ACFC

RAPPORT TRIMESTRIEL T4-2021

9 février 2022

Association des chemins de fer du Canada

SUR LA BONNE VOIE

Table des matières

Introduction....3
Sommaire....3
Transport de marchandises....3
Transport de voyageurs....3
Sécurité ferroviaire....4
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....11
Industrie du fret....12
Wagons complets et unités intermodales....12
Tarifs marchandises....14
Exportations....15
Transport de voyageurs....18
Achalandage chez les membres de l'ACFC....18
Transport urbain....19
Tourisme ferroviaire....20
Transport de passagers intervilles....20
Sécurité ferroviaire....22

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Introduction

Voici la deuxième 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 prépandémie.

Sommaire

Transport de marchandises

Au quatrième trimestre de 2021, les taux d'activité des chemins de fer de classe 1 (CN et CP, ensemble du réseau) ont été durement touchés par les graves inondations en Colombie-Britannique et d'autres problèmes sur la chaîne d'approvisionnement. Les tonnes-milles commerciales totales à ce trimestre étaient inférieures de 11 % par rapport à 2020 et de 5 % par rapport à 2019. Les expéditions de grain et d'engrais ; intermodales et de produits automobiles ont diminué de plus de 10 % comparativement au quatrième trimestre de 2020. Les TMC de 2021 étaient pratiquement identiques aux TMC de 2020, ayant augmenté de 0,1 %, de 382 281 millions à 382 824 millions. En 2021, les gains relatifs aux métaux et minéraux et au charbon ont compensé pour les réductions relatives au grain et aux engrais. En matière de performance, six mesures clés sur l'exploitation, les finances et la sécurité sur douze se sont améliorées comparativement au quatrième trimestre de 2020, ce qui comprend, sans s'y limiter, le poids et la vitesse des trains et l'efficacité énergétique.

De janvier à novembre, 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 4 % par rapport à 2020. Cependant, le nombre d'unités intermodales a augmenté de 15 %.

Les tarifs marchandises ont augmenté ces derniers mois, mais comparativement au niveau prépandémie de janvier 2020, les tarifs en décembre 2021 ont augmenté de seulement 7 %. C'est une augmentation relativement modeste comparativement à l'inflation du prix des produits transportés par train. Depuis janvier 2020, les prix des produits industriels et de base ont respectivement augmenté de 19 % et de 52 %.

Depuis mars 2021, les expéditions transfrontalières sont retournées aux niveaux prépandémie. Les temps d'arrêt au port de Vancouver ont considérablement augmenté en décembre 2021 ; et le temps d'arrêt mensuel moyen en 2021 était de 0,4 jour plus long qu'en 2020 (4,1 vs 3,7). Le temps d'arrêt mensuel moyen au port de Montréal en 2021 était égal à 2020, soit 4,6 jours, ce qui est toutefois beaucoup plus long que les moyennes de 2018 et de 2019, soit 3,6 et 3,1 jours respectivement.

Transport de voyageurs

Bien que des défis demeurent pour le transport de voyageurs, depuis quelques mois, l'achalandage a repris dans une certaine mesure. En novembre 2021, l'achalandage des réseaux de transport en commun a augmenté de 46 % par rapport à 2019. C'est la première fois, depuis le début de la pandémie, que l'achalandage s'est rétabli à plus de la moitié du niveau prépandémie. Tous les mois depuis avril 2021, le transport intervilles a été plus du double de 2020. Cependant, ces chiffres restent bien inférieurs à 2019. Les dépenses pour le transport touristique au troisième trimestre de 2021étaient inférieures de 63 % par rapport au troisième trimestre de 2019.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Sécurité ferroviaire

Au quatrième trimestre de 2021, la performance en matière de sécurité ferroviaire a été bonne. Le nombre total d'accidents et le taux d'accidents étaient moins élevés qu'au quatrième trimestre de 2020 et que la moyenne du quatrième trimestre 2016-2020.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

État de l'économie canadienne

En septembre 2021, les cinq indicateurs économiques clés indiqués ci-dessous étaient supérieurs aux niveaux prépandémie (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 et, en décembre, il était supérieur de 2,1 % au niveau de 2019.

