company (1998) Ltd.
Essex Terminal Railway Company
Goderich-Exeter Railway Company Limited

Great Canadian Railtour Company Ltd.
Great Western Railway Ltd.
Hudson Bay Railway
Huron Central Railway Inc.
Kelowna Pacific Railway Ltd.
Lakeland & Waterways Railway
La Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay
Le Chemin de fer de la côte est du Nouveau-Brunswick
Mackenzie Northern Railway
New Brunswick Southern Railway Company Limited
Norfolk Southern Railway
Okanagan Valley Railway
Ontario Southland Railway Inc.
Ottawa Valley Railway
Réseau GO
South Simcoe Railway
Southern Manitoba Railway
Southern Ontario Railway
Southern Railway of British Columbia Ltd.
Sydney Coal Railway
Toronto Terminals Railway Company Limited
Train touristique « L'Express de La Matapédia »
Trillium Railway Co. Ltd.
VIA Rail Canada inc.
Wabush Lake Railway Company, Limited
West Coast Express Ltd.
White Pass & Yukon Route
Windsor & Hantsport Railway
Wisconsin Central Ltd.

TABLE *des* MATIÈRES

- 3** Tour d'horizon
- 11** Points saillants
- 12** Politiques publiques et fiscalité

Statistiques

- 14** Comparaison des dix dernières années
- 15** Recettes marchandises par tonne-mille (tonne-kilomètre)
- 16** Voies en exploitation par province et territoire

Exploitation ferroviaire au Canada

- 17** Installations et matériel en service
- 18** Transport marchandises
- 20** Carburant consommé
- 21** Statistiques sur les trains
- 22** Transport voyageurs intervalles
- 24** Trains de banlieue
- 25** Ajouts aux immobilisations corporelles
- 26** Effectif
- 27** Productivité

Finances

- 28** Bénéfice d'exploitation
- 29** Charges d'exploitation
- 30** Fiscalité
- 31** Taxes et impôts fédéraux et provinciaux

Glossaire

Voici la treizième édition de *Tendances ferroviaires*, compte rendu annuel sur les résultats financiers et d'exploitation du secteur canadien du transport ferroviaire des marchandises et des voyageurs, produit par l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Des données statistiques et des commentaires portant sur une période de dix années consécutives sont présentés dans chaque publication.

Au cours de la dernière décennie, le secteur a évolué, passant de 32 sociétés ferroviaires membres, en 1995, à 58 à la fin de 2004. Cette augmentation du nombre de membres résulte en grande partie de la vente ou de la location de voies à faible densité de trafic par les chemins de fer de classe 1 à des exploitants de chemins de fer d'intérêt local animés d'un esprit d'entreprise. Cette situation a profité à toutes les parties concernées : pas uniquement aux chemins de fer, mais aussi aux expéditeurs et aux collectivités qu'ils desservent.

Parmi les membres de l'Association des chemins de fer du Canada, on compte les grands chemins de fer de classe 1, les chemins de fer d'intérêt local, ainsi que les exploitants des trains voyageurs intervilles, de banlieue et touristiques du Canada. Ensemble, ils représentent pratiquement toute l'activité ferroviaire voyageurs et marchandises au Canada.

En 2004, les membres de l'ACFC ont connu une année exceptionnelle, au cours de laquelle ils ont fracassé des records. Le trafic marchandises, calculé en tonnes-milles (ou tonnes-kilomètres) commerciales, a progressé de 5,9 pour cent, établissant ainsi un nouveau record dans ce secteur. Le nombre de voyageurs intervilles a augmenté de 3,9 pour cent, et celui des usagers des trains de banlieue, de 4,2 pour cent sur douze mois, soit le chiffre le plus élevé depuis que l'ACFC a commencé à recueillir ces statistiques, en 1997.

Les recettes marchandises ont enregistré une hausse de 7,6 pour cent en 2004, comparativement à l'année précédente; les recettes voyageurs ont progressé de 6,0 pour cent, et les recettes totales du secteur ont affiché un gain de 7,4 pour cent. Au total, les résultats du secteur ferroviaire ont dépassé les 8,8 G\$ (milliards de dollars), un record de tous les temps. La hausse du volume de travail, alliée à la détermination de relever le défi avec efficacité, a permis d'enregistrer un bénéfice d'exploitation record de 1,7 G\$, soit un gain impressionnant de 14,8 pour cent, par rapport à 2003.

Économie

L'économie canadienne s'est mieux portée en 2004 qu'en 2003 : le produit intérieur brut (PIB), aux prix de base, a progressé de 3,1 pour cent en 2004, après avoir enregistré une hausse de 2,2 pour cent, l'année précédente. En comparaison, le secteur du transport a affiché des résultats légèrement

TOUR D'HORIZON

supérieurs, avec une progression de 3,9 pour cent. L'économie canadienne a été propulsée par la hausse des prix des ressources naturelles, la faiblesse des taux d'intérêt et la forte demande des États-Unis.

Toutefois, plus tard au cours de l'année, la remontée du dollar canadien, alliée à l'affaiblissement de la demande mondiale, a contribué à un ralentissement qui a particulièrement touché le secteur manufacturier. On estime, par exemple, que chaque cent gagné par le dollar canadien réduit les résultats des sociétés forestières canadiennes de 528 M\$ (millions de dollars) par année. En 2004, l'activité économique a été alimentée par le secteur des affaires, qui a affiché une croissance de 3,4 pour cent, par rapport à 2,2 pour cent en 2003. L'inflation, calculée d'après la fluctuation annuelle des prix à la consommation, s'est établie à 1,9 pour cent en 2004, en baisse par rapport à 2,8 pour cent un an plus tôt.

Les résultats commerciaux du Canada à l'échelle internationale se sont redressés, car tant les exportations que les importations ont atteint des niveaux records en 2004. Les exportations canadiennes de biens et services ont progressé de 7,1 pour cent, pour atteindre 492,6 G\$ en 2004, volte-face par rapport à trois années de fléchissement. Les importations de biens et services ont aussi enregistré une forte hausse de 23,8 G\$, ou de 5,8 pour cent, en 2004, pour atteindre 436,5 G\$.

Les gains au chapitre des exportations se sont étendus à tous les principaux groupes de marchandises. Les biens industriels ont progressé de 16,6 pour cent, les produits énergétiques, de 13,9 pour cent, les produits forestiers, de 9,1 pour cent, et la machinerie lourde et l'équipement, la plus importante catégorie d'exportations de biens canadiens, de 3,6 pour cent. Les produits de l'automobile ont affiché un gain de 3,4 pour cent. Les biens de consommation, quant à eux, ont enregistré la plus faible hausse, soit 0,7 pour cent.

Au chapitre des importations, tous les principaux groupes de marchandises ont progressé l'an dernier, sauf un. Il s'agit des importations de produits agricoles et de la pêche, qui ont fléchi de 0,7 pour cent. Des gains remarquables ont été enregistrés dans le secteur des produits énergétiques (en hausse de 26,0 pour cent), des biens industriels (en hausse de 12,7 pour cent) et des machines et de l'équipement (en hausse de 5,6 pour cent).

Volume de travail du secteur ferroviaire

Le secteur a affiché des résultats records en 2004, favorisé par la robustesse du marché du transport. Le volume de travail, calculé en tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales), ou TMC (TKC), s'est établi à 235 milliards de TMC (343 milliards de TKC), comparativement à 222 milliards de TMC (324 milliards de TKC) en 2003, soit un gain

de 5,9 pour cent par rapport au record précédent. On appelle TMC le transport rémunéré de une tonne de marchandises sur une distance de un mille. Par rapport à il y a une décennie, le volume de travail en 2004 a affiché une hausse spectaculaire de 22,5 pour cent. Le nombre d'envois en wagons complets par groupe de marchandise à l'origine, autre indicateur du volume transporté, a également progressé pour atteindre le chiffre record de 4,2 millions de wagons complets, soit une hausse de 2,9 pour cent par rapport à 2003, et de 14,5 pour cent par rapport à 1995.

