

ACFC

RAPPORT TRIMESTRIEL T3-2021

15 novembre 2021



Table des matières

Introduction.....	3
Sommaire	3
Transport de marchandises.....	3
Transport de voyageurs.....	3
Sécurité ferroviaire	3
État de l'économie canadienne	5
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises	6
Chemins de fer de classe 1	8
Tendance hebdomadaire.....	8
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets.....	8
Mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité	10
Industrie du fret.....	11
Wagons complets et unités intermodales	11
Tarifs marchandises.....	13
Exportations.....	14
Transport de voyageurs.....	17
Transport urbain	17
Tourisme ferroviaire.....	18
Transport de passagers intervilles	18
Sécurité ferroviaire	20

Introduction

Voici la première édition du Rapport trimestriel de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Ce rapport 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. Des liens vers toutes les sources de données sont fournis.

Une grande partie des données de 2021 dans ce rapport sont comparées à 2020, pour une comparaison d'une année sur l'autre, et à 2019, pour une analyse relative aux niveaux d'activité pré-pandémique.

Sommaire

Transport de marchandises

Dans l'ensemble, la performance des chemins de fer de classe 1 (CN et CP, ensemble du réseau) au troisième trimestre de 2021 a été similaire à celle de 2020. Le nombre de wagons complets totaux est resté inchangé alors que les gains relatifs au charbon ; aux métaux et aux minéraux ; et à l'énergie, aux produits chimiques et au plastique ont été presque entièrement compensés par une réduction des expéditions de grain, d'engrais et d'automobiles. Huit mesures clés sur l'exploitation, les finances et la sécurité sur douze se sont améliorées comparativement au troisième trimestre de 2020, ce qui comprend, sans s'y limiter, les ajouts de biens, l'emploi, l'efficacité énergétique et les temps d'arrêt aux terminaux.

Entre janvier et août, le nombre de wagons complets non intermodaux provenant des chemins de fer canadiens (ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local) était inférieur de 1 % par rapport à 2020. Cependant, le nombre d'unités intermodales a augmenté de 30 %. Comparativement à 2020 et 2019, la division Ouest du Canada (ouest de Thunder Bay) a eu une performance légèrement meilleure que la division Est.

Les tarifs marchandises sont restés stables pendant la pandémie, jusqu'en juillet 2021, et ont depuis augmenté d'environ 4 %. Cependant, depuis janvier 2020, les prix des produits industriels et de base ont respectivement augmenté de 16 % et 47 %.

Depuis quelques mois, les expéditions transfrontalières se sont rétablies aux niveaux pré-pandémie. Les exportations de grain ont été plus faibles qu'en 2020, alors que les exportations de pétrole brut ont dépassé les niveaux de 2020. Depuis avril 2021, les temps d'arrêt aux ports sont longs comparativement aux années précédentes.

Transport de voyageurs

Des défis demeurent pour le transport de voyageurs. Bien que le transport intervilles soit plus élevé qu'en 2020 depuis quelques mois, il reste inférieur aux niveaux pré-pandémie. Les dépenses pour le transport touristique au deuxième trimestre de 2021 étaient inférieures de 89 % par rapport au deuxième trimestre de 2019. En août 2021, l'achalandage des réseaux de transport en commun, ce qui comprend les trains de banlieue, était inférieur de 58 % par rapport à 2019.

Sécurité ferroviaire

Au troisième trimestre de 2021, la performance en matière de sécurité ferroviaire a été bonne. Le nombre d'accidents dans les catégories clés, ce qui comprend les déraillements sur la voie principale, les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions, et les accidents impliquant des marchandises dangereuses, était inférieur à la moyenne du troisième trimestre de 2016-2020. Bien que le nombre d'accidents soit inférieur dans de nombreuses catégories,

l'augmentation des incendies a entraîné un taux d'accidents plus élevé au troisième trimestre de 2021 que la moyenne du troisième trimestre de 2016-2020¹.

¹ Pour l'industrie ferroviaire, tous les incendies signalés au Bureau de la sécurité des transports sont classés comme des accidents.

État de l'économie canadienne

En août 2021, la plupart des indicateurs économiques étaient revenus aux niveaux pré-pandémie (2019).

Après avoir été juste en dessous du niveau de 2019 pendant près d'un an, l'emploi a atteint le niveau de 2019 en août 2021.

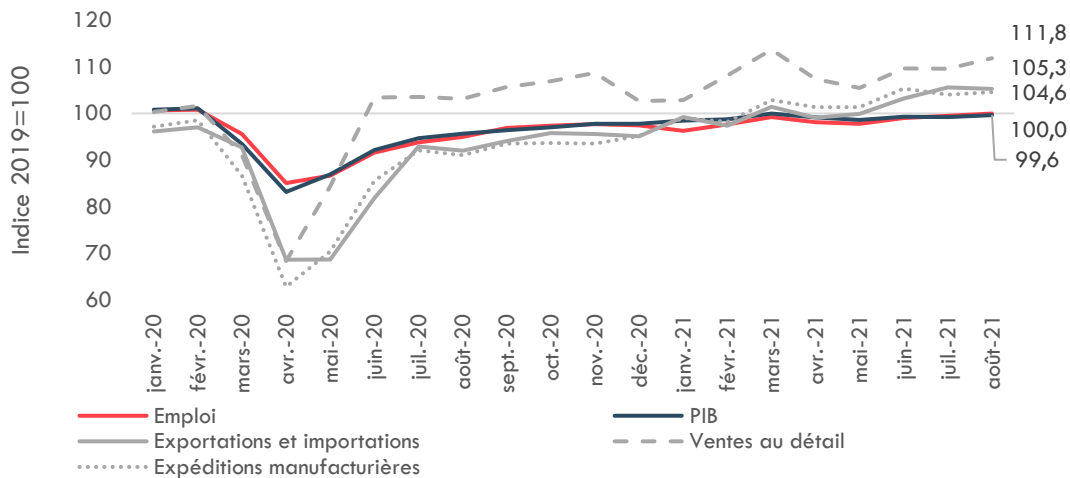
En août 2021, le PIB était à 1 % près du niveau de 2019.

Les ventes au détail donnent un aperçu de la consommation des ménages, le principal contributeur au PIB du Canada, soit plus de 50 % du PIB total. Malgré les répercussions négatives de la COVID-19 sur l'emploi, le revenu disponible des ménages (ce qui comprend les transferts) a continué à augmenter.² Chaque mois depuis juin 2020, les ventes au détail ont été supérieures aux niveaux de 2019.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada. Les expéditions manufacturières ont continué à se rétablir et étaient de près de 5 % supérieures aux niveaux de 2019 en août 2021.

La reprise du commerce (importations et exportations) a suivi une voie similaire aux expéditions manufacturières.

Principaux indicateurs économiques



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.

