

RAPPORT TRIMESTRIEL DE L'ACFC

Trimestre 1 – 2024

4 juillet 2024



Table des matières

Introduction	3
Sommaire.....	3
Économie canadienne.....	3
Transport de marchandises.....	3
Chaînes d’approvisionnement.....	4
Transport de voyageurs.....	5
Sécurité ferroviaire.....	5
État de l’économie canadienne	6
Aperçu économique.....	7
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises.....	8
Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l’ensemble du réseau.....	10
Tendance hebdomadaire	10
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets	10
Mesures clés sur les finances et l’exploitation	12
Industrie du fret canadienne.....	14
Wagons complets et unités intermodales	14
Tarifs marchandises	16
Exportations.....	17
Chaînes d’approvisionnement.....	19
Discussions dans le secteur ferroviaire.....	19
Reprise après la grève portuaire en Colombie-Britannique	19
Défis du commerce maritime mondial	20
Navires mondiaux.....	21
Ports canadiens.....	21
Chemins de fer canadiens.....	22
Transport de voyageurs.....	23
Achalandage chez les membres de l’ACFC.....	23
Transport en commun et trains de banlieue.....	23
Tourisme ferroviaire.....	24
Transport de voyageurs intervilles	25
Sécurité ferroviaire.....	27
Données de la Federal Railroad Administration.....	27
Données du Bureau de la sécurité des transports	28

Introduction

Le Rapport trimestriel de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) présente des données hebdomadaires, mensuelles et trimestrielles provenant des chemins de fer et de différents organismes statistiques et de réglementation afin de faire une mise à jour opportune de l'état de l'économie, du secteur du transport et des opérations relatives au déplacement des marchandises et des voyageurs.¹ Des liens vers toutes les sources de données sont fournis. De plus, les rapports trimestriels et annuels de l'ACFC figurent sur le [site Web de l'ACFC](#).

Sommaire

Économie canadienne

L'économie canadienne reprend de la vigueur après avoir été à la traîne des États-Unis au deuxième semestre de 2023.

Alors que l'économie américaine a affiché une croissance annualisée de 4,9 % au troisième trimestre de 2023 et de 3,4 % au quatrième trimestre de 2023, l'économie canadienne est restée stationnaire. Les choses ont changé au premier trimestre de 2024, quand l'économie canadienne a affiché une croissance annualisée de 1,7 %. Pour le reste de 2024, on prévoit que la croissance des économies canadienne et américaine sera similaire, de 1,2 % à 1,8 % chaque trimestre.

Sur une période de trois mois, soit de décembre 2023 à mars 2024, les ventes au détail, le commerce et les expéditions manufacturières ont tous diminué. L'emploi et le PIB ont affiché une croissance de 0,4 % et de 0,7 % respectivement. Cependant, plus de la moitié de l'augmentation du PIB est attribuable au secteur des services d'enseignement, ce qui s'explique par le retour au travail après les grèves du secteur public en novembre et décembre 2023 au Québec.

Transport de marchandises

Le transport intermodal reprend, mais les gains globaux sont contrebalancés par des baisses dans les catégories du grain et du charbon.

Le trafic total a été relativement stable au premier trimestre de 2024 comparativement au premier trimestre de 2023.

Au Canada (ce qui comprend l'ensemble des chemins de fer marchandises, d'intérêt local et de classe 1), les volumes d'unités intermodales ont augmenté de 6 % en raison de la croissance dans l'Ouest canadien, alors que le trafic s'est rétabli après les grèves portuaires de l'année dernière. Les wagons complets non intermodaux ont diminué de 4 % par rapport au premier trimestre de 2023. Les gains modestes avec les carburants et les produits chimiques (+4 %), la machinerie et les automobiles (+2 %), les produits alimentaires (+2 %) et les métaux (+1 %) n'ont pas suffi pour contrebalancer les baisses relativement plus importantes pour les produits agricoles (-15 283 wagons complets, -10 %), le charbon (-10 719 wagons complets, -12 %) et les minéraux (-8 937 wagons complets, -4 %). L'agriculture a diminué alors que la récolte de grain de 2023 était inférieure d'environ 10 % à celle de 2022, réduisant la demande de transport de grain comparativement à l'année précédente. Les problèmes de production à certaines mines ont eu un impact négatif sur les volumes de charbon.

Au premier trimestre de 2024, le trafic des chemins de fer canadiens de classe 1 (CN et CPKC, ensemble du réseau), mesuré en tonnes-milles commerciales (TMC), a été stable par rapport à la même période l'année précédente, alors que les wagons complets ont diminué de 2 %. La croissance des TMC a été dominée par des gains avec les produits de base à fort volume,

¹ Une grande partie des données dans ce rapport sont comparées à celles de la même période les années précédentes, pour une comparaison d'une année à l'autre. Cependant, dans certains cas, les données sont comparées à des périodes antérieures afin de donner un contexte relatif aux taux d'activité prépandémie.

notamment l'énergie, les produits chimiques et le plastique (+898 millions de TMC, +4 %) et les unités intermodales (+886 millions de TMC, +4 %) ; alors que les automobiles ont affiché l'augmentation la plus importante en pourcentage, à +7 %. Les TMC pour le grain et les engrais sur l'ensemble du réseau ont augmenté de 1 %, un contraste par rapport aux données canadiennes ci-dessus, qui s'explique par la croissance des expéditions de potasse et de grain américain (non inclus dans le groupe « agriculture » des données canadiennes pour tous les chemins de fer).

Au premier trimestre de 2024, plusieurs mesures importantes de la performance des chemins de fer de classe 1, ce qui comprend la vitesse des trains (+2 %), la vitesse des wagons (+4 %) et le temps d'arrêt (réduction de 6 %), se sont améliorées. Les chemins de fer de classe 1 ont investi 1,1 milliard de dollars, une augmentation annuelle de 27 %, et l'emploi a augmenté de 2 %, à plus de 45 000 employés.

Quelques indicateurs sur les chemins de fer marchandises de classe 1 ont été défavorables par rapport au premier trimestre de 2023. Notamment, le poids et la longueur moyens des trains ont diminué de 3 % et de 2 % respectivement, alors que des restrictions sur la longueur des trains ont été imposées pendant plusieurs semaines en raison du froid extrême. Le nombre de wagons en ligne a diminué de 6 %, mais chaque wagon a été plus productif (augmentation de 4 % des milles par jour).

Chaînes d'approvisionnement

Efficaces au Canada, mais des défis persistent à l'horizon.

Au Canada, les chaînes d'approvisionnement ont très bien fonctionné au premier trimestre de 2024, qui est habituellement la période la plus difficile de l'année. Le temps d'arrêt moyen des chemins de fer n'était que de 8,4 heures – 6 % de moins qu'au premier trimestre de 2023 et 14 % de moins qu'au premier trimestre de 2022. Le temps d'arrêt aux ports de Vancouver et de Montréal était inférieur de 15 % et de 21 % par rapport à l'année dernière, respectivement. À la suite des conséquences persistantes de la grève aux ports de la côte Ouest en juillet 2023, le trafic s'est rétabli au port de Vancouver, avec des gains annuels à deux chiffres pour le trafic intermodal depuis décembre 2023.

Cependant, la bonne performance (à la mi-juin) des chaînes d'approvisionnement canadiennes est à risque s'il y avait un arrêt de travail dans le secteur ferroviaire. Les deux chemins de fer de classe 1 discutent avec la Conférence ferroviaire Teamsters Canada depuis la fin de 2023, et des ententes n'ont pas encore été conclues. En mai, la décision du ministre fédéral du Travail de demander au Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) de déterminer si une grève dans le secteur ferroviaire pourrait entraîner des préoccupations pour la sécurité publique a créé une incertitude quant au moment d'un possible arrêt de travail.

Au-delà des frontières canadiennes, le commerce maritime est confronté à certains défis qui ont une incidence sur les coûts de transport et la performance globale de la chaîne d'approvisionnement. Au premier trimestre de 2024, la fiabilité des horaires mondiaux a diminué à 53,1 %, les retards moyens des arrivées tardives des navires ont augmenté à 5,6 jours, et l'indice des taux de fret des marchandises conteneurisées (*Global Container Freight Index*) a presque triplé par rapport aux faibles taux du quatrième trimestre de 2023.

Au premier trimestre de 2024, les activités ont été limitées au canal de Panama en raison de la sécheresse. Cependant, grâce à des pluies plus abondantes au printemps, les restrictions ont commencé à s'assouplir à partir du 16 mai. Au Moyen-Orient, les attaques dans la Mer Rouge limitent sérieusement l'utilisation du canal de Suez, les navires étant redirigés vers la pointe sud de l'Afrique, prolongeant les temps de transit d'environ 10 jours.

Transport de voyageurs

Solide croissance annuelle de l'achalandage. La majorité des services ferroviaires de voyageurs sont revenus ou presque au niveau prépandémie.

Au premier trimestre de 2024, tous les membres de l'ACFC faisant rapport ont indiqué que l'achalandage était supérieur au premier trimestre de 2023 – la moitié d'entre eux indiquant une augmentation de plus de 25 %. Comparativement à 2019, l'achalandage a pleinement repris et est supérieur aux niveaux prépandémie (premier trimestre de 2019) pour un tiers des membres faisant rapport.

Les dernières données sur les dépenses touristiques indiquent que le secteur du tourisme au Canada s'est rétabli. Comparativement à 2019, les dépenses annuelles du secteur touristique ont augmenté de 10 % et les dépenses des touristes pour les services ferroviaires ont augmenté de 3 %.

Les deux principaux chemins de fer intervilles – VIA Rail et Amtrak – ont eu un solide achalandage. VIA Rail a terminé 2023 avec 25 % d'usagers de plus qu'en 2022, et était à 18 % sous le niveau prépandémie (2019). Au premier trimestre de 2024, l'achalandage a augmenté de 11 % par rapport à l'année précédente et n'était que de 15 % inférieur au niveau prépandémie (premier trimestre de 2019). Au premier trimestre de 2024, l'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a augmenté de 46 % d'une année sur l'autre et a excédé de 14 % le niveau prépandémie (premier trimestre de 2019).

En mars 2024, l'achalandage du transport en commun était inférieur de 18 % par rapport au niveau prépandémie – relativement inchangé depuis septembre 2023.

Malgré quelques chiffres positifs, après plusieurs années d'achalandage inférieur à la normale, le soutien de tous les paliers de gouvernement au transport de voyageurs doit rester une priorité absolue afin d'assurer la durabilité des opérations et de soutenir une importante alternative au navettage en voiture.

Sécurité ferroviaire

La bonne performance en matière de sécurité a entraîné une amélioration à deux chiffres du taux d'accidents.

La sécurité est la principale responsabilité de chaque chemin de fer et de chaque cheminot. L'amélioration des mesures de la sécurité au premier trimestre de 2024 illustre cette priorité et cet engagement.

Au premier trimestre de 2024, le taux de blessures personnelles des chemins de fer de classe 1 ([Federal Railroad Administration \(FRA\)](#)) était inférieur de 16 % à la moyenne de 2020-2023 ;² et le taux d'accidents de train était de 28 % inférieur à la moyenne de 2020-2023.

Selon les données du [Bureau de la sécurité des transports \(BST\)](#) pour le premier trimestre de 2024, le taux d'accidents global des chemins de fer sous réglementation fédérale s'est amélioré de pas moins de 29 % comparativement à la moyenne de 2019-2023. De plus, il y a eu une amélioration considérable quant à la réduction du nombre de déraillements sur la voie principale, à 11 – seulement la moitié de la moyenne de 2019-2023. Les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions étaient similaires aux années précédentes, et le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses était inférieur à la moyenne de 2019-2023 (mais supérieur au nombre du premier trimestre de 2023).

² 2020 est la première année pour laquelle des données sont disponibles.

État de l'économie canadienne

Les données sur l'ensemble des indicateurs économiques clés sont fournies sur une base désaisonnalisée. Ainsi, les données les plus récentes sont analysées par rapport aux mois précédents, plutôt que par rapport au même trimestre de l'année précédente. Si l'on compare les données de mars 2024 à celles de décembre 2023, l'emploi et le PIB de l'économie totale se sont améliorés, alors que les ventes au détail, le commerce et les expéditions manufacturières ont diminué.

De décembre 2023 à mars 2024, l'emploi total (tous les secteurs) a augmenté de 0,4 % (75 800 emplois), passant de 20,32 à 20,40 millions.

