



Série de la protection de l'environnement
Programme de surveillance
des émissions
des locomotives
1999-2000

Direction des systèmes de transport
Direction générale de la prévention
de la pollution atmosphérique
Environnement Canada

Avril 2002
SPE 2/TS/15



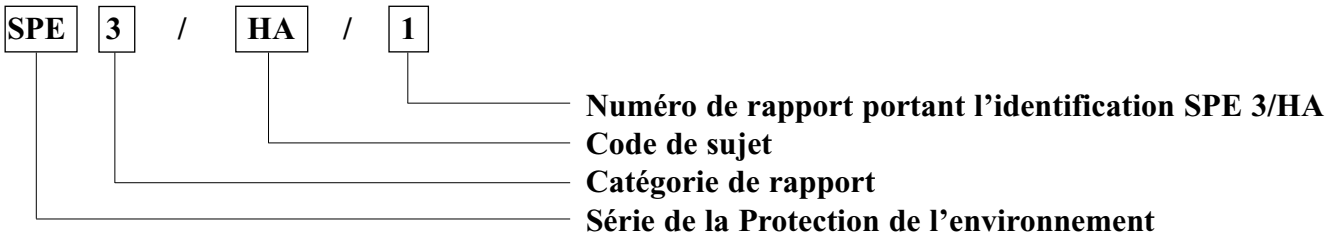
Environnement
Canada

Environment
Canada

Canada

SÉRIE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Exemple de numérotation :



Catégories

- | | |
|---|---|
| 1 | Règlement/Lignes directrices/
Codes de pratiques |
| 2 | Évaluation des problèmes et options
de contrôle |
| 3 | Recherche et développement tech-
nologique |
| 4 | Revue de la documentation |
| 5 | Inventaires, examens et enquêtes |
| 6 | Évaluations des impacts sociaux,
économiques et environnementaux |
| 7 | Surveillance |
| 8 | Propositions, analyses et énoncés de
principes généraux |
| 9 | Guides |

Sujets

- | | |
|------------|--|
| AG | Agriculture |
| AN | Technologie anaérobie |
| AP | Pollution atmosphérique |
| AT | Toxicité aquatique |
| BT | Biotechnologie |
| CC | Produits chimiques commerciaux |
| CE | Consommateurs et environnement |
| CI | Industries chimiques |
| FA | Activités fédérales |
| FP | Traitement des aliments |
| HA | Déchets dangereux |
| IC | Produits chimiques inorganiques |
| MA | Pollution marine |
| MM | Exploitation minière et traitement des minéraux |
| NR | Régions nordiques et rurales |
| PF | Papier et fibres |
| PG | Production d'électricité |
| PN | Pétrole et gaz naturel |
| RA | Réfrigération et conditionnement d'air |
| RM | Méthodes de référence |
| SF | Traitement des surfaces |
| SP | Déversements de pétrole et de produits chimiques |
| SRM | Méthodes de référence normalisées |
| TS | Transports |
| TX | Textiles |
| UP | Pollution urbaine |
| WP | Protection et préservation du bois |

Des sujets et des codes supplémentaires sont ajoutés au besoin. On peut obtenir une liste des publications de la SPE en s'adressant aux Publications de la Protection de l'environnement, Service de la protection de l'environnement, Environnement Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0H3.



The background of the cover is a detailed, grayscale photograph of various leaves, showing their veins and serrated edges. In the upper left corner, there is a smaller, semi-transparent inset photograph showing a train moving through a wooded area.

SÉRIE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Programme de surveillance des émissions des locomotives 1999-2000

Direction des systèmes de transport
Direction générale de la prévention
de la pollution atmosphérique
Environnement Canada

Avril 2002
SPE 2/TS/15



Environnement
Canada

Environment
Canada

Canada

Données de catalogage avant publication de la Bibliothèque nationale du Canada

Programme de surveillance des émissions des locomotives :
année de référence 1999-2000

(Série de la protection de l'environnement ; SPE 2/TS/15)

Publ. aussi en anglais sous le titre : Locomotive emissions monitoring
programme, reporting year 1999 and 2000.

"L'Association des chemins de fer du Canada"

ISBN 0-660-96674-3

No de cat. En49-1/2-15F

1. Locomotives — Aspect de l'environnement — Canada — Périodiques.
2. Air — Pollution — Canada — Mesure — Périodiques.
3. Environnement — Surveillance — Canada — Périodiques.
 - I. Canada. Environnement Canada.
 - II. Association des chemins de fer du Canada.
 - III. Coll.: Rapport d'information (Canada. Environnement Canada); SPE 2/TS/15.
 - IV. Titre.

T885.5N5R32 2002

385'.36'0971

Commentaires

Les personnes qui désirent faire part de leurs commentaires sur la teneur du présent rapport sont priées de s'adresser à la :

Direction des systèmes de transport
Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique
Environnement Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3

Avis de révision

Le contenu du présent rapport a été revu par la Direction des systèmes de transport d'Environnement Canada, qui en a approuvé la publication. Cette approbation ne signifie pas nécessairement que son contenu soit conforme aux vues et aux politiques d'Environnement Canada. Toute mention d'une marque déposée ou d'un produit commercial ne constitue nullement une recommandation de la part d'Environnement Canada.

Ce rapport a été rédigé par l'Association des chemins de fer du Canada de concert avec Environnement Canada, à l'intention de la Direction des systèmes de transport, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Environnement Canada.

Résumé

Le volume de trafic de marchandises des chemins de fer du Canada a été plus élevé que prévu en 1999 et en 2000, mais il accuse néanmoins le plus faible taux d'émissions d'oxydes d'azote de l'industrie depuis 1975. En effet, les émissions d'oxydes d'azote en 1999 et en 2000 totalisaient 6,8 % et 5,0 % respectivement, soit un taux inférieur au plafond volontaire établi pour l'année. Les émissions de dioxyde de carbone par unité de volume de trafic de marchandises ont diminué de plus de 5 % par année depuis 1997 et de 2,4 % en moyenne depuis 1990.

Selon l'Association des chemins de fer du Canada, le volume de trafic de marchandises pour 1999 et 2000 était supérieur de 22 % et 29 % respectivement, à celui de 1990. Le service voyageurs par train interurbain est passé d'un peu plus de quatre millions à près de 4,25 millions de voyageurs. La consommation totale de carburant a baissé de 3,5 % pendant la décennie.

Les émissions de gaz à effet de serre étaient de 5,4 % et de 3,5 % de moins, en 1999 et en 2000 respectivement, que l'année de référence 1990 et les émissions d'oxydes d'azote étaient aussi moindres, de 5,6 % et de 3,8 %, pendant la même période. Malgré des augmentations continues du volume du trafic de marchandises, les chemins de fer canadiens ont émis au total 107,22 kilotonnes d'oxydes d'azote en 1999 et 109,29 kilotonnes en 2000; ces deux totaux sont bien inférieurs à l'objectif de 115 kilotonnes, ce qui montre que les solutions choisies par l'industrie sont efficaces et efficientes.

Ces résultats sont exposés dans le dernier rapport de l'Association des chemins de fer du Canada, présenté conformément au protocole d'entente entre Environnement Canada et l'Association, daté de 1995, et touchant la période de 1990 à 2005.

Les données recueillies par l'industrie des chemins de fer dans le cadre du programme de surveillance comprennent le volume de trafic annuel en tonnes-mille brutes et en tonnes-mille nettes, la consommation annuelle de carburant diesel pour le service de ligne principale et de ligne secondaire, le service

de manœuvre et le service voyageurs, et les émissions annuelles d'oxydes d'azote (plafond de 115 kilotonnes), d'hydrocarbures, d'oxydes de soufre, de particules, de monoxyde de carbone et de dioxyde de carbone, à titre d'information.

De plus, les chemins de fer ont calculé et déclaré, volontairement, la consommation de carburant et les émissions dans les trois Zones de gestion de l'ozone troposphérique (ZGOT) désignées pour 2000 : la vallée inférieure du Fraser en Colombie-Britannique, le corridor Windsor-Québec et la région de Saint John au Nouveau-Brunswick.

Les raisons de l'initiative du gouvernement et de l'industrie sont évidentes. Le secteur des transports du Canada produit plus d'émissions de gaz à effet de serre que tout autre secteur, soit environ 25 % du total en 1997, et ce total devrait augmenter à 32 % d'ici 2010 et à 53 % d'ici 2020¹. Dans le secteur des transports, le transport routier est la source d'émissions la plus importante, comptant pour plus de 70 % (automobiles et camions légers, 44,1 %, et camions utilitaires, 27,2 %)². L'industrie ferroviaire ne représente que 4 % du total du secteur des transports, même si elle englobe plus de la moitié de toutes les tonnes-mille transportées au Canada.

Depuis quelques années, les chemins de fer du Canada ont investi dans de nouvelles locomotives efficaces sur le plan de la consommation de carburant et de nouveaux wagons à marchandises à grande capacité; de plus, ils ont apporté d'autres modifications opérationnelles économiques en vue de réduire la consommation de carburant et les émissions connexes. Depuis 1990, les chemins de fer du Canada ont amélioré leur efficacité de carburant à un rythme d'environ 2,4 % par année.

Les chemins de fer du Canada sont très fiers de leurs réalisations dans le domaine de la consommation de carburant et de la réduction des émissions atmosphériques, qui ne les empêchent pas de demeurer un moyen de transport sûr, efficace et efficient de marchandises au Canada, et d'aider ainsi les industries canadiennes à rester concurrentielles sur les marchés nationaux et internationaux.

¹ Table des transports et du changement climatique. 1999. *Les transports et le changement climatique : Options à envisager*. Rapport sur les options de la Table des transports et du changement climatique. Novembre 1999.

² Ibid.

Executive Summary

Canada's railways handled more freight than forecast in 1999 and 2000 and recorded the industry's lowest levels of nitrogen oxide emissions, since 1975. Nitrogen oxide emissions in 1999 and 2000 were 6.8% and 5.0%, respectively, below the voluntary cap for the year. Carbon dioxide emissions per unit of freight transported have declined by more than 5% per year since 1997, and by an average of 2.4% since 1990.

The Railway Association of Canada's (RAC) report for 1999 and 2000 shows that freight traffic was 22% and 29% higher in 1999 and 2000, respectively, than in 1990. Intercity rail passenger travel increased from just over four million to almost four and one quarter million riders. Total fuel consumption was down by 3.5% over the decade.

Greenhouse gas emissions were 5.4% and 3.5% lower in 1999 and 2000, respectively, when compared to the base year of 1990 and nitrogen oxide emissions were lower by 5.6% and 3.8% during the same periods. Despite continued increases in freight traffic, Canadian railways emitted a total of 107.22 kilotonnes of nitrogen oxides in 1999 and 109.29 kilotonnes in 2000; both totals are still well below the agreed-upon target of 115 kilotonnes, demonstrating that industry-developed solutions are effective and efficient.

The findings are contained in RAC's latest filing under the terms of the Memorandum of Understanding between Environment Canada and the RAC, signed in 1995 and covering the period 1990–2005.

The data collected by the railway industry under the monitoring program include annual traffic volumes in gross ton-miles and net ton-miles, the annual diesel fuel consumption for mainline and branchline service and for yard switching and passenger service, and the annual emissions of oxides of nitrogen (cap of 115 kilotonnes) and carbon dioxide, as well as of hydrocarbons, oxides of sulphur, particulate matter, and carbon monoxide, for information purposes.

As well, the railways calculated and reported voluntarily on their fuel consumption and emissions in three designated Tropospheric Ozone Management Areas for 2000: the Lower Fraser Valley in British Columbia, the Windsor–Quebec City Corridor, and the Saint John area in New Brunswick. They also segregated their data for winter and summer operations and tracked measures being undertaken to reduce fuel consumption and consequent emissions.

The reasons for the government–industry initiative are evident. Canada's transportation sector produces more greenhouse gas emissions than any other sector, approximately 25% of the total in 1997, and this is anticipated to increase to 32% by 2010 and to 53% by 2020¹. Within the transportation sector, road transportation is the most significant source of emissions, accounting for over 70% (passenger cars and light trucks 44.1% and commercial trucks 27.2%)². The rail industry accounts for only 4% of the transportation sector total, despite handling more than half of all the ton-miles moved in Canada.

