

RAPPORT TRIMESTRIEL DE L'ACFC

Trimestre 2 – 2024

19 septembre 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	11
Mesures clés sur les finances et l’exploitation	13
Industrie du fret canadienne	15
Wagons complets et unités intermodales	15
Tarifs marchandises	18
Chaînes d’approvisionnement	21
Incertitude relative à la main-d’œuvre.....	21
Défis du commerce maritime mondial	22
Navires mondiaux.....	22
Ports canadiens.....	23
Chemins de fer canadiens.....	24
Transport de voyageurs	25
Achalandage chez les membres de l’ACFC.....	25
Transport en commun et trains de banlieue.....	25
Tourisme ferroviaire.....	26
Transport de voyageurs intervilles	27
Sécurité ferroviaire	29
Données de la Federal Railroad Administration.....	29
Données du Bureau de la sécurité des transports	29

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

Croissance modeste des économies canadienne et américaine pendant le reste de 2024.

Après une croissance légèrement inférieure à la fourchette des 2 % au premier semestre de 2024, les banques canadiennes prévoient que les économies canadienne et américaine croîtront entre 1,5 % et 1,7 % par trimestre jusqu'à la fin de 2024.

Sur une période de trois mois, soit de mars à juin 2024, les ventes au détail et les expéditions manufacturières ont diminué de 0,6 %. L'emploi et le PIB ont affiché une croissance de 0,6 % et de 0,5 % respectivement. Les indicateurs économiques clés qui ont affiché une forte croissance, soit les exportations et les importations, ont augmenté de 2,7 %, grâce à des gains pour les exportations de cultures et de pétrole et de gaz.

Transport de marchandises

Augmentation du volume du trafic pour de nombreux produits de base.

Comparativement au deuxième 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 3 % et les wagons complets non intermodaux ont augmenté de 5 %. Cette croissance était principalement due à de solides gains pour les produits agricoles (21 997 wagons complets, 19 %), les carburants et les produits chimiques (14 002 wagons complets, 9 %), les unités intermodales (20 194 unités, 3 %) et les minéraux (13 599 wagons complets, 5 %), avec des gains plus modestes pour la machinerie et les automobiles (2 098 wagons complets, 3 %) et les produits alimentaires (955 wagons complets, 5 %). Le produit ayant affiché la diminution de trafic la plus notable est le charbon (-6 546 wagons complets, -7 %), suivi de réductions plus faibles (wagons complets) pour les produits manufacturés et divers, les produits du papier, les métaux et les produits forestiers. Les importants gains pour les produits agricoles sont dus au fait que les producteurs de grain ont commencé à écouler leurs stocks en prévision d'une solide récolte à l'automne 2024. Au deuxième trimestre, il y a eu de fortes augmentations d'une année sur l'autre pour les expéditions de canola, chaque mois, avec une hausse de 56 % pour l'ensemble du trimestre, alors que les expéditions de blé ont augmenté de 18 % et celles d'autres céréales de 10 %.

Au deuxième 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 augmenté de 7 % par rapport à la même période l'année précédente. Les données relatives aux chemins de fer de classe 1 reflètent largement les mêmes tendances que les données canadiennes ci-dessus. La croissance des TMC a été dominée par des gains pour les produits à fort volume, notamment le grain et les engrais (+3 389 millions de TMC, 11 %) et l'énergie, les produits chimiques et le plastique (+2 404 millions de TMC, +13 %) ; alors que les automobiles ont affiché

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.

l'augmentation la plus importante en pourcentage, à +17 %. Le charbon est le seul produit à avoir affiché une baisse notable (-800 millions de TMC, -7 %).

Au deuxième trimestre de 2024, il n'y a pas eu de changement majeur aux mesures de la performance des chemins de fer marchandises de classe 1. Quatre mesures se sont améliorées, notamment une amélioration du ratio d'exploitation de 2 %, une augmentation des acquisitions de biens de 11 %, une amélioration du rendement énergétique de 2 % et une diminution des temps d'attente aux terminaux de 5 %. Cinq mesures sont restées inchangées, alors que la vitesse des trains n'a diminué que de 1 %.

Chaînes d'approvisionnement

Incertitude relative à la main-d'œuvre au pays, perturbations en mer.

La vitesse à laquelle les marchandises ont été transportées sur les chaînes d'approvisionnement du Canada au deuxième trimestre de 2024 était similaire à l'année précédente. Les temps d'arrêt sont restés bas et extrêmement constants. Les temps d'arrêt ont été 5 % plus courts qu'au deuxième trimestre de 2023, avec une moyenne de 7,9 à 8,4 heures par semaine. Le temps d'arrêt au port de Vancouver était 13 % plus long qu'au deuxième trimestre de 2023, alors que le temps d'arrêt au port de Montréal était 3 % plus long.

En mai, l'incertitude entourant un arrêt de travail dans le secteur ferroviaire canadien a incité les expéditeurs à détourner le trafic des chaînes d'approvisionnement canadiennes. Bien qu'un court arrêt de travail n'ait pas eu lieu avant le mois d'août, à la suite de la décision du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI), les effets de l'incertitude ont été bien réels, avec une réduction de 10 % du trafic ferroviaire sur l'ensemble du réseau pendant la semaine du 19 au 25 mai. Les conséquences de l'arrêt de travail d'août seront présentées dans le prochain *Rapport trimestriel* de l'ACFC.

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. La fiabilité des horaires mondiaux a diminué de 65,1 % au deuxième trimestre de 2023 à 54,0 % au deuxième trimestre de 2024, les retards moyens des arrivées tardives des navires ont augmenté de 4,4 à 5,6 jours, et l'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées (*Global Container Freight Index*) a pratiquement doublé du début à la fin du trimestre. Les restrictions des transits quotidiens au canal de Panama ont continué à s'assouplir pendant le trimestre ; cependant, la situation au canal de Suez persiste, obligeant les navires à passer par la pointe sud de l'Afrique, ce qui prolonge les temps de transit d'environ 10 jours. L'impact global se fait toujours sentir sur l'efficacité des chaînes d'approvisionnement mondiales.

² Les acquisitions de biens comprennent les investissements dans les voies et chaussées, le matériel roulant, les bâtiments, les technologies de l'information et d'autres actifs.

Transport de voyageurs

Augmentations annuelles de l'achalandage pour la plupart des services.

Au deuxième trimestre de 2024, deux tiers des membres de l'ACFC faisant rapport ont indiqué que l'achalandage était supérieur au deuxième trimestre de 2023. Cependant, comparativement à 2019, l'achalandage était supérieur aux niveaux prépandémie (deuxième trimestre de 2019) pour seulement un des membres faisant rapport.

Les deux principaux chemins de fer interilles – VIA Rail et Amtrak – ont eu un solide achalandage. L'achalandage de VIA Rail pour tous les segments (Corridor, Océan, Canadien et services régionaux) a augmenté de 9 % par rapport au deuxième trimestre de 2023 et était inférieur de seulement 9 % au niveau prépandémie (deuxième trimestre de 2019).

L'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a augmenté de 19 % d'une année sur l'autre et a excédé de 15 % le niveau prépandémie (deuxième trimestre de 2019).

En juin 2024, l'achalandage du transport en commun était inférieur de 17 % 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 de ce service public essentiel.

Sécurité ferroviaire

Performance exceptionnelle en matière de sécurité, mais les passages à niveau et les intrusions demeurent des problèmes majeurs.

La sécurité demeure la priorité première du secteur, comme l'indiquent les données du deuxième trimestre de 2024. Les taux d'accidents et le nombre d'accidents dans les principales catégories ont continué à diminuer à un rythme soutenu.

Au deuxième trimestre de 2024, le taux de blessures personnelles des chemins de fer de classe 1 ([Federal Railroad Administration \(FRA\)](#)) était inférieur de 18 % à la moyenne de 2020-2023 ;³ et le taux d'accidents de train était de 31 % inférieur à la moyenne de 2020-2023.

Selon les données du [Bureau de la sécurité des transports \(BST\)](#) pour le deuxième trimestre de 2024, le taux d'accidents global des chemins de fer sous réglementation fédérale s'est amélioré de pas moins de 11 % comparativement à la moyenne de 2019-2023. De plus, comparativement à la moyenne de 2019-2023, il y a eu une amélioration considérable de la réduction du nombre de déraillements sur la voie principale, de 37 %, et les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont diminué de 46 %. Les passages à niveau et les intrusions demeurent des problèmes majeurs. Au deuxième trimestre de 2024, les accidents liés aux passages à niveau ont augmenté de 38 % et les accidents liés aux intrusions ont augmenté de 76 % comparativement à la moyenne de 2019-2023. Le problème est complexe et il faudra un effort concerté de la part des chemins de fer, des municipalités et public, entre autres, pour réaliser la mission d'arriver à zéro.

³ 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 juin 2024 à celles de mars 2024, l'emploi et le PIB de l'économie totale se sont améliorés, les exportations ont augmenté alors que les ventes au détail et les expéditions manufacturières ont diminué.

De mars à juin 2024, l'emploi total (tous les secteurs) a augmenté de 0,6 % (115 700 emplois), passant de 20,40 à 20,52 millions.

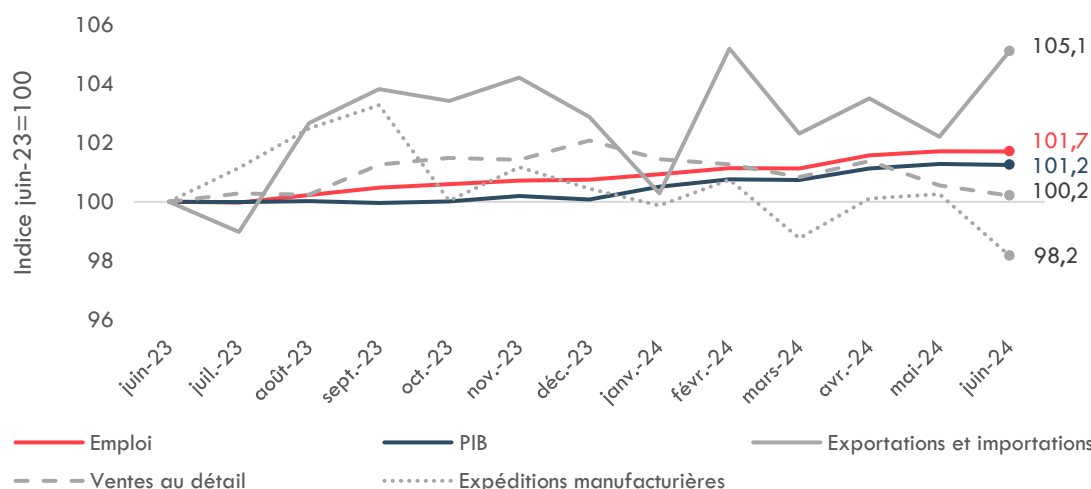
Pendant cette même période de trois mois, le PIB a augmenté de 0,5 %, passant de 2 218 à 2 229 milliards de dollars. Les changements du PIB étaient positifs dans 14 des 20 secteurs, avec des augmentations (en dollars absolus) dans les services éducatifs ; les finances et les assurances ; et les mines, les carrières et l'extraction de pétrole et de gaz. En pourcentage, la croissance a été dominée par les services publics (+2,7 %) et l'agriculture, la foresterie, la pêche et la chasse (+2,5 %). Le PIB du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté au même rythme que l'économie dans son ensemble, de +0,5 %. La construction a été la seule industrie majeure à afficher une baisse notable du PIB, de -1,3 %. La majeure partie de la baisse dans le secteur de la construction est due à une réduction de la construction de bâtiments résidentiels.