En outre, le secteur a établi un nouveau record au chapitre du tonnage transporté depuis l'origine : il a acheminé 338 millions de tonnes impériales (307 millions de tonnes métriques) de marchandises à l'origine en 2004, soit 3,3 pour cent de mieux qu'en 2003, et 12,6 pour cent de plus qu'une décennie plus tôt.

Le graphique intitulé « Wagons complets à l'origine par groupe de marchandise » à la page 19 illustre les groupes de marchandises qui ont le plus contribué aux volumes records de trafic marchandises en 2004. Le secteur agricole est à l'origine du tiers de l'augmentation sur douze mois des wagons complets acheminés. Les céréales constituent la composante la plus importante du groupe agricole, qui a regagné depuis la sécheresse dans les provinces des Prairies, en 2002.

Depuis 1996, année où l'ACFC a commencé à compiler les données sur les marchandises, le secteur qui a connu la plus forte croissance, au cours de ces neuf années, a été le transport intermodal. Ce secteur a enregistré une hausse de 289 000 unités, ou de 66,5 pour cent, depuis 1996, et a été à l'origine, dans une proportion de 22,9 pour cent, de l'augmentation du total de wagons complets acheminés pendant la même période. On appelle transport intermodal le transport de marchandises au moyen de plus d'un mode de transport terrestre ou maritime.

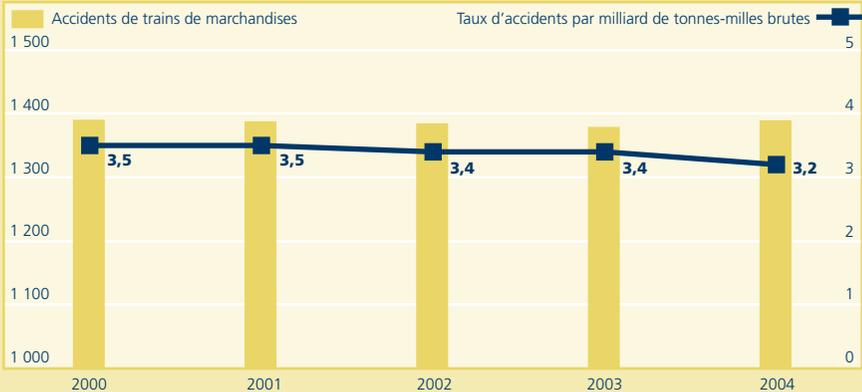
Sécurité

Les chemins de fer continuent d'offrir le moyen de transport de surface le plus sûr au Canada. Les sociétés ferroviaires membres de l'ACFC acheminent en toute sécurité des centaines de trains de marchandises et de voyageurs chaque jour, parfois sur des terrains parmi les plus accidentés du monde, et dans des conditions climatiques parmi les plus rigoureuses.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) tient à jour une base de données regroupant des statistiques sur le rendement en matière de sécurité des compagnies ferroviaires sous réglementation fédérale. En 2000, l'ACFC a commencé à recueillir aussi des statistiques sur le rendement en matière de sécurité des compagnies ferroviaires sous réglementation provinciale afin de suivre de près la fiche sécurité de l'ensemble du secteur.

TOUR D'HORIZON

Nombre et taux d'accidents ferroviaires



Le tableau ci-dessus illustre le nombre total d'accidents de trains marchandises, y compris les collisions aux passages à niveau et les incidents résultant d'intrusions, ainsi que le taux d'accidents par milliards de tonnes-milles brutes, pour l'ensemble des sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale et provinciale. Il est à noter que le CN a commencé à exploiter BC Rail en juillet 2004 et ne pouvait donc fournir de statistiques relatives à la sécurité pour les six premiers mois de cette année-là, au cours desquels c'est le propriétaire précédent qui en assurait l'exploitation. Dans le tableau ci-dessus, on présume que BC Rail a enregistré la même proportion d'accidents au premier semestre de 2004 que pour la période correspondante de l'année précédente.

Le secteur considère la sécurité comme une priorité absolue, ce qui est clairement illustré dans le « Taux d'accidents par milliard de tonnes-milles brutes », ci-dessus. Malgré des expéditions records en 2004, le secteur ferroviaire a continué d'abaisser son taux d'accidents.

Recettes et charges d'exploitation

En 2004, les recettes d'exploitation du secteur ont atteint un niveau record de 8,8 G\$, soit 606 M\$ ou 7,4 pour cent de plus qu'en 2003. Les recettes marchandises, voyageurs et autres, ont toutes progressé par rapport à 2003.

Les recettes marchandises ont totalisé 7,9 G\$ en 2004, soit un gain de 562 M\$ ou de 7,6 pour cent par rapport à 2003. En 2004, les recettes voyageurs ont atteint 386 M\$, en hausse de 22 M\$ ou de 6,0 pour cent par rapport à 2003. Les autres recettes se sont chiffrées à 506 M\$ en 2004, soit

un gain de 22 M\$ ou de 4,5 pour cent par rapport à 2003. Les chemins de fer marchandises ont produit 99 pour cent des « autres recettes » en 2003 et en 2004. Les « autres recettes » sont constituées de revenus tirés de services à des entreprises de transport ferroviaire de voyageurs intervilles et de transport en commun, de services de manœuvre, ainsi que de redevances de stationnement et de frais de location divers.

Comparativement à il y a dix ans, les recettes globales du secteur ont augmenté de 1,8 G\$, ou de 25,1 pour cent. Les recettes marchandises ont fait un bond de près de 1,5 G\$, ou de 22,3 pour cent, les recettes voyageurs ont plus que doublé, et les autres recettes ont progressé de 116 M\$, ou de 29,7 pour cent.

Au chapitre des recettes marchandises, la croissance sur douze mois de 7,6 pour cent résultait des effets combinés d'une hausse de 5,9 pour cent des TMC (TKC), et d'une amélioration de 1,5 pour cent des recettes par TMC (TKC). Les recettes par TMC (TKC) se sont établies à 3,37 cents par TMC (2,31 cents par TKC) en 2004, comparativement à 3,32 cents par TMC (2,28 cents par TKC) en 2003. Par rapport à il y a dix ans, les recettes par TMC (TKC) ont enregistré une faible diminution de 0,3 pour cent, en baisse de 3,38 cents par TMC (2,32 cents par TKC).

En 2004, les charges d'exploitation totales se sont chiffrées à 7,1 G\$, soit une hausse de 386 M\$ ou de 5,7 pour cent par rapport à l'année précédente, mais bien en deçà de l'augmentation de 606 M\$ ou de 7,4 pour cent des recettes d'exploitation pour la même période.

Pour mieux comprendre ces résultats, il importe d'examiner isolément les résultats des chemins de fer assurant des services marchandises. En 2004, leurs charges d'exploitation se sont élevées à 6,6 G\$, soit 392 M\$ ou 6,3 pour cent de plus qu'en 2003, mais en conformité avec l'augmentation de 5,9 pour cent de leur volume en TMC (TKC) pour 2004.

En 2004, les coûts par unité de travail, soit les charges par TMC (TKC), se sont établis à 2,79 cents par TMC (1,91 cent par TKC), c'est-à-dire seulement 0,2 pour cent de plus qu'en 2003, ce qui est particulièrement remarquable, étant donné la hausse de 4,6 pour cent du coût par gallon (litre) du carburant diesel, en 2004.