In recent years, Canada's railways have invested in new fuel-efficient locomotives and new high-capacity freight cars and have introduced other operational efficiencies to reduce fuel consumption and associated emissions. Since 1990, Canada's railways have been improving their fuel efficiency at a rate of approximately 2.4% per year.

Canada's railways are very proud of their achievements in the area of fuel efficiency and reducing atmospheric emissions and will remain a safe, efficient, and effective way to transport goods in Canada, helping Canadian industries remain competitive in domestic and international markets.

¹ Transportation Climate Change Table. Transportation & Climate Change: Options for Action, Options Paper of the Transportation Climate Change Table. November 1999.

² Ibid.

Table des matières

Résumé	v
1.0 Introduction	1
2.0 Données pour la période allant de 1975 à 2000	2
2.1 Données sur le trafic	2
2.2 Données sur la consommation de carburant	8
2.3 Données sur les émissions des locomotives	11
2.4 Observations quant aux données	11
3.0 Consommation de carburant et émissions dans les Zones de gestion de l'ozone troposphérique (ZGOT) au cours des années 1999 et 2000	19
3.1 Données annuelles	19
3.2 Données saisonnières	19
4.0 Parc de locomotives	23
4.1 Composition	23
4.2 Modernisation du parc de locomotives	23
5.0 Améliorations opérationnelles	28
5.1 Pratiques de manœuvre des trains	28
5.2 Lubrification de la surface d'écartement des rails	28
5.3 Amélioration de la productivité des wagons de marchandises	28
6.0 Améliorations apportées aux locomotives actuelles	29
6.1 Applications de grand ralenti	29
6.2 Dispositifs de démarrage et d'arrêt automatiques	29
7.0 Données sur le rendement des émissions	30
8.0 Propriétés du carburant diesel	31
9.0 Observations et conclusions	32
10.0 Sommaire	34
Annexe I : Lignes de chemin de fer comprises dans les Zones de gestion de l'ozone troposphérique (ZGOT)	
1999	35
2000	36

Liste des tableaux

Tableau 1a	Statistiques annuelles sur le trafic et la consommation de carburant 1975-1981	3
Tableau 1b	Statistiques annuelles sur le trafic et la consommation de carburant 1982-1988	4
Tableau 1c	Statistiques annuelles sur le trafic et la consommation de carburant 1989-1994	5
Tableau 1d	Statistiques annuelles sur le trafic et la consommation de carburant 1995-1998 et prévisions pour 2000 et 2005	6
Tableau 2a	Statistiques sur les émissions annuelles 1975-1981	12
Tableau 2b	Statistiques sur les émissions annuelles 1982-1988	13
Tableau 2c	Statistiques sur les émissions annuelles 1989-1994	14
Tableau 2d	Statistiques sur les émissions annuelles 1995-1998	15
Tableau 3a	Données sur le trafic, le carburant et les émissions pour les Zones de gestion de l'ozone troposphérique (ZGOT), 1999	20
Tableau 3b	Données sur le trafic, le carburant et les émissions pour les Zones de gestion de l'ozone troposphérique (ZGOT), 2000	21
Tableau 4a	Parc de locomotives canadien — lignes principale et secondaire, 1999	24
Tableau 4b	Parc de locomotives canadien — lignes principale et secondaire, 2000	25
Tableau 5a	Parc de locomotives canadien — manœuvres et travaux, 1999	26
Tableau 5b	Parc de locomotives canadien — manœuvres et travaux, 2000	27

Liste des schémas

Schéma 1	Données sur le trafic de marchandises	7
Schéma 2	Données sur le carburant	9
Schéma 3	Données sur la consommation de carburant : gallons / 1000 tonnes-milles brutes et gallons / 1000 tonnes-milles nettes	10
Schéma 4	Données sur les émissions des locomotives : NO _x kilotonnes	16
Schéma 5	Données sur les émissions des locomotives de marchandises : NO _x et CO ₂ kilogrammes / 1000 TMN	17
Schéma 6	Données sur le transport intermodal des marchandises	33

1.0 Introduction

Le protocole d'entente entre Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada, daté du 27 décembre 1995, exige de cette dernière qu'elle remette un rapport annuel à Environnement Canada au sujet des émissions de gaz d'échappement des locomotives utilisées dans le cadre du service ferroviaire. Le rapport devrait en outre comporter des données sur les biens transportés et le carburant consommé, des estimations des émissions résultant de certains gaz d'échappement et des renseignements sur toute amélioration apportée à l'équipement ou aux pratiques d'exploitation qui se traduira par la réduction des émissions.



2.0 Données pour la période allant de 1975 à 2000

2.1 Données sur le trafic

Le volume de circulation, mesuré en tonnes-mille brutes (TMB) et en tonnes-mille nettes (TMN), pour les années 1975 à 2000, est indiqué aux tableaux 1a à 1d. Des estimations sont également données au tableau 1d pour l'année 2005. Les données pour la période allant jusqu'à 1996 sont extraites du document *Le transport ferroviaire au Canada*³, alors que les données pour 1997, 1998, 1999 et 2000 sont tirées des renseignements fournis à l'Association des chemins de fer du Canada par ses chemins de fer membres. Les données quant à la circulation sont représentées graphiquement dans le schéma 1.

L'expression « tonnes-mille brutes » renvoie à l'ensemble des tonnes-mille traitées, calculées à l'aide du poids total du tonnage de talon des trains déplacés, à l'exclusion du poids des locomotives qui tirent les trains.

L'expression « tonnes-mille nettes » renvoie à l'ensemble des tonnes-mille traitées, calculées à l'aide du poids total des marchandises qui se trouvent dans les wagons des trains déplacés. Dans ce cas-ci, les tonnes-mille nettes comprennent les tonnes-mille associées au déplacement du matériel ferroviaire.

Au moment de la création du Programme de surveillance des émissions des locomotives, on a convenu que les prévisions de la consommation de carburant et du trafic futurs seraient basées sur les niveaux de 1990. Les hypothèses suivantes ont été formulées pour le volume de circulation total devant être assumé par les chemins de fer au Canada après cette date :

- a) Les TMB augmenteraient à un taux annuel moyen de 1,2 % par rapport au volume de 1990.
- b) Les TMN augmenteraient à un taux annuel moyen de 1,5 % par rapport au volume de 1990.
- c) Le rapport entre les TMN et les TMB augmenterait par conséquent à raison d'un taux annuel moyen de 0,3 %, reflétant ainsi des améliorations constantes de l'efficacité des wagons à marchandises.

³ Publication annuelle 52-216 de Statistique Canada.

Tableau 1a : Statistiques annuelles sur le trafic et la consommation de carburant
1975-1981

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
DONNÉES SUR LE TRAFIC							
TONNES-MILLES BRUTES	266 941,9	273 360,4	282 114,8	285 196,6	307 917,7	308 474,5	309 174,6
Marchandises exclusivement							
TONNES-MILLES NETTES	138 576,6	142 178,5	148 900,3	151 036,8	163 660,8	164 347,3	163 925,8
Marchandises exclusivement							
RAPPORT TMIN/TMB	0,519	0,520	0,528	0,530	0,532	0,533	0,530
DONNÉES SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT							
SERVICE MARCHANDISES	407 052 164	419 203 247	436 291 345	440 024 087	459 310 810	455 812 403	443 860 816
SOUS-TOTAL - Parc de locomotives existant							
SOUS-TOTAL - Nouvelles locomotives à faibles émissions du CN et du CP							
LIGNE PRINCIPALE ET LIGNE SECONDAIRE							
TOTAL DU SERVICE LIGNE PRINCIPALE ET LIGNE SECONDAIRE	407 052 164	419 203 247	436 291 345	440 024 087	459 310 810	455 812 403	443 860 816
SERVICE DE TRAINS DE MANŒUVRES	33 676 252	36 409 975	36 784 996	36 986 113	39 794 091	37 338 811	32 560 311
SERVICE DE TRAINS DE TRAVAUX	8 311 573	8 975 287	10 010 070	8 870 030	10 387 399	8 894 352	9 946 747
TOTAL DU SERVICE DE TRAINS DE MANŒUVRES ET DE TRAVAUX	41 987 825	45 385 262	46 795 066	45 856 143	50 181 490	46 233 163	42 507 058
TOTAL DES ACTIVITÉS MARCHANDISES	449 039 989	464 588 509	483 086 411	485 880 230	509 492 300	502 045 566	486 367 874
CARBURANT CONSOMMÉ - TRAINS DE PASSAGERS	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
CARBURANT TOTAL - TOUTES LES ACTIVITÉS	449 039 989	464 588 509	483 086 411	485 880 230	509 492 300	502 045 566	486 367 874
TONNES-MILLES BRUTES	1,6822	1,6995	1,7124	1,7037	1,6546	1,6275	1,5731
gal. imp. par 1000 TMB							
TONNES-MILLES NETTES	3,2404	3,2676	3,2444	3,2170	3,1131	3,0548	2,9670
gal. imp. par 1000 TMIN							

Tableau 1b : Statistiques annuelles sur le trafic et la consommation de carburant
1982-1988

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
DONNÉES SUR LE TRAFIC							
TONNES-MILLES BRUTES	275 560,4	298 510,0	329 577,2	314 688,0	319 685,7	342 010,5	346 386,6
TONNES-MILLES NETTES	147 380,4	158 815,9	176 411,9	168 080,4	168 987,9	186 344,5	188 020,8
RAPPORT TMIN/TMB	0,535	0,532	0,535	0,534	0,529	0,545	0,543
DONNÉES SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT							
SERVICE MARCHANDISES	391 445 966	411 156 794	437 852 458	427 680 176	430 613 225	439 597 337	448 134 752
SOUS-TOTAL - Parc de locomotives existant							
SOUS-TOTAL - Nouvelles locomotives à faibles émissions du CN et du CP							
LIGNE PRINCIPALE ET LIGNE SECONDAIRE							
TOTAL DU SERVICE LIGNE PRINCIPALE ET LIGNE SECONDAIRE	391 445 966	411 156 794	437 852 458	427 680 176	430 613 225	439 597 337	448 134 752
SERVICE DE TRAINS DE MANŒUVRES	29 261 667	26 029 182	26 732 542	26 613 387	25 977 445	25 531 119	26 666 102
SERVICE DE TRAINS DE TRAVAUX	8 607 211	8 110 350	8 822 318	8 486 384	6 419 695	5 648 588	5 463 752
TOTAL DU SERVICE DE TRAINS DE MANŒUVRES ET DE TRAVAUX	37 868 879	34 139 532	35 554 860	35 099 770	32 297 140	31 179 707	32 129 854
TOTAL DES ACTIVITÉS MARCHANDISES	429 314 845	445 296 325	473 407 319	462 779 947	462 910 365	470 777 044	480 264 606
CARBURANT CONSOMMÉ - TRAINS DE PASSAGERS	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	31 996 890
CARBURANT TOTAL - TOUTES LES ACTIVITÉS	429 314 845	445 296 325	473 407 319	462 779 947	462 910 365	470 777 044	512 261 496
TONNES-MILLES BRUTES	1.5580	1.4917	1.4364	1.4706	1.4480	1.3765	1.3865
TONNES-MILLES NETTES	2.9130	2.8039	2.6835	2.7533	2.7393	2.5264	2.5543