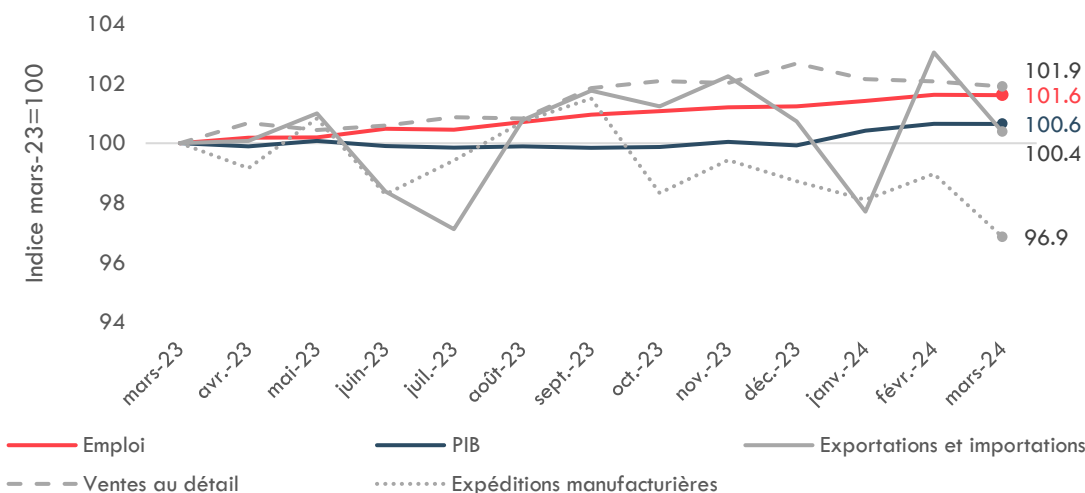
Pendant cette même période de trois mois, le PIB a augmenté de 0,7 %, passant de 2 202 à 2 218 milliards de dollars. Le PIB a augmenté dans 14 des 20 secteurs, avec des augmentations (en dollars absolus) dans l'éducation, la construction et les soins de santé et l'aide sociale. La croissance significative de décembre 2023 à mars 2024 dans les services éducatifs (+7,8 %) et, dans une moindre mesure, dans les soins de santé et l'aide sociale (+1,3 %), a été soutenue par le retour des travailleurs à la suite des grèves dans le secteur public de novembre et décembre 2023 au Québec. Le PIB du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 1,1 %. Les baisses du PIB (en dollars absolus) sont dues au secteur manufacturier (touché par les activités de réoutillage continues dans de nombreuses usines de montage automobile) et au secteur minier.

De décembre 2023 à mars 2024, le commerce (exportations + importations) a diminué de 0,4 %, passant de 126,6 à 126,2 milliards de dollars.

Les ventes au détail nationales donnent un aperçu de la consommation des ménages, le principal contributeur au PIB du Canada, soit plus de 50 % du PIB total et un moteur clé des volumes intermodaux. De décembre 2023 à mars 2024, les ventes au détail (en dollars courants) ont diminué de 0,8 %.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada et la demande mondiale pour ses produits. Les expéditions manufacturières ont diminué de 1,9 % de décembre 2023 à mars 2024.

Principaux indicateurs économiques



Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Décembre 2023	20,32	2 202	126,6	66,9	71,2
Mars 2024	20,40	2 218	126,2	66,4	69,9
Changement sur 3 mois	0,4 %	0,7 %	-0,4 %	-0,8 %	-1,9 %

Source : Statistique Canada, [Enquête sur la population active](#) ; [Produit intérieur brut aux prix de base](#) ; [Commerce international de marchandises du Canada](#) ; [Ventes de commerce de détail par industrie](#) ; et [Enquête mensuelle sur les industries manufacturières](#).

Note : Les données sont désaisonnalisées. L'indice du PIB est un indice du PIB réel en dollars enchaînés (2012). Les indices du commerce, des ventes au détail et des expéditions manufacturières sont en dollars nominaux.

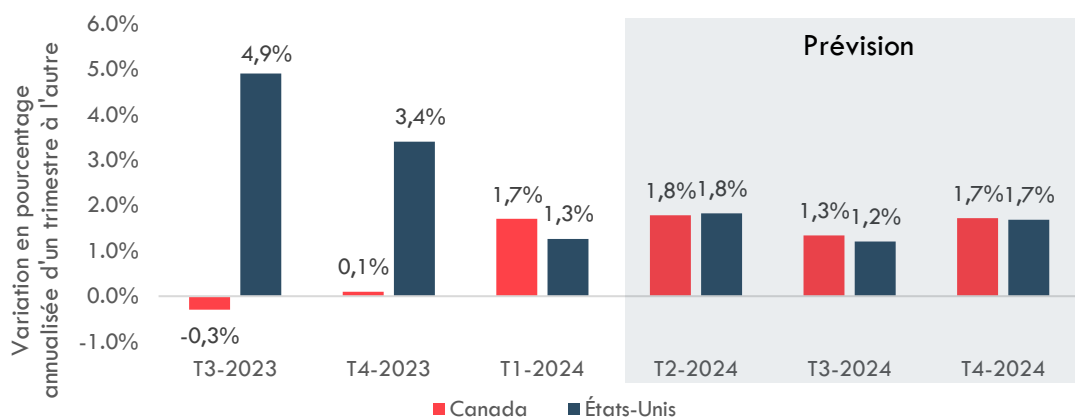
Aperçu économique

Selon les prévisions de juin des banques canadiennes, l'aperçu économique présenté dans ce Rapport s'est amélioré comparativement à l'aperçu présenté dans Rapport du quatrième trimestre de 2023 de l'ACFC. Après avoir été largement à la traîne de l'économie américaine pendant le deuxième semestre de 2023, l'économie canadienne a crû à un taux de 1,7 % (annualisé) au premier trimestre 2024. Les prévisions pour le reste de 2024 indiquent une croissance similaire au Canada et aux États-Unis, entre 1,2 % et 1,8 % chaque trimestre.

Pour le secteur ferroviaire, les prévisions sur le trafic sont généralement positives pour 2024. Un meilleur environnement macroéconomique et la perspective de la baisse continue des taux d'intérêt devraient soutenir la croissance dans de nombreux secteurs d'activité. Les prévisions pour la plupart des marchandises (métaux et minéraux, énergie, produits chimiques et plastique) sont positives. Les volumes intermodaux internationaux sont en hausse, les volumes passant par Vancouver ayant repris après la grève de l'année dernière. De plus, malgré les fermetures dues au réoutillage, le secteur automobile est bien placé pour afficher une autre bonne année en 2024.

Cependant, il reste un certain nombre de difficultés potentielles, notamment d'éventuelles interruptions de travail, des problèmes de production automobile, des pressions tarifaires sur le transport intermodal de courte distance, l'incidence de la faiblesse des prix du gaz naturel sur la demande de charbon, des risques géopolitiques, des événements météorologiques extrêmes et l'incertitude quant à savoir si le climat permettra une récolte de grain moyenne.

PIB réel prévu - Canada et États-Unis



Source : Prévisions de [TD](#), [Banque Scotia](#), [CIBC](#), [RBC](#) et [BMO](#). Les chiffres représentent la moyenne des dernières prévisions des cinq banques.

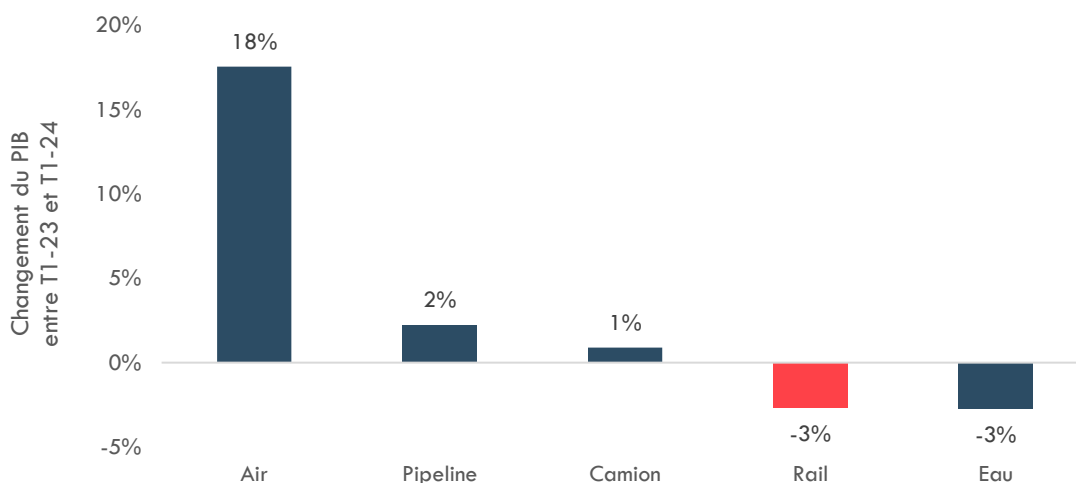
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises

Chaque mode de transport a été touché différemment depuis le début de la pandémie. Les effets négatifs ont été considérables dans certains secteurs, surtout ceux qui sont plus axés sur les services aux voyageurs. Cela influence les valeurs initiales utilisées pour l'analyse de la tendance sur un an et, par conséquent, les données de cette section devraient être interprétées avec prudence.

Comparativement au premier trimestre de l'année dernière, le secteur du transport aérien a affiché la plus forte croissance du PIB. Ainsi, le PIB de ce secteur a été supérieur de 76 % au niveau prépandémie (2019).

Le PIB au premier trimestre de 2024 a été relativement stable comparativement au premier trimestre de 2023 dans tous les autres secteurs du transport.

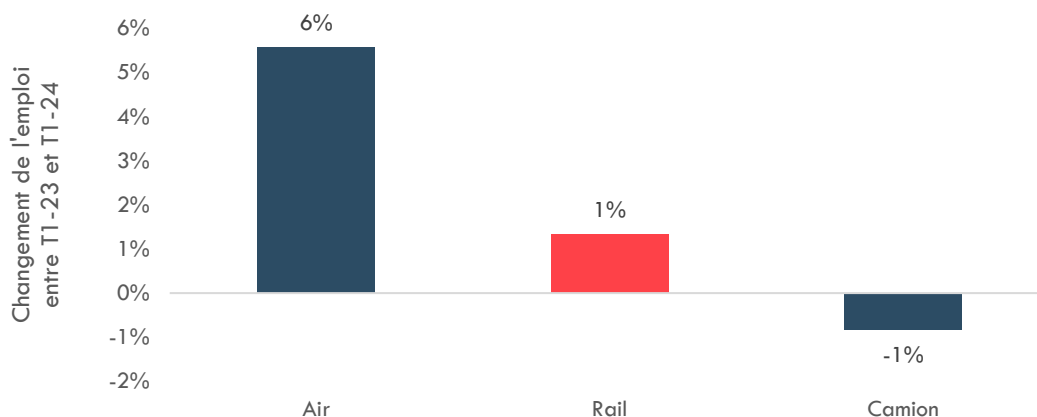
Comparaison du PIB par mode de transport, T1



Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)
Note : Les données sont désaisonnalisées.

Les données sur l'emploi ne sont pas disponibles pour les secteurs des pipelines ou du transport maritime. Dans les secteurs pour lesquels des données sont disponibles, l'emploi au premier trimestre a augmenté pour le transport aérien (+6 %) et le transport ferroviaire (+1 %), alors que le camionnage a diminué de 1 %.

Comparaison de l'emploi par mode de transport, T1



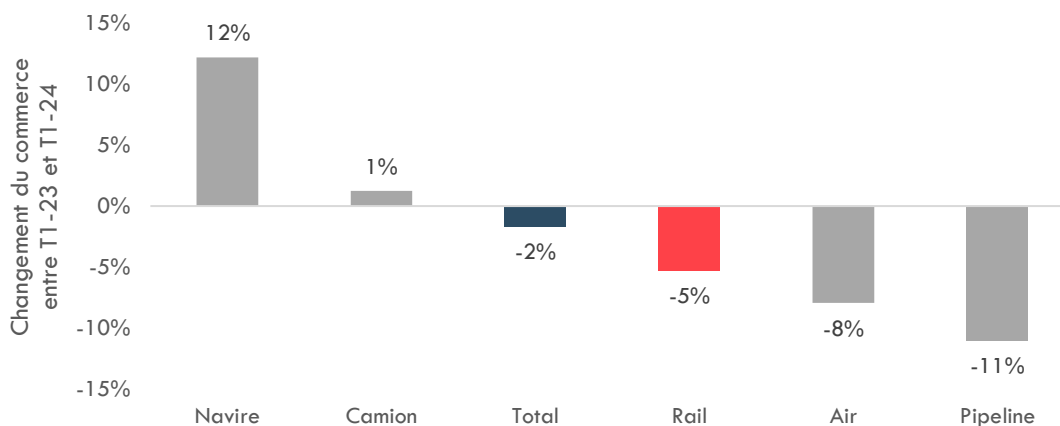
Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

Note : L'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail ne fournit pas de données sur le transport maritime et par pipeline.