De mars à juin 2024, le commerce (exportations + importations) a augmenté de 2,7 %, passant de 126,2 à 129,6 milliards de dollars, soutenu par des gains pour les exportations de récoltes et de pétrole et de gaz.

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 mars à juin 2024, les ventes au détail (en dollars courants) ont diminué de 0,6 %.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada et la demande mondiale pour ses produits. Les expéditions manufacturières ont diminué de 0,6 % de mars à juin 2024.

Principaux indicateurs économiques



Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Mars 2024	20,40	2 218	126,2	66,1	70,0
Juin 2024	20,52	2 229	129,6	65,7	69,6
Changement sur 3 mois	0.6%	0.5%	2.7%	-0.6%	-0.6%

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 dernières prévisions des banques canadiennes,⁴ l'aperçu économique présenté dans ce Rapport est très similaire à l'aperçu présenté dans Rapport du premier trimestre de 2024 de l'ACFC. L'économie canadienne a été largement à la traîne de l'économie américaine pendant le deuxième semestre de 2023, mais les économies canadienne et américaine ont affiché une croissance similaire pendant le premier semestre de 2024 (un peu moins de 2 % annualisés). Les prévisions pour le reste de 2024 indiquent des taux de croissance similaires au Canada et aux États-Unis, entre 1,5 % et 1,7 % par trimestre.

Pour le secteur ferroviaire, les prévisions sur le trafic sont généralement positives pour le dernier semestre de 2024. La production industrielle devrait être légèrement positive et les volumes de trafic pourraient se comparer favorablement aux perturbations causées par la grève aux ports de la Colombie-Britannique l'année dernière. Cependant, l'incertitude liée à la main-d'œuvre dans le secteur ferroviaire a entraîné des détournements de trafic. Une partie du trafic s'est déplacée vers le camionnage, alors que d'autres trafics ferroviaires sont retardés.

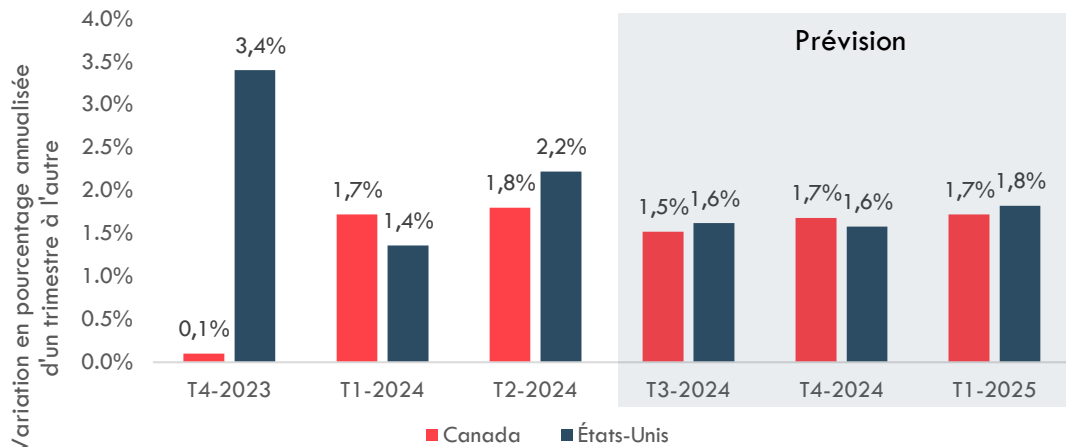
Pour la deuxième moitié de l'année, en commençant par le vrac, une bonne récolte cet automne soutiendra la vigueur du secteur du grain. Le charbon métallurgique canadien devrait rester stable, alors que les faibles prix du gaz naturel ralentiront la demande de charbon thermique américain.

Du côté des marchandises, l'énergie, les produits chimiques et le plastique étaient forts au deuxième trimestre, et cette force devrait se maintenir au deuxième semestre de 2024. Une reprise des produits forestiers n'est toutefois pas prévue au deuxième semestre 2024, le bois d'œuvre restant en difficulté. Les mises en chantier en Amérique du Nord ont diminué de 7 % au deuxième trimestre (par rapport au deuxième trimestre de 2023) et cette baisse devrait se poursuivre au deuxième semestre.

Passons aux produits de consommation. Malgré les détournements de trafic dus à l'incertitude liée à la main-d'œuvre, les attentes pour le transport intermodal international restent positives et seront favorablement comparables à la grève des ports en Colombie-Britannique l'année dernière. Le transport intermodal national, qui subit la pression d'une offre excédentaire dans le secteur du camionnage et d'un manque d'enthousiasme chez les consommateurs, pourrait rester stable ou afficher une croissance modeste. Finalement, le secteur de l'automobile a été fort pendant plusieurs trimestres, et les attentes pour le deuxième semestre de l'année sont stables ou légèrement positives, alors que nous revenons à une situation prépandémie normale.

⁴ Au 5 septembre 2024, les dernières prévisions couvrent juin (TD, RBC), juillet (Banque Scotia) et août (CIBC, BMO).

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.

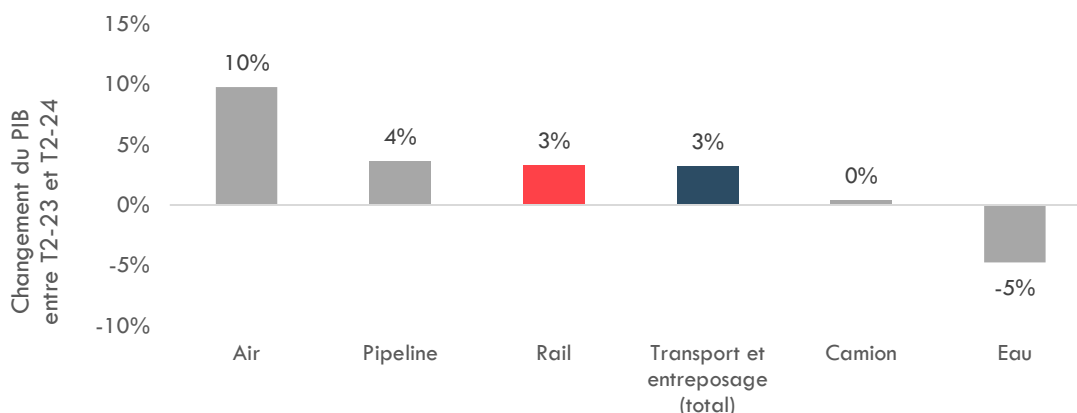
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises

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 deuxième trimestre de l'année dernière, le secteur du transport aérien a affiché la plus forte croissance du PIB (10 %). Ainsi, le PIB de ce secteur a été supérieur de 97 % au niveau prépandémie (2019).

Comparativement au deuxième trimestre de 2023, le PIB pour l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 3 %. Le PIB a augmenté pour les pipelines (+4 %) et le transport ferroviaire (+3 %), il est resté stable pour le camionnage et il a diminué de 5 % pour le transport maritime.

Comparaison du PIB par mode de transport, T2

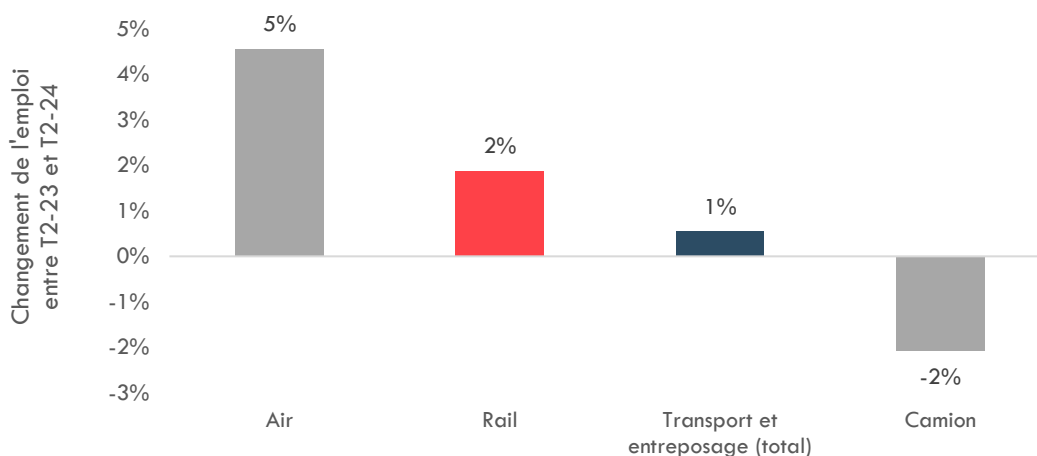


Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)

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 deuxième trimestre a augmenté pour le transport aérien (+5 %) et le transport ferroviaire (+2 %), alors que le camionnage a diminué de 2 %. L'emploi dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 1 %.

Comparaison de l'emploi par mode de transport, T2



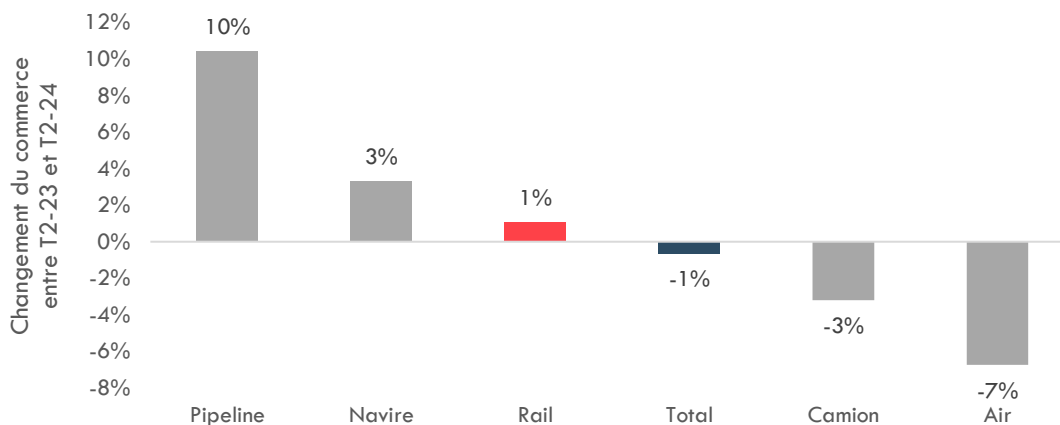
Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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 1 % au deuxième trimestre de 2024 comparativement à la même période en 2023. Les échanges commerciaux ont augmenté pour les pipelines (+10 %), le transport maritime (+3 %) et le transport ferroviaire (+1 %), alors que les autres modes ont affiché une baisse, ce qui comprend le camionnage (-3 %) et le transport aérien (-7 %).

Comparaison du commerce par mode de transport avec les États-Unis, T2



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 couvrent les opérations du CN et du CPKC partout en Amérique du Nord.