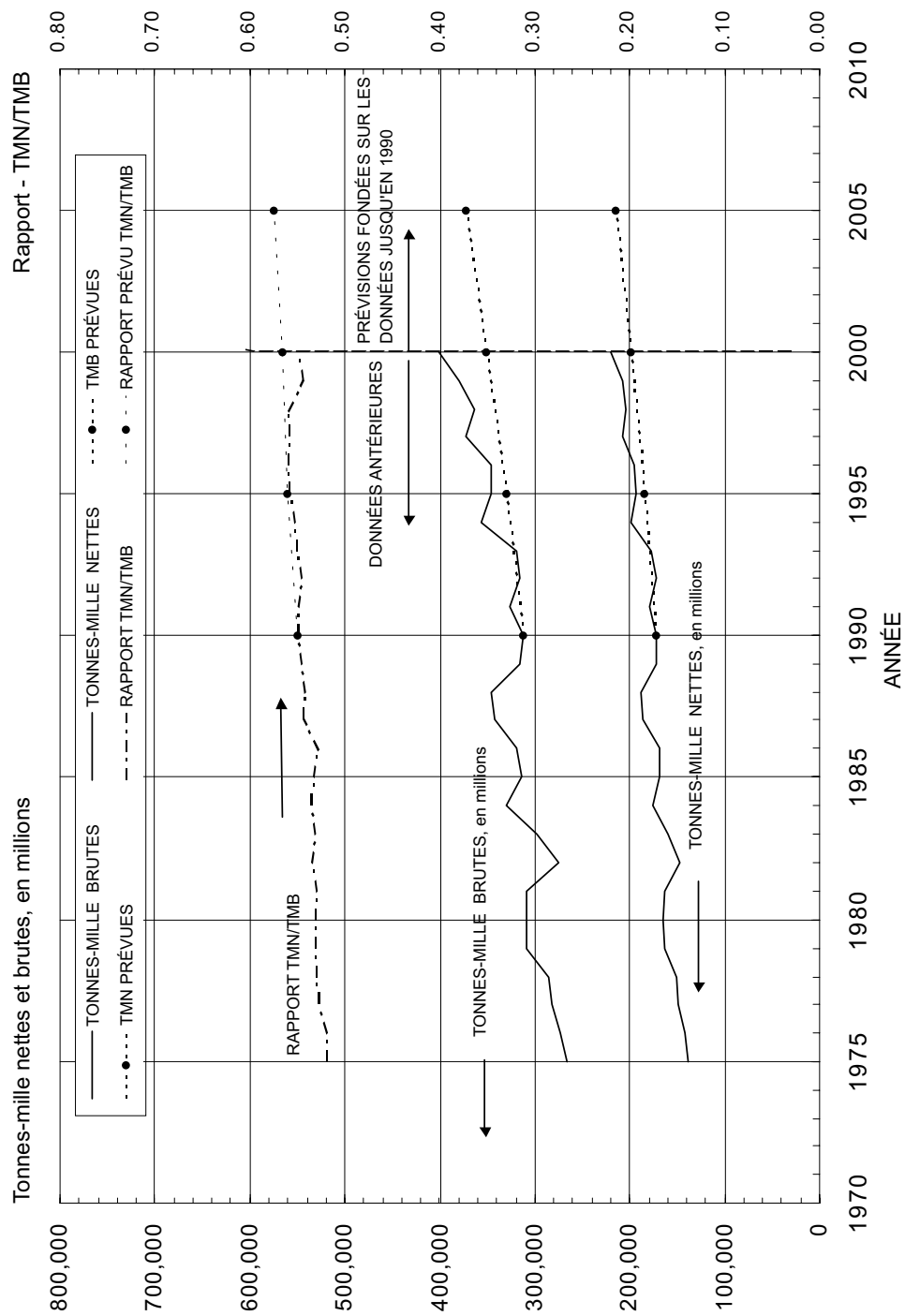
Tableau1c : Statistiques annuelles sur le trafic et la consommation de carburant 1989-1994

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
DONNÉES SUR LE TRAFIC						
TONNES-MILLES BRUTES	316 193,2	311 605,6	326 623,9	316 598,2	319 633,0	357 407,3
TONNES-MILLES NETTES	172 662,4	171 321,8	179 752,7	172 922,6	176 587,7	197 863,0
RAPPORT TMIN/TMB	0,546	0,550	0,550	0,546	0,552	0,564
DONNÉES SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT						
SERVICE MARCHANDISES	413 537 710	401 454 041	413 727 374	401 827 787	399 367 750	425 960 693
SOUS-TOTAL - Parc de locomotives existant						
SOUS-TOTAL - Nouvelles locomotives à faibles émissions du CN et du CP						
LIGNE PRINCIPALE ET LIGNE SECONDAIRE						
TOTAL DU SERVICE LIGNE PRINCIPALE ET LIGNE SECONDAIRE	413 537 710	401 454 041	413 727 374	401 827 787	399 367 750	425 960 693
SERVICE DE TRAINS DE MANŒUVRES	25 399 966	26 425 932	26 425 476	26 649 476	27 209 986	30 157 938
SERVICE DE TRAINS DE TRAVAUX	4 084 975	3 447 258	2 966 169	3 231 506	2 605 223	2 589 165
TOTAL DU SERVICE DE TRAINS DE MANŒUVRES ET DE TRAVAUX	29 484 941	29 873 190	29 391 645	29 880 982	29 815 209	32 747 103
TOTAL DES ACTIVITÉS MARCHANDISES	443 022 651	431 327 231	443 119 019	431 708 769	429 182 960	458 707 796
CARBURANT CONSOMMÉ - TRAINS DE PASSAGERS	33 656 118	22 620 559	15 802 221	14 175 071	15 295 429	13 220 138
CARBURANT TOTAL - TOUTES LES ACTIVITÉS	476 678 769	453 947 790	458 921 240	445 883 840	444 478 389	471 927 934
TONNES-MILLES BRUTES	1,4011	1,3842	1,3567	1,3636	1,3427	1,2834
TONNES-MILLES NETTES	2,5658	2,5176	2,4652	2,4965	2,4304	2,3184

**Tableau 1d : Statistiques annuelles sur le trafic et la consommation de carburant
1995-1998 et prévisions pour 2000 et 2005**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2005
DONNÉES SUR LE TRAFIC							
TONNES-MILLES BRUTES	346 357,1	346 513,5	372 696,1	362 831,3	380 023,5	401 760,0	372 660,1
TONNES-MILLES NETTES	193 456,3	194 444,2	208 347,7	203 403,6	206 827,2	220 812,1	214 192,0
RAPPORT TMIN/TMB	0,559	0,561	0,559	0,561	0,544	0,550	0,575
DONNÉES SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT							
SERVICE MARCHANDISES	426 629 212	412 290 696	447 260 000	414 419 000	396 413 000	404 487 000	260 152 041
SOUS-TOTAL - Parc de locomotives existant							154 000 000
SOUS-TOTAL - Nouvelles locomotives à faibles émissions du CN et du CP							
LIGNE PRINCIPALE ET LIGNE SECONDAIRE							
TOTAL DU SERVICE LIGNE PRINCIPALE ET LIGNE SECONDAIRE	426 629 212	412 290 696	447 260 000	414 419 000	396 413 000	404 487 000	414 152 041
SERVICE DE TRAINS DE MANŒUVRES	30 846 036	29 989 213	24 953 000	25 961 000	19 125 000	19 109 000	27 000 000
SERVICE DE TRAINS DE TRAVAUX	2 153 384	1 442 189	1 326 000	1 650 000	1 106 000	854 000	2 500 000
TOTAL DU SERVICE DE TRAINS DE MANŒUVRES ET DE TRAVAUX	32 999 420	31 431 402	26 279 000	27 611 000	20 231 000	19 963 000	29 500 000
TOTAL DES ACTIVITÉS MARCHANDISES	459 628 632	443 722 098	473 539 000	442 030 000	416 644 000	424 450 000	443 652 041
CARBURANT CONSOMMÉ - TRAINS DE PASSAGERS	12 406 652	12 939 884	13 435 498	12 888 000	12 840 000	13 408 000	14 000 000
CARBURANT TOTAL - TOUTES LES ACTIVITÉS	472 035 284	456 661 982	486 974 498	454 918 000	429 484 000	437 858 000	457 652 041
TONNES-MILLES BRUTES	1,3270	1,2805	1,2706	1,2183	1,0964	1,0565	1,1905
TONNES-MILLES NETTES	2,3759	2,2820	2,2728	2,1732	2,0145	1,9222	2,0713

Schéma 1 : Données sur le trafic de marchandises



2.2 Données sur la consommation de carburant

Le carburant consommé par les locomotives de chemins de fer au Canada entre 1975 et 2000 est également indiqué aux tableaux 1a à 1d. Des estimations sont fournies dans le tableau 1d pour l'année 2005. Les données pour la période allant jusqu'à 1996 inclusivement sont extraites du document intitulé *Le transport ferroviaire au Canada*⁴, alors que les données pour 1997, 1998, 1999 et 2000 sont tirées des renseignements fournis à l'Association des chemins de fer du Canada par ses chemins de fer membres.

La consommation de carburant est répartie en quantité servant :

- à la circulation de marchandises de ligne principale et de ligne secondaire;
- au service de trains de manœuvre et de travaux;
- au service de trains de voyageurs (les renseignements pour cette catégorie n'étaient accessibles que pour la période de 1988 à ce jour).

Les données sont représentées graphiquement dans le schéma 2.

Une mesure de l'efficacité avec laquelle le trafic de marchandises est pris en charge consiste à calculer la consommation de carburant par unité de volume de circulation. Ces données, exprimées sous forme d'unités de gallons par 1 000 tonnes-mille brutes et de gallons par 1 000 tonnes-mille nettes, sont indiquées aux tableaux 1a à 1d et sont représentées graphiquement dans le schéma 3.

Le schéma 3 fait état de l'amélioration globale réalisée au chapitre de la consommation de carburant dans le transport des marchandises par les chemins de fer canadiens entre 1975 et 2000. Des facteurs d'exploitation donnent lieu à des écarts d'une année à l'autre par rapport à la ligne de tendance à long terme. La réduction dans la consommation de carburant est le fruit de plusieurs facteurs, dont :

- l'utilisation de locomotives possédant des moteurs et des transmissions plus efficaces;
- l'amélioration des pratiques de manœuvre des trains;

- l'utilisation de meilleurs profils de bandes de roulement;
- l'utilisation de wagons de marchandises offrant une résistance plus faible au roulement et aux virages;
- l'utilisation de graisseurs de surface d'écartement des rails latéraux et montés sur la locomotive;
- l'augmentation de la charge moyenne par wagon.

Les estimations de la consommation future de carburant ont été faites de la manière suivante :

- a) Le taux de consommation de carburant en gallons par 1 000 tonnes-mille brutes, entre 1975 et 1990, a enregistré une baisse annuelle de 1,9 % par rapport au niveau de 1990. On a posé comme hypothèse que les diverses améliorations en cours et prévues feraient en sorte que le taux de consommation de carburant continuerait de décroître d'environ la moitié de son rythme historique ou à raison d'un taux annuel de 1 % par rapport au niveau de 1990, et ce, jusqu'en 2005. Les valeurs projetées sont indiquées au schéma 3.
- b) Les valeurs du taux de consommation de carburant ont ensuite été appliquées aux niveaux de trafic projetés afin d'obtenir la consommation totale de carburant estimative pour le transport des marchandises jusqu'en 2005.
- c) La consommation de carburant estimative pour le service voyageurs était basée sur des valeurs prédites en 1990.



⁴ Publication annuelle 52-216 de Statistique Canada.