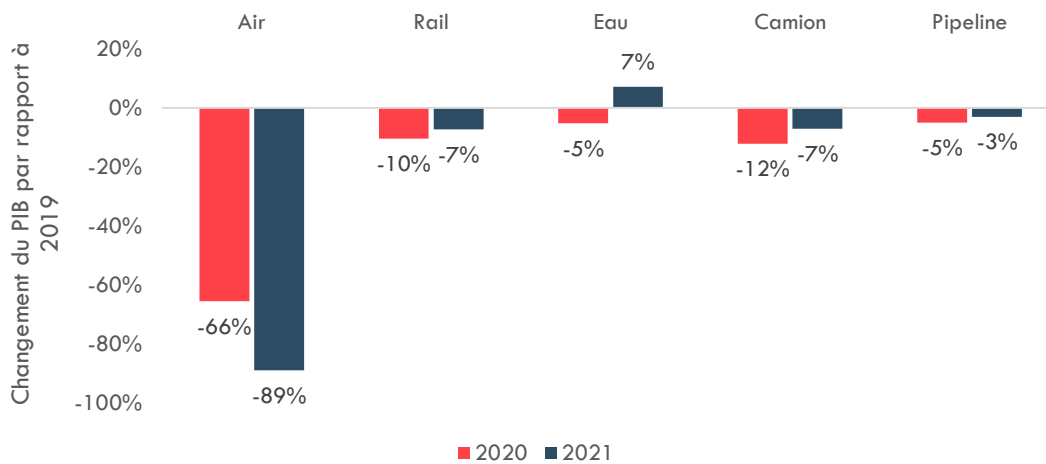
² Statistique Canada, [Comptes courants et compte du capital – Ménages, Canada, trimestriel](#).

Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises

Chaque secteur du transport a été touché différemment pendant la pandémie. Le transport aérien a été le plus durement touché. Ce n'est pas étonnant, car il est principalement axé sur les voyageurs, alors que les autres secteurs sont principalement axés sur les marchandises.

En ce qui a trait au PIB, le secteur ferroviaire et le secteur du camionnage ont été touchés de façon similaire, alors que les répercussions sur le transport maritime et par pipeline ont été moindres.

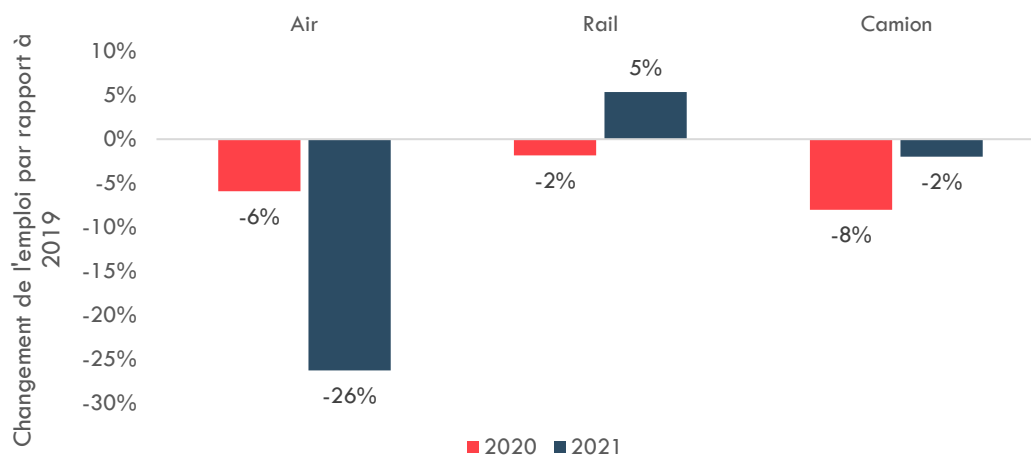
Comparaison du PIB par mode de transport (janvier-août)



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

L'emploi dans le secteur ferroviaire en 2021 était supérieur à 2019, alors que l'emploi dans le secteur du camionnage était inférieur de 2 %.

Comparaison de l'emploi par mode de transport (janvier-août)

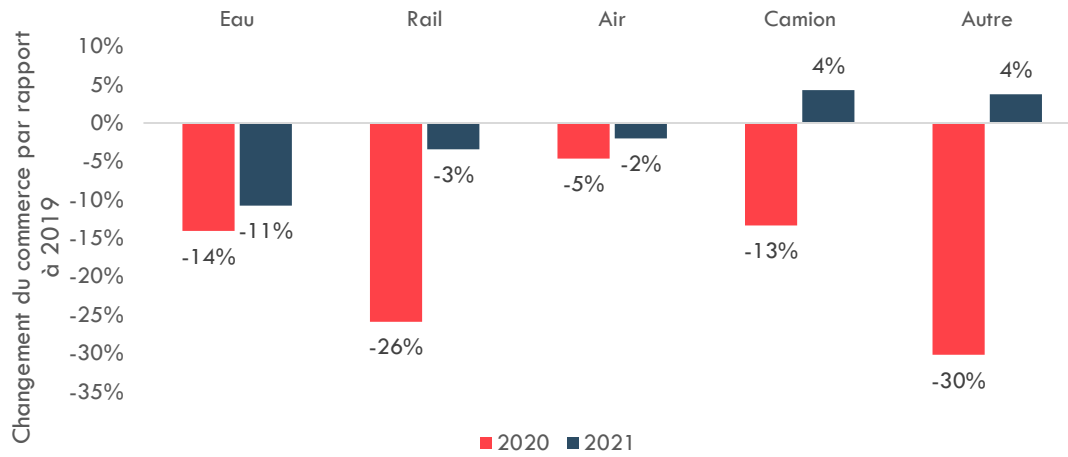


Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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.

Comparativement à 2019, le commerce en 2021 était inférieur dans tous les secteurs, à l'exception du transport routier (camionnage).

Comparaison du commerce par mode de transport (janvier-juillet)



Source : Transports Canada, [Transports Canada en bref](#).

Chemins de fer de classe 1

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

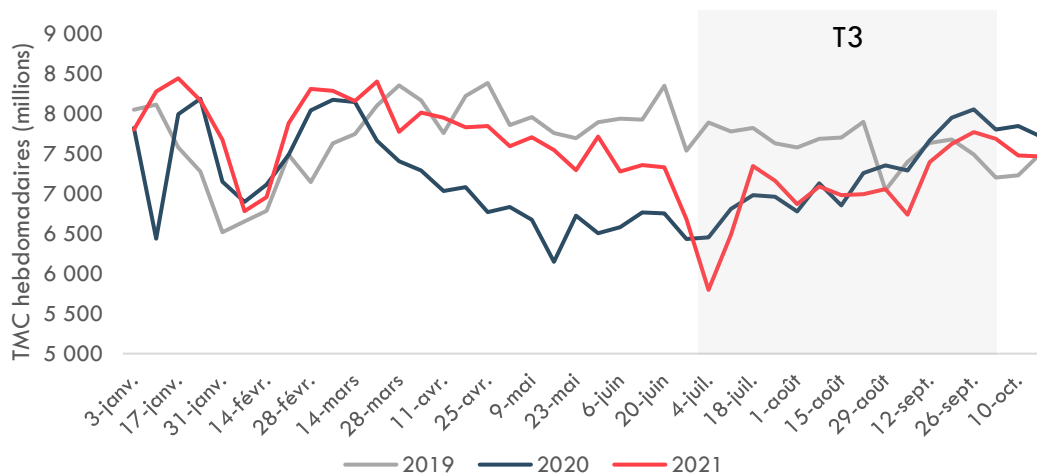
Tendance hebdomadaire

Les chemins de fer de classe 1 ont commencé l'année 2021 en force. Les tonnes-milles commerciales (TMC) au premier trimestre de 2021 étaient supérieures de 3 % par rapport à 2020 et de 6 % par rapport à 2019.

Au deuxième trimestre de 2021, les TMC ont été supérieures par rapport à 2020 chaque semaine, mais le deuxième trimestre de 2020 a été la période la plus durement touchée par la COVID-19. En 2021, les TMC hebdomadaires ont diminué pendant tout le deuxième trimestre, surtout la dernière semaine, alors que les répercussions des feux de forêt dans l'Ouest ont commencé à se faire sentir. Dans l'ensemble, au deuxième trimestre de 2021, les TMC étaient supérieures de 11 % par rapport à 2020, mais inférieures de 6 % par rapport à 2019.