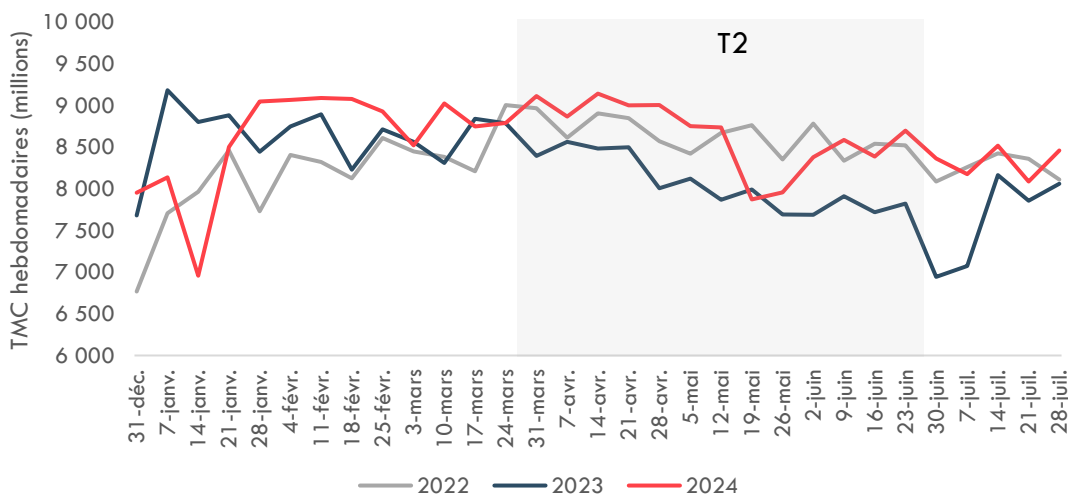
Tendance hebdomadaire

Le deuxième trimestre de 2024 a commencé en force, avec des TMC supérieures aux niveaux de 2022 et de 2023 pendant chacune des sept premières semaines du trimestre. Pendant la deuxième moitié du trimestre, les clients ont commencé à détourner une partie du trafic en prévision d'un éventuel arrêt de travail. L'effet a été bien visible pendant la semaine commençant le 19 mai, alors que les volumes de trafic ont diminué de 10 %. Pourtant, les chemins de fer de classe 1 ont terminé le trimestre avec une hausse de 7 % par rapport aux volumes de 2023. La croissance était dominée par des gains considérables pour le grain et les engrais (+3 389 millions de TMC) et l'énergie, les produits chimiques et le plastique (+2 404 millions de TMC).

En mai, l'incertitude causée par un éventuel arrêt de travail a entraîné un détournement du trafic, contribuant à une baisse des volumes de 10 %.

Pendant les cinq premières semaines du troisième trimestre de 2024, le transport de marchandises s'est comparé favorablement à l'année précédente, avec la grève aux ports de la Colombie-Britannique du 1^{er} au 13 juillet et ses conséquences. Comparativement à la même période en 2023, les TMC totales ont augmenté de 9 %, avec des gains à deux chiffres pour le transport intermodal (+20 %), le grain et les engrais (+15 %), l'énergie, les produits chimiques et le plastique (+13 %) 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

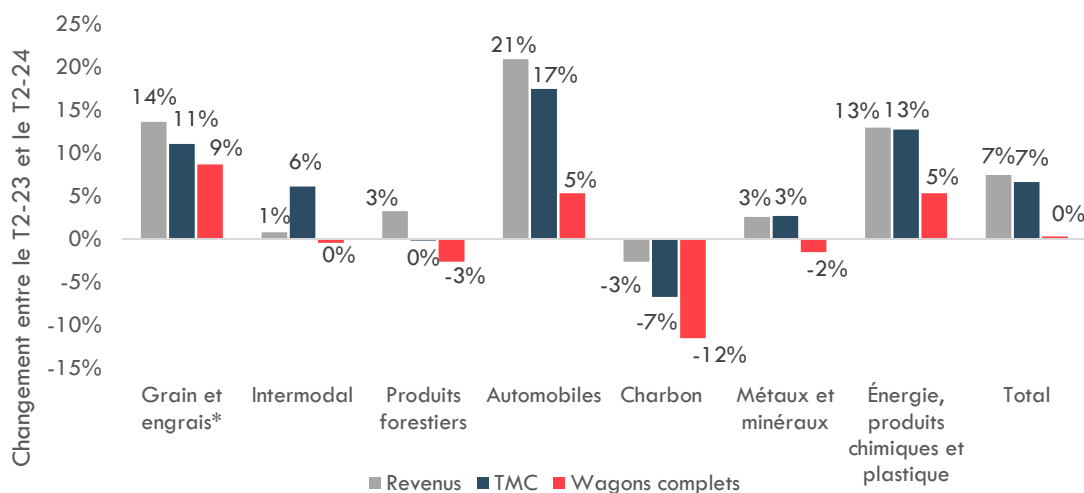
Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, comparativement au deuxième trimestre de 2023, grâce à une moyenne de trajets plus longue, les TMC ont augmenté de 7 %, alors que les wagons complets totaux sont restés stables. Sur une base annuelle, les TMC ont augmenté de 3 %.

Les chemins de fer de classe 1 du Canada ont pu répondre à la croissance de toutes les catégories de produits, qu'il s'agisse de produits sujets à des plafonds de revenu, comme le grain de l'Ouest canadien, ou de produits générant des revenus beaucoup plus élevés par TMC, notamment les automobile, les unités intermodales, et l'énergie, les produits chimiques et le plastique. Le secteur de l'automobile a affiché la plus forte augmentation annuelle en pourcentage de TMC, soit 17 %. Les deux chemins de fer de classe 1 ont affiché une augmentation des TMC de deux chiffres pour les automobiles. Cependant, la croissance totale des TMC a été principalement due à des gains dans les catégories de produits à plus fort volume. Les expéditions de grain et d'engrais ont augmenté de 11 % (3 389 millions de TMC) alors que les producteurs de grain ont écoulé leurs stocks en prévision d'une solide récolte à l'automne 2024. L'énergie, les produits chimiques et le plastique ont affiché une augmentation de 13 % (2 404 millions de TMC), avec une force pour de nombreux produits, notamment le plastique, le pétrole brut, le GPL, le propane, etc. Les TMC ont également augmenté pour le transport intermodal (+6 %, 1 312 millions de TMC), ce qui est entièrement dû à une moyenne de trajets plus longue. Les métaux et les minéraux ont augmenté de 3 % (329 millions de TMC), alors que la croissance pour certains produits a suffi pour compenser la faiblesse des expéditions de produits de l'acier, due à une production non uniforme et la baisse des prix de l'acier. Les produits forestiers sont restés stables, les gains réalisés dans le secteur de la pâte à papier ayant été contrebalancés par la faiblesse du bois d'œuvre. La seule catégorie à avoir connu une baisse de trafic est le charbon, en raison d'une diminution de la demande de charbon thermique américain.

Les chemins de fer canadiens continuent à offrir aux clients un service à des tarifs concurrentiels. Alors que les revenus de fret et les TMC ont augmenté de 7 %, les revenus de fret totaux par TMC sont restés environ au même niveau que l'année précédente. Il importe de noter que les revenus de fret intermodal par TMC ont diminué de 5 % (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.

Au deuxième trimestre de 2024, l'augmentation de 7 % des volumes de trafic était dominée par l'augmentation des expéditions de grain et des gains pour l'énergie, les produits chimiques et le plastique.

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T2



T2 : Chemins de fer de classe 1 – TMC (millions), par groupe de produits

	T2-24	T2-23	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	34 096	30 707	11%	3 389
Intermodal	22 872	21 560	6%	1 312
Produits forestiers	7 995	8 010	0%	- 15
Automobiles	2 189	1 864	17%	325
Charbon	11 087	11 887	-7%	- 800
Métaux et minéraux	12 532	12 203	3%	329
Énergie, produits chimiques et plastique	21 295	18 891	13%	2 404
Total	112 066	105 122	7%	6 944

Année (T1-T2) : Chemins de fer de classe 1 – TMC (millions), par groupe de produits

	Cumul-24	Cumul-23	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	71 174	67 538	5%	3 636
Intermodal	44 282	42 084	5%	2 198
Produits forestiers	16 008	16 310	-2%	- 302
Automobiles	3 901	3 464	13%	437
Charbon	20 977	23 386	-10%	-2 409
Métaux et minéraux	24 583	24 251	1%	332
Énergie, produits chimiques et plastique	42 728	39 426	8%	3 302
Total	223 653	216 459	3%	7 194

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

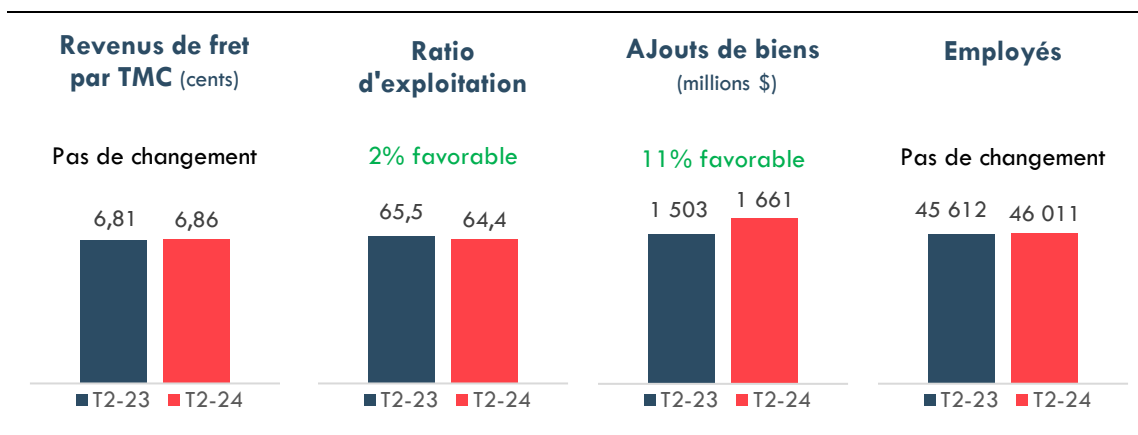
*Cela comprend la potasse.

Mesures clés sur les finances et l'exploitation

Au deuxième trimestre de 2024, quatre mesures clés se sont améliorées, cinq sont restées inchangées et une seule (vitesse des trains) a changé de manière défavorable.

Du deuxième trimestre de 2023 au deuxième 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 s'est amélioré de 2 %. Les chemins de fer de classe 1 ont continué à faire des investissements significatifs⁵ dans leurs réseaux, soit le montant impressionnant de 1,7 milliard de dollars au deuxième trimestre de 2024 – une augmentation de 11 % comparativement à la même période l'année précédente. L'emploi est resté stable, à environ 46 000 employés.

Les chemins de fer canadiens de classe 1 ont investi près de 1,7 milliard de dollars dans leurs réseaux au deuxième trimestre de 2024 – une augmentation annuelle de 11 %.