Schéma 2 : Données sur le carburant

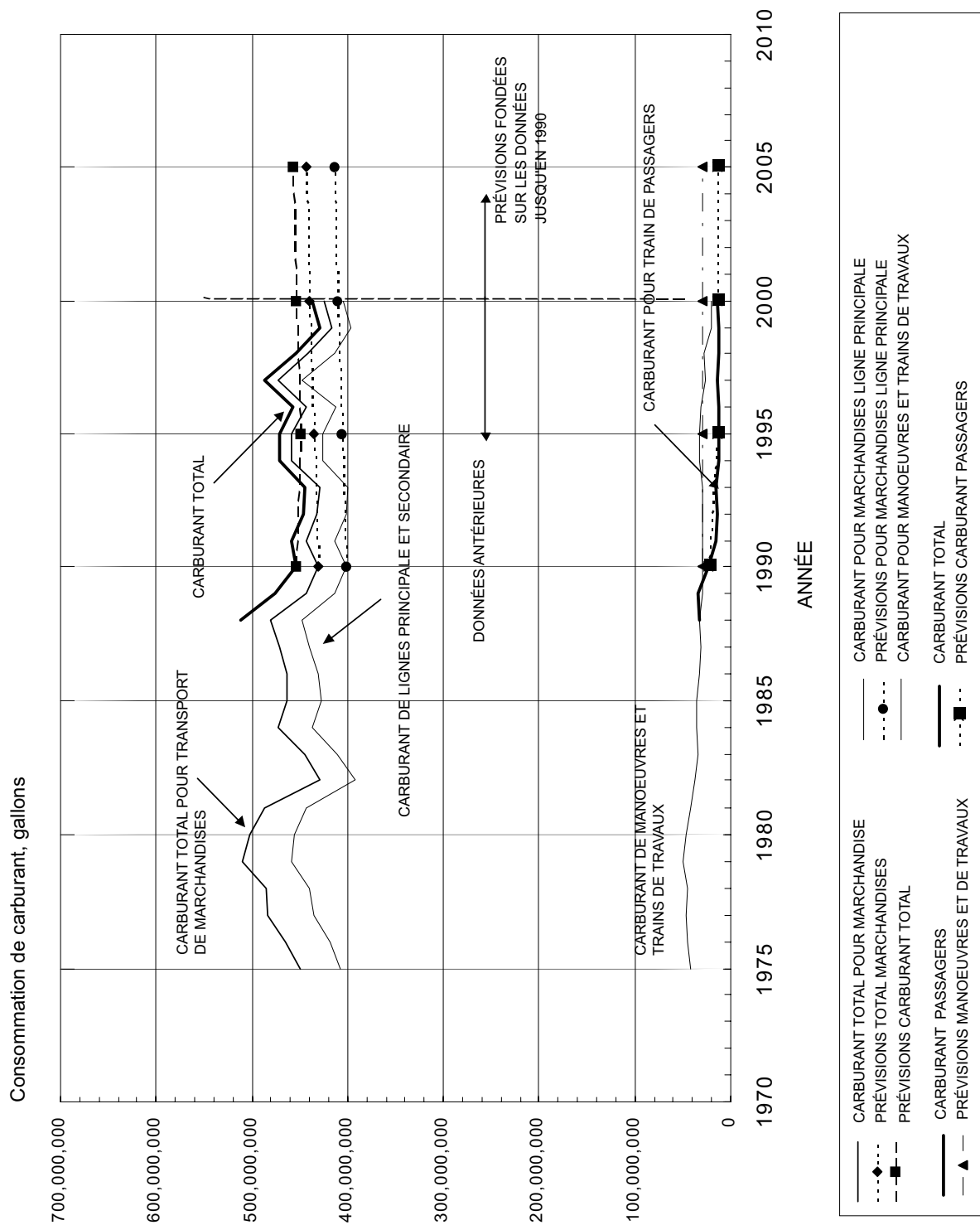
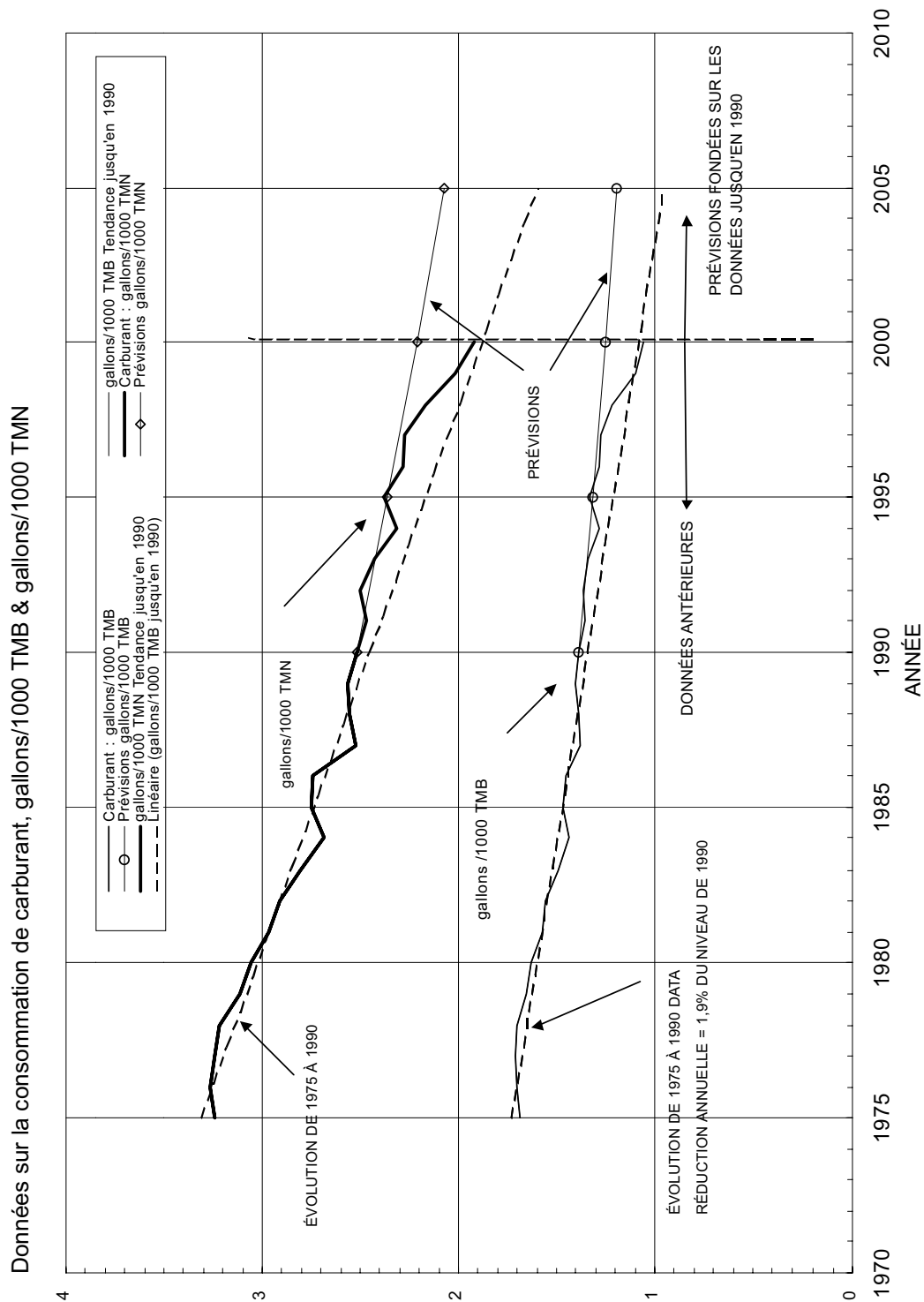


Schéma 3 : Données sur la consommation de carburant : gallons / 1000 tonnes-milles brutes et gallons / 1000 tonnes-milles nettes



2.3 Données sur les émissions des locomotives

Les émissions gazeuses qui se dégagent des locomotives ont été calculées à l'aide de facteurs faisant état des quantités de certains gaz d'échappement par gallon de carburant consommé. Ces facteurs ont été calculés au moyen de tests menés en profondeur par l'*Association of American Railroads* (Association des chemins de fer des États-Unis) et par les fabricants de locomotives. Ils sont indiqués aux tableaux 10 et 12, dans le rapport d'Environnement Canada intitulé *Exigences de déclaration recommandées pour le Programme de surveillance des émissions des locomotives (SEL)*⁵. Ils reposent sur les données recueillies sur les émissions des moteurs aux divers réglages des gaz appliqués au cycle d'utilisation des locomotives jugé applicable aux conditions de service au Canada.

Les données sur les émissions sont présentées aux tableaux 2a à 2d du présent rapport. Les valeurs sont indiquées pour les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), les oxydes de soufre (SO_x), les particules (P), le dioxyde de carbone (CO₂) pour les divers genres de service et pour les émissions totales des locomotives pour toutes les activités ferroviaires.

Les quantités historiques et prévues d'émissions de NO_x sont également représentées dans le schéma 4. Les valeurs projetées pour les émissions des locomotives indiquées au schéma 4 sont fondées sur les niveaux de trafic prévus et sur l'efficacité prévue du fonctionnement des locomotives et des trains. Le maximum proposé de 115 kilotonnes par année pour les émissions de NO_x est également indiqué au schéma 4.

Les émissions de NO_x et de CO₂, les plus importantes des moteurs diesel utilisés dans le secteur ferroviaire, sont représentées dans le schéma 5 sous forme de kilogrammes par 1 000 tonnes-mille nettes.

⁵ Environnement Canada, Série de la protection de l'environnement, rapport SPE 2/TS/8, septembre 1994.

2.4 Observations quant aux données

L'efficacité avec laquelle s'est faite la circulation des marchandises a continué de s'améliorer et l'amélioration des trois dernières années s'est faite à un rythme légèrement supérieur au rythme prévu, comme l'indiquent le schéma 3 en fait de consommation de carburant par unité de trafic, ainsi que le schéma 5 en fait d'émissions par unité de trafic.

Les émissions d'oxydes d'azote (schéma 4) se situaient en deçà du plafond de 115 kilotonnes en 1999 (6,8 % de moins) et en 2000 (5,0 % de moins). Le taux moyen depuis 1990 a été inférieur à ce plafond de 0,5 % en 1999 et de 0,9 % en 2000. Les émissions d'oxydes d'azote résultant de toutes les opérations ferroviaires ont atteint le plus bas niveau jamais enregistré depuis 1975 en 1999, mais ont augmenté légèrement en 2000. Ce rendement notable a été atteint en dépit de l'augmentation importante des niveaux de trafic depuis 1994 par rapport aux volumes prévus, comme l'indique le schéma 1. La question est traitée plus à fond à la section 9.

Les émissions d'oxydes d'azote et de dioxyde de carbone (un gaz à effet de serre) mesurées en kilogrammes par 1 000 tonnes-mille nettes ont continué de décroître plus rapidement que prévu. La valeur des émissions totales d'oxydes d'azote par unité de travail était supérieure aux prévisions de 9,1 % en 1999 et de 11,6 % en 2000. Le schéma 5 montre clairement les progrès réguliers réalisés depuis la fin des années 1970 en matière de réduction des émissions reliées au transport ferroviaire de marchandises.

Tableau 2a : Statistiques sur les émissions annuelles 1975-1981

FACTEURS STD Marchandises et passagers	D'ÉMISSIONS Trains de manœuvres et de travaux	1975						1976						1977						1978						1979						1980						1981																	
		g/gal. imp.						g/gal. imp.						g/gal. imp.						g/gal. imp.						g/gal. imp.						g/gal. imp.						g/gal. imp.						g/gal. imp.											
MARCHANDISES																																																							
LIGNES PRINCIPALE ET SECONDAIRE																																																							
	NO _x	248,3					104,09					108,33				109,26				114,05				113,18				110,21																											
	CO	47,7					20,00				20,81				20,99					21,91				21,74				21,17																											
	HC	12,4					5,20				5,41				5,46					5,70				5,65				5,50																											
	SO _x	11,5					4,83				5,02				5,07					5,29				5,25				5,11																											
	PM	5,9					2,40				2,57				2,60					2,71				2,69				2,62																											
	CO ₂	12 300					5 006,74				5 366,38				5 412,30					5 649,52				5 606,49				5 459,49																											
SERVICE DE TRAINS DE MANŒUVRES ET DE TRAVAUX																																																							
	NO _x	277					12,57				12,96				12,70					13,90				12,81				11,77																											
	CO	47,3					2,15				2,21				2,17					2,37				2,19				2,01																											
	HC	16,4					0,74				0,77				0,75					0,82				0,76				0,70																											
	SO _x	11,5					0,52				0,54				0,53					0,58				0,53				0,49																											
	PM	6,7					0,30				0,31				0,31					0,34				0,31				0,28																											
	CO ₂	12 300					516,45				575,58				564,03					617,23				568,67				522,84																											
PASSAGERS																																																							
	NO _x	248,3					S.O.				S.O.				S.O.					S.O.				S.O.				S.O.																											
	CO	47,7					S.O.				S.O.				S.O.					S.O.				S.O.				S.O.																											
	HC	12,4					S.O.				S.O.				S.O.					S.O.				S.O.				S.O.																											
	SO _x	11,5					S.O.				S.O.				S.O.					S.O.				S.O.				S.O.																											
	PM	5,9					S.O.				S.O.				S.O.					S.O.				S.O.				S.O.																											
	CO ₂	12 300					S.O.				S.O.				S.O.					S.O.				S.O.				S.O.																											
TOTAL - ACTIVITÉS FERROVIAIRES																																																							
	NO _x	248,3					116,66				121,29				121,96					127,95				125,98				121,99																											
	CO	47,7					21,40				23,02				23,16					24,28				23,93				23,18																											
	HC	12,4					5,94				6,18				6,21					6,52				6,41				6,20																											
	SO _x	11,5					5,17				5,56				5,59					5,87				5,78				5,60																											
	PM	5,9					2,68				2,89				2,90					3,05				3,00				2,90																											
	CO ₂	12 300					5 523,19				5 941,96				5 976,33					6 266,76				6 175,16				5 982,32																											
ÉMISSIONS PAR UNITÉ DE TRAFIC MARCHANDISES																																																							
	NO _x						0,821				0,815				0,807					0,782				0,767				0,744																											
	CO						0,156				0,155				0,153					0,148				0,146				0,141																											
	HC						0,042				0,041				0,041					0,040				0,039				0,038																											
	SO _x						0,037				0,037				0,037					0,036				0,035				0,034																											
	PM						0,019				0,019				0,019					0,019				0,018				0,018																											
	CO ₂						39,857				39,906				39,569					38,291				37,574				36,494																											