En raison des feux de forêt, les TMC ont considérablement diminué pendant les semaines du 27 juin, du 4 juillet et du 11 juillet. Dans l'ensemble, les TMC au troisième trimestre de 2021 étaient inférieures de 2 % par rapport à 2020 et de 9 % par rapport à 2019.

Chemins de fer de classe 1 - Tonnes-milles commerciales



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

Note : La date indique le premier jour de la semaine (p. ex., 4-avr correspond à la semaine du 4 avril 2010). Utilisant la même méthode que le CN et le CP, la semaine 1 de 2021 (semaine commençant le 3 janvier) est comparée à la semaine 2 de 2020 (semaine commençant le 5 janvier) et à la semaine 2 de 2019 (semaine commençant le 6 janvier).

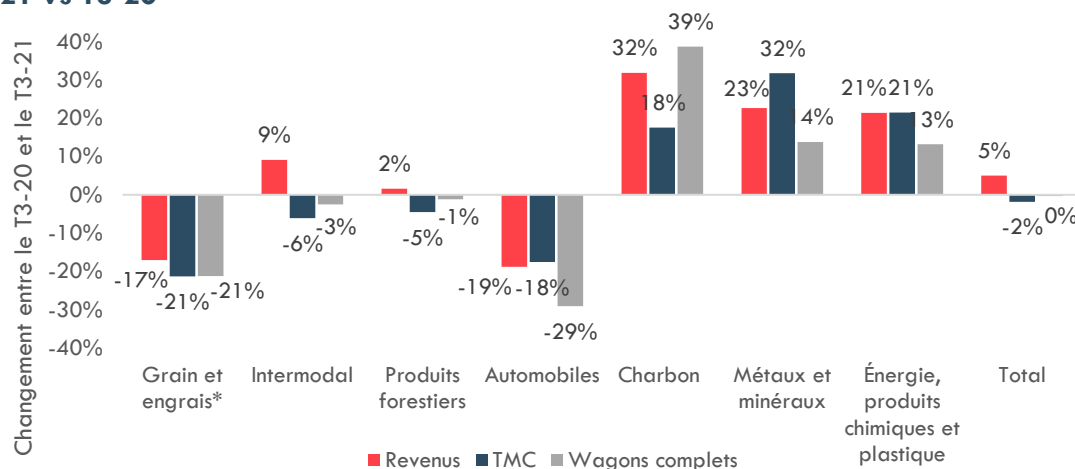
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets

Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, la performance globale des chemins de fer de classe 1 au troisième trimestre de 2021 était similaire à 2020. Cependant, la performance variait considérablement par marchandise. En 2021, les wagons complets totaux étaient inchangés alors que les gains avec le charbon ; les métaux et minéraux ; et l'énergie, les produits chimiques et le plastique ont été pratiquement compensés par la réduction des wagons de grain et d'engrais et les expéditions d'automobiles.

Pour la plupart des marchandises, les changements des revenus et des TMC étaient similaires aux changements de chargement. Les exceptions sont entre autres les produits intermodaux et

forestiers, les revenus ayant augmenté malgré la diminution des chargements et des revenus (une augmentation des tarifs marchandises moyens pour ces produits comparativement au troisième trimestre de 2020).

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T3-21 vs T3-20



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [Rapport sur les gains trimestriels du CP](#).

*Cela comprend la potasse et le soufre.

T3 : Chemins de fer de classe 1 – TMC (millions), par groupe de produits

	T3-21	T3-20	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	24 571	31 209	-21%	-6 638
Intermodal	21 357	22 749	-6%	-1 392
Produits forestiers	7 653	8 015	-5%	-362
Automobiles	964	1 169	-18%	-205
Charbon	9 523	8 104	18%	1 419
Métaux et minéraux	10 173	7 722	32%	2 451
Énergie, produits chimiques et plastique	17 025	14 018	21%	3 007
Total	91 266	92 986	-2%	-1 720

Cumul annuel (T1-T3) : Chemins de fer de classe 1 – TMC (millions), par groupe de produits

	Cumul-21	Cumul-20	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	89 479	91 611	-2%	-2 132
Intermodal	65 891	63 639	4%	2 252
Produits forestiers	24 151	22 962	5%	1 189
Automobiles	3 202	2 784	15%	418
Charbon	28 314	25 196	12%	3 118
Métaux et minéraux	28 454	22 727	25%	5 727
Énergie, produits chimiques et plastique	50 809	49 899	2%	910
Total	290 300	278 818	4%	11 482

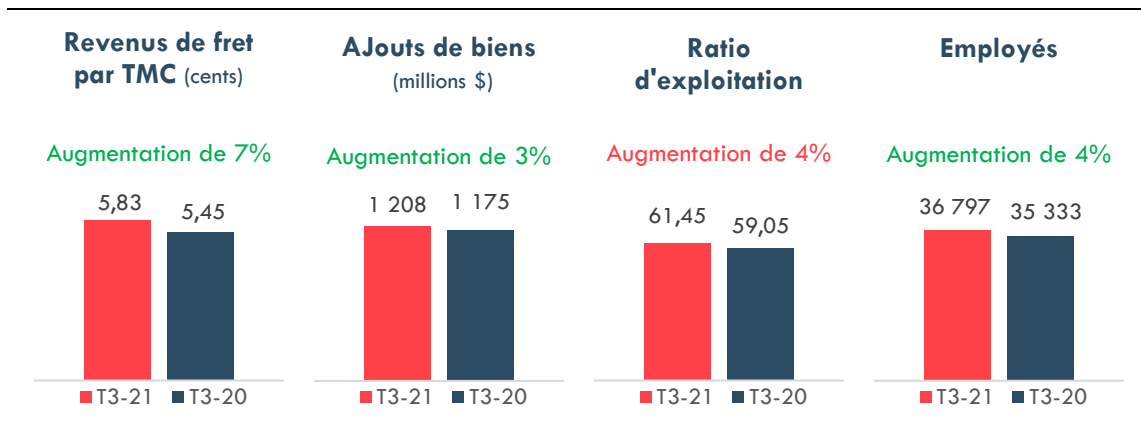
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [Rapport sur les gains trimestriels du CP](#).

*Cela comprend la potasse et le soufre.

Mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité

Au troisième trimestre de 2021, les revenus de fret par TMC ont augmenté de 7 %, en raison d'une hausse de 16 % des revenus par TMC des expéditions intermodales, et d'une hausse de 12 % des expéditions de charbon (non indiqué). Malgré une augmentation des revenus de fret par TMC, le ratio d'exploitation moyen a augmenté de 4 % en raison des coûts liés à des acquisitions et d'autres mesures. Le ratio d'exploitation moyen *ajusté* n'a augmenté que de 0,3 %, à 59,20.

