

## PREAMBLE TO THE LIST

**Information:** The list of grade crossings produced by this system provides an inventory of the location and characteristics of the railway crossings in Canada and includes grade crossings under provincial and federal jurisdiction. This information is being made public as part of the Government of Canada's efforts to increase transparency and openness. This list was first published in April 2016 and is updated annually by Transport Canada.

Under the *Railway Safety Act* and its associated rules and regulations, federally regulated railway companies and road authorities, i.e. municipalities or provinces, are ultimately responsible for the maintenance and safety of grade crossings and for ensuring grade crossings are compliant with the regulatory requirements.

Transport Canada's role includes monitoring responsible parties through inspections to verify that they meet safety requirements under the *Grade Crossings Regulations*: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2014-275/>. Transport Canada provides funding assistance for safety improvements at grade crossings through the Rail Safety Improvement Program (RSIP): <https://www.tc.gc.ca/eng/railsafety/publications-46.htm>. The RSIP provides grant and contribution funding for safety improvements to existing rail lines, closures of grade crossings and initiatives to raise awareness about rail safety issues across Canada.

This list of grade crossings on the [Government of Canada's Open Data Portal](#) was generated by Transport Canada. It ranks grade crossings according to their risk using the GradeX tool, an internal analysis tool that compares crossings against each other, based on the following risk factors:

- **Transportation Safety Board (TSB) data on rail occurrences ;**
- **the volume of road and railway traffic;**
- **maximum train and vehicle speeds;**
- **number of tracks and lanes;**
- **urban or rural environment; and**
- **warning systems in place at the crossing (i.e. gates, bells, lights).**

It should be noted that this is not a comprehensive list of factors because it does not include other important factors in assessing risk such as sightline visibility, gradients, angle and proximity to nearby intersections which need to be considered in the overall risk assessment at crossings.

The current list was generated using data as of December 5<sup>th</sup>, 2022. There are changes in the relative ranking of crossings in the 2023 inventory from what was published in 2022 because some crossing characteristics were updated since the list was last generated. A change in the volume of road and railway traffic, the number of collisions, injuries or fatalities has the largest influence on the relative ranking.

The data elements presented in the list are from internal and public sources. They are generated and inputted as they become available to Transport Canada.

It is important to understand the distinction between “risk” and “danger”. Risk factors do not necessarily mean a crossing is unsafe. It means that when one compares two different crossings against these risk factors one crossing may be deemed to be higher risk than the other.

For more information on railway grade crossings, please contact Transport Canada at [railsafety@tc.gc.ca](mailto:railsafety@tc.gc.ca).

## PRÉAMBULE À LA LISTE

**À titre d'information** : La liste des passages à niveau produite par ce système fournit un inventaire des emplacements et des caractéristiques des passages à niveau au Canada, qu'ils soient de compétence provinciale ou fédérale. Elle fait partie de l'information utilisée par le Programme de surveillance de la Sécurité ferroviaire pour évaluer les risques et vérifier la conformité avec les exigences réglementaires applicables. La publication de cette information fait partie des efforts déployés par le gouvernement du Canada pour accroître son ouverture et sa transparence. Cette liste fut publiée pour la première fois en avril 2016 et est mise à jour depuis par Transports Canada sur une base annuelle.

En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de ses règles et règlements connexes, la responsabilité de l'entretien et de la sécurité des passages à niveau, ainsi que de leur conformité avec les exigences réglementaires, incombe aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et aux autorités responsables du service de voirie, en général des municipalités ou des provinces.

Le rôle de Transports Canada consiste notamment à surveiller les parties responsables lors d'inspections pour vérifier qu'elles respectent les exigences de sécurité prévues aux termes du *Règlement sur les passages à niveau* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-275/>. Transports Canada fournit de l'aide financière en vue d'améliorer la sécurité aux passages à niveau dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF) : <http://www.tc.gc.ca/fra/programme-amelioration-securite-ferroviaire.html>. Le PASF accorde des subventions et des contributions pour l'amélioration de la sécurité de lignes de chemin de fer existantes, la fermeture de passages à niveau et les initiatives de sensibilisation aux questions de sécurité ferroviaire au Canada.

La liste des passages à niveau, qui est affichée sur le [Portail de données ouvertes du gouvernement du Canada](#), a été dressée par Transports Canada. Elle offre un classement fondé sur les risques créé à partir de l'outil GradeX, qui est un outil d'analyse interne en ligne permettant de comparer les passages à niveau entre eux selon les facteurs de risque suivants :

- les données du Bureau de la sécurité des transports (BST) sur les événements ferroviaires;
- le volume de la circulation routière et ferroviaire;
- la vitesse maximale des trains et des véhicules;
- le nombre de voies ferrées et de voies de circulation routière;
- le milieu urbain ou rural;
- les systèmes d'avertissement en place aux passages à niveau (c.-à-d. barrières, sonnerie, dispositifs lumineux).

Il est à noter que cette liste de facteurs n'est pas exhaustive, car elle ne comprend pas d'autres facteurs importants qui doivent également être pris en compte lors de l'évaluation globale des risques liés aux passages à niveau, tels les lignes de visibilité, la déclivité, l'angle et la proximité des intersections.

La présente liste a été dressée à l'aide de données recueillies jusqu'en décembre 2022. Étant donné que certaines données ont été mises à jour depuis que l'ancienne liste a été dressée, le classement relatif des passages à niveau en 2023 présente des différences comparativement à la publication de 2022. Tout changement quant au volume de la circulation routière et ferroviaire ou le nombre de collisions, blessures ou décès à un passage à niveau a une très grande incidence sur son classement relatif.

Les données figurant sur la liste proviennent de sources internes et publiques. Elles sont générées et insérées au fur et à mesure qu'elles deviennent accessibles à Transports Canada.

Il est important de faire la distinction entre un « risque », un « danger » et la conformité. Les facteurs de risque ne signifient pas qu'un passage à niveau est nécessairement dangereux ou non-conforme. Cela signifie simplement que si l'on compare deux passages à niveau différents en utilisant ces facteurs de risque, on pourrait conclure que l'un des passages à niveau présente un plus haut niveau de risque que l'autre.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les passages à niveau, veuillez communiquer avec Transports Canada à l'adresse suivante [securiteferroviaire@tc.gc.ca](mailto:securiteferroviaire@tc.gc.ca).