Tableau 2b : Statistiques sur les émissions annuelles 1982-1988

	FACTEURS D'ÉMISSIONS		1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
	STD Marchandises et passagers g/gal. imp.	Trains de manœuvres et de travaux g/gal. imp.							
MARCHANDISES									
LIGNES PRINCIPALE ET SECONDAIRE									
	NO _x	248,3	97,20	102,09	108,72	106,19	106,92	109,15	111,27
	CO	47,7	18,67	19,61	20,89	20,40	20,54	20,97	21,38
	HC	12,4	4,85	5,10	5,43	5,30	5,34	5,45	5,56
	SO _x	11,5	4,51	4,73	5,04	4,93	4,96	5,06	5,16
	PM	5,9	2,31	2,43	2,58	2,52	2,54	2,59	2,64
	CO ₂	12 300	4 814,79	5 057,23	5 385,59	5 260,47	5 296,54	5 407,05	5 512,06
SERVICE DE TRAINS DE MANŒUVRES ET DE TRAVAUX									
	NO _x	277	10,49	9,46	9,85	9,72	8,95	8,64	8,90
	CO	47,3	1,79	1,61	1,68	1,66	1,53	1,47	1,52
	HC	16,4	0,62	0,56	0,58	0,58	0,53	0,51	0,53
	SO _x	11,5	0,44	0,39	0,41	0,40	0,37	0,36	0,37
	PM	6,7	0,23	0,24	0,24	0,22	0,21	0,22	0,22
	CO ₂	12 300	465,79	419,92	437,32	431,73	397,25	383,51	395,20
PASSAGERS									
	NO _x	248,3	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	7,94
	CO	47,7	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	1,53
	HC	12,4	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	0,40
	SO _x	11,5	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	0,37
	PM	5,9	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	0,19
	CO ₂	12 300	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	393,96
TOTAL - ACTIVITÉS FERROVIAIRES									
	NO _x	248,3	107,69	111,55	118,57	115,92	115,87	117,79	128,12
	CO	47,3	20,46	21,23	22,57	22,06	22,07	22,44	24,42
	HC	12,4	5,47	5,66	6,01	5,88	5,87	5,96	6,48
	SO _x	11,5	4,94	5,13	5,45	5,33	5,33	5,42	5,90
	PM	5,9	2,56	2,65	2,82	2,76	2,76	2,80	3,05
	CO ₂	12 300	5 280,57	5 477,14	5 822,91	5 692,19	5 693,80	5 790,56	6 300,82
ÉMISSIONS PAR UNITÉ DE TRAFIC MARCHANDISES									
	NO _x		0,731	0,702	0,672	0,690	0,686	0,632	0,639
	CO		0,139	0,134	0,128	0,131	0,131	0,120	0,122
	HC		0,037	0,036	0,034	0,035	0,035	0,032	0,032
	SO _x		0,034	0,032	0,031	0,032	0,032	0,029	0,029
	PM		0,017	0,017	0,016	0,016	0,016	0,015	0,015
	CO ₂		35,830	34,487	33,007	33,866	33,694	31,074	31,418

Schéma 4 : Données sur les émissions des locomotives : NO_x kilotonnes

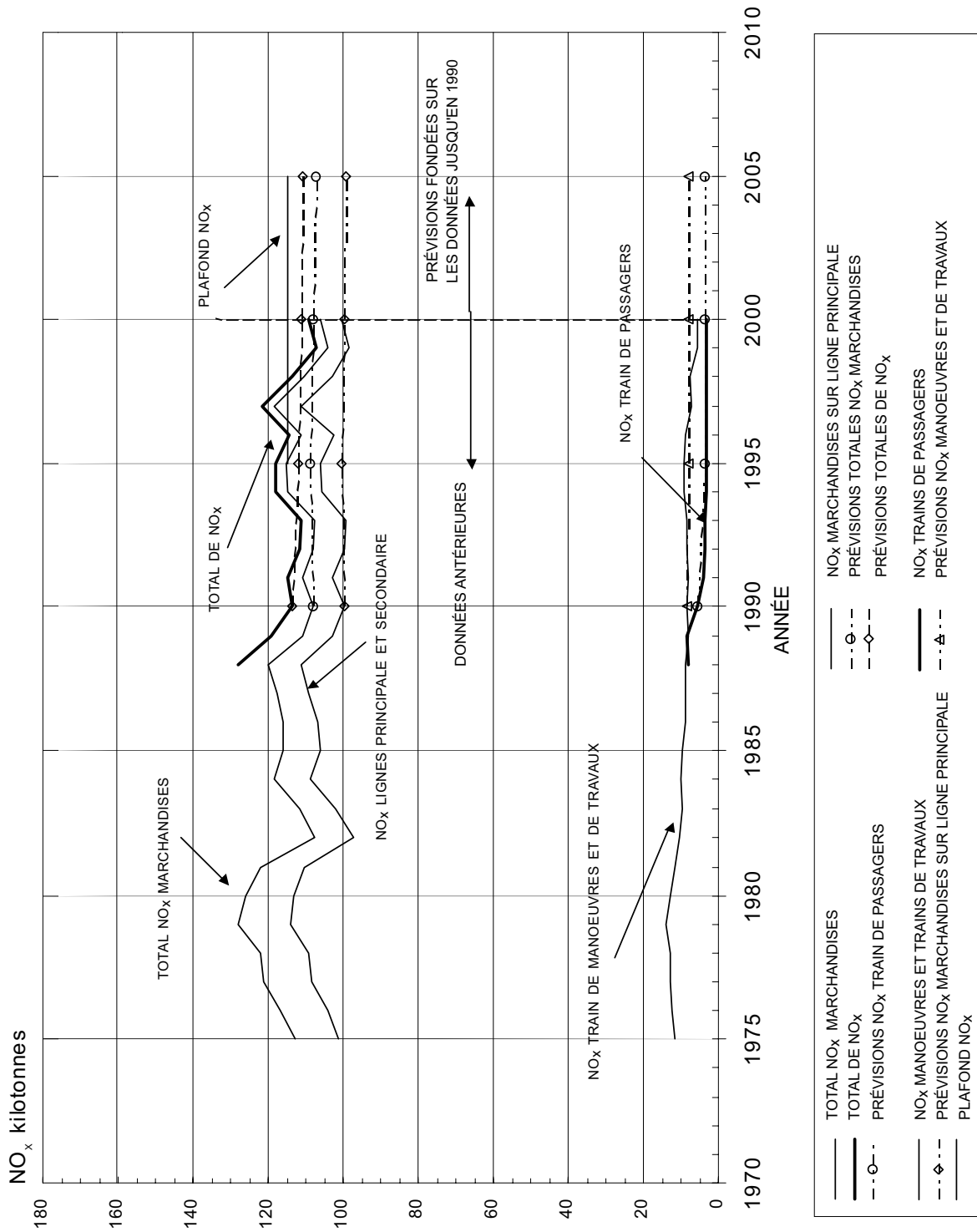
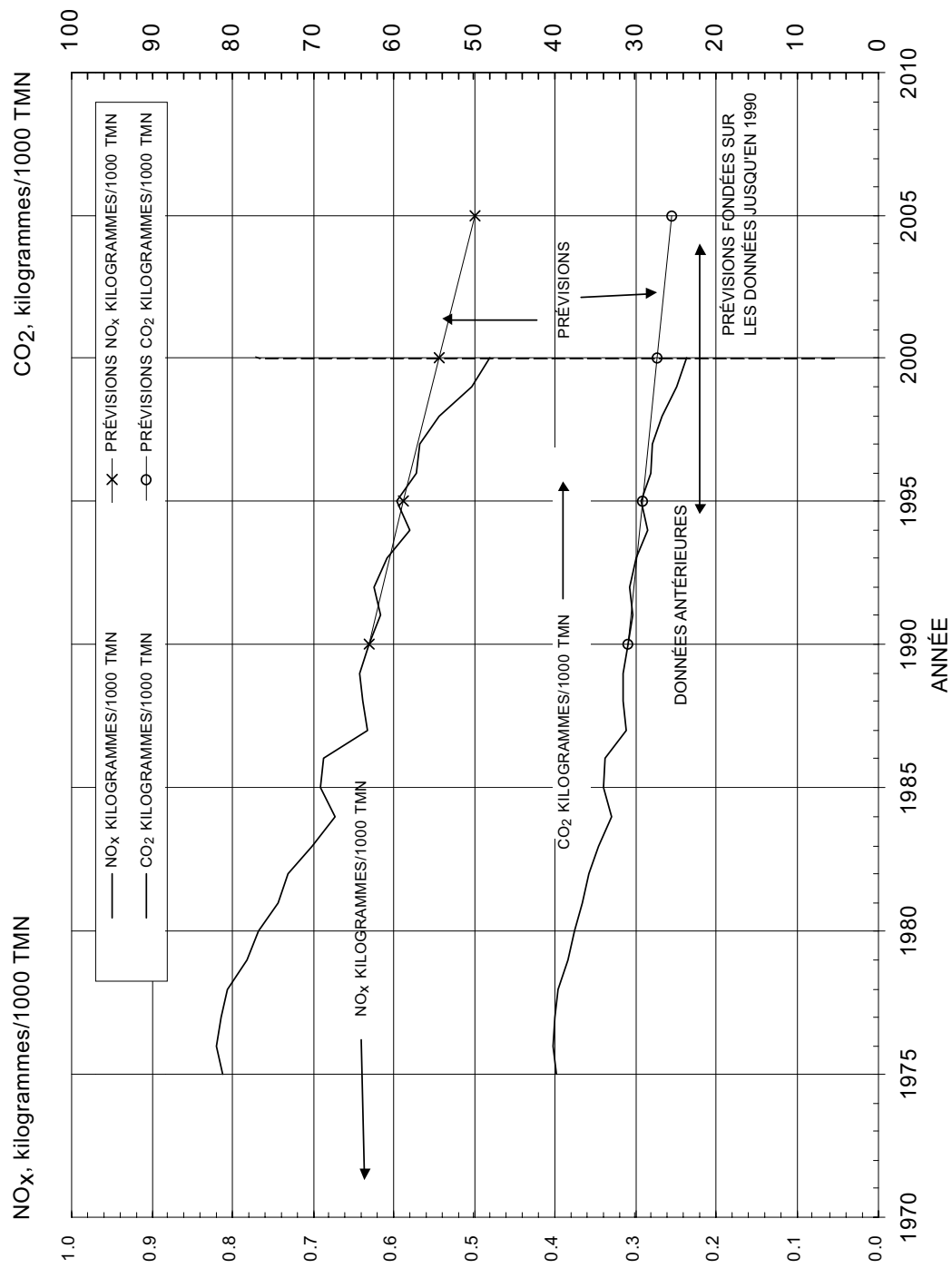


Schéma 5 : Données sur les émissions des locomotives de marchandises :
 NO_x et CO₂ kilogrammes / 1000 TMN





3.0 Consommation de carburant et émissions dans les Zones de gestion de l'ozone troposphérique (ZGOT) au cours des années 1999 et 2000

3.1 Données annuelles

Trois Zones de gestion de l'ozone troposphérique ont été désignées comme étant d'intérêt particulier pour les émissions gazeuses. Ces zones et les sections de plusieurs chemins de fer exploitées dans leur rayon sont indiquées à l'annexe I.