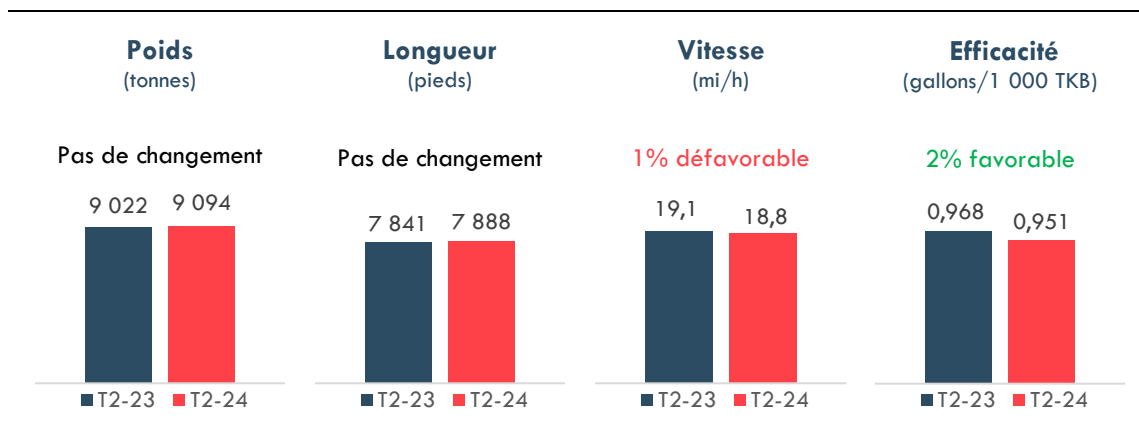


Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

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

Au deuxième trimestre de 2024, le poids et la longueur moyens des trains étaient les mêmes que l'année précédente. D'importants travaux sur les voies dans le corridor Ouest ont eu un impact sur la fluidité du transport de ligne, ce qui peut avoir contribué à la réduction de 1 % de la vitesse moyenne des trains par rapport à l'année précédente. La vitesse des trains intermodaux et des trains réguliers était similaire à l'année précédente, alors que la vitesse moyenne des trains-blocs de grain et de charbon, qui circulent beaucoup dans l'Ouest, a diminué. Au deuxième trimestre de 2024, le rendement du carburant de chacun des chemins de fer de classe 1 s'est amélioré de 2 %.

⁵ Les acquisitions de biens comprennent les investissements dans les voies et chaussées, le matériel roulant, les bâtiments, les technologies de l'information et d'autres actifs.



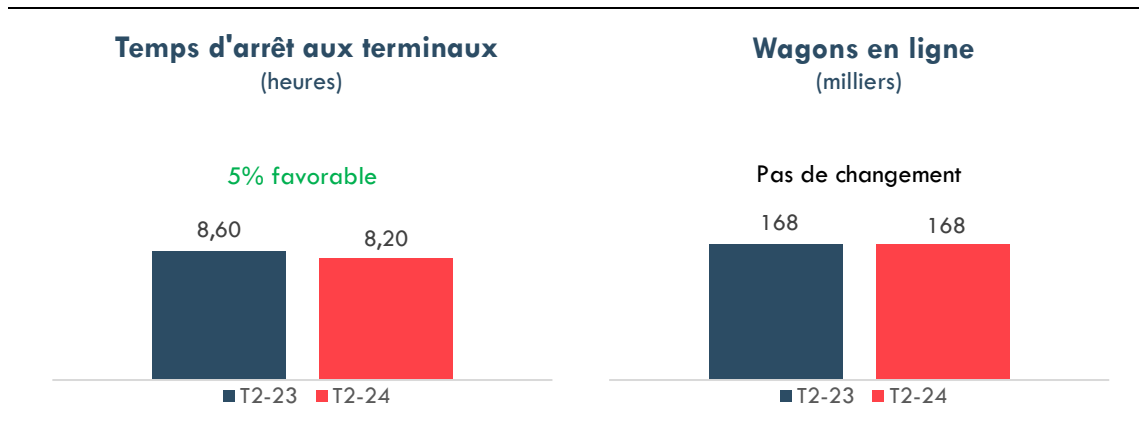
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

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

Au deuxième trimestre de 2024, le temps d'arrêt aux terminaux ferroviaires est resté bas et extrêmement constant. Chaque semaine, le temps d'arrêt était inférieur à celui du deuxième trimestre de 2023, à une moyenne de 7,9 à 8,4 heures. Dans l'ensemble, le temps d'arrêt moyen aux terminaux ferroviaires était de 8,2 heures pendant le trimestre – une amélioration annuelle de 5 %. Le temps d'arrêt annuel aux principales gares de triage (non indiqué) s'est amélioré de 6 %. Les gains améliorent l'efficacité des chaînes d'approvisionnement et la capacité pour tous les usagers.

Au deuxième trimestre de 2024, le temps d'arrêt moyen aux terminaux ferroviaires est resté bas, à une moyenne de seulement 8,2 heures – une amélioration de 5 % comparativement au deuxième trimestre de 2023.

Le nombre moyen de wagons en ligne était identique au deuxième trimestre de 2023. Dans la plupart des cas, l'augmentation du nombre de wagons-trémies couverts, de wagons intermodaux et de wagons porte-automobiles en ligne a été contrebalancée par la diminution du nombre de wagons couverts et de wagons-tombereaux.



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 de nombreuses 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 deuxième trimestre de 2024, les wagons complets non intermodaux ont augmenté de 5 % comparativement au deuxième trimestre de 2023. Les wagons complets ont augmenté pour la moitié des groupes de produits. Les données canadiennes reflètent largement les mêmes tendances que pour les chemins de fer de classe 1, notamment de solides gains pour les produits agricoles (grain et engrais), les carburants et les produits chimiques (énergie, produits chimiques et plastique) et les unités intermodales, et une diminution pour le charbon.

Au deuxième trimestre de 2024, l'augmentation des wagons complets canadiens a été dominée par une augmentation de 19 % (22 000 wagons complets) pour les produits agricoles. Les expéditions de canola ont augmenté de 56 %, suivies par une augmentation de 18 % pour le blé et par une augmentation de 10 % pour d'autres céréales.

Le groupe des produits agricoles a dirigé la croissance en pourcentage et en valeur absolue, avec des gains de 19 % et 21 997 wagons complets, comparativement au deuxième trimestre de 2023. Comme nous l'avons précisé [plus tôt dans le Rapport](#), les producteurs agricoles ont écoulé leurs stocks en prévision d'une solide récolte à l'automne 2024. Au deuxième trimestre, il y a eu de fortes augmentations d'une année à l'autre pour les expéditions de canola, chaque mois, avec une hausse de 56 % pour l'ensemble du trimestre. Il y a également eu des forts gains pour d'autres produits majeurs, dont le blé (18 %) et d'autres céréales (10 %).

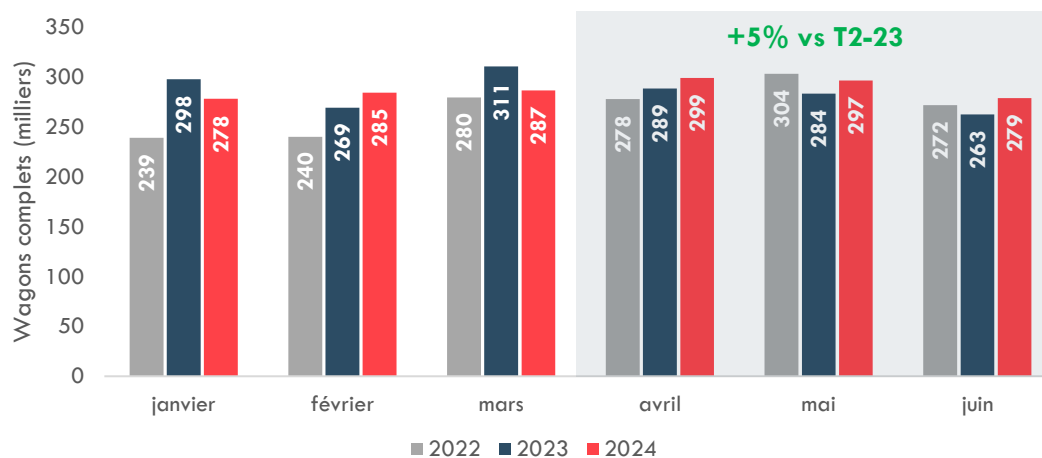
Les carburants et les produits chimiques ont également affiché de fortes hausses, notamment des augmentations notables des expéditions d'essence et de carburant d'aviation, de mazout et de pétrole brut, de GPL, d'autres produits pétroliers raffinés, de plastique et de caoutchouc. Les gains ont été répartis géographiquement, reliant les produits de l'Alberta à la côte du Golfe, avec une forte demande de carburants en Ontario et au Québec, et des exportations dans le nord-est de la Colombie-Britannique.

Au deuxième trimestre de 2024, le trafic intermodal a augmenté de 3 % comparativement au deuxième trimestre de 2023, surtout grâce à des gains dans l'Ouest.⁶

Sur une base annuelle, le trafic intermodal a augmenté de 5 % et les wagons complets non intermodaux ont augmenté de 1 %.

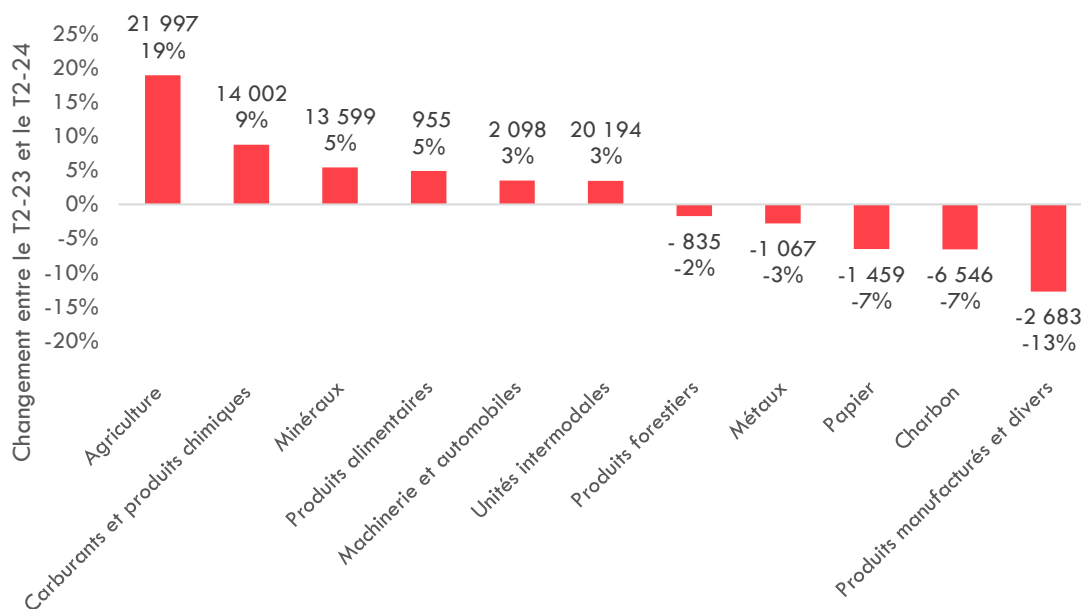
⁶ À des fins statistiques, les chargements de Thunder Bay, en Ontario, vers la côte Pacifique sont classés dans la division Ouest, alors que les chargements d'Armstrong, en Ontario, vers la côte Atlantique sont classés dans la division Est.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