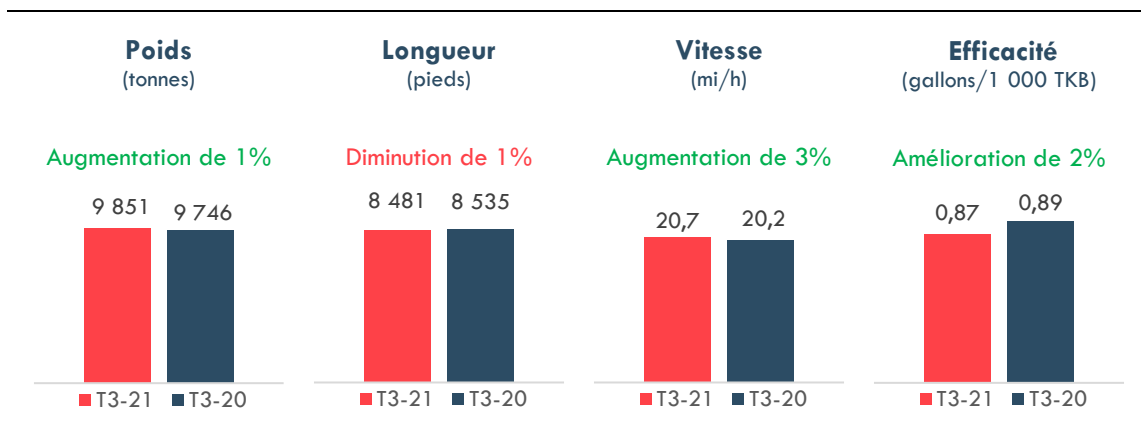
Au troisième trimestre de 2021, les chemins de fer de classe 1 ont investi 1 208 millions de dollars dans leurs réseaux et employaient près de 1 500 de travailleurs additionnels qu'au troisième trimestre de 2020.



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [Rapport sur les gains trimestriels du CP](#).

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

Au troisième trimestre de 2021, le poids et la longueur des trains étaient à peu près les mêmes que l'année précédente. La vitesse moyenne a augmenté de 3 %, à 20,7 milles à l'heure, alors que l'efficacité du carburant s'est améliorée de 2 %, à 0,87 gallon par 1 000 tonnes-kilomètres brutes.



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [Rapport sur les gains trimestriels du CP](#).

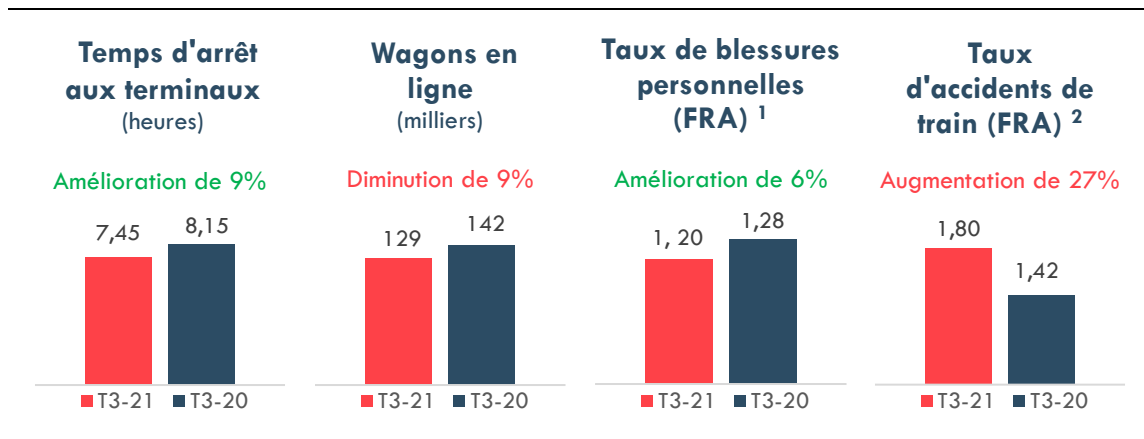
Note : Les quatre mesures sont calculées comme la moyenne simple du CN et du CP.

Le troisième trimestre de 2021 a commencé avec des temps d'arrêt plus longs que la normale en raison des feux de forêt dans l'Ouest, mais ces temps d'arrêt ont rapidement diminué et se sont maintenus entre 7 et 7,5 heures pendant la majeure partie du trimestre. Dans l'ensemble, le

temps d'arrêt aux terminaux était de 7,45 heures en moyenne, une amélioration de 9 % par rapport au troisième trimestre de 2020.

Le nombre moyen de wagons en ligne a diminué d'environ 12 800, ou de 9 %, comparativement à l'année précédente. Cette diminution était principalement due à la réduction des activités liées au grain. Il y a eu 8 600 (15 %) moins de wagons-trémies couverts en ligne au troisième trimestre de 2021 comparativement à 2020.

Le taux de blessures personnelles pour les chemins de fer de classe 1 (Federal Railroad Administration, FRA) s'est amélioré au troisième trimestre de 2021, alors que le taux d'accidents de train a augmenté par rapport à 2020. Le taux d'accidents de train repose sur un nombre d'accidents très bas (moyenne de 15 accidents par trimestre pour le CN et le CP combinés), et d'importants changements de pourcentage entre les trimestres sont donc possibles.



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [Rapport sur les gains trimestriels du CP](#) ; [Indicateurs clés hebdomadaires du CN](#) ; [Indicateurs clés hebdomadaires du CP](#).

Note : Le temps d'arrêt aux terminaux, le taux de blessures personnelles et le taux d'accidents de train sont calculés en utilisant la moyenne simple du CN et du CP.

¹ Blessures par 200 000 heures-employés.

² Accidents par million de trains-milles.

Industrie du fret

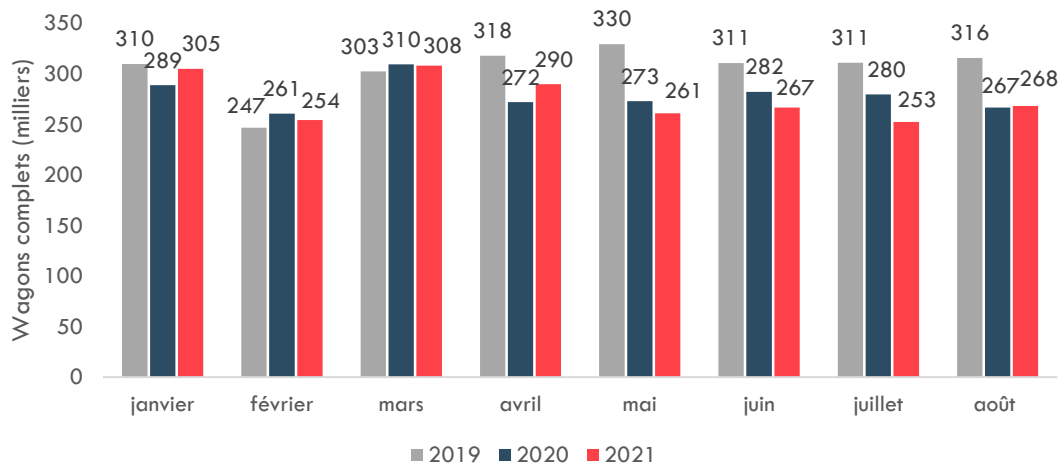
Les données sur l'industrie du fret présentées dans cette section du rapport chevauchent certaines données sur les chemins de fer de classe 1 ci-dessus. Cependant, cette section comprend des données sur tous les chemins de fer marchandises, ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local, et est propre aux opérations canadiennes. Les données des différents organismes statistiques ont un temps de réponse légèrement plus long que les données des chemins de fer de classe 1. Par conséquent, elles ne sont pas toujours disponibles pour tous les mois du trimestre le plus récent. C'est pourquoi les données sur le fret sont analysées sur une base annuelle ou mensuelle, et non trimestrielle.

Wagons complets et unités intermodales

Statistique Canada signale des chargements ferroviaires mensuels pour plus de 60 groupes de produits, et d'unités intermodales.