La consommation de carburant dans ces zones est tirée des renseignements sur la circulation totale dans les zones visées, exprimée en tonnes-mille brutes, proportionnellement à la circulation ferroviaire totale au Canada. Les émissions sont ensuite calculées à l'aide des facteurs établis pour les divers gaz.

Les résultats pour les trois ZGOT figurent aux tableaux 3a et 3b. Le carburant utilisé dans les ZGOT est également représenté en tant que pourcentage de la consommation totale de carburant pour toutes les activités ferroviaires au Canada. Il convient de noter que la consommation de carburant dans les trois ZGOT comme pourcentage de la consommation totale de carburant pour toutes les activités ferroviaires au Canada pendant la période du présent rapport est relativement faible, comme nous pouvons le voir dans le tableau ci-dessous.

Le reste de la consommation totale de carburant (soit 80,84 %, 80,12 %, 80,91 %, 79,35 %, 78,52 % et 78,51 %) s'est fait à l'extérieur des trois ZGOT partout dans les autres coins du pays. Les émissions qui en ont résulté étaient, par conséquent, largement disséminées entre des zones relativement peu peuplées.

3.2 Données saisonnières

Les émissions dans les ZGOT en 1999 et en 2000 ont été réparties en deux périodes saisonnières comme il est précisé dans le protocole d'entente de mise en oeuvre :

- hiver (sept mois) — de janvier à avril et d'octobre à décembre inclusivement;
- été (cinq mois) — de mai à septembre inclusivement.

La distribution du trafic entre les périodes d'hiver et d'été a été fournie par les principaux chemins de fer pour le réseau tout entier. On a supposé que la distribution du trafic entre les périodes d'hiver et d'été dans les ZGOT était semblable à celle du réseau complet pour chaque chemin de fer. Étant donné que la distribution du trafic en hiver et en été était semblable au coefficient des jours entre les deux périodes pour les grands chemins de fer, c'est ce dernier coefficient qui a été retenu pour les chemins de fer plus petits.

La consommation de carburant dans chaque ZGOT a par conséquent été divisée suivant le rapport du trafic d'hiver et d'été pour chaque chemin de fer, sauf dans le cas du réseau GO (GO Transit) dans la ZGOT n° 2, où les données étaient accessibles pour la consommation saisonnière de carburant. Les émissions au cours des périodes saisonnières ont ensuite été calculées comme auparavant, les résultats étant indiqués aux tableaux 3a et 3b.

Pourcentage de la consommation totale de carburant pour toutes les activités ferroviaires au Canada

Année		1995	1996	1997	1998	1999	2000
ZGOT n° 1	Vallée inférieure du Fraser, C.-B.	4,27	4,42	4,17	4,26	4,24	4,02
ZGOT n° 2	Corridor Windsor-Québec	14,78	15,33	14,83	16,29	17,13	17,35
ZGOT n° 3	Zone Saint John, N.B.	0,11	0,13	0,09	0,10	0,11	0,12

Tableau 3a : Données sur le trafic, le carburant et les émissions pour les Zones de gestion de l'ozone troposphérique (ZGOT), 1999

ZGOT	Numéro 1 VALLÉE DU BAS FRASER, C.-B.		Numéro 2 WINDSOR-QUÉBEC		Numéro 3 RÉGION DE ST-JOHN, N.-B.	
	Hiver	Été	Hiver	Été	Hiver	Été
TONNES-MILLE BRUTES						
CN	6 453,102	58,53%	37 800,851	58,53%	357,348	58,53%
CP	9 275,067	58,41%	18 150,540	58,41%		41,47%
B.C. RAIL *		41,59%		41,59%		
BURLINGTON NORTHERN SANTA FE RAILROAD	279,063	58,08%				
SOUTHERN RAILWAY OF B. C.	300,000	58,08%				
GO TRANSIT****	127 600	58,08%				
ESSEX TERMINAL RAILWAY			20,100	60,24%		39,76%
GODERICH - EXETER RAILWAY			59 000	58,08%		41,92%
CSX			184 628	58,08%		41,92%
CONRAIL			0,000	58,08%		41,92%
SO.ONT.-RAILINK			135,194	58,08%		41,92%
NORFOLK SOUTHERN			590,741	58,08%		41,92%
OTTAWA VALLEY - RAILINK**			398 808	58,08%		41,92%
QUÉBEC GATINEAU			663 462	58,08%		41,92%
QUÉBEC SOUTHERN			47 600	58,08%		41,92%
SAINT-LAURENT ET ATLANTIC			66 455	58,08%		41,92%
N.B. SOUTHERN RAILWAY					80 000	58,08%
TOTAL MARCHANDISES	16 434,832	58,08%	58 117,379	58,08%	437,348	41,92%
VIA	50,778		1 533,403			
CONSOMMATION DE CARBURANT						
TARIF CARBURANT - SERVICE DE MARCHANDISES	1,0964		1,0964		1,0964	
TARIF CARBURANT - SERVICE PASSAGERS	3,55		3,55		3,55	
CONSOMMATION DE CARBURANT TRAINS						
MARCHANDISES DANS ZGOT	18,019	10,531	63,720	37,261	0,480	0,280
CONSOMMATION DE CARBURANT VIA DANS ZGOT	0,180	0,105	5,444	3,162	0,000	0,000
GO TRANSIT			4,398	2,649		
CONSOMMATION TOTALE DE CARBURANT DANS ZGOT	18,199	10,636	73,561	43,072	0,480	0,280
CONSOMMATION TOTALE DE CARBURANT AU CANADA	429,484		429,484		429,484	
CONSOMMATION TOTALE DE CARBURANT PAR ZGOT EN % DU TOTAL CANADIEN	4,24%		17,13%		0,11%	
ÉMISSIONS						
	STANDARD	YARD	FACTEURS D'ÉMISSIONS COMBINÉ**			
	gm/gal. imp.	gm/gal. imp.	gm/gal. imp.	gm/gal. imp.	gm/gal. imp.	gm/gal. imp.
OXYDES D'AZOTE (NO _x)	248,3	277	4,55	2,66	1,89	0,12
OXYDE DE CARBONE (CO)	47,7	47,3	0,87	0,51	0,36	0,02
HYDROCARBURES (HC)	12,4	16,4	0,23	0,13	0,10	0,01
OXYDE DE SOUFRE (SO _x)	11,5	11,5	0,21	0,12	0,09	0,00
PARTICULES (PM)	5,9	6,7	0,11	0,06	0,04	0,00
DIOXYDE DE CARBONE (CO ₂)	12 300	12 300	223,85	130,82	93,03	5,90
			18,39	10,77	7,62	0,07
			3,51	2,05	1,45	0,01
			0,93	0,54	0,39	0,00
			0,85	0,50	0,35	0,00
			0,44	0,26	0,18	0,00
			904,81	529,78	375,02	3,45
						2,45

Notes:

* B.C. RAIL TMB pour ZGOT no 1 dérivé comme % de la longueur de la ligne dans la ZGOT no 1 de la longueur totale de la ligne

** TMB est inclus dans la valeur CP.

*** Facteurs d'émission combinés dérivés des facteurs pour trains standard et de manœuvres avec données sur la consommation de carburant prélevées au tableau 1d

**** Données pour la consommation saisonnière de carburant.

Tableau 3b : Données sur le trafic, le carburant et les émissions pour les Zones de gestion de l'ozone troposphérique (ZGOT), 2000

ZGOT	Numéro 1 VALLÉE DU BAS FRASER, C.-B.		Numéro 2 WINDSOR-QUÉBEC		Numéro 3 RÉGION DE ST-JOHN, N.-B.	
	Répartition saisonnière Hiver	Répartition saisonnière Été	Répartition saisonnière Hiver	Répartition saisonnière Été	Répartition saisonnière Hiver	Répartition saisonnière Été
TONNES-MILLE BRUTES						
CN	5 361,248	59,35%	40 093,709	59,35%	410,381	59,35%
CP	10 015,964	58,88%	17 725,020	58,88%		40,65%
B.C. RAIL *	267,420	41,12%		41,12%		
BURLINGTON NORTHERN SANTA FE RAILROAD	254,165	58,20%				
SOUTHERN RAILWAY OF B. C.	55,506	41,80%				
GO TRANSIT***		41,80%				
ESSEX TERMINAL RAILWAY			27 897	58,08%		41,92%
GODERICH - EXETER RAILWAY			59 000	58,20%		41,80%
CSX			162,758	58,20%		41,80%
CONRAIL			326,120	58,20%		41,80%
S.O. ONT.-RAILINK			364,445	58,20%		41,80%
NORFOLK SOUTHERN			810,127	58,20%		41,80%
OTTAWA VALLEY - RAILINK**			47 600	58,20%		41,80%
QUÉBEC GATINEAU			70,224	58,20%		41,80%
QUÉBEC SOUTHERN			59 676,900	58,20%	80,000	58,20%
SAINT-LAURENT ET ATLANTIC			1 666,012	58,20%	490,381	41,80%
N.B. SOUTHERN RAILWAY						
TOTAL MARCHANDISES	15 954,303	58,20%	59 676,900	58,20%	80,000	58,20%
VIA	56,117	41,80%	1 666,012	41,80%	490,381	41,80%
CONSUMMATION DE CARBURANT						
TARIF CARBURANT - SERVICE DE MARCHANDISES	1,0565		1,0565		1,0565	
TARIF CARBURANT - SERVICE PASSAGERS	3,55		3,55		3,55	
CONSUMMATION DE CARBURANT TRAINS						
MARCHANDISES DANS ZGOT	16,856	9,947	63,049	37,309	0,518	0,212
CONSUMMATION DE CARBURANT TRAINS VIA DANS ZGOT	0,199	0,116	5,914	3,442	0,000	0,000
GO TRANSIT			4,672	2,714		
CONSUMMATION TOTALE DE CARBURANT DANS ZGOT	17,055	10,063	73,635	43,465	0,518	0,212
CONSUMMATION TOTALE DE CARBURANT AU CANADA	424,450		424,450		424,450	
CONSUMMATION TOTALE DE CARBURANT PAR ZGOT EN % DU TOTAL CANADIEN	4,02%		17,35%		0,12%	
ÉMISSIONS						
	STANDARD	FACTEURS D'ÉMISSIONS	YARD	COMBINED**		
	gm/gal. imp.	gm/gal. imp.	gm/gal. imp.	gm/gal. imp.		
OXYDES D'AZOTE (NO _x)	248,3	277	4,26	2,52	1,75	0,13
OXYDE DE CARBONE (CO)	47,7	47,3	0,81	0,48	0,33	0,02
HYDROCARBURES (HC)	12,4	16,4	0,22	0,13	0,09	0,01
OXYDE DE SOUFRE (SO _x)	11,5	11,5	0,20	0,12	0,08	0,01
PARTICULES (PM)	5,9	6,7	0,10	0,06	0,04	0,00
DIOXYDE DE CARBONE (CO ₂)	12 300	12 300	209,78	123,78	86,00	0,00
						6,37
						3,77
						2,60

Notes:

* B.C. RAIL TMB pour ZGOT no 1 dérivé comme % de la longueur de la ligne dans la ZGOT no 1 de la longueur totale de la ligne

** TMB est inclus dans la valeur CP.

*** Facteurs d'émission combinés dérivés des facteurs pour trains standard et de manœuvres avec données sur la consommation de carburant prélevées au tableau 1d

**** Données pour la consommation saisonnière de carburant.



4.0 Parc de locomotives

4.1 Composition

La composition du parc de locomotives au Canada à la fin de 1999 et en 2000 est indiquée aux tableaux 4a et 4b (ligne principale et embranchements) et aux tableaux 5a et 5b (triage et manœuvre).

4.2 Modernisation du parc de locomotives

Les nouvelles locomotives qui viennent remplacer les plus anciennes sur les chemins de fer du Canada sont dotées de caractéristiques d'émissions améliorées. La concentration d'oxydes d'azote dans les gaz d'échappement des moteurs diesel est semblable à celle des anciennes, mais la consommation de carburant sera considérablement réduite. En d'autres termes, la quantité de carburant utilisé pour le déplacement des trains étant moindre, les émissions de NO_x et de CO₂ seront également considérablement réduites.