Il y a dix ans, les charges d'exploitation du secteur totalisaient 6,7 G\$. Les charges d'exploitation en 2004 représentaient donc une hausse de 444 M\$, ou de 6,7 pour cent, par rapport à 1995. Si l'on se penche uniquement sur les charges d'exploitation des chemins de fer assurant le transport de marchandises, les charges pour 1995 se chiffraient à 6,2 G\$, comparativement aux charges de 6,6 G\$ en 2004, ce qui constitue une hausse de 351 M\$, ou de 5,6 pour cent.

TOUR D'HORIZON

Toutefois, la croissance de 22,5 pour cent du volume de travail au cours de la dernière décennie dépasse de loin l'augmentation de 5,6 pour cent des charges d'exploitation pour la même période. Le secteur ferroviaire a excellé dans la maîtrise de ses charges : à preuve, la diminution globale de ses charges par TMC (TKC), au cours de cette période.

En 2004, ces charges se sont établies à 2,79 cents par TMC (1,91 cent par TKC), comparativement à 3,25 cents par TMC (2,22 cents par TKC) en 1995, soit une baisse remarquable de 14,2 pour cent des charges par unité de volume de travail, au cours de la décennie. Pendant la même période, le prix du carburant diesel par gallon (litre) a bondi de 33,1 pour cent.

Sur une base annuelle, les charges d'exploitation liées au transport (à l'exclusion des dépenses en carburant) ont augmenté de 94 M\$ ou 4,5 pour cent en 2004. Les dépenses en carburant se sont accrues de 81 M\$, ou 10,4 pour cent, ce qui reflète l'effet combiné de l'augmentation de 5,9 pour cent du trafic et de la hausse de 4,6 pour cent du coût du carburant diesel par gallon (litre). Les charges d'entretien du matériel ont augmenté faiblement de 10 M\$ ou de 0,8 pour cent. Les charges liées à l'entretien de la voie et des ouvrages sont pratiquement demeurées inchangées en 2004.

La plus forte hausse a été enregistrée au poste des charges générales et d'administration, qui ont augmenté de 201 M\$ ou de 17,3 pour cent. La majeure partie de cette augmentation est imputable aux charges régularisées liées aux frais de rationalisation et aux mesures incitatives en matière de rendement, aux services de consultation, aux charges de retraite et aux autres avantages sociaux.

Productivité

Grâce à des investissements aux chapitres du personnel, de la technologie, des infrastructures et du matériel, le secteur ferroviaire a pu traiter, en 2004, des niveaux de trafic encore jamais atteints. Le TMC (TKC) par employé, mesure de la productivité la plus répandue dans le secteur ferroviaire, a fracassé des records chaque année, au cours de la dernière décennie.

En 2004, le TMC (TKC) par employé a augmenté de 8,7 pour cent, par rapport à 2003. Ce résultat a été obtenu en réduisant de 2,4 pour cent un effectif qui s'est chargé efficacement d'un volume de travail accru de 5,9 pour cent, en partie grâce à l'utilisation d'équipement moderne et de technologie de pointe.

Ce qui est encore plus remarquable, c'est le gain de productivité global de 95,6 pour cent que le secteur a réalisé en dix ans, en doublant presque les TMC (TKC) par employé, comparativement à 1995. Au cours de cette

période, la main-d'œuvre a diminué de 29,9 pour cent, tandis que le volume acheminé enregistrait une forte hausse de 22,5 pour cent.

Dotés d'une meilleure formation, mieux rémunérés et plus souples, les employés ont grandement aidé le secteur à atteindre ces gains de productivité de façon soutenue et à en tirer parti.

Le nombre de milles (kilomètres) de parcours par employé s'obtient en divisant le nombre total de milles (kilomètres) de voies principales de première catégorie des chemins de fer marchandises par le chiffre de leur effectif. En 2004, ce ratio s'est amélioré de 4,5 pour cent par rapport à 2003, et de 31,0 pour cent par rapport à 1995.

Les recettes d'exploitation par employé constituent un autre indicateur très utilisé de la productivité. De 2003 à 2004, le secteur a affiché un gain de 10,0 pour cent de ses recettes d'exploitation par employé, et une hausse tout aussi impressionnante de 78,5 pour cent par rapport à 1995.

Le secteur ferroviaire est parvenu à ces robustes gains de productivité des employés moyennant des coûts raisonnables. La rémunération annuelle moyenne par employé a augmenté de 1,4 pour cent en 2004, et de 27,7 pour cent pour la période de 10 ans commencée en 1995. Au cours de cette période, les augmentations salariales annuelles ont varié d'un faible 0,7 pour cent à un maximum de 4,4 pour cent.

Un autre indicateur de productivité suivi de près est la consommation de carburant par unité de transport de marchandises, surtout en période de hausse des prix du carburant. Les TMC par gallon (TKC par litre) de carburant consommé ont accusé une légère augmentation de 0,6 pour cent en 2004, mais ont enregistré une amélioration importante de 24,2 pour cent pour la période de 10 ans amorcée en 1995.

Au cours de la dernière décennie, l'ensemble du carburant consommé par le secteur a connu une faible hausse de 3,7 pour cent, en dépit d'une augmentation de 22,5 pour cent du volume de marchandises acheminées, et d'un accroissement de 9,8 pour cent du nombre de voyageurs intervilles. En outre, les services de trains de banlieue ont enregistré une hausse de 33,9 pour cent du nombre de voyageurs transportés depuis 1997, année où l'ACFC a commencé à recueillir ces données pour l'ensemble du secteur.

TOUR D'HORIZON

Services voyageurs

Les recettes totales combinées des exploitants de trains voyageurs intervilles, touristiques et de banlieue se sont chiffrées à 386 M\$ en 2004, comparativement à 364 M\$ en 2003, soit une amélioration de 22 M\$ ou de 6,0 pour cent. Les services voyageurs intervilles ont fourni un apport de 14 M\$ au gain enregistré en 2004, le reste de l'amélioration étant en grande partie imputable aux services de trains de banlieue. Les recettes totales tirées du transport de voyageurs établies à 180 M\$ en 1995, ont plus que doublé en une décennie.

Les recettes des services voyageurs intervilles ont atteint 262 M\$ en 2004, comparativement à 248 M\$ en 2003, soit une hausse de 14 M\$ ou de 5,6 pour cent. Au total, 4,2 millions de voyageurs ont emprunté des trains intervilles en 2004, une hausse de 3,9 pour cent par rapport à l'année précédente, et de 9,8 pour cent par rapport à 1995.

En dépit du plus grand nombre de voyageurs en 2004, le nombre total de milles-voyageurs a chuté de 4,0 pour cent sur douze mois, et n'était supérieur que de 2,2 pour cent à celui de 1995. Ces résultats sont imputables à une diminution de la distance moyenne parcourue, qui a fléchi de 3,1 pour cent en 2004, et de 8,4 pour cent par rapport à 1995. En 2004, la distance moyenne parcourue s'établissait à 219 milles ou 352 kilomètres, soit le parcours le moins long enregistré au cours de la dernière décennie.

VIA Rail assure la majeure partie des services voyageurs intervilles au Canada, et a transporté 93 pour cent de tous les voyageurs intervilles en 2004. VIA Rail exploite plus de 480 trains par semaine, sur 7 887 milles (12 693 kilomètres) de voies, desservant ainsi plus de 450 collectivités canadiennes.