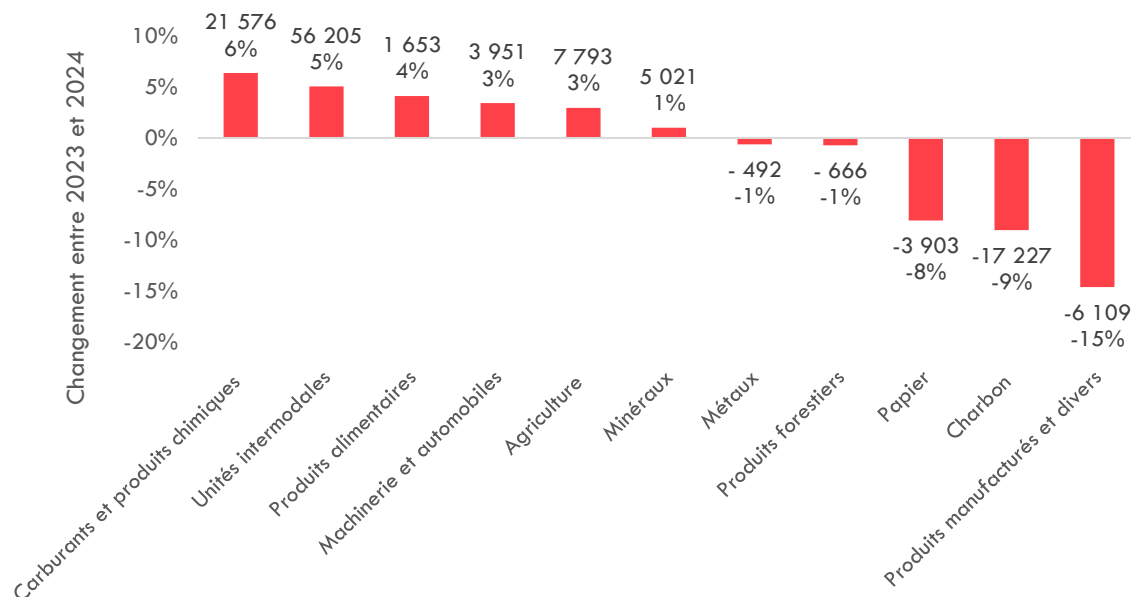
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales, T2



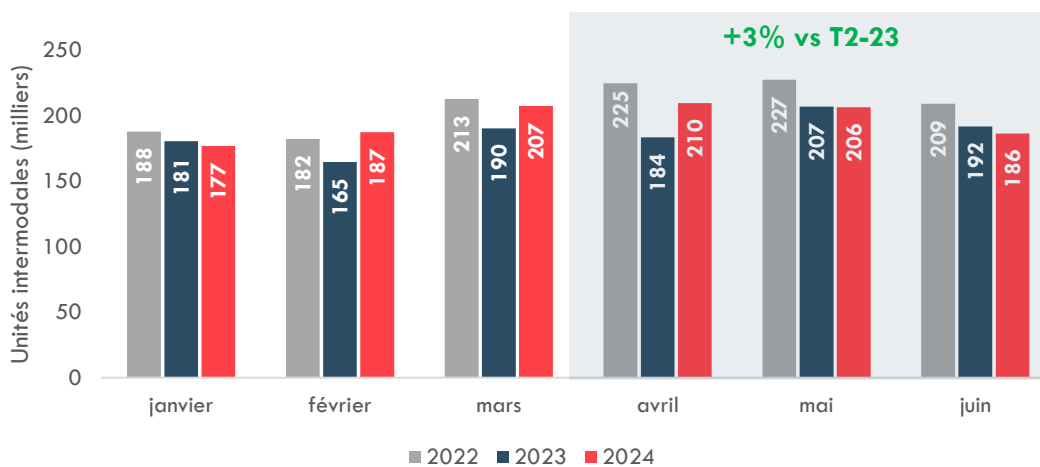
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales (janvier-juin)



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

Chemins de fer canadiens, unités intermodales



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

Au deuxième trimestre de 2024, le trafic a augmenté dans l'Ouest alors qu'il a légèrement diminué dans l'Est. Les wagons complets non intermodaux sont restés stables dans l'Est alors qu'ils ont augmenté de 8 % dans l'Ouest, et les unités intermodales ont diminué de 4 % dans l'Est, mais ont augmenté de 10 % dans l'Ouest.

Dans l'Est, les gains annuels pour les minéraux et les carburants et les produits chimiques ont été contrebalancés par des pertes dans la plupart des autres groupes de produits. La forte croissance dans l'Ouest était dominée par les produits agricoles, les carburants et les produits chimiques et, dans une moindre mesure, les minéraux.

Wagons complets et unités intermodales par région, 2024 vs 2023

	T2	CUMUL (T1-T2)
Division de l'Est		
Wagons complets	0 %	-2 %
Unités intermodales	-4 %	-3 %
Division de l'Ouest		
Wagons complets	8 %	3 %
Unités intermodales	10 %	11 %
Total		
Wagons complets	5 %	1 %
Unités intermodales	3 %	5 %

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

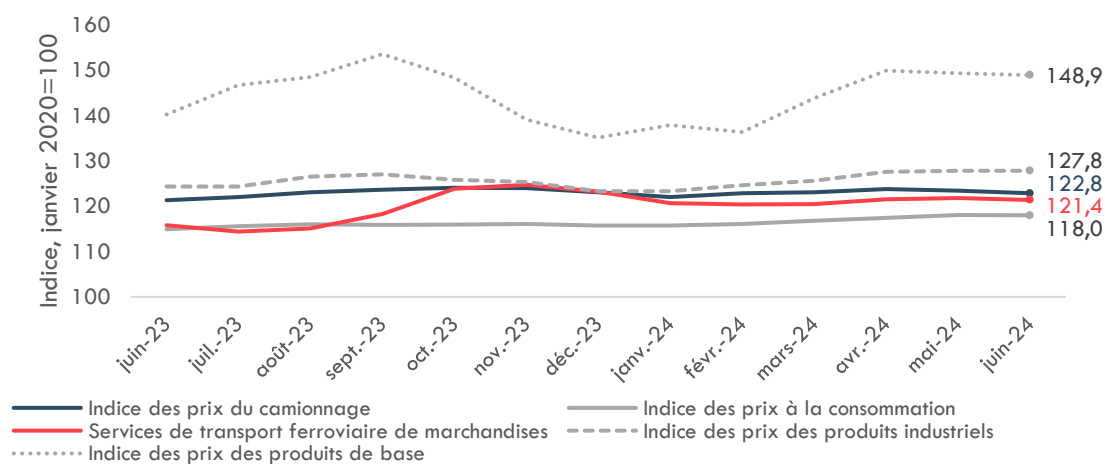
Tarifs marchandises

Après des années de forte volatilité, la plupart des indices de prix se sont modérés au cours de l'année écoulée.

Au cours des trois derniers mois, (mars à juin 2024), les prix ont très peu bougé. Les tarifs du camionnage sont restés inchangés, alors que les tarifs ferroviaires ont augmenté de moins de 1 %, l'Indice des prix à la consommation a augmenté de 1 %, l'Indice des prix des produits industriels a augmenté de 2 % et l'Indice des prix des produits de base a augmenté de 4 %.

Comparativement à janvier 2020, la période précédant la pandémie de COVID-19, les tarifs du camionnage ont augmenté de 22,8 % au total, alors que les tarifs ferroviaires ont augmenté de 21,4 %. Ces deux augmentations sont similaires à l'augmentation des Indices des prix à la consommation et des produits industriels, mais bien inférieures à l'augmentation de l'Indice des prix des produits de base de 48,9 %.

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices

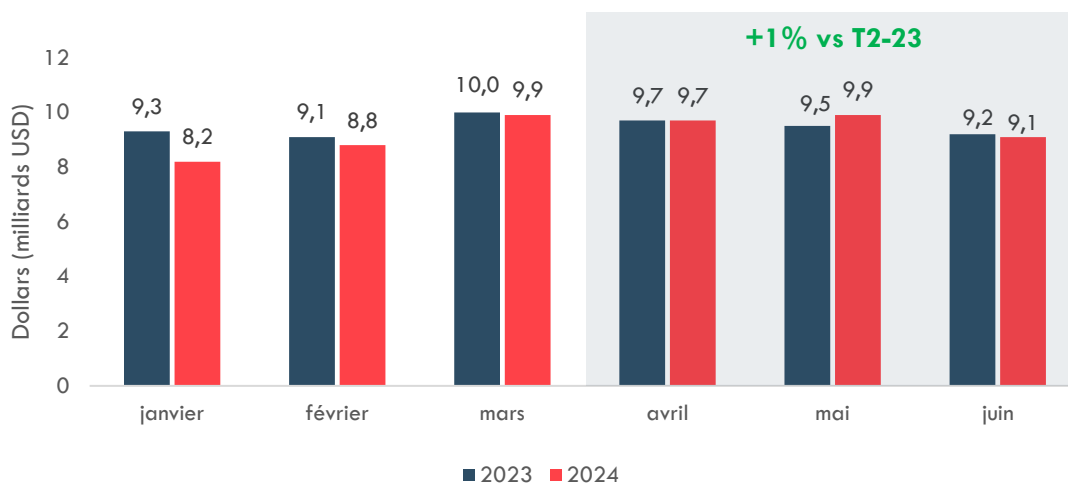


Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

Exportations

Au deuxième trimestre de 2024, les échanges commerciaux par train avec les États-Unis étaient de 1 % supérieurs aux niveaux du deuxième trimestre de 2023.

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



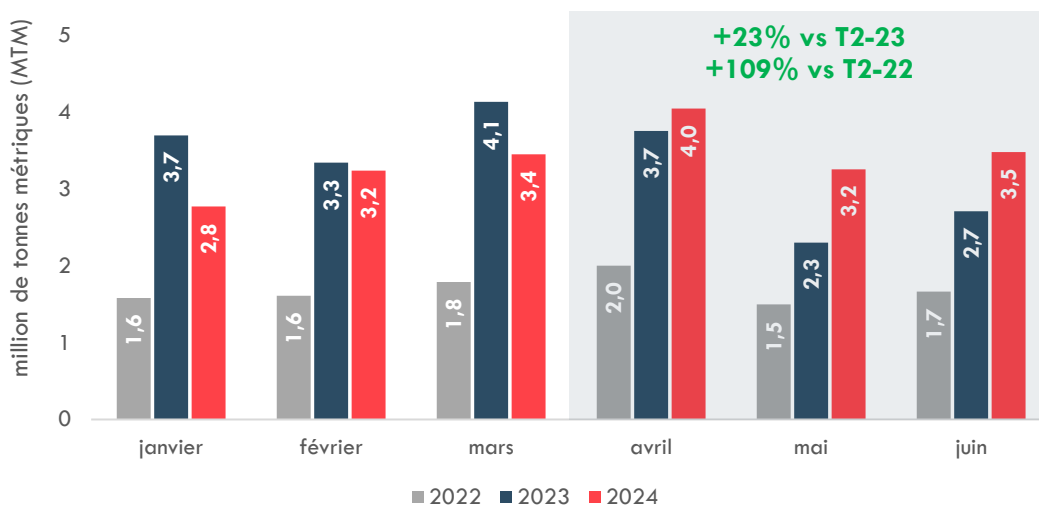
Source : U.S. Bureau of Transportation Statistics, [News and Statistical Releases: North American Transborder Freight Data](#).