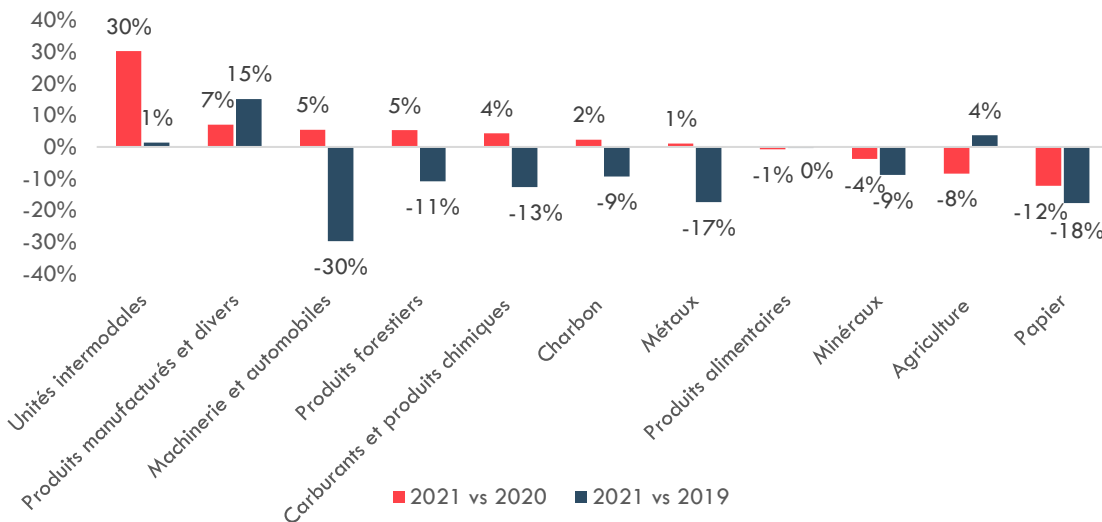
Sur une base annuelle, les chargements non intermodaux étaient inférieurs de 1 % par rapport aux niveaux de 2020, et de 10 % par rapport aux niveaux de 2019. Les chargements de mai à août 2021 ont été particulièrement faibles comparativement aux années précédentes. La pandémie de COVID-19 contribue à cette importante volatilité et, par conséquent, les chargements cumulatifs de 2021 par groupe de produits varient considérablement entre 2019, 2020 et 2021.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



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

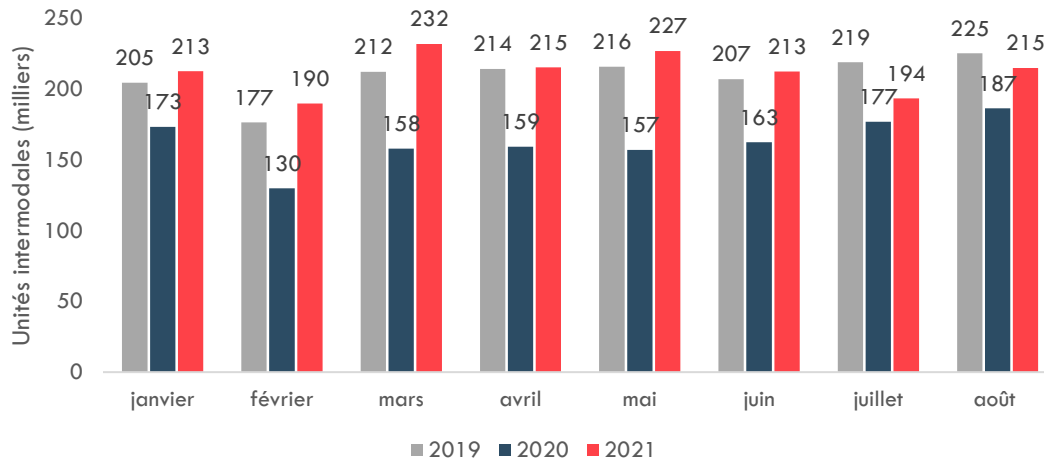
Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales (janvier-août)



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

Les expéditions intermodales ont été considérablement touchées pendant les huit premiers mois de 2020 en raison des problèmes de conteneurs mondiaux. Sur une base annuelle (janvier-août), le trafic intermodal total en 2021 était de 1 % supérieur à 2019, et de 30 % supérieur à 2020.

Chemins de fer canadiens, unités intermodales



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

Comparativement à 2020 et 2019, sur le plan des wagons complets et des unités intermodales, la division Ouest du Canada (ouest de Thunder Bay) a affiché un rendement légèrement meilleur que la division Est.

Cumul annuel (janvier-août) : Wagons complets par région

	2021 vs 2020	2021 vs 2019
Division Est	-3%	-16%
Division Ouest	0%	-5%
Total	-1%	-10%

Cumul annuel (janvier-août) : Unités intermodales par région

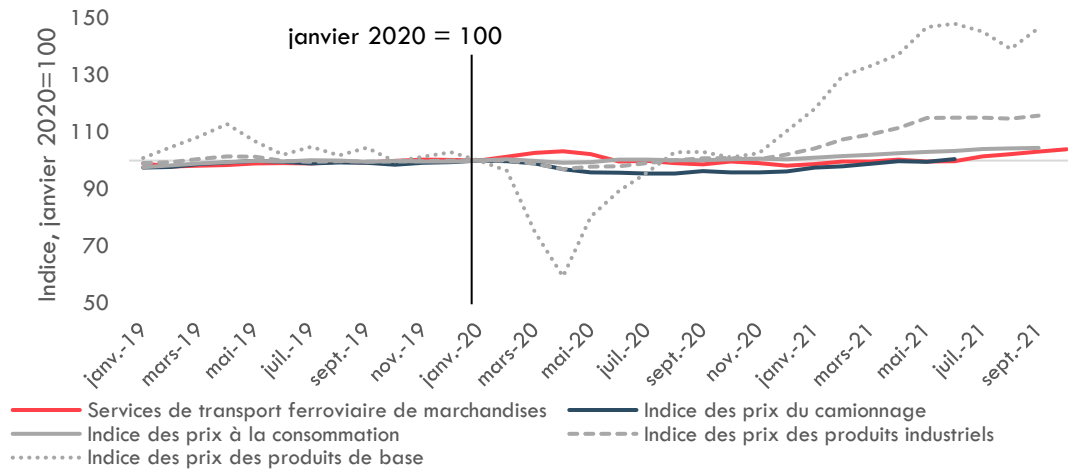
	2021 vs 2020	2021 vs 2019
Division Est	28%	1%
Division Ouest	32%	2%
Total	30%	1%

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

Tarifs marchandises

Jusqu'en juillet 2021, les tarifs marchandises sont restés relativement stables pendant la pandémie. Depuis juillet, ils ont augmenté d'environ 4 %. Cette augmentation est toutefois relativement mineure comparativement à l'inflation des prix des produits transportés par train. Depuis janvier 2020, les prix des produits industriels et de base ont respectivement augmenté de 16 % et de 47 %.