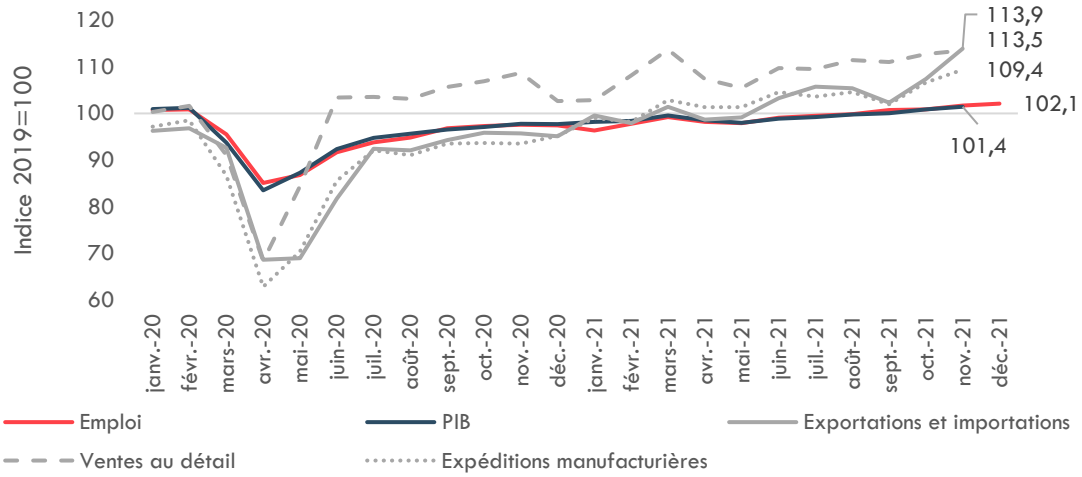
En septembre 2021, le PIB était revenu au niveau de 2019, et a augmenté en octobre et en novembre 2021. En novembre, le PIB était supérieur de 1,4 % au niveau de 2019.

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. Chaque mois depuis juin 2020, les ventes au détail ont été supérieures aux niveaux de 2019. En novembre, les ventes au détail étaient supérieures de 13,5 % 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 10 % supérieures aux niveaux de 2019 en novembre 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.

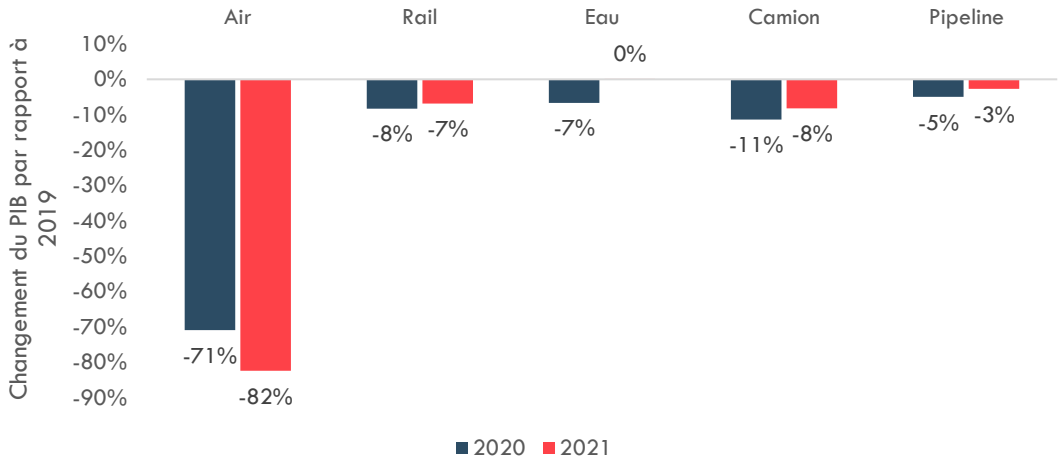
99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

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.

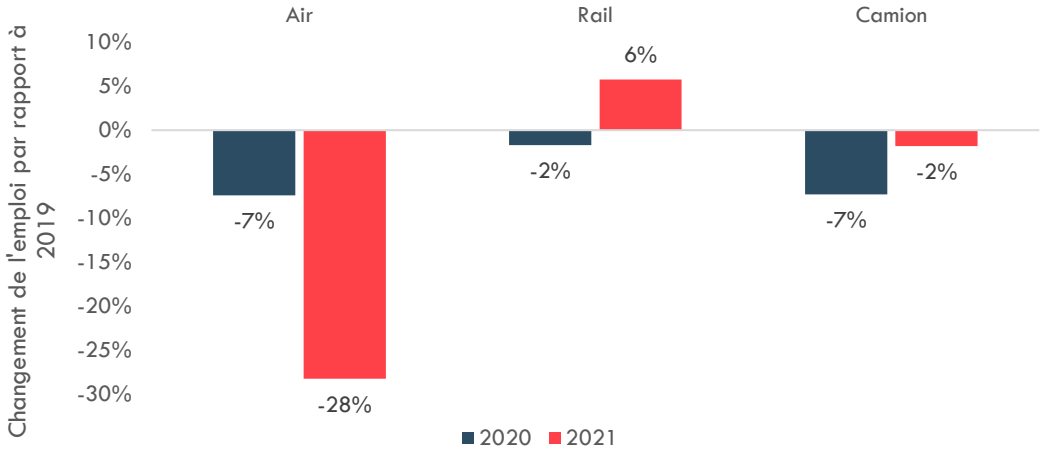
Comparaison du PIB par mode de transport (janvier-novembre)