Note : Les données sont désaisonnalisées.

Les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont diminué de 2 % au premier trimestre de 2024 comparativement à la même période en 2023. Les échanges commerciaux ont augmenté pour le transport maritime (+12 %) et par camion (+1 %), alors que les autres modes de transport ont affiché une baisse : transport ferroviaire (-5 %), aérien (-8 %) et par pipeline (-11 %).

Comparaison du commerce par mode de transport avec les États-Unis, T1



Source : Statistiques du U.S. Bureau of Transportation, [News and Statistical Releases: North American Transborder Freight Data](#).

Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l'ensemble du réseau

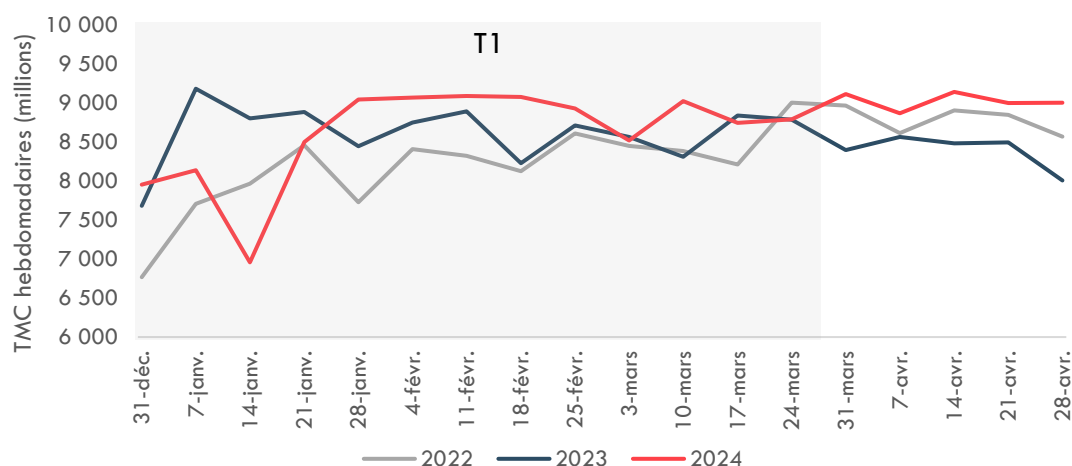
Les données sur les chemins de fer de classe 1 visent les opérations du CN et du CPKC partout en Amérique du Nord.

Tendance hebdomadaire

L'année a commencé par un froid extrême jusqu'à la mi-janvier, ce qui a causé des ralentissements sur la chaîne d'approvisionnement et a eu des effets négatifs sur le trafic des chemins de fer de classe 1 (mesuré en tonnes-milles commerciales). Malgré un démarrage lent en 2024, les niveaux de trafic ont rebondi la semaine du 28 janvier et sont restés solides en février et en mars. Les chemins de fer de classe 1 ont terminé le trimestre dans une position stable par rapport aux volumes de 2023. Les gains dans les groupes du transport intermodal et de l'énergie, des produits chimiques et du plastique ont été contrebalancés par des réductions dans le groupe du charbon.

Pendant les cinq premières semaines du deuxième trimestre de 2024, le transport de marchandises a augmenté. Comparativement à la même période en 2023, les TMC totales ont augmenté de 8 %, avec des gains à deux chiffres pour l'énergie, les produits chimiques et le plastique (+16 %), le trafic intermodal (13 %), le grain et les engrais (11 %) et les automobiles (10 %) (non indiqué).

Chemins de fer de classe 1 - Tonnes-milles commerciales



Source : [Indicateurs clés hebdomadaires du CN](#) ; [Indicateurs clés hebdomadaires du CPKC](#).

Note : La date indique le premier jour de la semaine (p. ex., 7-avr correspond à la semaine du 7 au 13 avril). La semaine commençant le 31 décembre 2023 (pour la série de 2024) est comparée aux semaines commençant le 1^{er} janvier 2023 et le 2 janvier 2022.

Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets

Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, comparativement au premier trimestre de 2023, les TMC étaient stables, alors que les wagons complets totaux ont diminué de 2 %. Les TMC ont été soutenues par des trajets plus longs, ce qui s'explique en partie par la performance relativement meilleure du transport ferroviaire pour le trafic intermodal sur longue distance par rapport au trafic intermodal sur courte distance au premier trimestre.

Bien que le secteur de l'automobile ait affiché la plus forte augmentation annuelle en termes de pourcentage (7 %), la croissance totale a été principalement due à des gains dans les catégories

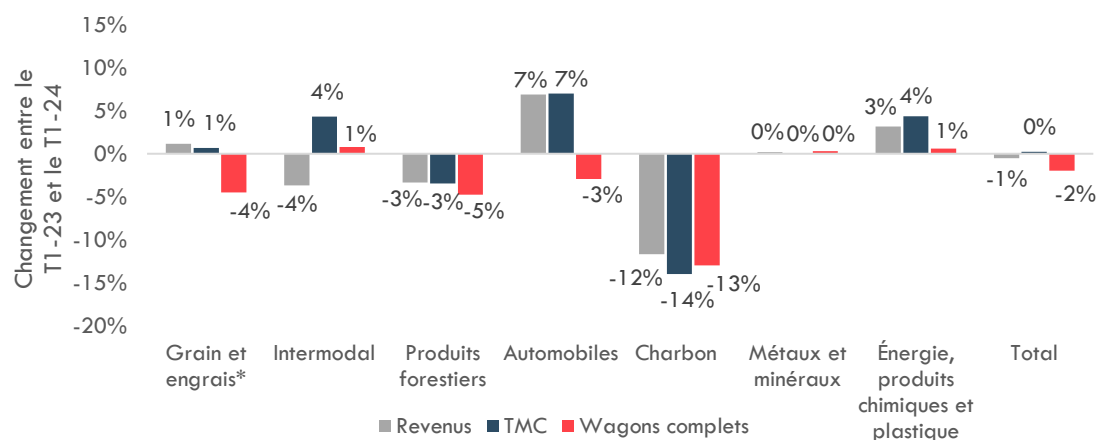
de produits à plus fort volume, dont l'énergie, les produits chimiques et le plastique (+898 millions de TMC, +4 %) et le trafic intermodal (+886 millions de TMC, 4 %). Le trafic intermodal international a été fort, les expéditions reprenant après l'arrêt de travail aux ports de la côte Ouest l'été dernier, alors que le trafic intermodal intérieur, sur courte distance, a été généralement stable.

Des problèmes de production dans plusieurs mines³ et les faibles prix du gaz naturel (qui fait concurrence au charbon) ont contribué à la réduction de 14 % des TMC du charbon.

Les chemins de fer canadiens continuent à offrir un service aux clients à des tarifs concurrentiels. Les revenus de fret totaux par TMC, qui influencent les tarifs marchandises, sont restés identiques à l'année précédente. Il importe de noter que les revenus de fret intermodal par TMC ont diminué de 8 % (non indiqué) en raison des pressions sur les prix dans le transport intermodal par camion, où les tarifs baissent en raison d'une capacité excédentaire. Les tarifs marchandises pour les autres produits ont été stables par rapport au premier trimestre de 2023.

Au premier trimestre de 2024, les tonnes-milles commerciales intermodales des chemins de fer de classe 1 ont augmenté de 4 %, alors que les volumes se sont rétablis aux ports de la côte Ouest après l'arrêt de travail de l'été dernier.

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T1



T1 : Chemins de fer de classe 1 – TMC (millions), par groupe de produits

	T1-24	T1-23	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	37 078	36 831	1%	247
Intermodal	21 410	20 524	4%	886
Produits forestiers	8 013	8 300	-3%	- 287
Automobiles	1 712	1 600	7%	112
Charbon	9 890	11 499	-14%	-1 609
Métaux et minéraux	12 051	12 048	0%	3
Énergie, produits chimiques et plastique	21 433	20 535	4%	898
Total	111 587	111 337	0%	250

³ [Rapport trimestriel du CN, premier trimestre de 2024](#)

Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

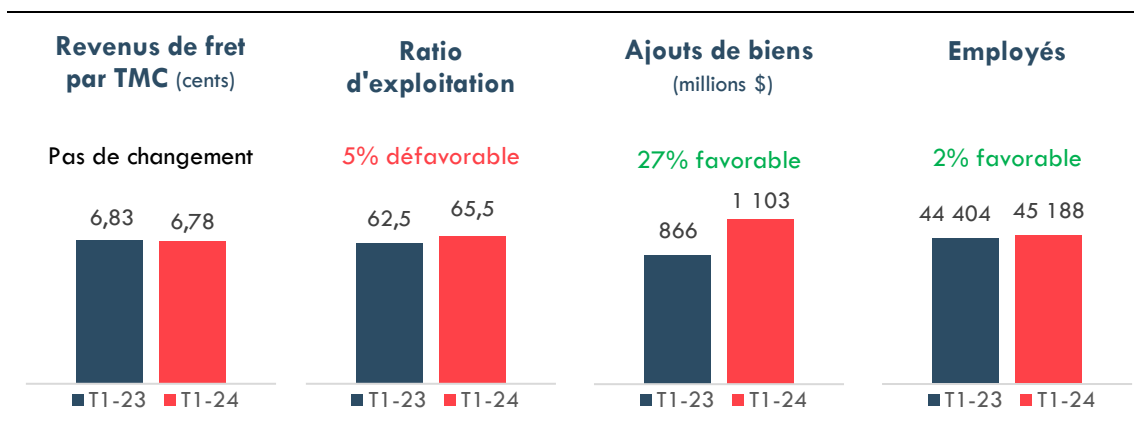
*Cela comprend la potasse.

Mesures clés sur les finances et l'exploitation

Au premier trimestre de 2024, plusieurs mesures importantes de la performance de la chaîne d'approvisionnement, notamment la vitesse des trains et des wagons et les temps d'arrêt, se sont améliorées. De plus, les investissements et le nombre d'employés ont augmenté afin de soutenir l'augmentation des volumes.

Du premier trimestre de 2023 au premier trimestre de 2024, les revenus de fret par TMC sont restés stables, alors que ratio d'exploitation moyen des chemins de fer de classe 1 a augmenté de 5 %. Les chemins de fer de classe 1 ont continué à faire des investissements significatifs dans leurs réseaux, soit 1,1 milliard de dollars au premier trimestre de 2024 – une augmentation de 27 % comparativement à la même période l'année dernière. L'emploi a augmenté de 2 %, pour atteindre plus de 45 000 employés.

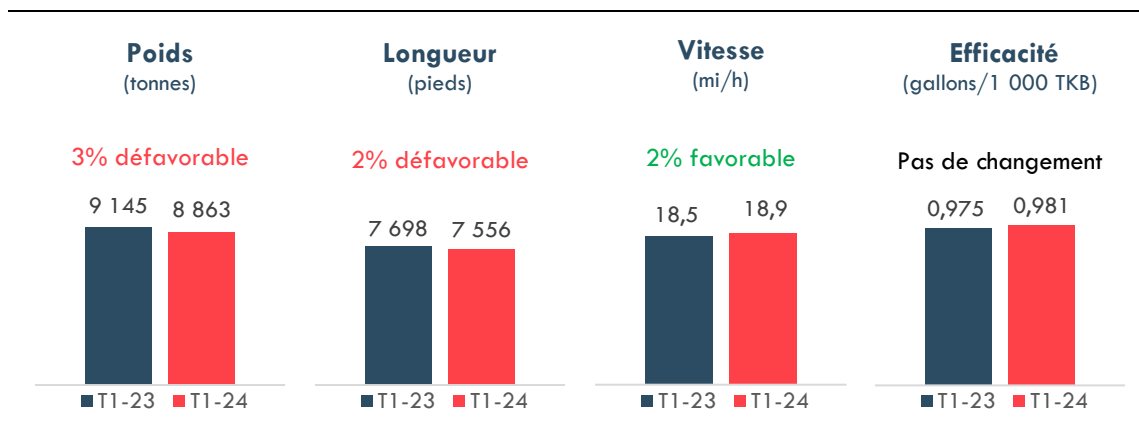
Les chemins de fer canadiens de classe 1 ont fait des investissements de capitaux de plus de 1,1 milliard de dollars au premier trimestre de 2024 – une augmentation annuelle de 27 %.



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

Note : Le ratio d'exploitation est calculé comme la moyenne simple du CN et du CPKC.