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices



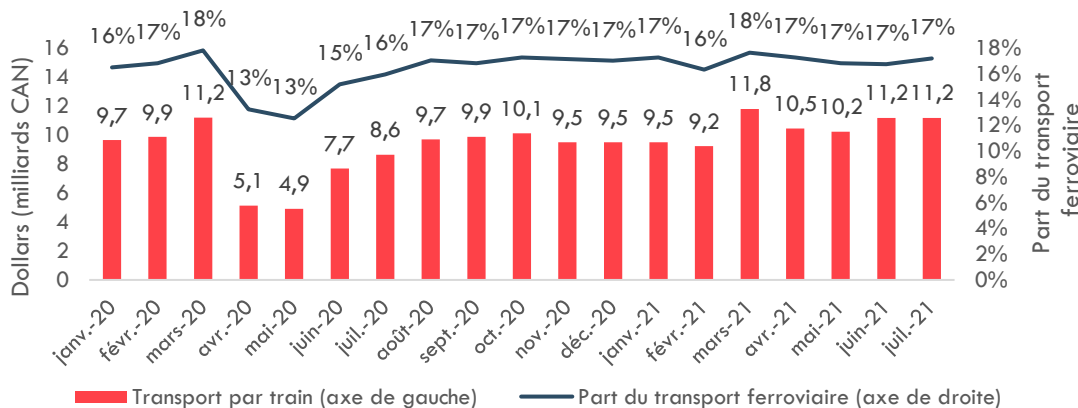
Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

Exportations

Le début du [rapport](#) indique que le commerce au Canada a diminué de plus de 30 % au pire de la pandémie. L'impact sur le transport ferroviaire a été encore plus fort, les exportations mensuelles ayant diminué de moitié, à environ 5 milliards de dollars, et la part ferroviaire du transport transfrontalier est passée d'environ 17 % à 13 %.³

Cependant, en août 2020, la part du transport transfrontalier avait augmenté à 17 % et, ces derniers mois, la valeur des exportations est similaire aux niveaux prépandémie. En 2022, les banques canadiennes prévoient une augmentation des exportations canadiennes de 7,1 %.⁴

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



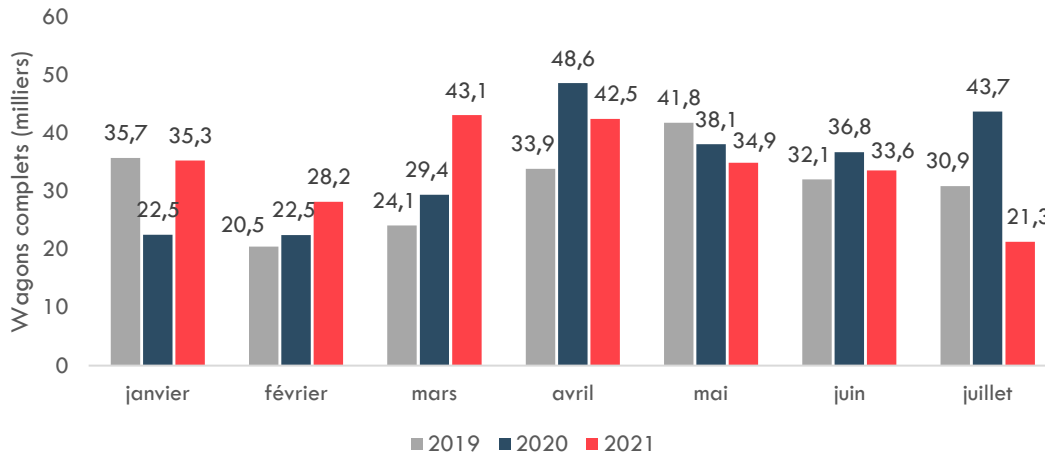
Source : Transports Canada, [Indicateurs d'activités sur les transports](#).

³ Les chiffres présentés ici sont ceux du commerce avec les États-Unis, par valeur, et pour le mode de transport utilisé pour traverser la frontière. À l'aide des données annuelles de Transports Canada, l'Association des chemins de fer du Canada estime que plus de 50 % des volumes d'exportation totaux ont été transportés par train, par transport ferroviaire transfrontalier ou par transport ferroviaire et maritime.

⁴ Moyenne des prévisions pour septembre et octobre de la Banque TD, de la Banque Scotia, de la RBC et de la BMO.

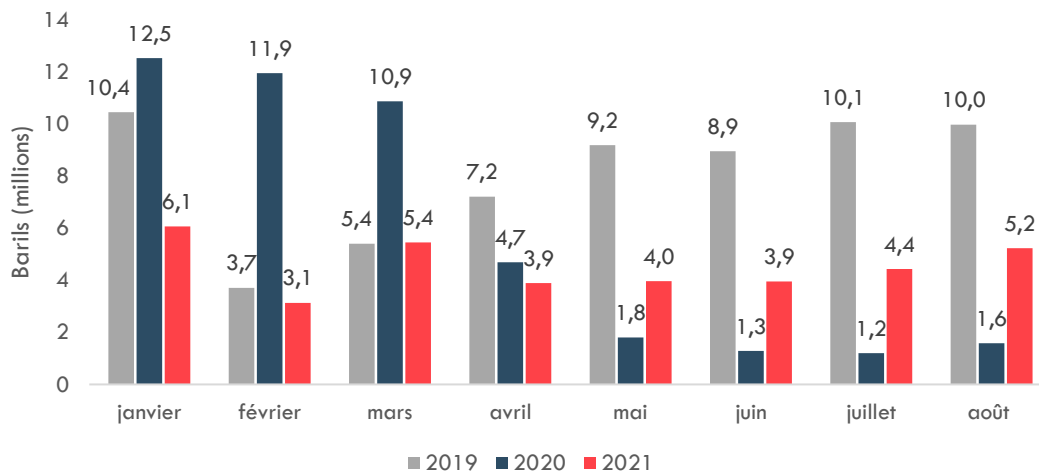
Ces derniers mois, les exportations de grain sont plus faibles qu'en 2020, alors que les exportations de pétrole brut ont commencé à reprendre et sont supérieures aux niveaux de 2020 (mais toujours inférieures aux niveaux de 2019).

Wagons-trémies couverts déchargés aux ports de l'Ouest, cumul annuel



Source : Transports Canada, [Utilisation et performance du réseau de transport](#).

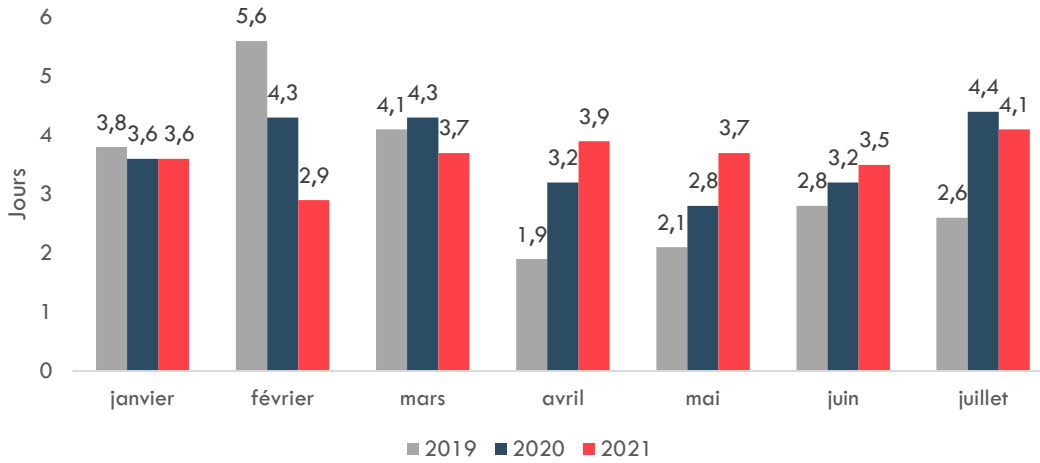
Exportations de pétrole brut par train, cumul annuel