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 pour le grain. En investissant dans le stockage à la ferme, les producteurs peuvent retarder les expéditions de grain, choisissant de le vendre quand le marché est le plus favorable pour eux.

Les volumes de grain du deuxième trimestre (année civile⁷) sont étroitement liés à la taille de la récolte de l'année civile précédente, à la quantité de grain transportée pendant les deux trimestres précédents et aux attentes pour la prochaine récolte de l'automne. En prévision d'une solide récolte à l'automne 2024, les producteurs agricoles ont commencé à écouler leurs stocks au deuxième trimestre. Pendant chaque mois du deuxième trimestre de 2024, les expéditions de grain par train étaient supérieures aux années précédentes. En août 2024, Statistique Canada estimait que la production des Prairies (tonnes métriques totales) de blé, de canola, d'orge et d'avoine serait supérieure de 2 % à la récolte de 2023.

⁷ Les Rapports trimestriels de l'ACFC analysent les données sur le grain en fonction de l'année civile janvier-décembre, plutôt qu'en fonction de l'année de récolte août-juillet.

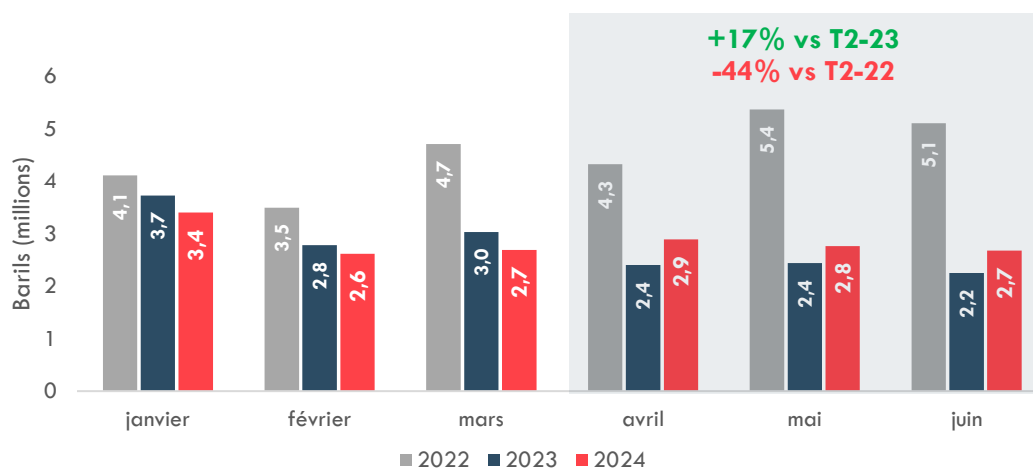
Grain dans les wagons-trémies destinés aux ports de l'Ouest



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

Comme nous l'avons indiqué plus tôt dans le Rapport, les expéditions de produits énergétiques par train ont été fortes au deuxième trimestre, ce qui comprend le pétrole brut. Pendant chacun des mois du deuxième trimestre de 2024, les exportations de pétrole brut par train ont augmenté par rapport à l'année précédente. Pour le trimestre, les exportations de pétrole brut par train ont augmenté de 17 %.

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.

Incertitude relative à la main-d'œuvre

Depuis quelques années, les chaînes d'approvisionnement du Canada doivent composer avec de nombreux cas d'incertitude relative à la main-d'œuvre. L'effet cumulatif de l'incertitude récurrente relative à la main-d'œuvre, ce qui comprend les arrêts de travail, ou la simple menace d'arrêts de travail, ont un impact négatif sur les entreprises, les consommateurs et la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable. Le gouvernement canadien doit réfléchir aux lois sur le travail et au cadre réglementaire du pays, pour que des solutions viables et opportunes soient mises en œuvre pour que les chaînes d'approvisionnement continuent à fonctionner et à servir les Canadiens, tout en respectant les droits des travailleurs.

Nos partenaires commerciaux et les expéditeurs ont des choix. La grève aux ports de la Colombie-Britannique en juillet 2023 a considérablement nui à l'économie et à la réputation internationale du Canada. Il a fallu plusieurs mois pour que la majeure partie du trafic détourné passe à nouveau par les ports canadiens. Cette année, de nouveau, l'incertitude liée à un arrêt de travail dans le secteur ferroviaire a obligé les expéditeurs à utiliser d'autres chaînes d'approvisionnement, réacheminant le trafic vers les ports américains. L'arrêt de travail aux chemins de fer canadiens de classe 1 en août 2024 n'a duré que quelques jours, mais les détournements de trafic ont commencé dès le mois de mai, nuisant aux volumes de trafic et aux emplois de nombreux travailleurs non ferroviaires qui dépendent de chemins de fer fonctionnant pleinement.

Alors que la situation a créé une incertitude considérable jusqu'à la décision du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) du 9 août, les détournements de trafic se sont poursuivis et les chemins de fer n'ont pas eu d'autre choix que d'arrêter d'accepter du trafic, en particulier des marchandises dangereuses, pour assurer la sécurité des communautés. Les conséquences de l'arrêt de travail d'août seront étudiées dans le prochain *Rapport trimestriel* de l'ACFC.

Les arrêts de travail, ou la simple menace d'arrêts de travail, ont un impact négatif sur les entreprises, les consommateurs et la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable.

Défis du commerce maritime mondial

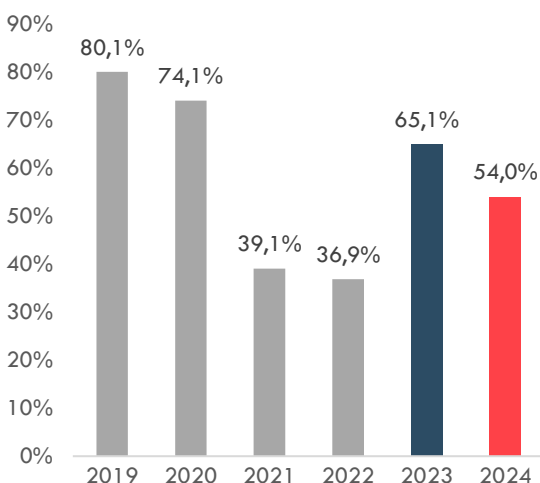
Dans les Amériques, l'exploitation du canal de Panama a été touchée par la sécheresse, et le nombre de transits quotidiens a été réduit, nuisant aux chaînes d'approvisionnement mondiales pendant le deuxième trimestre. Avant le 16 mai, le canal était limité à seulement 24 transits quotidiens, qui ont ensuite augmenté à 32 le 1^{er} juin et, après d'autres augmentations, ils sont retournés à la normale de 36 transits par jour au début du mois de septembre.

Au Moyen-Orient, le trafic au canal de Suez, d'une importance mondiale, continue à être perturbé par les attaques de navires 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 (d'environ 10 jours) et les coûts. La fiabilité des navires au deuxième trimestre de 2024 était pire que l'année précédente et les prix de conteneurs étaient beaucoup plus élevés. L'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées de Freightos (*Freightos' Global Container Freight Index*)⁸ est passé du montant extrêmement bas de 1 048 \$ en octobre 2023 à 2 500 \$ pendant la première semaine de 2024, à environ 3 400 \$ fin janvier/début février, à plus de 4 000 \$ début juin et à plus de 5 000 \$ depuis le début du mois de juillet. Les augmentations ont inévitablement un impact sur les chaînes d'approvisionnement et finissent par entraîner une hausse des coûts des biens pour les consommateurs finaux.

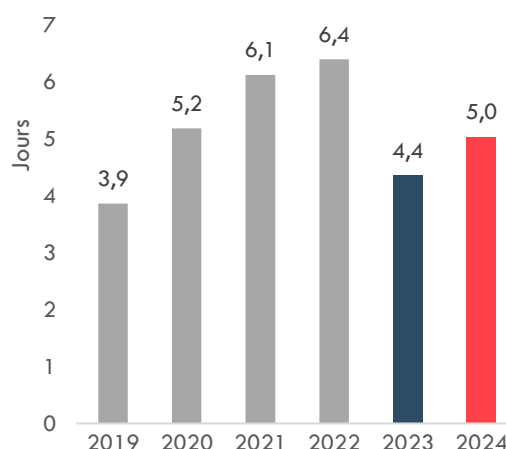
Navires mondiaux

Au deuxième 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 65,1 % au deuxième trimestre de 2023 à 54,0 % au deuxième trimestre de 2024, et les retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires ont augmenté d'une moyenne de 4,4 jours au deuxième trimestre de 2023 à 5,0 jours au deuxième trimestre de 2024.

Fiabilité des horaires mondiaux, T2



Retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires, T2



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

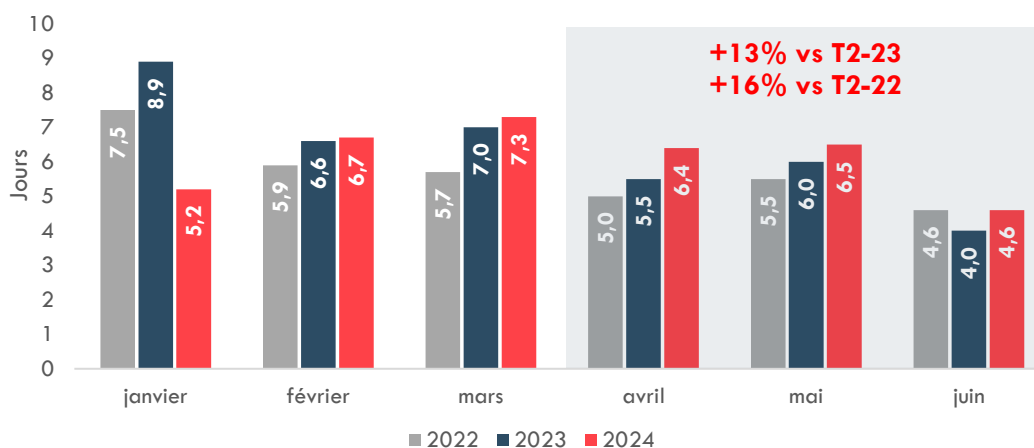
⁸ [Freightos Baltic Index \(FBX\): Global Container Pricing Index](#).

Ports canadiens

Au deuxième trimestre de 2024, le temps d'arrêt moyen au port de Vancouver était de 5,8 jours, soit 13 % plus long qu'au deuxième trimestre de 2023 et 16 % plus long qu'au deuxième trimestre de 2022.