Au premier trimestre de 2024, le poids et la longueur moyens des trains ont diminué de 3 % et de 2 % respectivement. Malgré le froid extrême à la mi-janvier, qui a raccourci et considérablement ralenti les trains, la vitesse des trains a été plus élevée pendant la plupart des autres semaines (comparativement au premier trimestre de 2023), entraînant une augmentation globale de la vitesse moyenne des trains de 2 % pour le trimestre. Les données sur la vitesse des trains sont fournies par type de train. Au premier trimestre de 2024, la vitesse des trains intermodaux a augmenté de 3 % comparativement au premier trimestre de 2023. L'exploitation sécuritaire à des vitesses plus élevées permet d'offrir des services ferroviaires supérieurs – ce qui est essentiel pour soutenir le transfert modal vers le transport ferroviaire. Au quatrième trimestre de 2024, le rendement du carburant est resté inchangé.



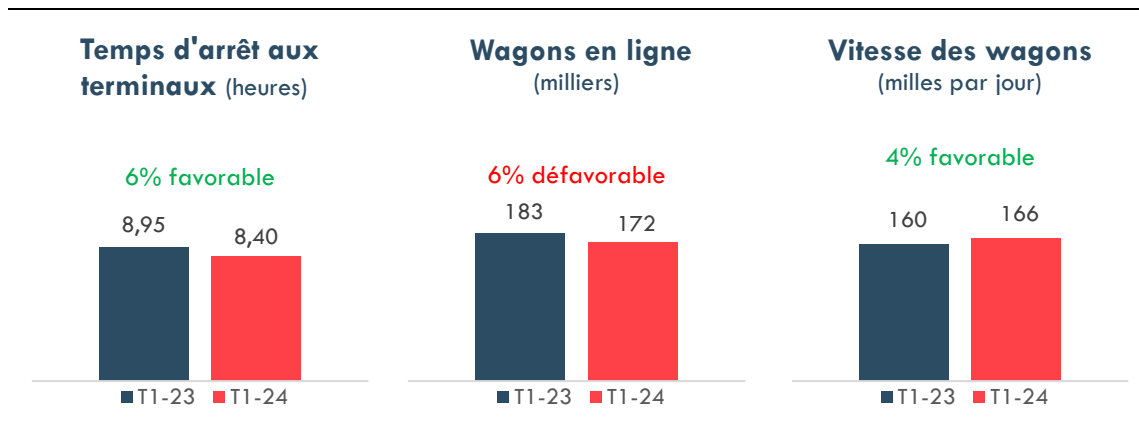
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

Note : Les quatre mesures sont calculées comme la moyenne simple du CN et du CPKC.

Au quatrième trimestre de 2023, le temps d'arrêt aux terminaux ferroviaires est resté inférieur à neuf heures pendant toutes les semaines du trimestre, ce qui est équivalent ou inférieur au temps d'arrêt du premier trimestre de 2023, à l'exception de la semaine se terminant le 20 janvier, qui a été touchée par le temps extrêmement froid. Dans l'ensemble, le temps d'arrêt moyen aux terminaux ferroviaires était de 8,4 heures pendant le trimestre – une amélioration annuelle de 6 %. Le temps d'arrêt annuel aux principales gares de triage (non indiqué) s'est amélioré de 9 %.

Au premier trimestre de 2024, le temps d'arrêt moyen aux terminaux ferroviaires était de seulement 8,4 heures – une amélioration de 6 % comparativement au premier trimestre de 2023.

Le nombre moyen de wagons en ligne a diminué de 6 % comparativement au premier trimestre de 2023. Cependant, les wagons en ligne étaient mieux utilisés, leur rapidité ayant augmenté de 4 %, soit de six milles par jour.



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#) ; [Indicateurs clés hebdomadaires du CN](#) ; [Indicateurs clés hebdomadaires du CPKC](#).

Note : Le temps d'arrêt aux terminaux est calculé en utilisant la moyenne simple du CN et du CPKC.

Industrie du fret canadienne

Les données sur l'industrie du fret chevauchent certaines données sur les chemins de fer de classe 1 ci-dessus. Les données sur les chemins de fer de classe 1 visent les opérations du CN et du CPKC en Amérique du Nord, mais cette section est propre aux opérations canadiennes et comprend des données sur tous les chemins de fer marchandises, ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local.

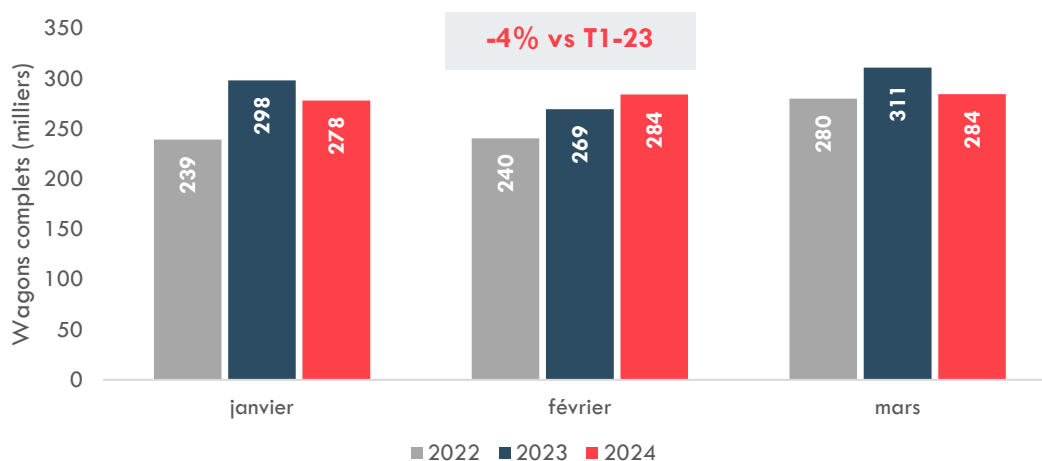
Wagons complets et unités intermodales

Statistique Canada signale des chargements ferroviaires mensuels pour plus de 60 groupes de produits (catégorisés en 10 groupes de produits dans ce rapport), et les unités intermodales.

Au premier trimestre de 2024, les wagons complets non intermodaux ont diminué de 4 % comparativement au premier trimestre de 2023. Les wagons complets ont augmenté pour la moitié des groupes de produits. Les faibles gains de pas plus de 4 % pour les carburants et les produits chimiques, la machinerie et l'automobile, les produits alimentaires, les métaux et les produits forestiers ont été plus que contrebalancés par une faible baisse (en pourcentage) pour les minéraux et des baisses à deux chiffres pour les produits du papier, les produits agricoles, le charbon, les produits manufacturés et les produits divers.

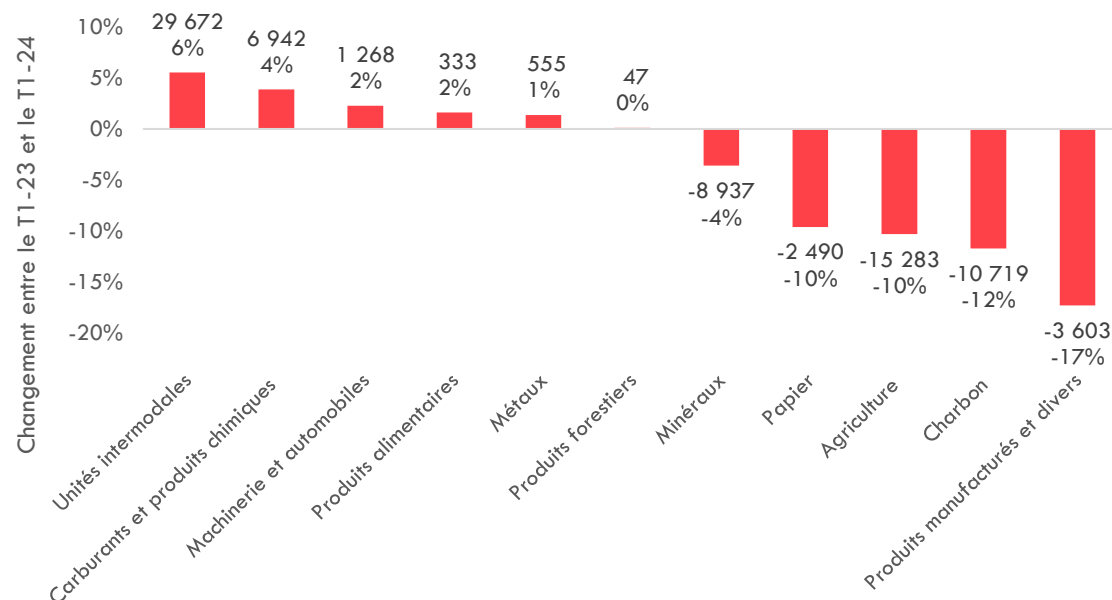
Au premier trimestre de 2024, le groupe des produits agricoles a affiché la baisse la plus significative du nombre de wagons complets (-15 283). Les principaux facteurs de cette réduction étaient le canola (-9 451 wagons complets, -33 %) et le blé (-7 740 wagons complets, -11 %). Le seul produit agricole qui a affiché une hausse notable était les autres céréales, qui a augmenté de 15 %, ou 2 440 wagons complets.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

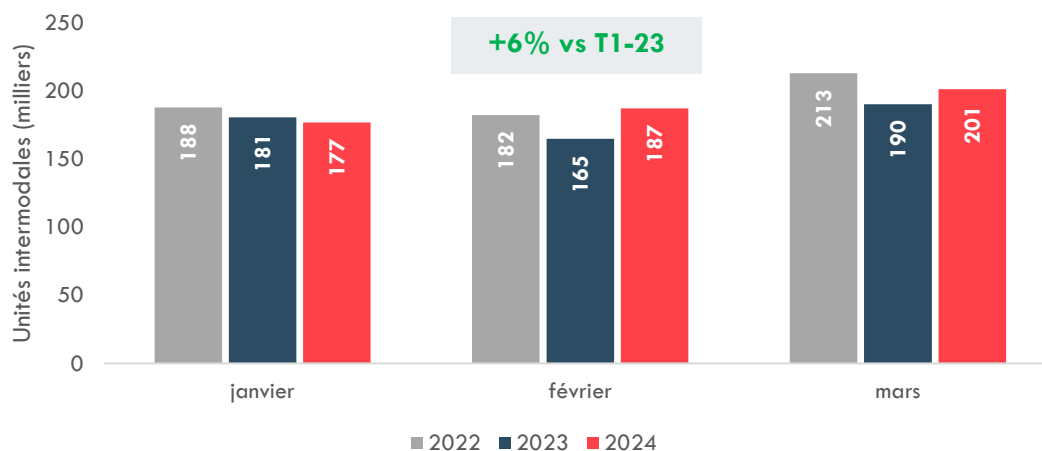
Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales, T1



Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

Le trafic intermodal au premier trimestre de 2024 a augmenté de 6 % comparativement au premier trimestre de 2023.

Chemins de fer canadiens, unités intermodales



Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

Au premier trimestre de 2024, les wagons complets ont diminué dans l'Est (-4 %) et l'Ouest (-3 %) du Canada, alors que les unités intermodales ont diminué de 2 % dans l'Est, mais ont augmenté de 11 % dans l'Ouest. La diminution annuelle de 4 % dans l'Est du Canada était due à une réduction de 10 647 wagons complets (6 %) pour les minéraux et à une réduction de 3 417 wagons complets (24 %) pour les produits manufacturés et les produits divers. Une augmentation de 1 701 wagons complets (11 %) pour les produits forestiers n'a pas permis de compenser pour ces réductions. Dans l'Ouest du Canada, la réduction de 3 % de wagons complets était due à une réduction de 15 303 wagons complets (11 %) pour les produits agricoles et de 10 459 wagons complets (12 %) pour le charbon. Ces réductions ont été partiellement contrebalancées par une augmentation de 6 696 wagons complets (5 %) pour les carburants et les produits chimiques. Une forte reprise du trafic intermodal au port de Vancouver a soutenu la croissance de 11 % des unités intermodales dans l'Ouest.