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

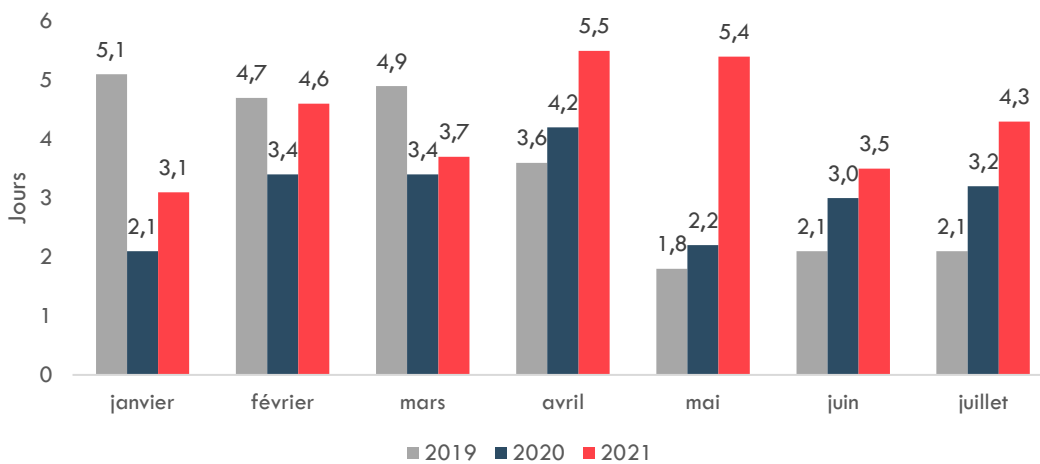
Depuis avril 2021, les temps d'arrêt aux ports sont longs comparativement aux années précédentes.

Temps d'arrêt, conteneurs - Ports de la côte Ouest



Source : Transports Canada, [Performance de la chaîne d'approvisionnement sur les transports.](#)

Temps d'arrêt, conteneurs - Ports de la côte Est



Source : Transports Canada, [Performance de la chaîne d'approvisionnement sur les transports.](#)

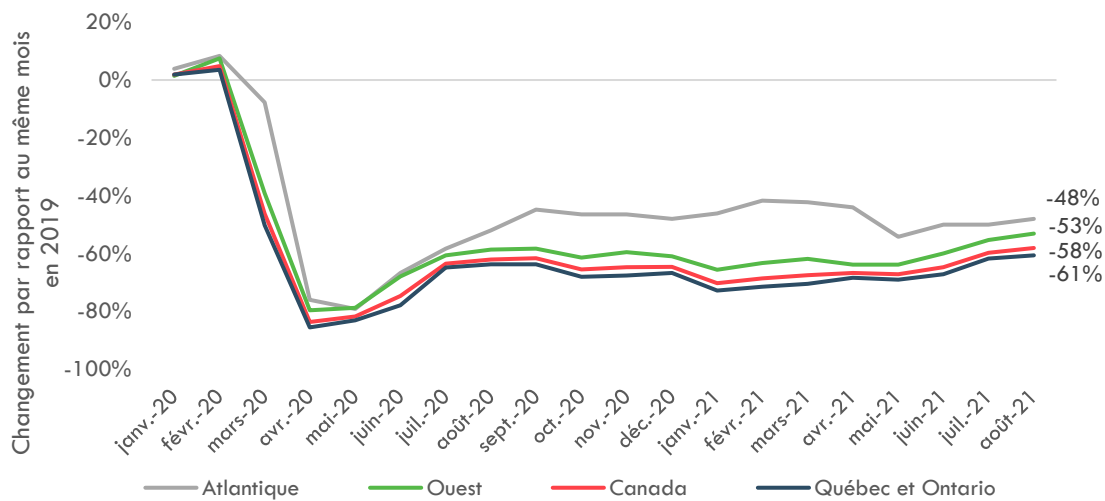
Transport de voyageurs

Il existe moins de données mensuelles et trimestrielles sur le transport de voyageurs que sur le transport de marchandises et les indicateurs disponibles sont généralement disponibles avec plus de délais.

Transport urbain

De juillet 2020 à juin 2021, l'achalandage du transport en commun, ce qui comprend les trains de banlieue, était inférieur aux niveaux de 2019 d'environ 65 %. En juillet et août 2021, il y a eu une légère augmentation, l'achalandage étant inférieur aux niveaux de 2019 de 58 %. Les répercussions de la pandémie ont été les plus graves au Québec et en Ontario.

Achalancement du transport en commun par région

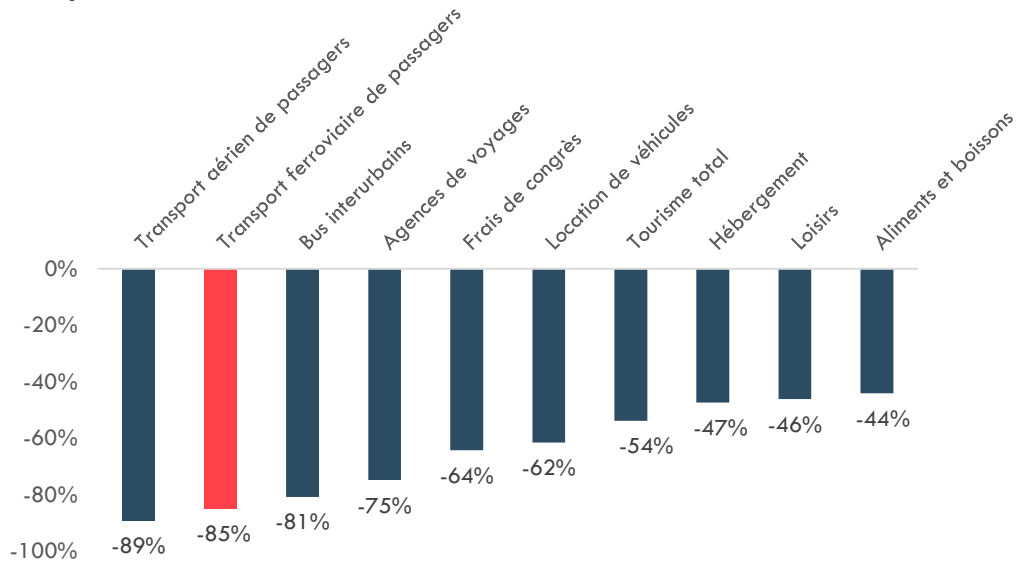


Source : Statistiques Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#).

Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Comparativement au deuxième trimestre de 2019, les dépenses pour le tourisme ferroviaire étaient en baisse de 54 % au deuxième trimestre de 2021, alors que les dépenses pour les trains de passagers avaient diminué de 85 %. Comme l'indique le graphique ci-dessous, le tourisme ferroviaire a été plus durement touché que d'autres secteurs touristiques.

Dépenses pour le tourisme, T2-21 vs T2-19



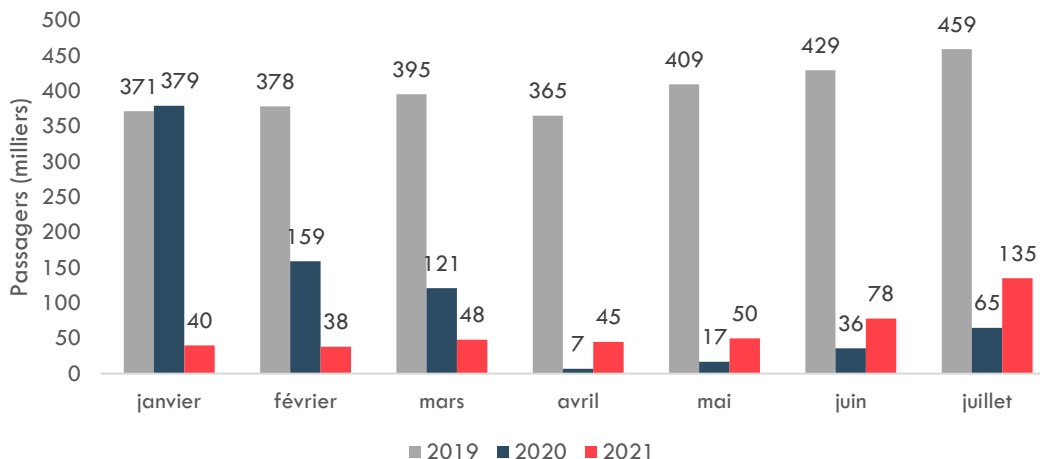
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).