Les recettes de VIA Rail et le nombre de voyageurs que ce chemin de fer a transportés ont légèrement augmenté en 2004. Le taux de croissance de ses recettes a dépassé le taux d'augmentation des voyageurs. Par conséquent, le rendement de VIA Rail, ou les recettes produites par mille-voyageur, a atteint un sommet sans précédent.

La satisfaction de la clientèle s'est aussi révélée un élément gagnant : au quatrième trimestre de 2004, le service continuait à répondre aux attentes de la clientèle ou à les dépasser dans 97 pour cent du temps, soit l'indice le plus élevé en quatre ans. Toutefois, le taux de satisfaction quant à la ponctualité des trains est encore venu assombrir le tableau de VIA Rail, et a atteint le minimum record de 70 pour cent, soit une troisième baisse annuelle d'affilée.

Étant donné que la plupart des trains de VIA Rail circulent sur des voies du CN et que le secteur du transport marchandises enregistre aussi une hausse, un fort pourcentage des retards des trains de VIA Rail est imputable à l'exploitation du CN. VIA Rail a élaboré un plan d'action

visant à régler ses problèmes de retards, et le CN s'est engagé à prendre des mesures en vue d'améliorer la situation.

En 2004, le nombre de voyageurs ayant emprunté des trains de banlieue en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec s'est chiffré à 54,9 millions, un record depuis que Tendances ferroviaires a commencé à recueillir cette statistique, en 1997. Le nombre d'utilisateurs a augmenté de 2,2 millions, ou de 4,2 pour cent, par rapport à 2003. Comparativement à 1997, cependant, le nombre d'utilisateurs a grimpé de 13,9 millions, ou de 33,9 pour cent. Chaque année, de plus en plus de gens prennent conscience des avantages des trains de banlieue, ce qui réduit la congestion routière et la pollution, et permet d'économiser du carburant.

Points saillants

- Le volume du trafic marchandises, mesuré en tonnes-milles (tonnes-kilomètres) a fracassé un record en 2004, dépassant l'année précédente de 5,9 pour cent, et enregistrant une hausse remarquable de 22,5 pour cent par rapport à 1995. Le volume du trafic voyageurs intervilles (le nombre de voyageurs transportés) a progressé de 3,9 pour cent sur douze mois, et de 9,8 pour cent par rapport à il y a dix ans. En ce qui a trait aux trains de banlieue, le trafic a atteint un nouveau sommet en 2004, en progressant de 4,2 pour cent par rapport à 2003, et a fait un bond de 33,9 pour cent par rapport à 1997.
- En 2004, le secteur ferroviaire a aussi battu un nouveau record en affichant des recettes totales de 8,8 G\$. De même, les recettes marchandises, qui constituent la plus grande part des recettes du secteur, ont atteint un niveau record. Les recettes voyageurs ont aussi connu une excellente année, en n'enregistrant que 3 M\$ de moins qu'en 2002, année record où les recettes s'étaient élevées à 389 M\$.
- Les recettes d'exploitation records enregistrées par le secteur, soit 1,7 G\$, dépassent celles de 2003 de 14,8 pour cent, et représentent le quadruple des recettes d'exploitation enregistrées une décennie plus tôt.

POLITIQUES PUBLIQUES ET FISCALITÉ

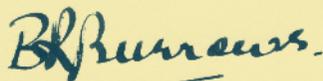
Les membres de l'ACFC et leurs partenaires continuent de revendiquer la modification des politiques fédérales et provinciales en matière de fiscalité pour permettre aux chemins de fer canadiens de lutter à armes égales avec les autres modes de transport et les chemins de fer américains. Le haut niveau d'imposition auquel sont soumis les chemins de fer canadiens freine les dépenses en immobilisations, compromet leur accès aux marchés mondiaux et entrave le développement de chaînes d'approvisionnement novatrices. Au Québec, les chemins de fer ont fait une demande de financement des infrastructures en vertu du programme conjoint Canada-Québec, et des pourparlers ont lieu avec d'autres représentants des gouvernements provinciaux et fédéral.

Points saillants

- En 2004, le secteur ferroviaire a versé au total 698 M\$ en impôts, ce qui représente une baisse de 44 M\$ ou de 5,9 pour cent par rapport à l'année précédente.
- Parmi les différentes catégories d'impôts, l'augmentation la plus importante sur douze mois a été enregistrée au chapitre de l'impôt sur les bénéfiques, qui a grimpé de 8 M\$ ou de 7,3 pour cent. Cette hausse était directement liée à la robuste augmentation de 14,8 pour cent que le secteur a affichée au chapitre des recettes d'exploitation, en 2004.
- À titre de comparaison, la diminution de taxes la plus importante sur douze mois a été enregistrée au titre de l'impôt sur le capital et des droits de douane, en baisse de 39 M\$. En 2004, le total de l'impôt sur le capital et des droits de douane s'est chiffré à 25 M\$, soit le plus bas niveau depuis 1999, année où l'ACFC a commencé à recueillir cette donnée. Ont contribué à cette baisse d'importantes récupérations de l'impôt sur le capital de l'année précédente par VIA Rail en 2004.
- La deuxième baisse de taxes en importance en 2004 par rapport à 2003 s'est produite dans la catégorie des autres taxes de vente, et se chiffrait à 11 M\$, ou 10,9 pour cent. Cette diminution était pratiquement toute imputable à la baisse des autres taxes de vente payées par VIA Rail en 2004. Comparativement à 1995, ce changement est encore plus important, car les autres taxes de vente ont diminué de 21 M\$ ou de 18,9 pour cent.

- Les charges sociales ont totalisé 150 M\$ en 2004, en baisse de 5 M\$ ou de 3,2 pour cent, comparativement à 2003. Ce résultat est imputable à la réduction de 5 M\$ des primes d'assurance-emploi et à la baisse de 2 M\$ des cotisations aux régimes de pension du Canada et du Québec, partiellement contrebalancées par une hausse de 2 M\$ de l'impôt-santé. Toutefois, en comparaison avec 1999, année où l'ACFC a commencé à recueillir les données sur les charges sociales, ces taxes ont augmenté de 6 M\$ ou de 4,2 pour cent. Cette hausse est attribuable à l'augmentation de 20 M\$ des cotisations aux régimes de pension du Canada et du Québec, et à un accroissement de 2 M\$ en impôt-santé, partiellement contrebalancée par une baisse de 16 M\$ des primes d'assurance-emploi.

Vos commentaires et suggestions concernant l'amélioration de *Tendances ferroviaires* seront accueillis avec plaisir.



Bruce R. Burrows

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL PAR INTÉRIM
ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

STATISTIQUES

Comparaison des dix dernières années

	1995	2003	2004	Pourcentage de changement 2004 contre:	
				1995	2003
Tonnes-milles commerciales (milliards)	192	222	235	22,5	5,9
Tonnes-kilomètres commerciales (milliards)	280	324	343	22,5	5,9
Voies en exploitation (milles) ^(1, 2)	33 881	29 138	30 551	-9,8	4,8
Voies en exploitation (kilomètres) ^(1, 2)	54 525	46 893	49 167	-9,8	4,8
Locomotives	3 313	3 170	3 234	-2,4	2,0
Wagons (en milliers)	111	97	99	-10,6	2,1
Gallons de carburant (en millions)	463	458	480	3,6	4,8
Litres de carburant (en millions)	2 107	2 082	2 184	3,6	4,8
Effectif	50 995	36 599	35 736	-29,9	-2,4
Salaires annuel moyen par employé (\$)	52 307	65 901	66 804	27,7	1,4

1. Les milles (kilomètres) de voies exploitées englobent les voies pour lesquelles un chemin de fer possède des droits d'exploitation.