T1 : Wagons complets et unités intermodales par région

2024 vs 2023	
Division Est	
Wagons complets	-4%
Unités intermodales	-2%
Division Ouest	
Wagons complets	-3%
Unités intermodales	11%
Total	
Wagons complets	-4%
Unités intermodales	6%

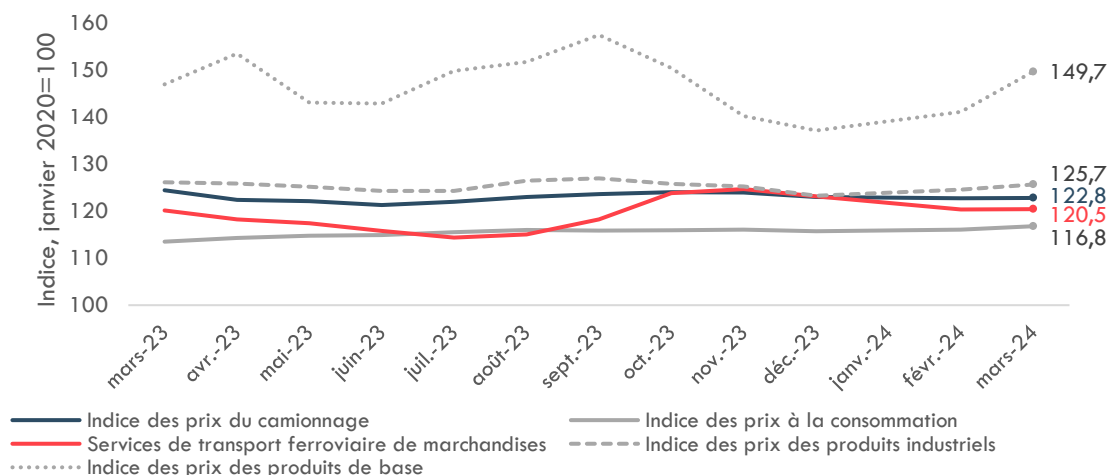
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

Tarifs marchandises

Au cours de l'année écoulée, les indices de prix ont été relativement stables.

Au cours des trois derniers mois, (de décembre 2023 à mars 2024), les tarifs du camionnage sont restés inchangés, alors que les tarifs ferroviaires ont diminué de 2 %. Pendant cette période, tous les principaux indices de prix ont augmenté, ce qui comprend l'indice des prix à la consommation (+1 %), l'indice des prix des produits industriels (+2 %) et l'indice des prix des produits de base (+9 %).

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices



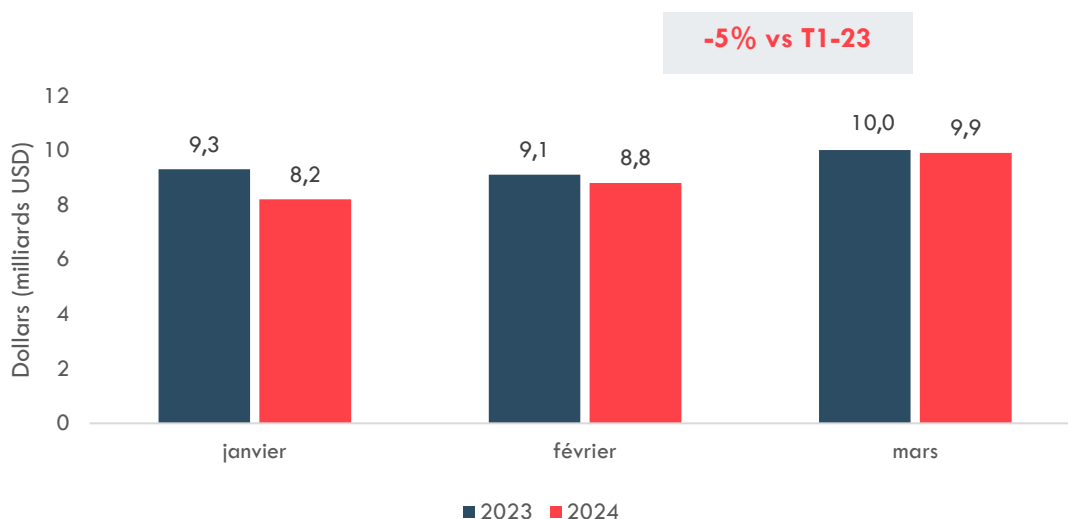
Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des produits de base](#).

De décembre 2023 à mars 2024, les tarifs marchandises ont diminué alors que les principaux indices de prix ont augmenté, notamment l'Indice des prix à la consommation (+1 %), l'Indice des prix des produits industriels (+2 %) et l'Indice des prix des produits de base (+9 %).

Exportations

Au premier trimestre de 2024, les échanges commerciaux par train avec les États-Unis étaient de 5 % inférieurs aux niveaux du premier trimestre de 2023. La diminution trimestrielle était principalement due à la baisse des volumes en janvier, alors que les chemins de fer fonctionnaient dans un froid extrême.

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



Source : U.S. Bureau of Transportation Statistics, [News and Statistical Releases: North American Transborder Freight Data](#).

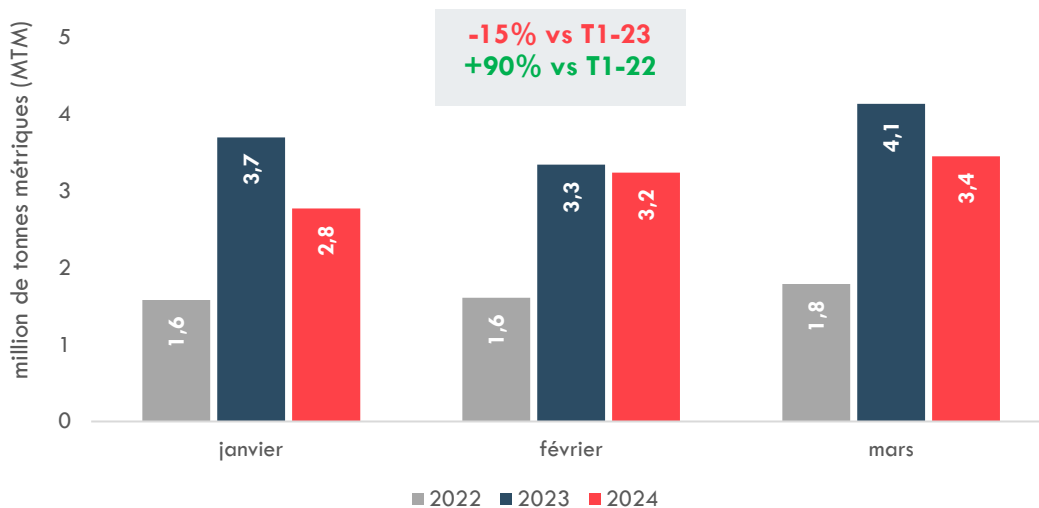
Les volumes de grain transportés par les chemins de fer fluctuent d'une année à l'autre et sont fortement liés à l'importance de la récolte. De plus, le moment de la demande peut être volatil, car il est influencé par les variations des prix du marché. En investissant dans le stockage à la ferme, les producteurs peuvent conserver le grain et le vendre quand le marché est le plus favorable.

Les volumes de grain du premier trimestre (année civile) sont étroitement liés à la récolte de l'année civile précédente. Par exemple, les faibles volumes de grain en 2022 présentés au graphique ci-dessous découlent d'une petite récolte en 2021, qui a été touchée par la sécheresse. La récolte de 2022 dans les Prairies était considérablement plus grande (~53 %) et⁴ par conséquent, les volumes de grain transportés par train étaient beaucoup plus élevés au premier trimestre de 2023 qu'au premier trimestre de 2022 (plus du double). La récolte de 2023 dans les Prairies était inférieure à 2022 d'environ 10 %. Par conséquent, les expéditions ferroviaires étaient plus faibles (-15 %) au premier trimestre de 2024 qu'au premier trimestre de 2023, les wagons de grain ont été stockés (les wagons-trémies couverts en ligne ont diminué de 7 % comparativement à l'année précédente⁵), et une part considérable de la capacité préétablie n'a pas été utilisée par les expéditeurs de grain.

⁴ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/221202/dq221202b-fra.htm>. La production annuelle d'orge, de canola, d'avoine et de blé a augmenté de 53 % dans les provinces des Prairies.

⁵ [Indicateurs clés hebdomadaires du CN](#) ; [Indicateurs clés hebdomadaires du CPKC](#)

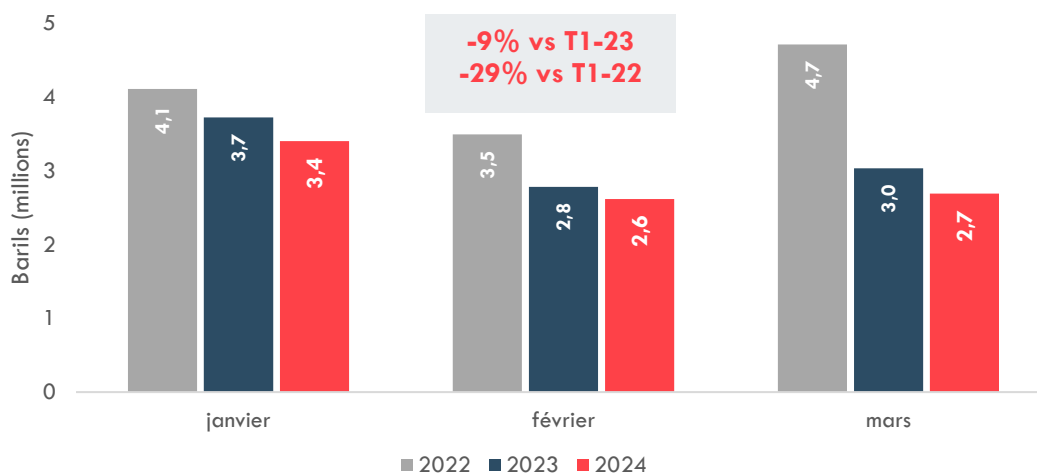
Grain dans les wagons-trémies destinés aux ports de l'Ouest



Source : Quorum Corporation, [Canadian Grain Monitor, Monthly Report](#), GMP Data Table 2B-1 M

Pendant chacun des trois premiers mois de 2024, les exportations de pétrole brut par train ont diminué par rapport à 2022 et 2023. Pour le trimestre, les exportations de pétrole brut par train étaient inférieures de 9 % par rapport à l'année précédente et de 29 % par rapport au premier trimestre de 2022.

Exportations de pétrole brut par train



Source : Régie de l'énergie du Canada, [Exportations de pétrole brut canadien par chemin de fer](#).

Chaînes d'approvisionnement

Les chaînes d'approvisionnement modernes sont complexes et, quand un maillon est perturbé, l'impact est largement et profondément ressenti par tous les services de transport, les expéditeurs, les fournisseurs et les consommateurs. Le transport ferroviaire est resté l'un des partenaires des chaînes d'approvisionnement les plus fiables et les moins variables face aux énormes bouleversements de ces dernières années.⁶

Cette section porte sur les discussions entre la direction et les employés dans le secteur ferroviaire, la reprise au port de Vancouver après la grève en Colombie-Britannique en juillet 2023, les défis du commerce maritime mondial et les statistiques sur la performance des chaînes d'approvisionnement pour les navires mondiaux, les ports canadiens et les chemins de fer canadiens.

Discussions dans le secteur ferroviaire

Depuis la fin de 2023, les deux chemins de fer de classe 1 du Canada discutent avec la Conférence ferroviaire Teamsters Canada (CFTC). Comme aucune entente n'a encore été conclue, les deux chemins de fer ont proposé de régler les conflits par un arbitrage exécutoire, bien que ces offres aient été refusées par la direction de l'Union au 24 juin 2024. Non seulement un arrêt de travail aurait un effet négatif sur les chemins de fer et leurs travailleurs, mais il serait aussi largement ressenti par les clients et les partenaires sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et, en fin de compte, par les Canadiens et l'économie canadienne.