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-novembre)

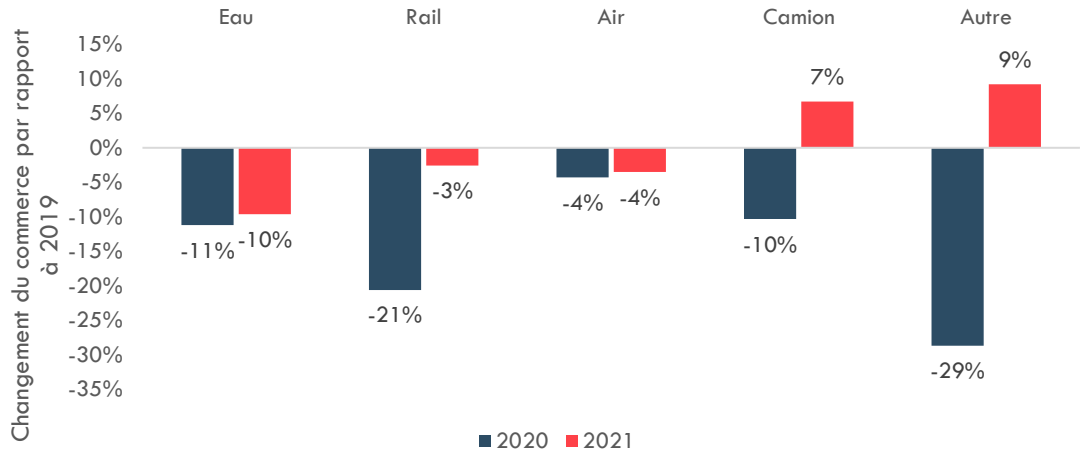


Source : Statistique Canada, Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail.
Note : L'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail ne fournit pas de données sur le transport maritime et par pipeline.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Comparativement à 2019, le commerce en 2021 était inférieur dans les secteurs du transport maritime, aérien et ferroviaire, et supérieur dans le secteur du transport routier (camionnage) et d'autres modes.

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



Source : Transports Canada, Transports Canada en bref.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

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

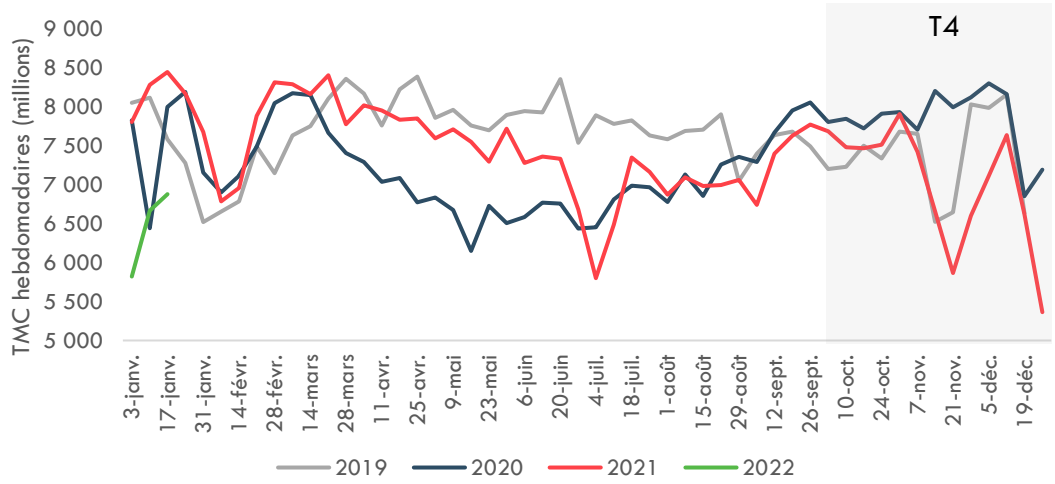
Les chemins de fer de classe 1 ont commencé l'année 2021 en force. Les tonnes-milles commerciales (TMC) au premier trimestre de 2021 étaient supérieures de 3 % par rapport à 2020 et de 6 % par rapport à 2019.