2. L'augmentation en 2004 tient compte de la présentation du premier rapport annuel des chemins de fer Carlton Trail, Hudson Bay, Montréal, Maine & Atlantique, et Okanagan Valley.

Recettes marchandises par tonne impériale (tonne métrique)

Les recettes marchandises par tonne impériale (tonne métrique) sont calculées en divisant les recettes marchandises par le nombre total d'expéditions en tonnes impériales (métriques).

	Recettes par		Indice	Indice des prix à la consommation
	tonne imp. (\$)	tonne métr. (\$)	1995 = 100	
1995	21,61	23,82	100,0	100,0
1996	22,39	24,68	103,6	101,6
1997	22,99	25,34	106,4	103,3
1998	23,66	26,08	109,5	104,2
1999	21,64	23,85	100,1	106,0
2000	22,03	24,29	101,9	108,9
2001	22,43	24,73	103,8	111,7
2002	22,89	25,23	105,9	114,2
2003	22,53	24,83	104,2	117,4
2004	23,47	25,87	108,6	119,6

Recettes marchandises (cents) par tonne-mille (tonne-kilomètre)

	Recettes par		Indice 1995=100
	Tonne-mille (¢)	Tonne-kilomètre (¢)	
1995	3,38	2,32	100,0
1996	3,36	2,30	99,4
1997	3,43	2,35	101,5
1998	3,40	2,33	100,6
1999	3,35	2,29	99,1
2000	3,28	2,24	97,0
2001	3,27	2,23	96,7
2002	3,44	2,35	101,8
2003	3,32	2,28	98,2
2004	3,37	2,31	99,7



STATISTIQUES

Voies en exploitation par province et territoire⁽³⁾

	2003		2004	
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres
Alberta	4 496	7 236	4 526	7 284
Colombie-Britannique	4 249	6 838	4 300	6 920
Manitoba	2 438	3 924	3 255	5 238
Terre-Neuve-et-Labrador	285	459	285	459
Nouveau-Brunswick	708	1 139	708	1 139
Nouvelle-Écosse	476	766	471	758
Ontario	7 425	11 949	7 425	11 949
Québec	3 643	5 863	3 811	6 134
Saskatchewan	5 342	8 597	5 694	9 164
Territoires du Nord-Ouest	76	122	76	122
Total	29 138	46 893	30 551	49 167
Services voyageurs VIA	7 972	12 829	7 887	12 693
Trains de banlieue et trains touristiques	1 431	2 303	1 431	2 303
Sections se terminant aux États-Unis	154	248	154	248
Grand total	38 695	62 273	40 023	64 411

3. Voies principales de première catégorie seulement. Ces données excluent les voies de deuxième catégorie et les autres voies principales, les voies d'évitement et les liaisons, les embranchements industriels et autres, et les voies de triage.

Voir la note 2

Transport marchandises Expéditions intermodales à l'origine⁽⁴⁾

	Semi-remorques (en milliers)	Conteneurs (en milliers)	Total (en milliers)
1995	201	975	1 176
1996	164	1 044	1 208
1997	134	1 170	1 304
1998	105	1 259	1 364
1999	200	1 458	1 658
2000	206	1 595	1 801
2001	192	1 636	1 828
2002	214	1 820	2 034
2003	217	1 937	2 154
2004	150	2 017	2 167

4. Tient compte de l'exploitation au Canada et aux États-Unis des chemins de fer de classe 1.

EXPLOITATION FERROVIAIRE AU CANADA

Installations: voies en exploitation ⁽⁵⁾

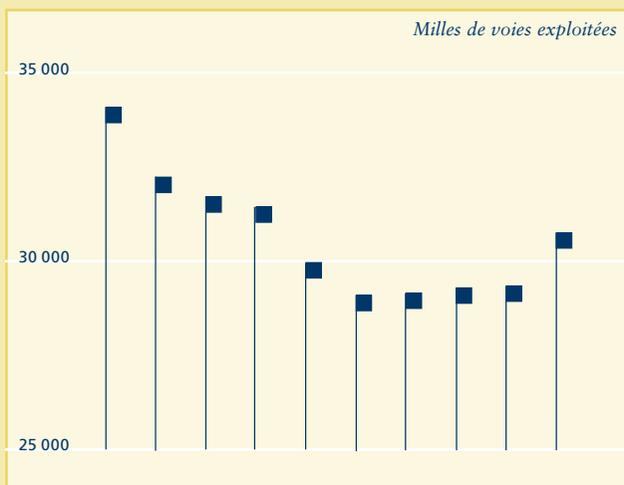
	Milles	Kilomètres	Indice 1995=100
1995	33 881	54 515	100,0
1996	32 026	51 530	94,5
1997	31 505	50 689	93,0
1998	31 237	50 260	92,2
1999	29 758	47 890	87,8
2000	28 889	46 491	85,3
2001	28 951	46 591	85,4
2002	29 087	46 811	85,9
2003	29 138	46 893	86,0
2004	30 551	49 167	90,2

Matériel en service

	Wagons en service	Locomotives en service
1995	110 704	3 313
1996	112 136	3 253
1997	112 259	3 328
1998	110 912	3 293
1999	104 927	3 245
2000	103 976	3 115
2001	102 790	3 142
2002	98 001	3 129
2003	97 039	3 170
2004	99 141	3 234

5. Voies principales de première catégorie seulement. Ces données excluent les voies de deuxième catégorie et les autres voies principales, les voies d'évitement et les liaisons, les embranchements industriels et autres, les voies de triage, ainsi que les voies exclusives à VIA et aux trains de banlieue et touristiques, et les sections qui se terminent aux É.-U.

Voir la note 2



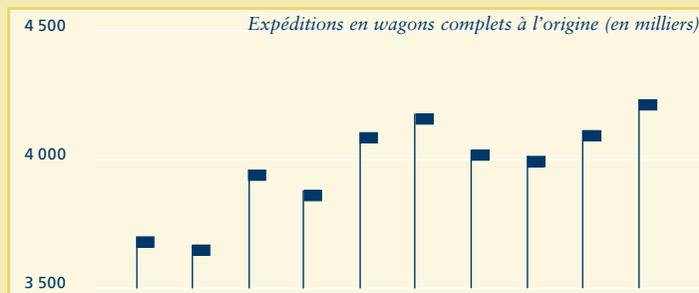
EXPLOITATION FERROVIAIRE AU CANADA

Transport marchandises

Expéditions en wagons complets à l'origine

	Expéditions en wagons complets (en milliers)	Expéditions en tonnes imp. (en milliers)	Expéditions en tonnes métr. (en milliers)	Tonnes imp. par wagon complet ⁽⁶⁾	Tonnes métr. par wagon complet ⁽⁶⁾
1995	3 680	300 069	272 217	82	74
1996	3 648	289 471	262 602	79	72
1997	3 939	310 497	281 677	79	72
1998	3 860	292 572	265 417	76	69
1999	4 084	319 918	290 225	78	71
2000	4 157	328 172	297 718	79	72
2001	4 017	321 127	291 326	80	73
2002	3 992	317 432	287 974	80	73
2003	4 092	327 126	296 768	80	73
2004	4 212	337 923	306 563	80	73

6. Tonnes impériales (tonnes métriques) par wagon complet : tonnes impériales (tonnes métriques) à l'origine divisées par les wagons complets à l'origine.