Reprise après la grève portuaire en Colombie-Britannique

Depuis la grève portuaire de juillet 2023 en Colombie-Britannique, les membres de la chaîne d'approvisionnement collaborent pour récupérer le trafic qui avait été détourné vers les ports américains, pour le ramener aux ports de la côte Ouest du Canada. Ces efforts ont porté fruits, et les données du port de Vancouver indiquent que le trafic revient, avec des fortes augmentations annuelles des importations de conteneurs depuis décembre 2023. Comparativement au même mois

Importations de conteneurs	
juillet 2023-mars 2024 vs juillet 2022-mars 2023	
Vancouver	2%
Oakland	5%
Seattle-Tacoma	6%
Los Angeles	11%
Long Beach	11%
Côte Ouest des États-Unis (total des 4 ports ci-dessus)	10%

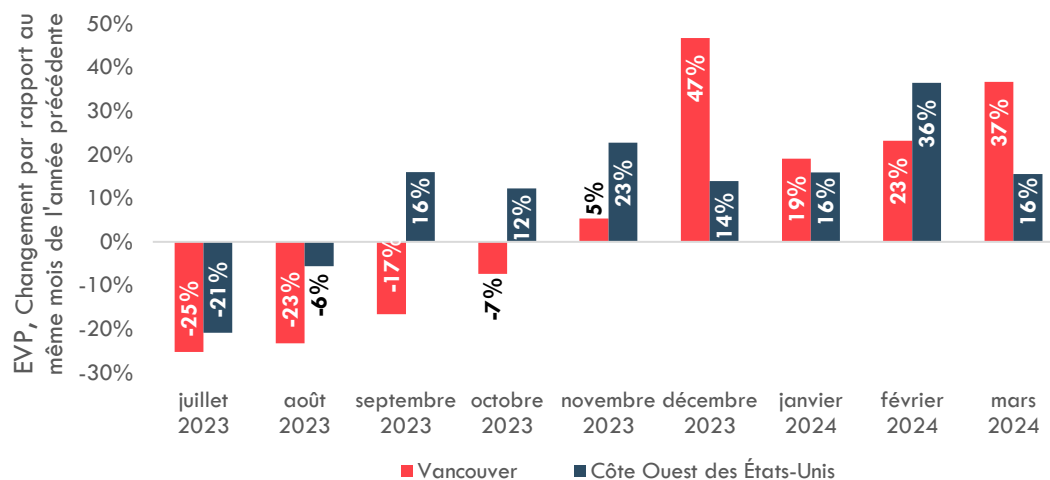
l'année précédente, les importations de conteneurs au port de Vancouver ont augmenté de 47 % en décembre 2023, de 19 % en janvier 2024, de 23 % en février 2024 et de 37 % en mars 2024. Ces gains correspondent aux données présentées plus tôt dans le rapport, quand on indiquait que les unités intermodales de l'Ouest du Canada ont augmenté de 11 % au premier trimestre de 2024.

Cependant, malgré les gains au port de Vancouver ces derniers mois, pendant la période de juillet 2023 à mars 2024, les augmentations de volume annuelles ont été relativement plus fortes aux ports concurrents de la côte Ouest des États-Unis.

Comparativement au même mois l'année précédente, les importations de conteneurs au port de Vancouver ont augmenté de 47 % en décembre 2023, de 19 % en janvier 2024, de 23 % en février 2024 et de 37 % en mars 2024.

⁶ Association des chemins de fer du Canada, [Renforcer tous les maillons : Bâtir des chaînes d'approvisionnement plus résilientes et plus fluides au Canada](#), mai 2023.

Reprise des importations de conteneurs aux principaux ports de la côte Ouest



Note : Les volumes de conteneurs sont mesurés en équivalents vingt pieds (EVP) et comprennent les importations de conteneurs vides et pleins.

Note: La Côte Ouest des États-Unis comprend les ports de Seattle-Tacoma, d'Oakland, de Los Angeles et de Long Beach.

Source : Analyse de l'Association des chemins de fer du Canada selon les données des sites Web des ports.

Défis du commerce maritime mondial

L'année 2024 a commencé en posant au moins deux défis majeurs pour les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Dans les Amériques, l'exploitation du canal de Panama a été touchée par la sécheresse, et le nombre de transits quotidiens a été réduit. Avant le 16 mai, le canal était limité à seulement 24 transits quotidiens. Grâce à l'augmentation des pluies, le nombre de transits quotidiens a augmenté à 32 (au 1^{er} juin), et devrait augmenter à 33 le 11 juillet et à 34 le 22 juillet.⁷

Au Moyen-Orient, le trafic au canal de Suez, d'une importance mondiale, est perturbé par les attaques dans la Mer Rouge. En raison de cette perturbation, les navires doivent être détournés vers la pointe sud de l'Afrique, ce qui augmente considérablement les temps de transit (environ 10 jours de plus) et les coûts. Pendant les premiers mois de 2024, le tonnage brut transitant au canal de Suez a été réduit à environ un tiers des volumes de 2023, alors que les volumes au cap de Bonne-Espérance ont pratiquement doublé.⁸ Ces perturbations nuisent à la fiabilité des horaires et entraînent une augmentation considérable des tarifs d'expédition comparativement aux tarifs peu élevés de septembre et novembre 2023, quand l'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées (*Global Container Freight Index*)⁹ était aussi bas que 1 048 \$. L'Indice a soudainement grimpé à 2 500 \$ pendant la première semaine de 2024 et, à la fin janvier et au début février, il s'élevait à environ 3 400 \$. Après s'être modéré en avril, l'Indice a grimpé à plus de 4 000 \$ au début juin.

Pendant les premiers mois de 2024, le tonnage brut transitant au canal de Suez a été réduit à environ un tiers des volumes de 2023, alors que les volumes détournés vers la pointe sud de l'Afrique ont pratiquement doublé.

⁷ <https://www.seatrade-maritime.com/ship-operations/panama-canal-increases-draught-and-daily-transits>

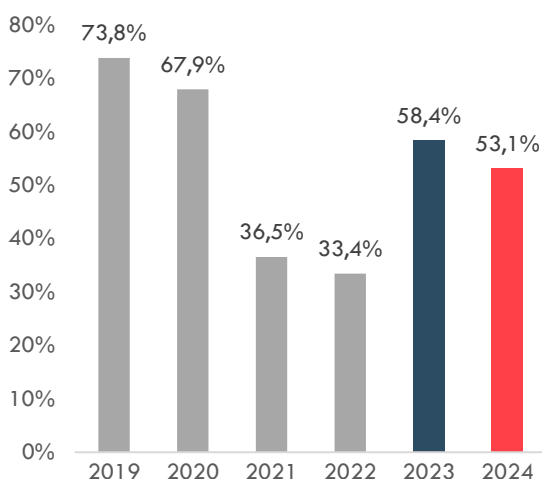
⁸ <https://www.alixpartners.com/insights/102j9wg/suez-squeeze-continues/>

⁹ [Freightos Baltic Index \(FBX\): Global Container Pricing Index.](#)

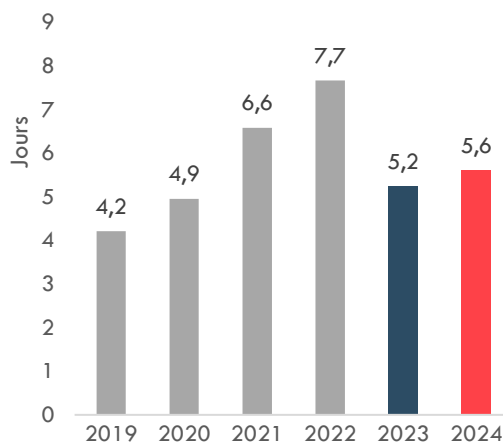
Navires mondiaux

Au premier trimestre de 2024, les retards et la ponctualité mondiaux des navires se sont aggravés. Selon le rapport *Global Liner Performance* de Sea-Intelligence, la fiabilité des horaires mondiaux a diminué de 58,4 % au premier trimestre de 2023 à 53,1 % au premier trimestre de 2024, et les retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires ont augmenté d'une moyenne de 5,2 jours au premier trimestre de 2023 à 5,6 jours au premier trimestre de 2024.

Fiabilité des horaires mondiaux, T1



Retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires, T1



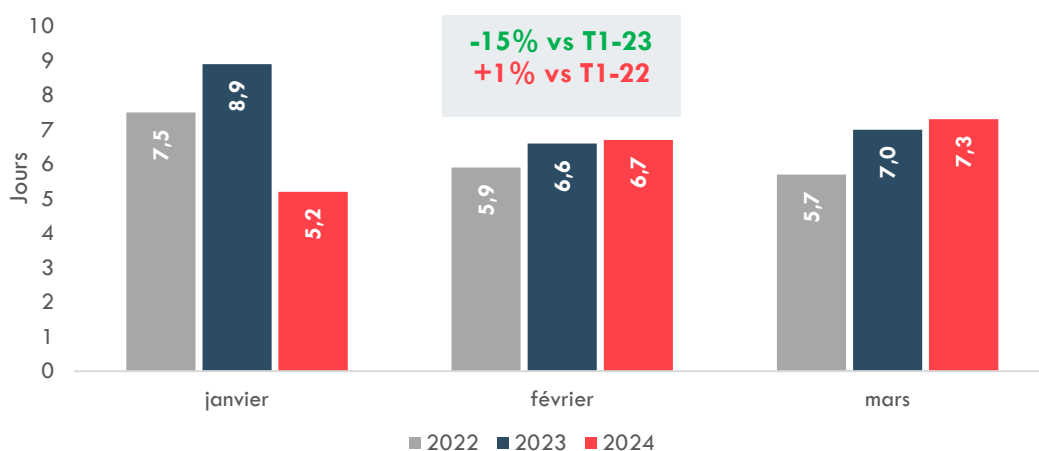
Source : Sea-Intelligence, [Global Liner Performance \(GLP\) report](#).

Ports canadiens

Au premier trimestre de 2024, le temps d'arrêt moyen au port de Vancouver était de 6,4 jours, une amélioration de 15 % par rapport au premier trimestre de 2023, mais une augmentation de 1 % par rapport au premier trimestre de 2022.

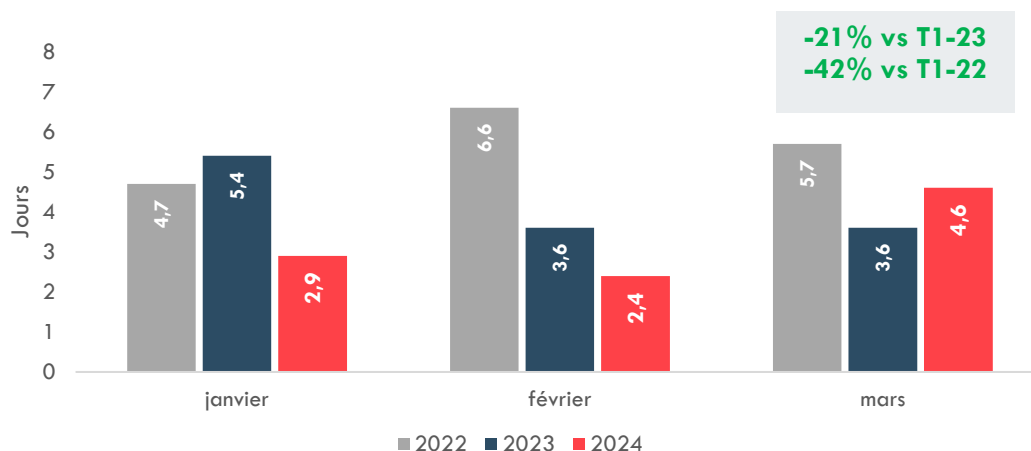
Le temps d'arrêt moyen au port de Montréal s'est également amélioré d'une année à l'autre, étant de 3,3 jours au premier trimestre de 2024, une amélioration de 21 % par rapport au premier trimestre de 2023 et de 42 % par rapport au premier trimestre de 2022.

Vancouver – Temps d'arrêt au terminal Gateway par mois



Source : Port de Vancouver, [Supply chain performance, Container terminal rail performance](#).

Montréal - Temps d'arrêt moyen des conteneurs au terminal (importations-train)

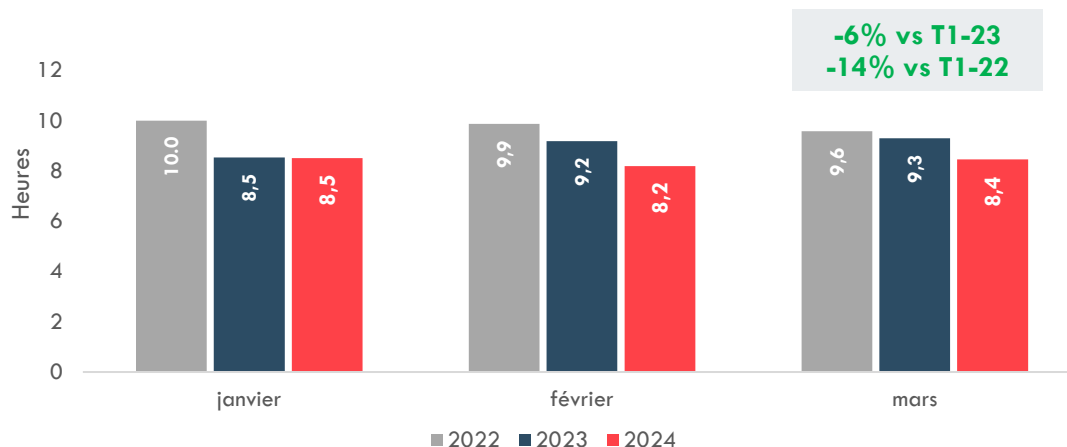


Source : Port de Montréal, [Rapports de performance](#), [Bulletin intermodal mensuel](#).