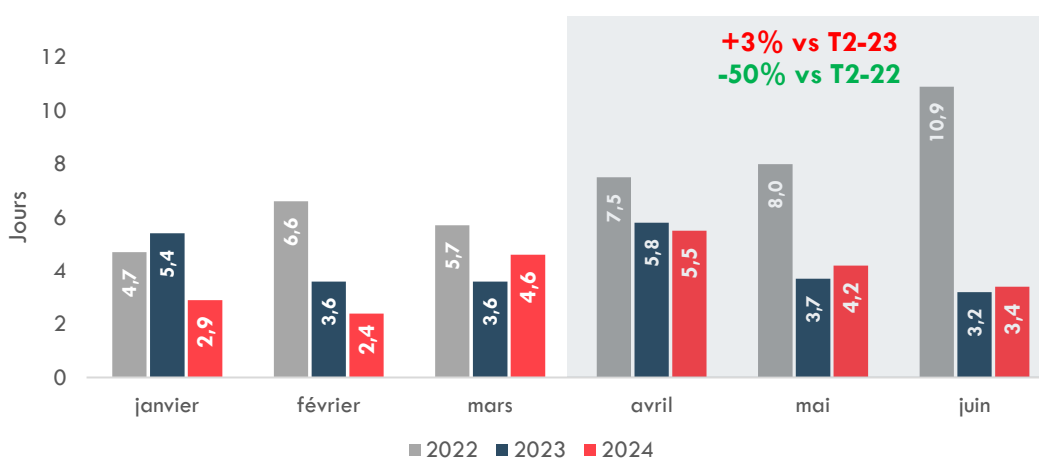
Le temps d'arrêt moyen au port de Montréal était de 4,4 jours au deuxième trimestre de 2024, une augmentation de 3 % par rapport à l'année précédente, mais une diminution de 50 % par rapport au deuxième trimestre de 2022.

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)

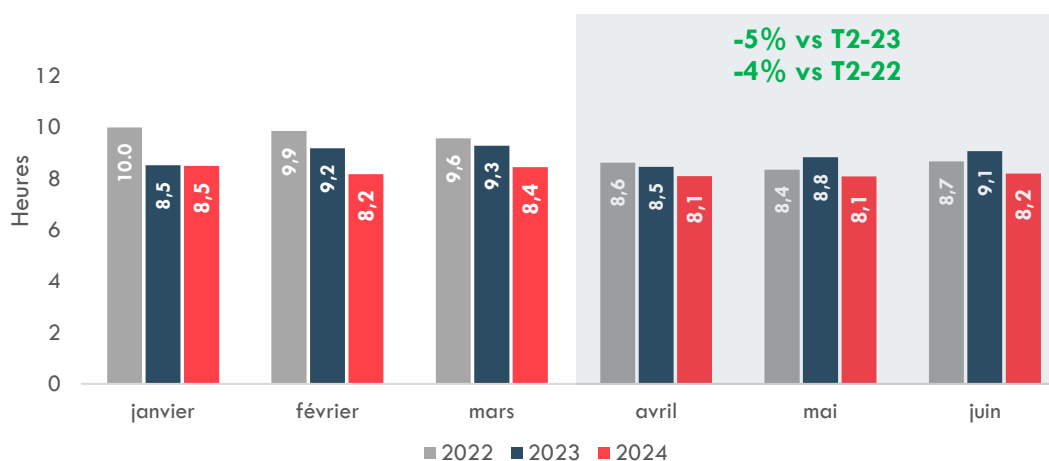


Source : Port de Montréal, [Rapports de performance](#), [Bulletin intermodal mensuel](#).

Chemins de fer canadiens

Au deuxième trimestre de 2024, le temps d'arrêt moyen des chemins de fer s'élevait à seulement 8,2 heures. Le temps d'arrêt moyen était inférieur de 5 % à celui du deuxième trimestre de 2023 et inférieur de 4 % à celui du deuxième trimestre de 2022. Les chemins de fer continuent à bien gérer leurs opérations et la capacité d'éviter la congestion et l'augmentation des temps d'arrêt.

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

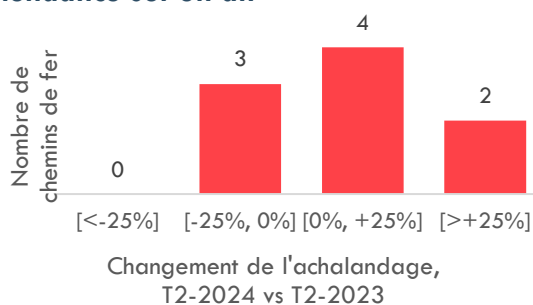
Cette section traite de l'achalandage de voyageurs pour différents types de services, notamment les trains intervilles, touristiques et de banlieue.

Achalandage chez les membres de l'ACFC

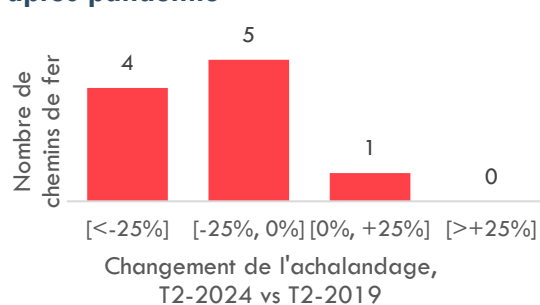
L'achalandage de voyageurs a été considérablement touché par la pandémie de COVID-19 et les restrictions changeantes, et il continue à être influencé par le nombre variable d'employés qui retournent travailler au bureau. Cette section traite de la reprise de l'achalandage de voyageurs chez les membres de l'ACFC.⁹

Au deuxième trimestre de 2024, six membres faisant rapport sur neuf¹⁰ ont indiqué que l'achalandage était plus élevé qu'au deuxième trimestre de 2023 – avec des augmentations de plus de 25 % pour deux d'entre eux. Trois membres ont indiqué une diminution de moins de 25 %. En comparaison avec la période pré-pandémie (deuxième trimestre de 2019), seulement un membre faisant rapport a indiqué une augmentation de l'achalandage, alors qu'environ la moitié des membres indiquant une diminution ont signalé une réduction 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

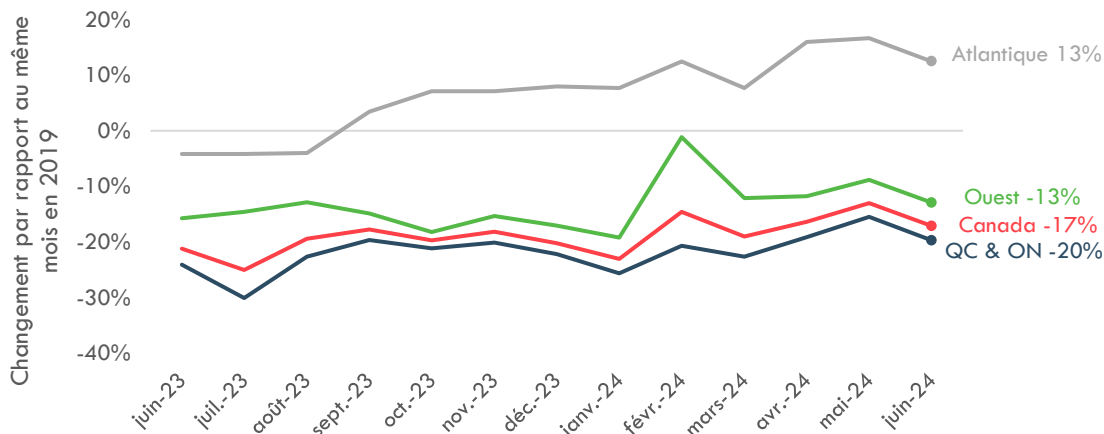
L'achalandage du transport en commun, et des trains de banlieue en particulier, s'ajuste aux changements structurels fondamentaux des habitudes de navettage et à la prolifération des ententes sur le travail à distance et hybride.

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 juin 2024, l'achalandage était inférieur de 17 % au niveau pré-pandémie – 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 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. L'achalandage total du système de transport en commun au Canada atlantique, qui dépend considérablement du transport par autobus, s'est pleinement rétabli, alors que l'achalandage total du système de transport en commun au Québec et en Ontario, qui dépend relativement plus du transport ferroviaire, reste inférieur de 20 %.

⁹ <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/>

¹⁰ Neuf membres sont inclus dans l'analyse du deuxième trimestre de 2024 par rapport au deuxième trimestre de 2023, et dix sont inclus dans l'analyse du deuxième trimestre de 2024 par rapport au deuxième trimestre de 2019, en raison de la disponibilité des données.

Achalandage du transport en commun par région



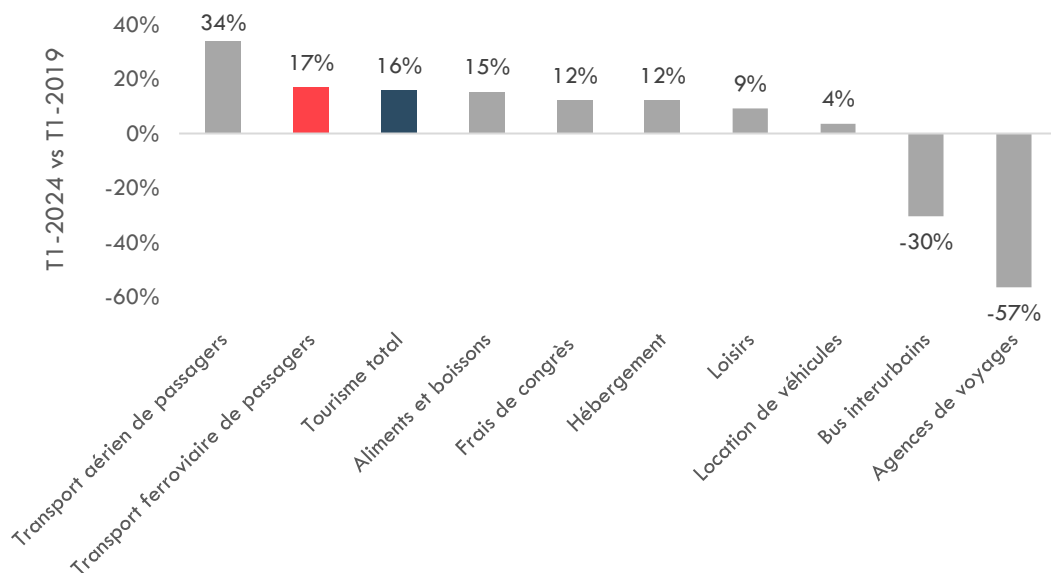
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#).

Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le premier trimestre de 2024. Les dépenses pour le tourisme sont analysées par rapport aux niveaux prépandémie (2019) afin de donner une image claire de la reprise.

Au premier trimestre de 2024, l'ensemble du secteur touristique s'était remis, les dépenses pour le tourisme étant supérieures aux niveaux prépandémie (premier trimestre de 2019). Le transport aérien était en tête, avec une augmentation de 34 % des dépenses touristiques comparativement au premier trimestre de 2019, suivie d'une augmentation 17 % des dépenses pour les services ferroviaires. Il importe de noter que le premier trimestre est la basse saison pour la plupart des exploitants de trains touristiques, et que l'augmentation des dépenses touristiques ferroviaires reflète principalement les dépenses pour les services intervilles et de banlieue.