Transport marchandises

	Milles de trains march. (en millier)	Kilomètres de trains march. (en milliers)	Tonnes-milles commerciales (en millions)	Tonnes-kilomètres commerciales (en millions)
1995	80 683	129 847	191 631	279 766
1996	78 167	125 798	193 128	281 951
1997	80 798	130 032	208 348	304 171
1998	73 102	117 646	203 404	296 953
1999	72 780	117 128	206 827	301 951
2000	72 453	116 598	220 678	322 157
2001	70 704	113 784	220 374	321 714
2002	72 194	116 185	211 500	308 759
2003	72 873	117 278	221 653	323 581
2004	74 284	119 548	235 114	343 232

Transport marchandises

Wagons complets à l'origine par groupe de marchandise ⁽⁷⁾

	Agriculture	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie lourde et automobiles
1996	400 377	318 539	399 208	274 362	260 706	154 277
1997	460 443	326 288	426 464	280 899	259 185	177 115
1998	385 955	361 256	477 630	315 058	260 211	165 714
1999	377 921	392 616	472 053	341 427	246 255	227 858
2000	457 089	370 467	479 240	398 466	282 470	266 912
2001	452 423	349 992	495 078	398 430	250 153	247 438
2002	364 754	342 432	591 032	403 908	299 591	277 288
2003	345 025	327 182	617 249	430 662	294 757	270 411
2004	412 099	337 592	630 132	442 689	335 652	253 003

	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Expéditions intermodales	Total
1996	275 250	191 870	27 441	59 451	433 797	2 795 278
1997	281 550	199 144	27 294	55 013	481 550	2 974 945
1998	372 289	192 410	30 468	60 548	498 752	3 120 291
1999	387 968	210 914	30 356	63 710	548 872	3 299 950
2000	445 575	240 624	33 894	68 346	611 765	3 654 848
2001	425 976	237 380	38 322	56 269	646 692	3 598 153
2002	469 514	274 219	30 391	55 624	691 417	3 800 170
2003	474 342	302 994	32 652	51 652	712 377	3 859 303
2004	485 197	333 061	40 587	63 890	722 412	4 056 314

7. Ce ne sont pas toutes les sociétés membres qui consignent les wagons complets à l'origine par groupe de marchandise.

Transport marchandises

Recettes de wagons complets à l'origine par groupe de marchandise (en millions \$) ⁽⁸⁾

	Agriculture	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie lourde et automobiles
2002	732	416	620	619	367	477
2003	761	405	642	615	363	460
2004	875	513	760	798	407	397

	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Expéditions intermodales	Total
2002	777	502	55	92	1 679	6 336
2003	739	518	58	96	1 760	6 417
2004	771	595	70	93	1 885	7 164

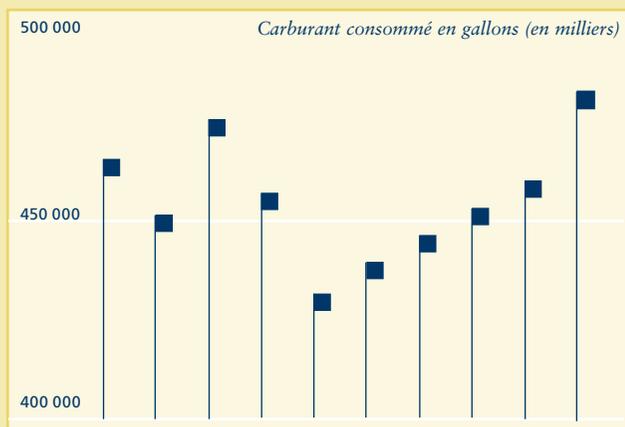
8. Ce ne sont pas toutes les sociétés membres qui consignent les recettes par groupe de marchandise.

EXPLOITATION FERROVIAIRE AU CANADA

Carburant consommé

	Carburant consommé		Tonnes-milles comm. par gallon de carburant consommé	Tonnes-km comm. par litre de carburant consommé
	gallons (en milliers)	litres (en milliers)		
1995	463 454	2 106 904	413	133
1996	449 404	2 043 031	430	138
1997	473 486	2 152 510	440	141
1998	454 918	2 068 098	461	148
1999	429 484	1 952 473	497	160
2000	437 495	1 988 749	520	167
2001	444 245	2 019 436	522	168
2002	451 100	2 050 729	495	159
2003	458 023	2 082 207	510	164
2004	480 499	2 184 384	513	165

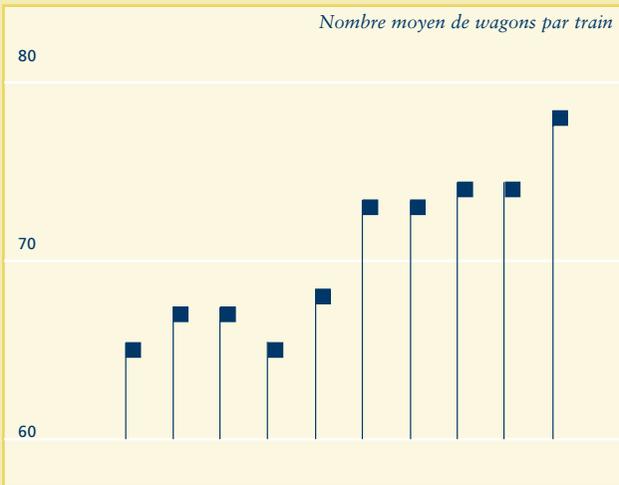
	Tonnes-milles brutes (en millions)	Tonnes-kilomètres brutes (en millions)	Coût du carburant diesel par gallon (\$)	par litre (¢)
	1995	345 512	504 419	1,36
1996	344 571	503 046	1,46	32,2
1997	372 693	544 102	1,47	33,3
1998	362 831	529 705	1,28	28,1
1999	380 023	554 804	1,28	28,2
2000	401 506	586 140	1,78	39,1
2001	399 457	583 149	1,82	40,1
2002	398 681	582 016	1,65	36,2
2003	415 290	606 263	1,73	38,0
2004	441 467	644 478	1,81	39,8



Statistiques sur les trains

Parcours moyen et nombre moyen de wagons par train

	Milles (kilomètres) parcourus par les chemins de fer continentaux (CN et CFCP)		Milles (kilomètres) parcourus par les chemins de fer régionaux/d'intérêt local		Nombre moyen de wagons par train de marchandises
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres	Wagons
1995	758	1 220	143	230	65
1996	765	1 231	116	187	67
1997	769	1 238	105	169	67
1998	770	1 239	102	164	65
1999	760	1 223	113	182	68
2000	787	1 267	187	301	73
2001	789	1 270	162	261	73
2002	795	1 279	150	241	74
2003	794	1 278	151	243	74
2004	787	1 267	161	259	78

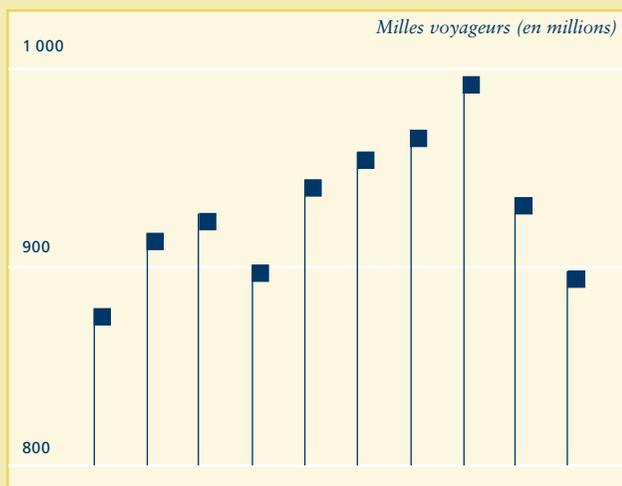


EXPLOITATION FERROVIAIRE AU CANADA

Transport voyageurs

Transport voyageurs (intervilles)