Chemins de fer canadiens

Au premier trimestre de 2024, le temps d'arrêt moyen des chemins de fer s'élevait à seulement 8,4 heures. Le temps d'arrêt moyen était inférieur de 6 % à celui du premier trimestre de 2023 et inférieur de 14 % à celui du premier trimestre de 2022.

Chemins de fer canadiens de classe 1 - Temps d'arrêt moyens aux terminaux



Source : [Indicateurs clés hebdomadaires du CN](#) ; [Indicateurs clés hebdomadaires du CPKC](#) ; [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

Note : Le temps d'arrêt moyen est calculé comme étant la moyenne simple du CN et du CPKC. Les données hebdomadaires ont été converties en données mensuelles. La conversion n'est pas exacte, car certains mois comprennent 4 semaines de données et d'autres, 5 semaines, et les dates de début des semaines varient selon les années. Les comparaisons annuelles pour l'ensemble du trimestre reposent sur les données des rapports trimestriels du CN et du CPKC et peuvent ne pas correspondre aux données mensuelles présentées dans le tableau.

Transport de voyageurs

Cette section traite de l'achalandage de voyageurs pour différents types de services, notamment les trains intervilles, touristiques et de banlieue.

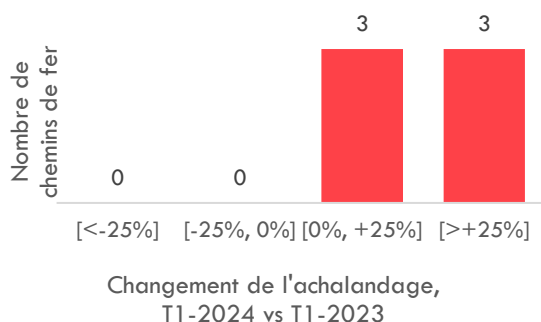
Achalandage chez les membres de l'ACFC

L'achalandage de voyageurs a été considérablement touché par la pandémie de COVID-19 et les restrictions changeantes, et il continue à être influencé par le nombre variable d'employés qui retournent travailler. Cette section traite de la reprise de l'achalandage de voyageurs chez les membres de l'ACFC.¹⁰

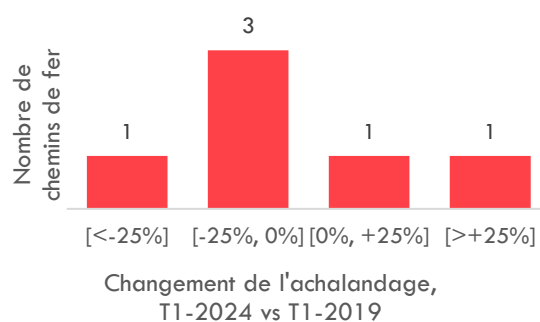
Au premier trimestre de 2024, tous les membres de l'ACFC faisant rapport ont affiché une augmentation annuelle de l'achalandage. Cependant, l'achalandage est resté inférieur aux niveaux prépandémie (T1-2019) pour deux tiers des membres faisant rapport.

Au premier trimestre de 2024, les six¹¹ membres faisant rapport ont indiqué que l'achalandage était plus élevé qu'au premier trimestre de 2023 – avec des augmentations de plus de 25 % pour trois d'entre eux. Cependant, en comparaison avec la période prépandémie (T1-2019), seulement deux des six membres faisant rapport ont indiqué une augmentation de l'achalandage. Au premier trimestre de 2024, un membre a signalé une augmentation de l'achalandage de plus de 25 %, un autre a signalé une augmentation de 0 % à 25 %, trois ont signalé une baisse de moins de 25 %, et un a signalé une baisse de plus de 25 %.

Membres de l'ACFC, achalandage, tendance sur un an



Membres de l'ACFC, rétablissement après pandémie



Transport en commun et trains de banlieue

L'achalandage du transport en commun, et des trains de banlieue en particulier, s'ajuste aux changements structurels fondamentaux des habitudes de navettage et à la prolifération des ententes sur le travail à distance et hybride.

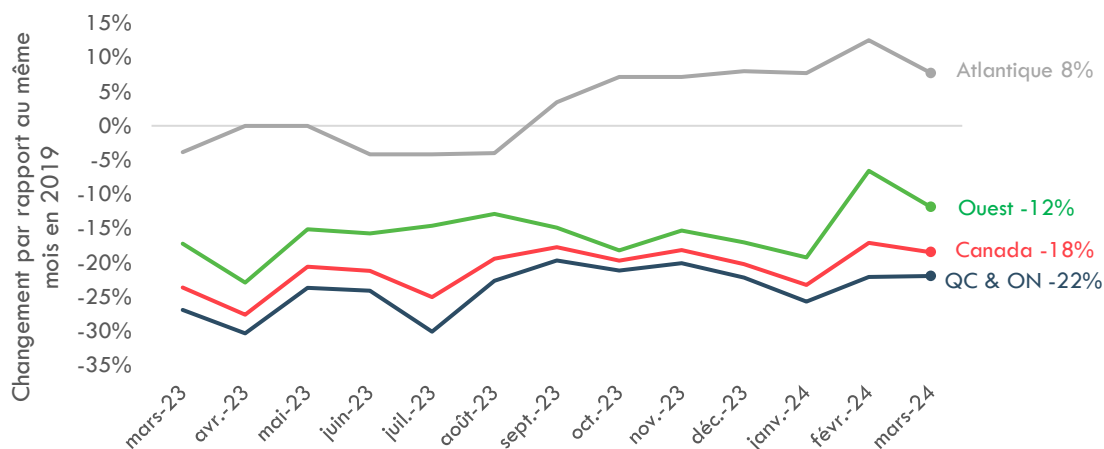
Les données sur l'achalandage du transport en commun présentées ci-dessous tiennent compte de l'aspect saisonnier en comparant l'achalandage de chaque mois au mois correspondant en 2019. En mars 2024, l'achalandage était inférieur de 18 % au niveau prépandémie – étant resté relativement inchangé depuis septembre 2023. Les différences entre les parts modales du transport en commun (bus, métro, train, etc.) par région sont probablement très importantes, ce

¹⁰ <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/>

¹¹ Comparativement aux autres trimestres, moins de membres de l'ACFC ont un achalandage à signaler au premier trimestre, car la saison pour de nombreux services de tourisme/d'excursion ne commence pas avant le deuxième trimestre.

qui contribue à l'inégalité de la reprise de l'achalandage entre les régions. La pandémie a eu des conséquences relativement moins graves sur le transport par autobus. Le Canada atlantique, qui dépend considérablement du transport par autobus, s'est pleinement rétabli, alors que l'achalandage au Québec et en Ontario reste inférieur de 22 %.

Achalandage du transport en commun par région



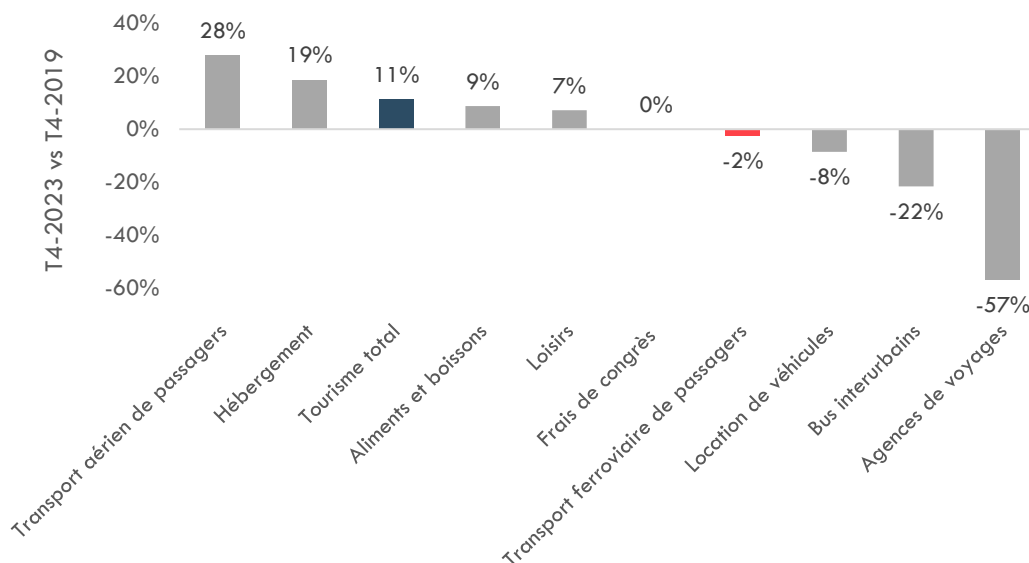
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#).

Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le quatrième trimestre de 2023. Les dépenses pour le tourisme sont analysées par rapport aux niveaux pré-pandémie (2019) afin de donner une image claire de l'ampleur de la reprise.

Au quatrième trimestre de 2023, l'ensemble du secteur touristique s'était remis, les dépenses pour le tourisme étant supérieures aux niveaux pré-pandémie (T4-2019). Les dépenses touristiques pour les services ferroviaires de voyageurs étaient similaires aux niveaux du quatrième trimestre de 2019 (diminution de 2 %).

Dépenses pour le tourisme, T4

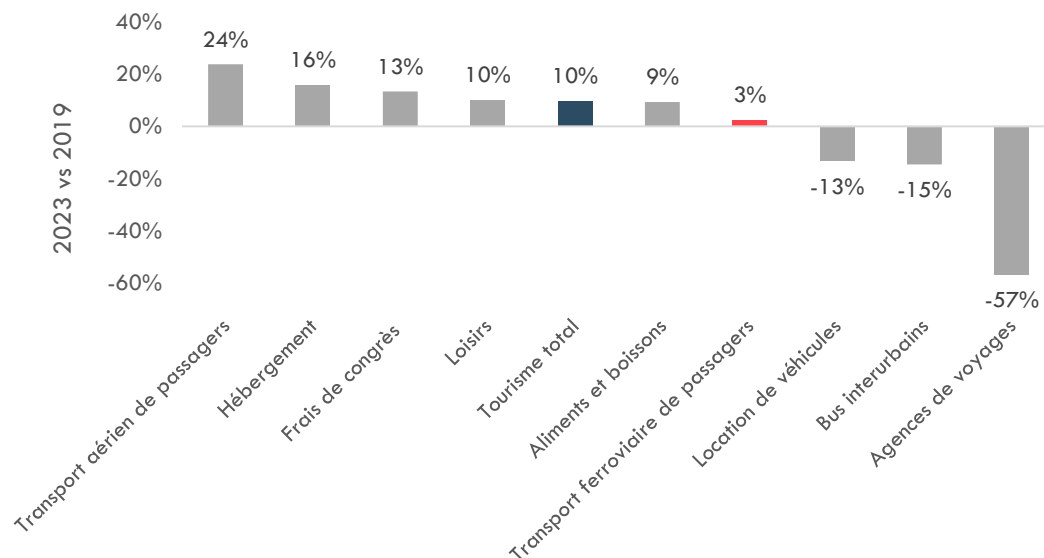


Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).



Pour l'année, les résultats sont assez similaires à ceux du quatrième trimestre. En 2023, les dépenses touristiques totales ont excédé de 10 % les niveaux de 2019, et les dépenses touristiques pour les services ferroviaires de passagers ont augmenté de 3 %.

Dépenses pour le tourisme, annuelles



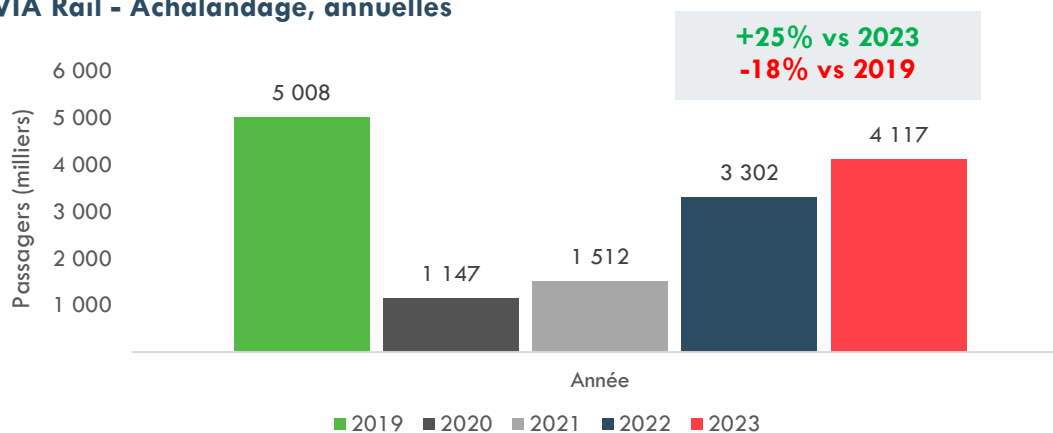
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).