Les effets de ce changement graduel peuvent être perçus dans la tendance décroissante accélérée, en 1998, 1999 et 2000, des courbes de consommation de carburant par 1 000 tonnes-mille brutes et par 1 000 tonnes-mille nettes représentées dans le schéma 3. On constate donc une tendance à la baisse soutenue de plusieurs gaz d'échappement, comme l'indiquent les schémas 4 et 5 pour les oxydes d'azote et le dioxydes de carbone.



Tableau 4a : Parc de locomotives canadien — lignes principale et secondaire, 1999

FABRICANT	MODÈLE DE LOCOMOTIVE	HP	ANNÉE	TOTAL	CN	CP	VIA	B. C. RAIL	GO TRANSIT	AUTRE
GM/EMD	16V-265H	6000	'99	4		4				0
	20V-645E3	3600		6						6
	16V-710G3C	4300	'96-99	241	174	61				6
	16V-710G3B	4000	'95	26	26					0
	16V-710G3	3800	'85-89	63	63					0
	12V-710G3 or 710G3A	3000	'88-95	45					45	0
	16V-645F3B	3600	'85-94	66	60					6
	16V-645E3B	3000	'85-87	23				23		0
	16V-645E3C	3000		57			57			0
	16V-645E3M	3000	'88	25		25				0
	16V-645E3	3000	'66-80	1 014	479	483		6		46
	16V-645D3A	2250	'64-66	5						5
	16V-645D3	2250	'63	0						0
	CAT 3516	2075	'94	0						0
SOUS-TOTAL				1 575	802	573	57	29	45	69
MLW	16V-251F	3700	'70-84	7			7			0
	16V-251F	3600	'69-82	24						24
	16V-251E	3000	'67-76	1						1
	16V-251B	2400	'63-66	2						2
SOUS-TOTAL			34	0	0	7	0	0	0	27
GE	16V-FDL-16	4400	'94-95	302	103	184		4		11
	16V-7FDL-16	4000	'90-94	84	55			26		3
	16V-FDL16	3900	'88	3				3		0
	16V-FDL16	3600	'80	6				6		0
	16V-FDL16	3200		15				15		0
	12V-FDL12	2250	'89-90	3						3
SOUS-TOTAL			413	158	184	0	54	0	0	17
BUDD-RDC	DD 6-110	550	'55-58	21			6	9		6
TOTAL - LIGNES PRINCIPALE ET SECONDAIRE				2 043	960	757	70	92	45	119

Tableau 4b : Parc de locomotives canadien — lignes principale et secondaire, 2000

FABRICANT	MODÈLE DE LOCOMOTIVE	HP	ANNÉE	TOTAL	CN	CP	VIA	B. C. RAIL	GO TRANSIT	AUTRE
GM/EMD	16V-265H	6000	'99	4		4				0
	20V-645E3	3600		11						11
	16V-710G3C	4300	'96-99	240	173	61				6
	16V-710G3B	4000	'95	0						0
	16V-710G3	3800	'85-89	63	63					0
	12V-710G3 or 710G3A	3000	'88-95	52					45	7
	16V-645F3B	3600	'85-94	64	60					4
	16V-645E3B	3000	'85-87	23				23		0
	16V-645E3C	3000		54			54			0
	16V-645E3M	3000	'88	0						0
	16V-645E3	3000	'66-80	940	393	491				56
	16V-645D3A	2250	'64-66	16						16
	16V-645D3	2250	'63	0						0
	CAT 3516	2075	'94	3						3
SOUS-TOTAL				1 470	689	556	54	23	45	103
MLW	16V-251F	3700	'70-84	7						0
	16V-251F	3600	'69-82	23			7			23
	16V-251E	3000	'67-76	1						1
SOUS-TOTAL			31	0	0	7	0	0	24	
GE	16V-FDL-16	4400	'94-98	352	143	184		14		11
	16V-FDL-16	4000	'90-94	84	55			26		3
	16V-FDL16	3900	'88	0						0
	16V-FDL16	3600	'80	12				12		0
	16V-FDL16	3200		15				15		0
	12V-FDL12	2250	'89-90	3						3
SOUS-TOTAL			466	198	184	0	67	0	17	
BUDD-RDC	DD 6-110	550	'55-'58	24		2	7	9		6
TOTAL - LIGNES PRINCIPALE ET SECONDAIRE				1 991	887	742	68	99	45	150

Tableau 5a : Parc de locomotives canadien — manœuvres et travaux, 1999

FABRICANT	MODÈLE DE LOCOMOTIVE	HP	ANNÉE	TOTAL	CN	CP	VIA	B. C. RAIL	GO TRANSIT	AUTRE
GM/EMD	16V-645E	2000	'71-'75,'86	282	110	129				53
	16V-645C	1800	'54-'67	208	204					4
	16V-645C	1750	'75-'81	202		195	7			0
	16V-645C	1500	'81-'94	16		16				0
	16V-645D	1500	'52	0						0
	16V-567C	1750	'51-'63	83		3				80
	16V-567B	1500	'51-'52,'78	12						12
	12V-645E	1500	'71-'80	10						10
	12V-645C	1350	'87-'89	8	8					0
	12V-645C	1200	'81-'85	64	56	8				0
	12V-567C	1200	'55-'60	69	18	39				12
	8V-645E	1000	'66-'67	2			2			0
	8V-645C	1000	'67-'69	0						0
	8V-567C	900	'51-'64	13		1				12
	8V-567B	800	'51-'54	1						1
		CAT3512	2000	90-'91	3					
SOUS-TOTAL				983	396	391	9	0	0	187
MLW	12V-251C3	2000	'73-'81	4						4
	12V-251C	2000	'64-'76	25				4		21
	12V-251C	1800	'66	2				2		0
	12V-251B	1800	'56-'65	50						50
	12V-251B	1400	'59-'60	0						0
	61-251B/C	1000	'59-'60	12						12
	CAT 12V-3512	2000		27				27		0
SOUS-TOTAL				120	0	0	0	33	0	87
TOTAL - TRAINS DE MANŒUVRES				1 103	396	391	9	33	0	274
TOTAL GÉNÉRAL - LIGNE PRINCIPALE, LIGNE SECONDAIRE, TRAINS DE MANŒUVRES				3 146	1 356	1 148	79	125	45	393

Tableau 5b : Parc de locomotives canadien — manœuvres et travaux, 2000

FABRICANT	MODÈLE DE LOCOMOTIVE	HP	ANNÉE	TOTAL	CN	CP	VIA	B. C. RAIL	GO TRANSIT	AUTRE	
GM/EMD	16V-645E	2000	'71-'75,'86	295	110	129				56	
	16V-645C	1800	'54-'67	199	188		7			4	
	16V-645C	1750	'75-'81	5						5	
	16V-645C	1500	'81-'94	0						0	
	16V-645D	1500	'52	0						0	
	16V-567C	1750	'51-'63	259		197				62	
	16V-567B	1500	'51-'52,'78	30		17				13	
	12V-645E	1500	'71-'80	11						11	
	12V-645C	1350	'87-'89	3						3	
	12V-645C	1200	'81-'85	58	50	8				0	
	12V-567C	1200	'55-'60	62	13	39				10	
	8V-645E	1000	'66-'67	2			2			0	
	8V-645C	1000	'67-'69	0						0	
	8V-567C	900	'51-'64	14		2				12	
	8V-567B	800	'51-'54	0						0	
	CAT3512	2000	90-'91	27					27		0
	SOUS-TOTAL				965	361	382	9	27	0	176
	MLW	12V-251C3	2000	'73-'81	12						12
		12V-251C	2000	'64-'76	20				4		16
		12V-251C	1800	'66	2				2		0
12V-251B		1800	'56-'65	28						28	
12V-251B		1400	'59-'60	24						24	
61-251B/C	1000	'59-'60	34						34		
CAT 12V-3512	2000		0							0	
SOUS-TOTAL				120	0	0	0	6	0	114	
TOTAL - TRAINS DE MANŒUVRES				1 085	361	392	9	33	0	290	
TOTAL GÉNÉRAL - LIGNE PRINCIPALE, LIGNE SECONDAIRE, TRAINS DE MANŒUVRES				3 076	1 248	1 134	77	132	45	440	

5.0 Améliorations opérationnelles

5.1 Pratiques de manœuvre des trains

La proportion des locomotives de ligne principale munies de freins rhéostatiques continue de s'accroître. Cela permet l'utilisation accrue de freins rhéostatiques, plutôt que les freins à air comprimé, pour contrôler la vitesse du train. Étant donné que les freins à air comprimé ne permettent pas au conducteur de locomotive de réduire l'intensité de freinage déjà en cours, il s'avère souvent nécessaire de mettre le moteur en régime tout en actionnant les freins pour maintenir la vitesse en fonction des nivellements variés de la voie. Une telle manœuvre augmente considérablement la consommation de carburant. Lorsqu'on utilise les freins rhéostatiques pour contrôler la vitesse, il est possible de varier à volonté l'intensité de freinage et l'augmentation de la consommation de carburant demeure assez faible.

5.2 Lubrification de la surface d'écartement des rails

Les chemins de fer disposent de programmes permanents qui visent à s'assurer que le système de graisseurs de rails montés sur la voie est maintenu en bon état de fonctionnement. Les chemins de fer qui ont fait installer à bord de la locomotive des graisseurs de boudin de roues ont également des programmes pour s'assurer de leur bon fonctionnement. Il a été démontré à l'aide de nombreux tests que la lubrification de la surface d'écartement des rails a pour effet de réduire la consommation de carburant.

5.3 Amélioration de la productivité des wagons de marchandises

La charge maximale par essieu a été augmentée pour de nombreuses lignes au Canada. Cela permet aux chemins de fer d'utiliser certains wagons dont le poids brut sur rail peut atteindre 286 000 livres au lieu de 263 000 livres. Le rapport entre le poids brut et le poids à vide de ces wagons de marchandises est augmenté de façon à réduire la quantité de tonnes-mille brutes accumulées pour le déplacement d'une quantité donnée de marchandises, ce qui contribue à l'amélioration du rapport des tonnes-mille nettes aux tonnes-mille brutes projetées à la section 2.1c précédemment et confirmées au schéma 1. Les émissions correspondantes continueront par conséquent de diminuer tandis que la productivité continuera d'augmenter.

6.0 Améliorations apportées aux locomotives actuelles

6.1 Applications de grand ralenti

Les chemins de fer étendent l'application de la fonction « grand ralenti » à un plus grand nombre de locomotives de ligne principale. Cette fonction permet au moteur diesel de tourner à vitesse réduite, au-dessous du régime de ralenti, ce qui entraîne une réduction de la charge représentée par les ventilateurs et une réduction des pertes par ventilation interne. La réduction de la consommation de carburant peut atteindre deux gallons par heure et, pour les cycles d'utilisation acceptés, elle peut atteindre 3 % de la consommation annuelle de carburant. Le recours à la fonction « grand ralenti » est limité dans certains cas par la capacité du système d'alimentation auxiliaire à générer suffisamment d'énergie pour le chargement de la batterie. Toutefois, cette fonction devrait permettre une réduction constante de la consommation globale de carburant.

6.2 Dispositifs de démarrage et d'arrêt automatiques

Les chemins de fer dotent leurs locomotives de manœuvre de dispositifs d'arrêt et de redémarrage automatiques du moteur diesel qui s'activent lorsque la locomotive n'est pas en service. L'appareil est contrôlé par plusieurs paramètres de système de locomotive comme la température de l'eau et l'état de la batterie. Ce dispositif fait redémarrer le moteur au régime de ralenti pendant un certain temps pour prévenir le gel et pour charger les batteries. Les chemins de fer ont adopté une politique qui prévoit l'arrêt des moteurs inutilisés lorsque les températures ambiantes le permettent; les dispositifs de démarrage dits intelligents permettront à cette pratique d'être observée l'année durant.



7.0 Données sur le rendement des émissions

Aucune nouvelle donnée sur les émissions susceptible d'influer de façon notable sur les calculs et les prévisions du présent rapport n'a été communiquée à l'industrie par l'*Association of American Railroads* ni par les fabricants.