	Voitures en service	Nombre de voyageurs (en milliers)	Voyageurs	
			milles (en millions)	kilomètres (en millions)
1995	450	3 809	875	1 408
1996	428	3 904	913	1 469
1997	424	4 073	923	1 485
1998	425	3 953	897	1 444
1999	414	3 942	940	1 513
2000	450	4 068	954	1 535
2001	421	4 112	965	1 553
2002	473	4 223	992	1 597
2003	505	4 024	931	1 498
2004	465	4 181	894	1 439



Transport voyageurs intervilles

	Trains de voyageurs		Voitures	
	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)
1995	6 823	10 981		
1996	7 023	11 302		
1997	7 440	11 974		
1998	7 352	11 832		
1999	7 225	11 628		
2000	7 236	11 645	46 945	75 549
2001	7 338	11 809	47 991	77 232
2002	7 406	11 919	50 035	80 523
2003	7 252	11 671	50 087	80 607
2004	7 214	11 611	49 707	79 995

	Nombre moyen de voyageurs intervilles par train	Parcours moyen	
		milles	kilomètres
1995	128	239	385
1996	130	243	391
1997	124	235	378
1998	122	235	378
1999	130	248	399
2000	132	238	383
2001	132	238	383
2002	134	238	383
2003	128	226	364
2004	124	219	352

	Coefficient d'occupation voyageurs moyen (%)	Ponctualité (%)
2000	56	83
2001	57	85
2002	57	84
2003	53	73
2004	53	70

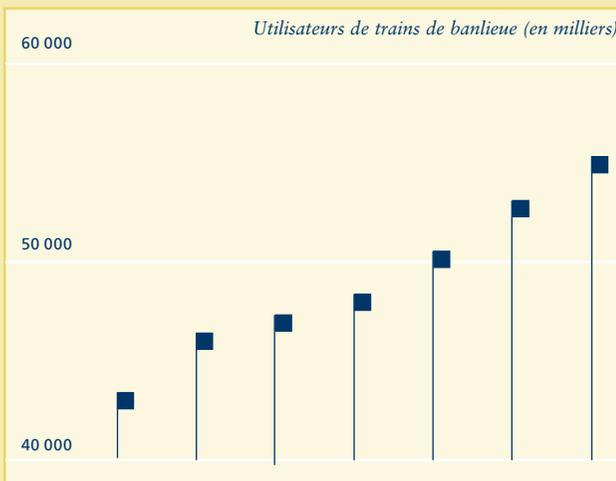
EXPLOITATION FERROVIAIRE AU CANADA

Transport voyageurs

Trains de banlieue

	Utilisateurs de train de banlieue		Trains de banlieue	
	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)	milles (en milliers)	kilomètres (en milliers)
2002	199 957	321 801	2 592	4 171
2003	204 198	328 626	2 724	4 384
2004	214 089	344 544	2 749	4 425

	Nombre moyen d'utilisateurs par train	Utilisateurs de trains de banlieue (en milliers)	
		Colombie-Britannique, Ontario et Québec	
1997		41 000	
1998		43 000	
1999		46 000	
2000		46 918	
2001		47 968	
2002	284	50 132	
2003	260	52 688	
2004	287	54 905	



Ajouts aux immobilisations corporelles

Ajouts aux immobilisations corporelles (en millions \$)

	Voie et emprise	Bâtiments, machinerie et matériel connexes	Signalisation, communications et énergie	Terminaux et postes de ravitaillement en carburant
1999	354	192	91	78
2000	259	334	95	33
2001	331	236	64	44
2002	374	310	42	17
2003	333	202	47	24
2004	364	188	38	11

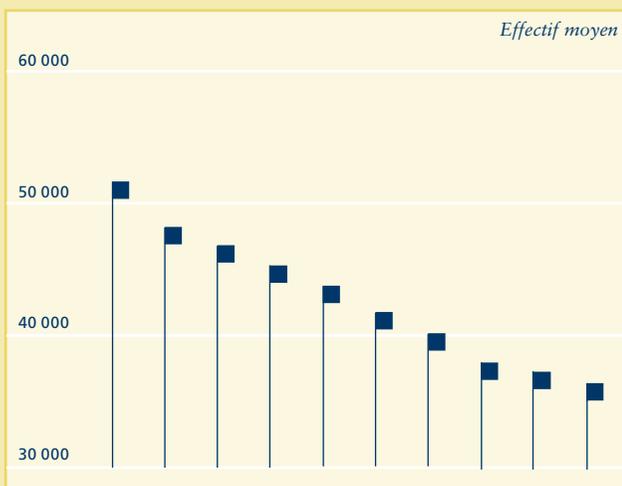
	Matériel roulant	Matériel intermodal	Matériel de travaux et machines	Autre matériel	Ajouts totaux
1999	544	42	14	29	1 344
2000	263	32	21	23	1 060
2001	315	56	13	16	1 075
2002	208	16	34	14	1 015
2003	313	25	41	21	1 006
2004	337	30	36	39	1 043

EXPLOITATION FERROVIAIRE AU CANADA

Effectif

Effectif

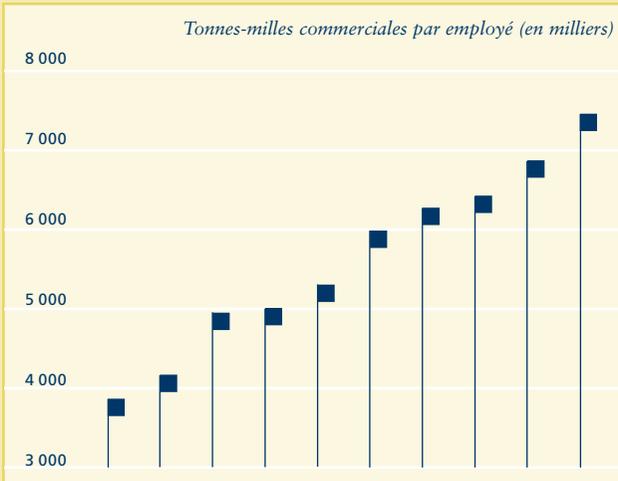
	Rémunération globale (en millions \$)	Effectif moyen	Salaire annuel moyen par employé (\$)
1995	2 667	50 995	52 307
1996	2 505	47 556	52 671
1997	2 520	46 174	54 580
1998	2 543	44 641	56 959
1999	2 545	43 109	59 092
2000	2 498	41 118	60 795
2001	2 474	39 511	62 675
2002	2 392	37 296	64 229
2003	2 412	36 599	65 901
2004	2 387	35 736	66 804



Productivité

Tonnes-milles commerciales par employé

	Tonnes-milles commerciales par employé (en milliers)	Tonnes-kilomètres commerciales par employé (en milliers)	Milles de voie par employé	Kilomètres de voie par employé
1995	3 758	5 486	0,71	1,14
1996	4 061	5 929	0,72	1,16
1997	4 843	7 070	0,71	1,14
1998	4 903	7 158	0,72	1,16
1999	5 197	7 587	0,73	1,17
2000	5 878	8 581	0,77	1,24
2001	6 167	9 003	0,81	1,30
2002	6 319	9 225	0,87	1,40
2003	6 764	9 874	0,89	1,43
2004	7 352	10 733	0,93	1,50



FINANCES

Bénéfice d'exploitation

Recettes d'exploitation (en millions \$)

	Marchandises	Voyageurs ⁽⁹⁾	Autres	Total
1995	6 485	180	390	7 055
1996	6 480	183	385	7 048
1997	7 137	197	394	7 728
1998	6 887	213	373	7 473
1999	6 922	227	431	7 580
2000	7 231	323	478	8 031
2001	7 203	346	503	8 052
2002	7 266	389	487	8 142
2003	7 369	364	484	8 217
2004	7 931	386	506	8 823

9. À l'exclusion d'un financement fédéral, provincial et municipal de 247 M\$ en 2004 pour les services voyageurs intervilles et de banlieue.