Transport de voyageurs intervilles

Au moment de la publication du Rapport du quatrième trimestre de 2023 de l'ACFC, les chiffres sur l'achalandage de VIA de Rail en 2023 n'étaient pas disponibles. En conséquence, en plus de présenter les résultats pour le premier trimestre de 2024, ce Rapport présente également les résultats de l'année 2023 pour VIA.

En 2023, l'achalandage de VIA Rail a augmenté de 25 % d'une année sur l'autre, excédant 4,1 millions de passagers. L'achalandage en 2023 était inférieur de seulement 18 % à 2019 (pré-pandémie), soit 5 millions de passagers.

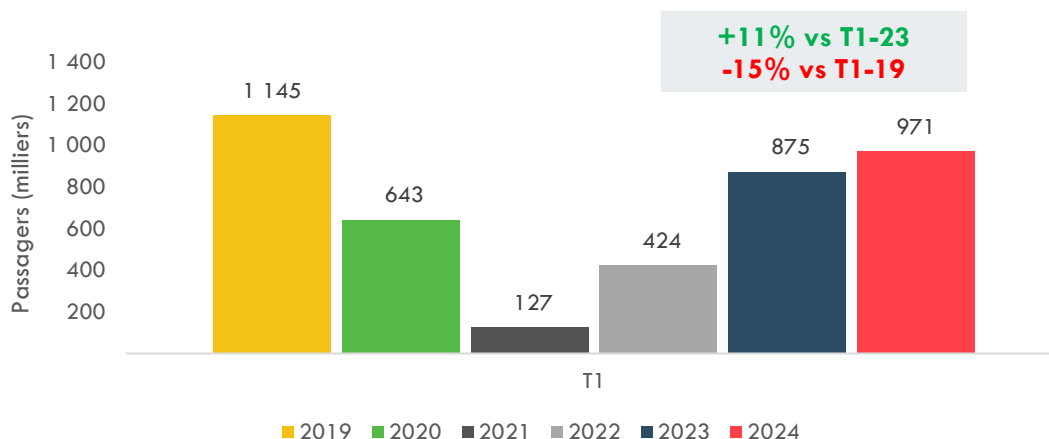
VIA Rail - Achalandage, annuelles



Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#).

En 2024, VIA Rail a commencé l'année sur une note positive, avec un achalandage trimestriel supérieur de 11 % par rapport au premier trimestre de 2023. L'achalandage trimestriel n'était que de 15 % inférieur au niveau pré-pandémie (T1-2019).

VIA Rail - Achalandage trimestriel



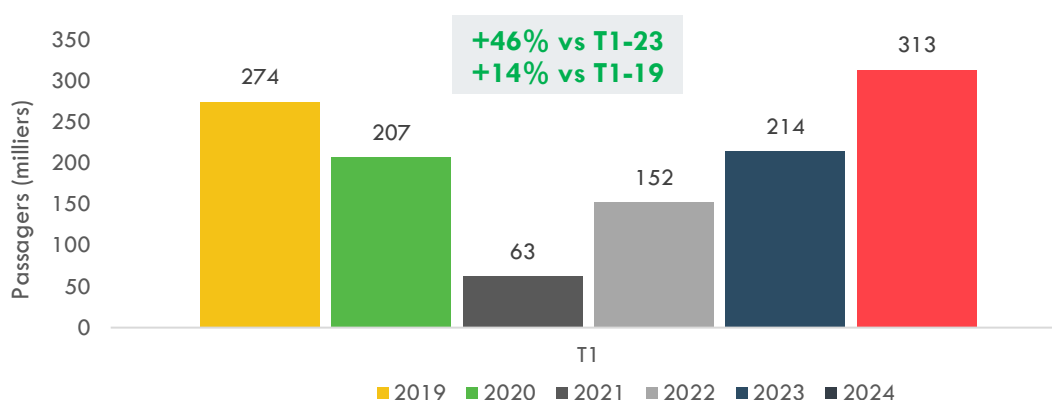
Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#).

Amtrak a de nombreux itinéraires aux États-Unis et trois itinéraires comprenant un segment canadien. L'achalandage sur ces itinéraires n'indique pas que les voyageurs ont traversé la frontière, car ils peuvent avoir voyagé sur un segment donné de n'importe quel côté de la frontière.¹²

Le dernier Rapport trimestriel de l'ACFC indiquait qu'au quatrième trimestre de 2023, pour la première fois depuis le début de la pandémie, l'achalandage sur les itinéraires d'Amtrak comprenant un segment au Canada a dépassé le niveau pré-pandémie (de 10 %).¹³ Cette lancée s'est poursuivie au quatrième trimestre de 2024. L'achalandage d'Amtrak sur ces itinéraires a augmenté de 46 % et excédé le niveau pré-pandémie (T1-2019) de 14 %.

L'augmentation de l'achalandage de 99 000 passagers (46 %) entre le premier trimestre de 2023 et le premier trimestre de 2024 a été soutenue par la reprise du service Adirondack (~20 000 passagers) et l'augmentation du nombre de passagers sur les itinéraires Maple Leaf (~14 000) et Cascades (~65 000). Le service Adirondack sera temporairement interrompu pendant l'été pour un programme de maintenance des voies ferrées.

Amtrak - Achalandage trimestriel sur les itinéraires ayant des segments au Canada



Source : Amtrak, [Monthly Performance Reports](#).

Note : Cela comprend trois itinéraires (Maple Leaf, Cascades, Adirondack).

¹² Par exemple, l'itinéraire Maple Leaf va de New York à Toronto ; le Cascades va d'Eugene, en Oregon, à Vancouver ; et l'Adirondack va de New York à Montréal.

¹³ Association des chemins de fer du Canada, [Rapport trimestriel T4-2023](#), p. 24, 22 février 2024.

Sécurité ferroviaire

L'ACFC fait le suivi des données sur la performance en matière de sécurité ferroviaire de la Federal Railroad Administration (FRA) et du Bureau de la sécurité des transports (BST). La sécurité demeure la priorité absolue du secteur, comme l'indiquent les données du premier trimestre de 2024.

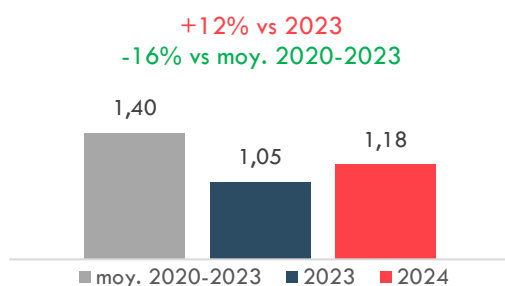
Que l'on prenne des données de la FRA ou du BST, la performance en matière de sécurité des chemins de fer de classe 1 du Canada au premier trimestre de 2024 a été solide, égale ou supérieure aux moyennes pluriannuelles historiques pour tous les indicateurs clés.

En 2023, la performance en matière de sécurité a été exceptionnelle. Comme les indicateurs de sécurité fluctuent et que la performance de l'année dernière était très bonne, dans certains cas, la sécurité au premier trimestre de 2024 est considérée comme une amélioration par rapport à la moyenne pluriannuelle, mais supérieure au premier trimestre de 2023.

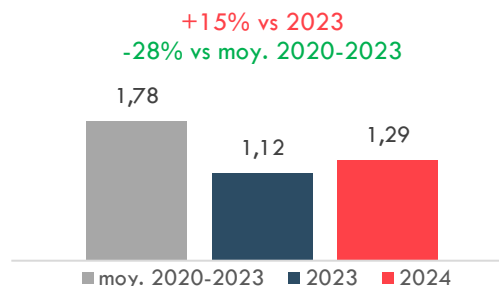
Données de la Federal Railroad Administration

Au premier trimestre de 2024, comparativement à la moyenne de 2020-2023, le taux de blessures personnelles des chemins de fer canadiens de classe 1 s'est amélioré de 16 % et le taux d'accidents de train s'est amélioré de 28 %.¹⁴ Si l'on compare ces chiffres à la forte performance au premier trimestre de 2023, les deux taux d'accidents ont augmenté.

**Taux de blessures personnelles
(FRA)¹, T1**



**Taux d'accidents de train
(FRA)², T1**



Source : [Rapport trimestriel du CN ; CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data.](#)

Note : Les taux sont calculés comme la moyenne simple du CN et du CPKC.

¹ Blessures par 200 000 heures employés

² Accidents par million de trains-milles

¹⁴ Les données de 2020 sont les plus récentes.

Données du Bureau de la sécurité des transports

Cette section analyse les plus récentes données du Bureau de la sécurité des transports, qui fournit des statistiques sur les accidents des chemins de fer sous réglementation fédérale au Canada.

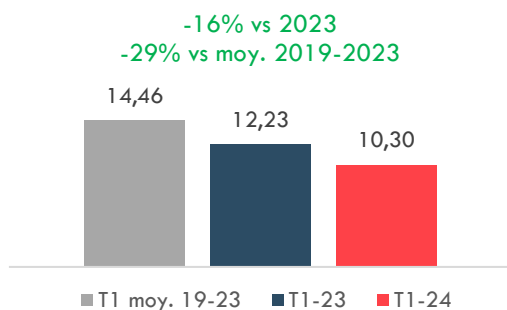
La performance en matière de sécurité au premier trimestre de 2024 a été exceptionnelle. Comparativement à la moyenne de 2019-2023, le taux d'accidents s'est amélioré de 29 % et le nombre de déraillements sur la voie principale a diminué de moitié.

Au premier trimestre de 2024, le taux d'accidents s'est amélioré de pas moins de 29 % comparativement à la moyenne de 2019-2023, et de 16 % comparativement au premier trimestre de 2023. Les chemins de fer ont fait d'importants progrès dans la réduction du nombre de déraillements sur la voie principale, à 11 – seulement la moitié de la moyenne de 2019-2023. C'est également une amélioration de 35 % par rapport au premier trimestre de 2023.

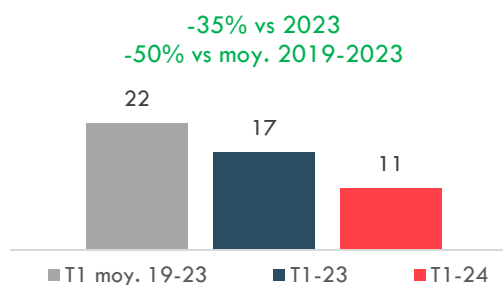
Les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions ont diminué de 3 % par rapport à l'année précédente, mais étaient égaux à la moyenne de 2019-2023 – renforçant la nécessité de continuer à soutenir les activités d'éducation et de sensibilisation à la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain, et à insister sur l'adoption des Lignes directrices sur le voisinage de l'ACFC/la FCM afin d'améliorer la sécurité et l'habitabilité près de l'infrastructure ferroviaire.

Le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses était inférieur de 5 % à la moyenne de 2019-2023, mais supérieur au premier trimestre de 2023.

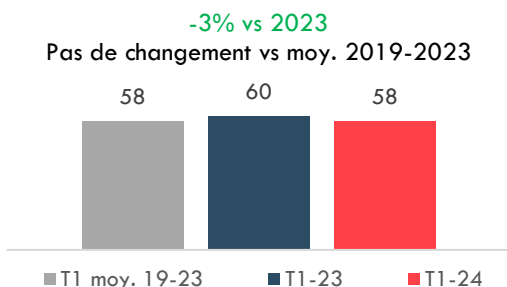
Accidents par million de trains-milles



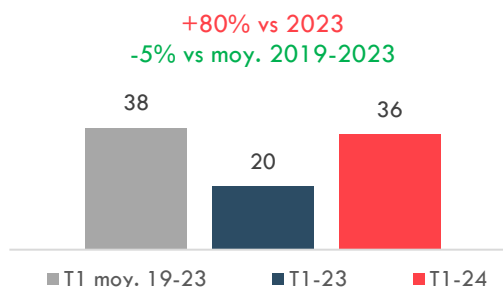
Déraillements sur voie principale



Accidents - Passages à niveau et intrusions



Accidents impliquant des marchandises dangereuses



Source : Bureau de la sécurité des transports, [Statistiques mensuelles sur les événements ferroviaires](#).

Note : Les données du BST sont préliminaires et sujettes à validation et rapprochement en fin d'année.



Association des chemins de fer du Canada

99, rue Bank

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

www.railcan.ca/fr

2024_T1_Rev.2