Transport de passagers intervilles

Il existe des données sur l'achalandage pour VIA Rail et Amtrak. Depuis quelques mois, le transport de passagers intervilles est plus élevé qu'en 2020, mais l'achalandage est toujours bien inférieur aux niveaux pré-pandémie (2019).

Sur une base annuelle, l'achalandage de VIA Rail est inférieur de 85 % par rapport à 2019.

VIA Rail - Achalandage mensuel



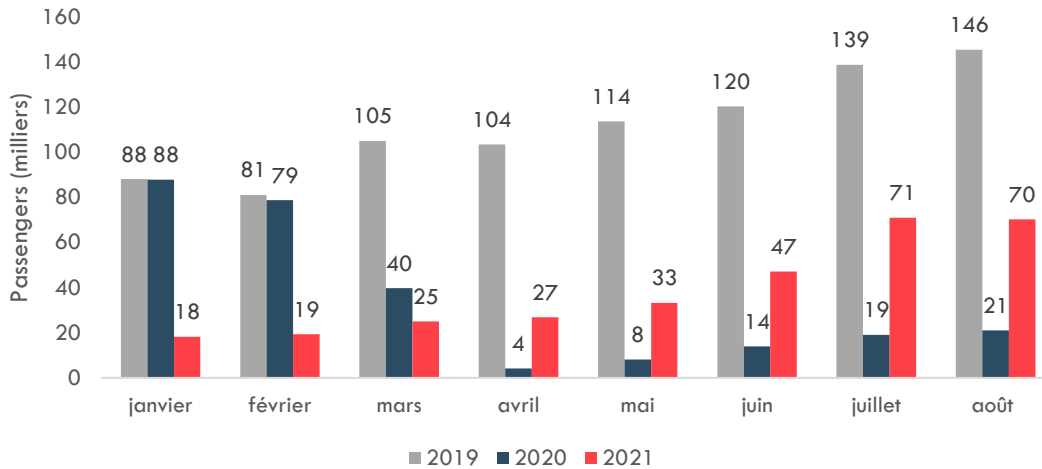
Source : Transports Canada, [Indicateurs d'activités sur les transports](#).



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 passagers ont traversé la frontière, car ils peuvent avoir voyagé sur un segment donné de n'importe quel côté de la frontière.⁵

L'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a été touché par la pandémie. L'achalandage annuel est en baisse de 65 % comparativement à 2019. En juillet et août 2021, l'achalandage a atteint environ la moitié du niveau de 2019.

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



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

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

⁵ 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.

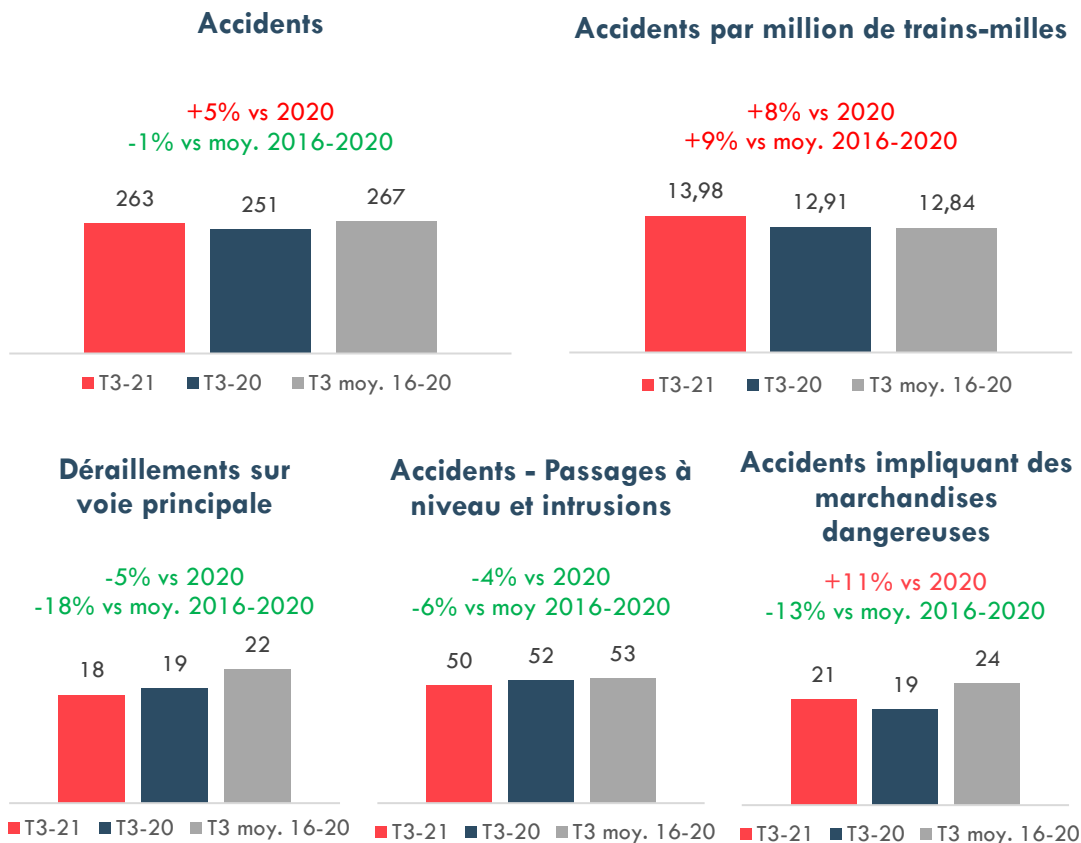
Sécurité ferroviaire

Le Bureau de la sécurité des transports fournit des statistiques sur les accidents des chemins de fer sous réglementation fédérale au Canada.

Au troisième trimestre de 2021, la performance en matière de sécurité ferroviaire a été positive. Le nombre d'accidents dans les principales catégories, ce qui comprend les déraillements sur la voie principale, les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions, et les accidents impliquant des marchandises dangereuses, était nettement inférieur à la moyenne du troisième trimestre de 2016-2020. ⁶

Le nombre total d'accidents au troisième trimestre de 2021 était similaire à celle du troisième trimestre de 2020 et à la moyenne du troisième trimestre de 2016-2020. Comparativement à la moyenne du troisième trimestre de 2016-2020, le nombre d'accidents a diminué dans 9 des 14 catégories d'accident, a augmenté dans 3 catégories et est resté inchangé dans les 2 autres catégories (non indiqué).

Au troisième trimestre de 2021, on a signalé 65 incendies/explosions, comparativement à une moyenne de 16 au troisième trimestre de 2016-2020 (non indiqué). L'augmentation des incendies a entraîné un taux d'accidents plus élevé au troisième trimestre de 2021 que la moyenne de 2016-2020.



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

⁶ Dans les rapports statistiques mensuels du Bureau de la sécurité des transports, les données sont comparées à celles de l'année précédente ainsi qu'à la moyenne quinquennale précédente.



Association des chemins de fer du Canada

99 Bank Street
Ottawa, ON K1P 6B9
www.railcan.ca/fr/

2021_T3_rev.1