Bénéfice d'exploitation

(en millions \$)

	Bénéfice
1995	380
1996	388
1997	1 037
1998	607
1999	1 282
2000	1 576
2001	1 434
2002	1 428
2003	1 484
2004	1 704

Charges d'exploitation

Charges d'exploitation (en millions \$)⁽¹⁰⁾

	Transport	Carburant	Entretien du matériel
1995	1 806	629	1 553
1996	1 714	658	1 499
1997	1 815	716	1 563
1998	1 797	582	1 407
1999	1 860	550	1 385
2000	1 920	777	1 416
2001	1 997	798	1 476
2002	2 037	734	1 300
2003	2 086	781	1 280
2004	2 180	862	1 290

	Entretien de la voie et des ouvrages	Charges générales et d'administration	Dépenses totales d'exploitation
1995	1 182	1 505	6 675
1996	1 213	1 575	6 659
1997	1 249	1 347	6 690
1998	1 239	1 841	6 866
1999	1 238	1 265	6 298
2000	1 254	1 088	6 455
2001	1 227	1 120	6 618
2002	1 374	1 269	6 714
2003	1 421	1 165	6 733
2004	1 421	1 366	7 119

10. Les charges liées à la réorganisation, au relogement et à la radiation d'actifs sont exclues.

FINANCES

Fiscalité (en millions \$)

	Total	Taxes sur le carburant des locomotives et taxe d'accise	Impôt foncier	Autres taxes de vente	Impôt sur le capital et droits de douane	Impôt sur le revenu	Charges sociales
1995	470	199	160	111			
1996	430	195	145	90			
1997	492	212	155	125			
1998	454	185	148	121			
1999	609	166	136	110	53		144
2000	640	178	134	103	37	38	150
2001	654	164	139	104	58	36	153
2002	654	168	143	118	42	27	156
2003	742	173	139	101	64	110	155
2004	698	174	141	90	25	118	150

Charges sociales (en millions \$)

	Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	Assurance-emploi	Taxes sur les services de santé	Total
1999	51	53	40	144
2000	58	52	40	150
2001	65	47	41	153
2002	68	45	43	156
2003	73	42	40	155
2004	71	37	42	150

Taxes et impôts fédéraux et provinciaux (en milliers \$)

	Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise		Taxe sur le carburant par litre (en cents)		Impôt foncier	
	2003	2004	2004	2003	2004	
Alberta	4 196	5 168	1,5	8 773	9 284	
Colombie-Britannique	14 691	11 519	3,0	32 247	30 064	
Manitoba	9 562	9 247	6,3	13 531	13 160	
T.-N.-et-Labrador	0	0	0	110	15	
Nouveau-Brunswick	1 682	1 479	4,3	571	431	
Nouvelle-Écosse	0	0	0	1 718	1 338	
Ontario	30 142	31 031	4,5	35 333	34 822	
Québec	5 126	5 280	3,0	32 498	36 983	
Saskatchewan	34 080	33 047	15,0	14 244	15 339	
Territoires du Nord-Ouest	62	75	11,4	0	0	
Fédéral	73 575	76 920	4,0	0	0	

	Autres taxes de vente		Impôts sur le capital et droits de douane		Impôt sur le revenu	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Alberta	28	27	0	0	4 842	4 042
Colombie-Britannique	13 451	16 734	1 193	-71	4 204	4 239
Manitoba	10 429	9 204	5 812	2 153	3 627	3 000
T.-N.-et-Labrador	0	0	0	0	1 237	0
Nouveau-Brunswick	0	0	556	875	2 385	2 075
Nouvelle-Écosse	172	0	251	924	1 650	1 452
Ontario	36 409	30 889	10 624	3 753	21 517	18 057
Québec	11 645	7 041	9 518	2 812	4 403	4 580
Saskatchewan	6 343	7 754	11 464	8 084	6 017	7 711
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	0	0
Fédéral	22 828	17 960	24 026	6 366	60 408	72 780

GLOSSAIRE

Centre de transbordement : Installations permettant au chemin de fer d'accroître sa part de marché grâce à un partenariat avec le secteur du camionnage.

Chemin de fer à horaires fixes : Chemin de fer qui règle l'acheminement des wagons selon un plan précis dans la mesure du possible et qui veille à respecter les engagements pris envers le client.

Conteneur : Grande caisse à l'épreuve des intempéries spécialement conçue pour le transport des marchandises par train, par camion ou par bateau ou pour leur transbordement entre ces différents modes de transport. Certains conteneurs spécialisés sont équipés d'appareils de chauffage et de réfrigération pour le transport de denrées périssables.

Nombre moyen de wagons par train de marchandises : Total des wagons-milles (wagons chargés et wagons vides) divisé par le total des trains-milles.

Parcours moyen : Total des tonnes-milles commerciales divisé par le total des tonnes commerciales.

Plan d'acheminement : Chaîne détaillée d'activités d'acheminement des wagons de la porte de l'expéditeur à celle du destinataire. Les plans d'acheminement précisent des heures et sont adaptés à chaque emplacement précis des clients.

Ponctualité : Capacité de respecter les horaires de ramassage et de livraison établis par les clients.

Service intermodal : Acheminement de semi-remorques ou de conteneurs par rail et au moins un autre mode de transport. Les conteneurs utilisés pour l'importation et l'exportation sont habituellement acheminés par bateau et par train. Le service intermodal intérieur fait habituellement intervenir le camion et le train.

Tonnes-milles brutes (tonnes-kilomètres brutes) : Total de toutes les tonnes-milles acheminées, obtenu en additionnant le poids total des wagons remorqués (chargés ou vides) dans tous les trains. Ce total exclut le poids des locomotives remorquant les trains.

Tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales) : Total des tonnes-milles acheminées, obtenu en additionnant le poids total des marchandises transportées dans les trains. Ce total exclut les envois de service (marchandises pour usage interne) et les autres envois non commerciaux.

Train-bloc : Train constitué d'un nombre précis de wagons attelés circulant toujours en service de navette, chargés au point d'origine, livrés intacts à destination, puis ramenés vides au même point d'origine en vue d'un nouveau chargement.

Voies en exploitation : Voies principales uniquement. Ce total exclut les voies secondaires, les voies d'évitement, les liaisons, les embranchements industriels et autres, ainsi que les voies de triage.

Facteurs de conversion

milles en kilomètres – multiplier par	1,6093
tonnes impériales en tonnes métriques – multiplier par	0,9072
gallons en litres – multiplier par	4,5461
tonnes-milles commerciales en tonnes-kilomètres commerciales – multiplier par	1,4599
kilomètres en milles – multiplier par	0,6214
tonnes métriques en tonnes impériales – multiplier par	1,1023
litres en gallons – multiplier par	0,2200
tonnes-kilomètres commerciales en tonnes-milles commerciales – multiplier par	0,6850

L'Association des chemins de fer du Canada

99, rue Bank
Bureau 1401
Ottawa (Ontario)
K1P 6B9

Téléphone: (613) 567-8591
Télécopieur: (613) 567-6726
Internet: www.railcan.ca
Courriel: rac@railcan.ca