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.

Au quatrième trimestre de 2021, les opérations ont été considérablement touchées par les inondations en Colombie-Britannique. Les TMC au quatrième trimestre de 2021étaient inférieures de 11 % par rapport à 2020 et de 5 % 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

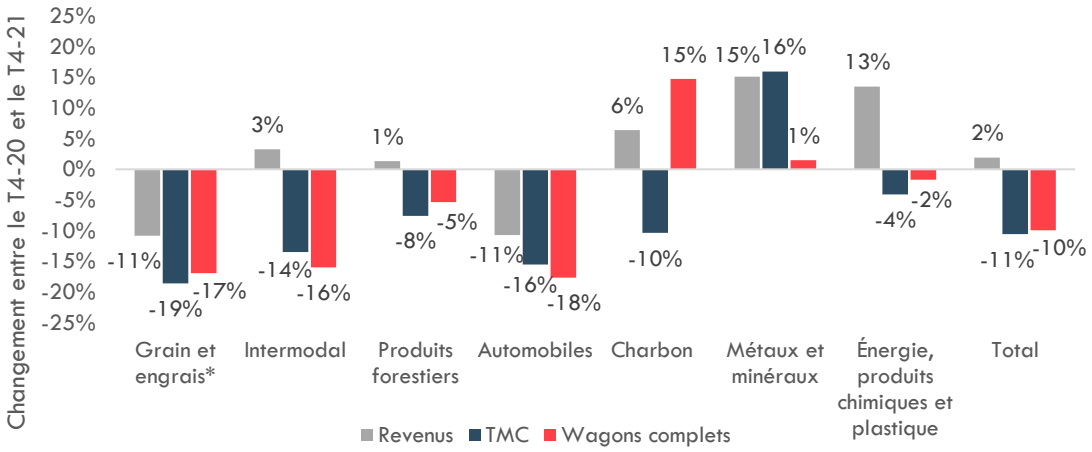
Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, au quatrième trimestre de 2021, les TMC et les wagons complets totaux des chemins de fer de classe 1 ont diminué de 11 % et 10 % respectivement, alors que les revenus liés aux marchandises ont augmenté de 2 %. La performance varie selon les marchandises. Les expéditions de grain et d'engrais, intermodales et de produits automobiles ont diminué de deux chiffres par rapport au quatrième trimestre de 2020.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Il importe de noter qu'au quatrième trimestre de 2021, les revenus liés aux marchandises n'ont pas toujours affiché la même tendance que les TMC et les wagons complets, et dans bien des cas, ils ont augmenté malgré une réduction du trafic. Les revenus globaux par TMC ont augmenté de 14 % comparativement au quatrième trimestre de 2020. Malgré cette forte augmentation au quatrième trimestre de 2021, depuis le début de la pandémie, les augmentations des tarifs marchandises ont été similaires aux augmentations des prix à la consommation, et beaucoup moins élevées que les augmentations considérables des prix des produits industriels et de base (voir *Tarifs marchandises*).

Les TMC en 2021 étaient presque identiques à 2020, ayant augmenté de 0,1 %, de 382 281 millions à 382 824 millions. Les gains relatifs aux métaux et minéraux et au charbon ont compensé pour les réductions relatives au grain et aux engrais.

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T4-21 vs T4-20



Source : Rapport trimestriel du CN ; Rapport sur les gains trimestriels du CP.
**Cela comprend la potasse et le soufre.*

T4 : Chemins de fer de classe 1 – TMC (millions), par groupe de produits

	T4-21	T4-20	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	28 769	35 339	-19%	-6 570
Intermodal	20 225	23 384	-14%	-3 159
Produits forestiers	7 515	8 131	-8%	-616
Automobiles	958	1 134	-16%	-176
Charbon	8 502	9 487	-10%	-985
Métaux et minéraux	9 459	8 159	16%	1 300
Énergie, produits chimiques et plastique	17 096	17 829	-4%	-733
Total	**92 524**	**103 463**	**-11%**	**-10 939**

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Année (T1-T4) : Chemins de fer de classe 1 – TMC (millions), par groupe de produits

	2021	2020	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	118 248	126 950	-7%	-8 702
Intermodal	86 116	87 023	-1%	-907
Produits forestiers	31 666	31 093	2%	573
Automobiles	4 160	3 918	6%	242
Charbon	36 816	34 683	6%	2 133
Métaux et minéraux	37 913	30 886	23%	7 027
Énergie, produits chimiques et plastique	67 905	67 728	0%	177
Total	**382 824**	**382 281**	**0%**	**543**