Dépenses pour le tourisme, T1



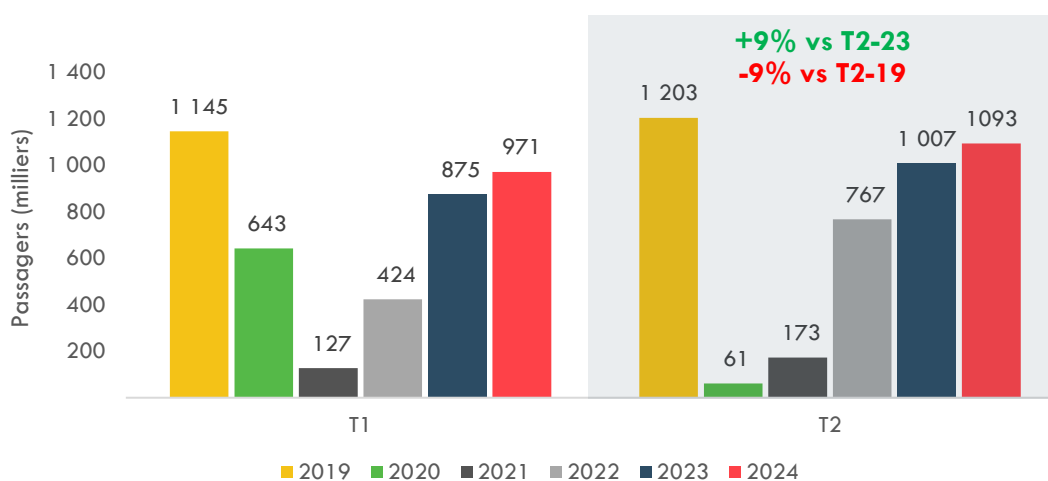
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).

Transport de voyageurs intervilles

Les deux principaux chemins de fer intervilles, VIA Rail et Amtrak, ont affiché de forts gains annuels pour l'achalandage. Au deuxième trimestre de 2024, l'achalandage de VIA Rail était inférieur de 9 % seulement au niveau prépandémie et l'achalandage sur les itinéraires d'Amtrak ayant des segments au Canada excédait le niveau prépandémie de 15 %.

Au deuxième trimestre de 2024, l'achalandage de VIA Rail a augmenté de 9 % comparativement au deuxième trimestre de 2023, et était inférieur de 9 % seulement au niveau prépandémie (deuxième trimestre de 2019). L'achalandage d'une année à l'autre a augmenté pour tous les segments (Corridor, Océan, Canadien et services régionaux).

VIA Rail - Achalandage trimestriel



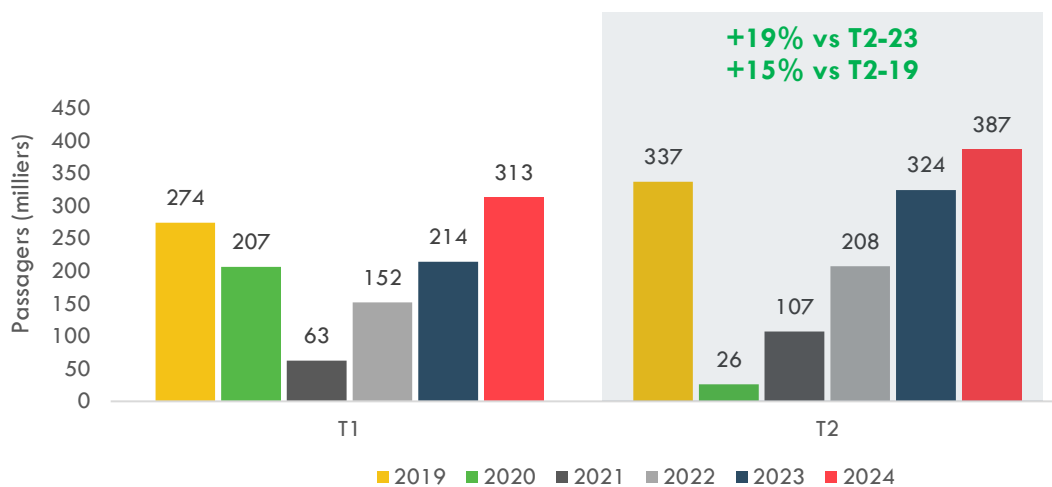
Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#).

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.¹¹

¹¹ 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.

L'achalandage sur les itinéraires d'Amtrak ayant des segments au Canada a excédé le niveau prépandémie au quatrième trimestre de 2023 et au premier trimestre de 2024. Amtrak a poursuivi sur cette lancée au deuxième trimestre de 2024, alors que l'achalandage sur ces itinéraires a augmenté de 19 % par rapport à l'année précédente et a excédé le niveau prépandémie (deuxième trimestre de 2019) de 15 %.¹²

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).

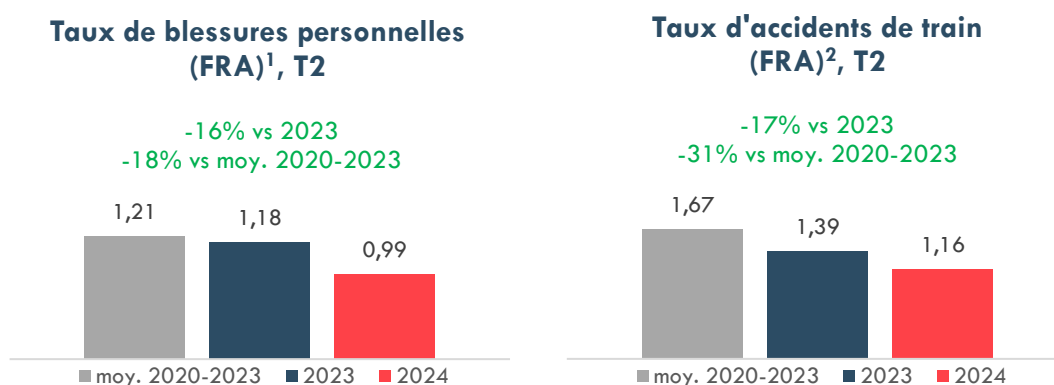
¹² Le service Adirondack d'Amtrak a été réduit à partir de mai 2024 pour des travaux sur la partie nord de l'itinéraire. Le service intérieur américain s'est poursuivi tout l'été, et ces usagers sont inclus dans les données. Comme les services Cascades et Maple Leaf ont des taux d'achalandage beaucoup plus élevés que l'Adirondack, et que les voyages intérieurs se sont poursuivis sur l'Adirondack, l'impact global sur les statistiques présentées dans le Rapport trimestriel de l'ACFC n'est pas trop important.

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 deuxième trimestre de 2024.

Données de la Federal Railroad Administration

Au deuxième trimestre de 2024, le taux de blessures personnelles des chemins de fer canadiens de classe 1 s'est amélioré de 18 % comparativement à la moyenne de 2020-2023 et de 16 % comparativement à 2023, et le taux d'accidents de train s'est amélioré de 31 % comparativement à la moyenne de 2020-2023 et de 17 % comparativement à 2023.¹³



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

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.

Comparativement à la moyenne de 2019-2023, les chemins de fer sous réglementation fédérale ont amélioré leur taux d'accidents de 11 % et ont réduit le nombre déraillements sur la voie principale de 37 % et les accidents impliquant des marchandises dangereuses de 46 %.

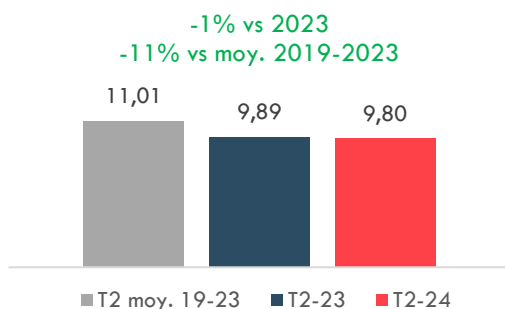
Au deuxième trimestre de 2024, le taux d'accidents s'est amélioré de 11 % comparativement à la moyenne de 2019-2023, et de 1 % comparativement au deuxième trimestre de 2023. Les chemins de fer ont fait d'importants progrès dans la réduction du nombre de déraillements sur la voie principale, de 37 % comparativement à la moyenne de 2019-2023 et de 29 % comparativement à l'année précédente. Le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a pratiquement diminué de moitié, de 46 % comparativement à la moyenne de 2019-2023 et de 43 % comparativement au deuxième trimestre de 2023.

¹³ 2020 est la première année pour laquelle des données sont disponibles.

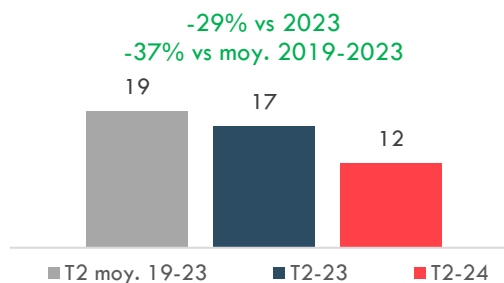
Malgré ces améliorations considérables, les passages à niveau et les intrusions demeurent des problèmes majeurs. Les chemins de fer déploient des efforts significatifs pour informer le grand public des dangers liés à la proximité des voies et du matériel en mouvement. De plus, ils communiquent de façon continue avec les municipalités sur l'importance d'appliquer les lignes directrices sur le voisinage lors de l'approbation de projets d'aménagement près de l'infrastructure ferroviaire. De façon similaire, des programmes éducatifs, dirigés par Opération Gareautrain, insistent sur les comportements sécuritaires à adopter près de l'infrastructure ferroviaire. En plus de ces efforts, les municipalités, les services sociaux communautaires et le grand public ont un rôle important à jouer dans la réduction des incidents liés aux passages à niveau et aux intrusions.

La première moitié de 2024 a été marquée par une forte augmentation des incidents liés aux passages à niveau et aux intrusions. Au deuxième trimestre, les accidents liés aux passages à niveau ont augmenté de 38 % comparativement à la moyenne de 2019-2023 (40 vs 29), alors que les accidents liés aux intrusions ont augmenté de 76 %, ce qui est préoccupant, comparativement à la moyenne de 2019-2023 (30 vs 17). L'augmentation des campements le long ou à proximité des voies ferrées, l'adoption de comportements risqués (et illégaux) pour les médias sociaux ou comme jeu, et les problèmes de santé mentale ne sont que quelques-uns des facteurs qui expliquent l'augmentation déconcertante du nombre d'intrusions. Il faudra faire une recherche additionnelle pour étudier ces facteurs et optimiser l'efficacité du matériel de liaison et des campagnes de sensibilisation. Le problème est complexe et il faudra un effort concerté pour réaliser la mission d'arriver à zéro.

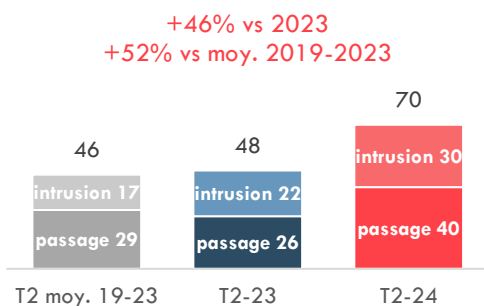
Accidents par million de trains-milles



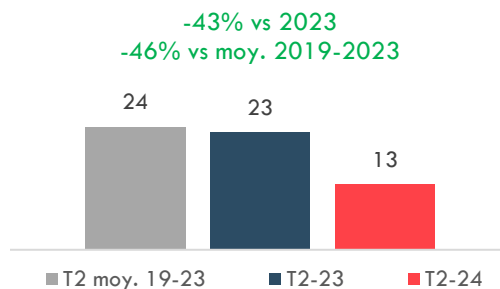
Déraillements sur voie principale



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_T2_Rev.1