8.0 Propriétés du carburant diesel

L'industrie ferroviaire utilise un carburant diesel qui est conforme à l'exigence actuelle du fabricant de moteur, suivant laquelle la teneur moyenne en soufre ne doit pas dépasser 5 000 ppm. En général, la teneur en soufre du carburant utilisé est bien inférieure, soit près de 1 500 ppm. L'industrie s'est engagée à prendre toutes les mesures possibles pour consommer dans un avenir prochain un carburant dont la teneur en soufre est encore plus basse. Des entretiens avec les agents des achats de carburant des grandes compagnies ferroviaires ont été amorcés en vue d'acquérir du diesel à faible teneur en soufre auprès de raffineurs qui peuvent garantir un approvisionnement sans bonification du prix, ce qui va dans le sens de l'engagement continu de l'industrie ferroviaire à réduire ses émissions de gaz à effet de serre par l'abaissement de sa consommation de carburant, et à restreindre ses émissions de gaz d'échappement par l'adoption de locomotives conformes aux niveaux 0 et 1 de l'Environmental Protection Agency, des économies opérationnelles et l'application des plus récentes technologies conçues pour améliorer l'efficacité de traction et apporter des gains de rendement.

9.0 Observations et conclusions

Il a été observé et indiqué au schéma 4 qu'en 1999 et en 2000, les émissions de NO_x étaient inférieures au plafond volontaire fixé à 115 kilotonnes par année, soit de 6,8 % et de 5,0 % respectivement, et que le taux d'émissions moyen depuis 1990 était inférieur au plafond de 0,5 % et de 0,9 % respectivement. Il a été démontré que, du fait que les émissions de NO_x par tonne-mille brute et nette ont été réduites à un taux légèrement supérieur au taux prévu (se reporter aux tableaux 2a à 2d et au schéma 5), les valeurs plus élevées enregistrées entre 1994 et 1997 étaient le fruit de la hausse du trafic, considérablement plus élevée que prévu. L'amélioration continue en 1998, 1999 et 2000 montre l'effet favorable qu'a eu l'introduction de nouvelles locomotives plus efficaces dans le parc.

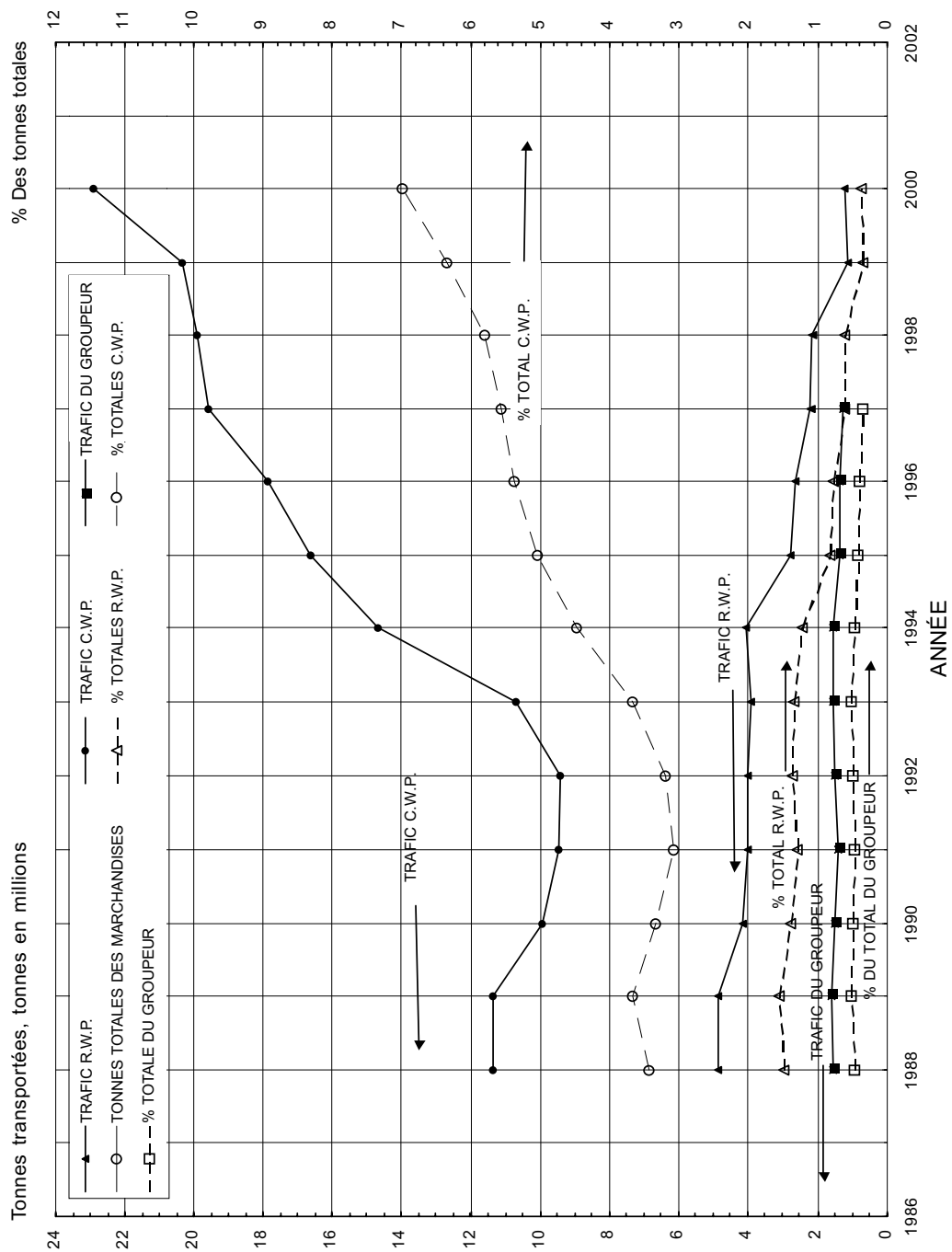
Les émissions de NO_x et de CO₂ en kilogrammes par 1 000 tonnes-mille nettes, indiquées au schéma 5, ont continué de diminuer depuis la fin des années 1970. Le taux de décroissance enregistré depuis 1990 s'est toujours rapproché des prévisions, d'autant plus en 1998, 1999 et 2000, ce qui témoigne des effets de l'amélioration constante de l'efficacité du transport ferroviaire.

L'un des aspects de la croissance du trafic est lié à la circulation des conteneurs. Le schéma 6 fait état du tonnage du transport intermodal sur les chemins de fer du Canada de 1988 à 2000. La hausse récente du mouvement des conteneurs est évidente, à la fois en chiffres absolus et sous forme de pourcentage du tonnage total déplacé. Cette partie de la hausse de la circulation est considérée comme extrêmement sensible à la concurrence du transport routier. Si elle devait être déplacée vers l'autoroute, les émissions correspondantes des contaminants à l'étude seraient accrues dans une proportion d'au moins trois fois.

Les niveaux de trafic continueront d'être suivis pour déterminer si la hausse accélérée récente de la circulation ferroviaire n'est que passagère ou représente un taux de croissance plus élevé. Dans ce dernier cas, il faudra songer à réviser la mesure selon laquelle les améliorations sont contrôlées. On a tenu compte de ce concept dans le rapport d'Environnement Canada intitulé *Exigences de déclaration recommandées pour le Programme de surveillance des émissions des locomotives (SEL)*⁶. Cette révision serait fondée sur la répartition du trafic entre les différents modes de transport. Cela accorderait du crédit à la réduction nette des émissions résultant du détournement de la circulation routière vers les chemins de fer, ou au fait de ne pas hausser le transport routier.

⁶ Environnement Canada, Série de la protection de l'environnement, Rapport SPE 2/TS/8, septembre 1994, p. 21, section 4.6, Industrie - Utilisation, croissance, rendement.

Schéma 6 : Données sur le transport intermodal des marchandises



10.0 Sommaire

L'industrie ferroviaire au Canada poursuit sa tendance à long terme d'amélioration de l'efficacité d'exploitation, y compris en ce qui concerne la réduction de la consommation de carburant et des émissions. Le transport ferroviaire doit être perçu comme une partie intégrante de la solution aux besoins du Canada en matière de transport. Une telle solution doit privilégier les modes de transport qui présentent des avantages nets au chapitre de la salubrité de l'environnement, de la sécurité, de l'aménagement du territoire et de la rentabilité.

Annexe I : 1999

Lignes de chemin de fer comprises dans les Zones de gestion de l'ozone troposphérique (ZGOT)

ZGOT n° 1 : Vallée inférieure du Fraser, Colombie-Britannique

Réseau CP Rail

Division	Subdivisions
Vancouver	Cascade Mission Page Westminster Marpole

Canadien National

District	Subdivisions
Pacifique	B.C. Harbour B.C. Hydro Rawlison Yale

B.C. Rail 3.07 % du total

Burlington Northern Railroad Toutes

Southern Railway of British Columbia Ltd. Toutes

ZGOT n° 2 : Corridor Windsor-Québec, Ontario et Québec

Réseau CP Rail

Division	Subdivisions	Remarques
Québec	Toutes les lignes, sauf : Sherbrooke	
Toronto	Toutes les lignes, sauf : Mactier Owen Sound	Medonte – Mactier Shelburn – Owen Sound
Algoma	Chalk River	Smiths Falls – Arnprior

ZGOT n° 3 : Région de Saint John, Nouveau-Brunswick

Canadien National

District	Subdivisions
Champlain	Denison Sussex

New Brunswick Southern

Division	Subdivision	Remarques
	McAdam	Saint John – Welsford

Canadien National

Remarque : La propriété de certaines subdivisions était en voie d'être transférée à d'autres exploitants ferroviaires. Le trafic, en tonnes-mille brutes, sur ces lignes, a été inclus dans le total du CN pour la ZGOT.

District Champlain

Subdivisions

Bécancour	Joliette	Saint-Claire
Bridge	Montfort	Saint-Hyacinthe
Champlain	Montréal	Saint-Laurent
Diamond	Mont-Royal	Saint-Malo
Drummondville	Rouses Point	Saint-Rémi
Freight Con.	Sorel	Valleyfield

District Grands Lacs

Subdivisions

Alexandria	Humberstone	Strathroy
Caso	Kingston	Talbot
Chatham	Leamington	Thorold
Dundas	Oakville	Uxbridge
Grimsbey	Paynes	Weston
Halton	Stamford	York

Essex Terminal Railway	Toutes
Goderich – Exeter Railway	Toutes
CSX	Toutes
Norfolk Southern	Toutes
Ottawa Valley – RaiLink	Une partie
Québec – Gatineau	Toutes
Québec – Sud	Toutes
Sud Ont. – RaiLink	Toutes
Saint-Laurent et Atlantique	Toutes

Annexe I : 2000

Lignes de chemin de fer comprises dans les Zones de gestion de l'ozone troposphérique (ZGOT)

ZGOT n° 1 : Vallée inférieure du Fraser, Colombie-Britannique

Réseau CP Rail

Division	Subdivisions
Vancouver	Cascade Mission Page

Canadien National

District	Subdivisions
Pacifique	Rawlison Yale

B.C. Rail 3.07 % du total

Burlington Northern Railroad Toutes

Southern Railway of British Columbia Ltd. Toutes

ZGOT n° 2 : Corridor Windsor-Québec, Ontario et Québec

Réseau CP Rail

Zone desservie	Subdivisions	Remarques
SLH Québec	Toutes	
SLH Ontario	Toutes	
Northern Ontario	Chalk River	Smiths Falls – Arnprior

ZGOT n° 3 : Région de Saint John, Nouveau-Brunswick

Canadien National

District	Subdivisions
Champlain	Denison Sussex

New Brunswick Southern

Division	Subdivision	Remarques
	McAdam	Saint John – Welsford

Canadien National

District Champlain

Subdivisions

Bécancour	Joliette	Saint-Laurent
Bridge	Montréal	Valleyfield
Deux-Montagnes	Rouses Point	
Drummondville	Sorel	
Freight Con.	Saint-Hyacinthe	

District Grands Lacs

Subdivisions

Alexandria	Halton	Uxbridge
Caso	Kingston	Weston
Chatham	Oakville	York
Dundas	Paynes	
Grimsby	Strathroy	
Guelph	Talbot	

Essex Terminal Railway	Toutes
Goderich – Exeter Railway	Toutes
CSX	Toutes
Norfolk Southern	Toutes
Ottawa Valley – RaiLink	Une partie
Québec – Gatineau	Toutes
Québec – Sud	Toutes
Sud Ont. – RaiLink	Toutes
Saint-Laurent et Atlantique	Toutes