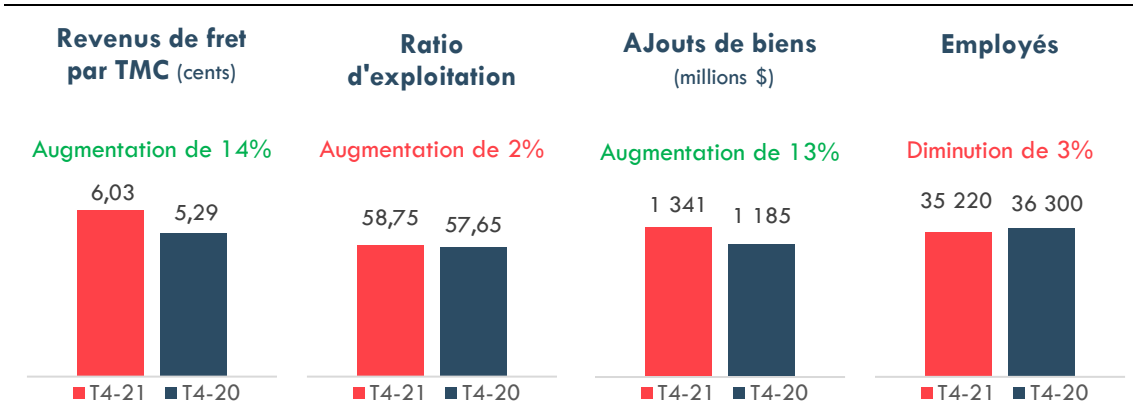
Source : Rapport trimestriel du CN ; Rapport sur les gains trimestriels du CP.
*Cela comprend la potasse et le soufre.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

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

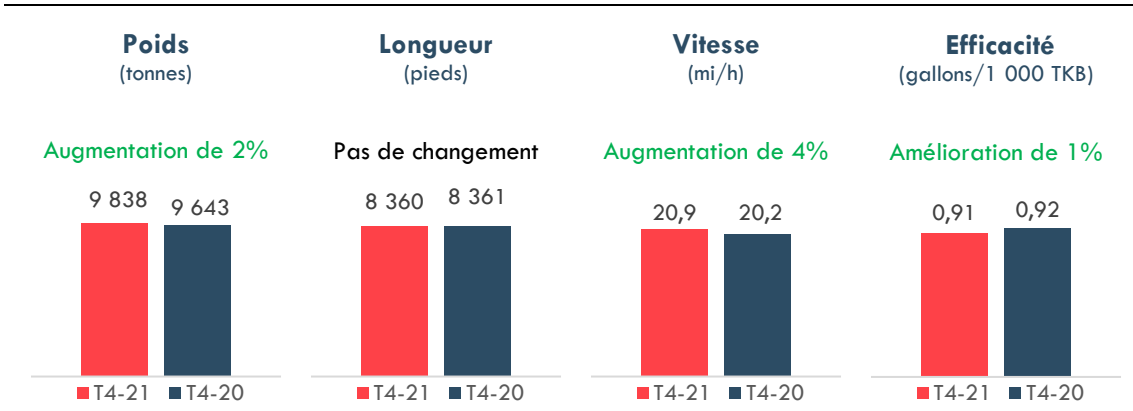
Au quatrième trimestre de 2021, les revenus de fret par TMC ont augmenté de 14 %, en raison d'une hausse de 19 % des revenus par TMC des expéditions intermodales, et d'une hausse de 18 % des expéditions d'énergie, de produits chimiques et de plastique (non indiquée). Malgré une augmentation des revenus de fret par TMC, le ratio d'exploitation moyen a augmenté de 2 %. Le ratio d'exploitation moyen *ajusté* n'a augmenté que de 0,1 %, à 57,70.

Au quatrième trimestre de 2021, les chemins de fer de classe 1 ont investi 1 341 millions de dollars dans leurs réseaux et employaient plus de 35 000 travailleurs.



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.

Les mesures de la performance relatives aux trains ont été très bonnes au quatrième trimestre. Comparativement au quatrième trimestre de 2020, le poids moyen des trains a augmenté de 2 % et la vitesse moyenne a augmenté de 4 %, à 20,9 milles à l'heure, alors que l'efficacité du carburant s'est améliorée de 1 %, à 0,91 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.*

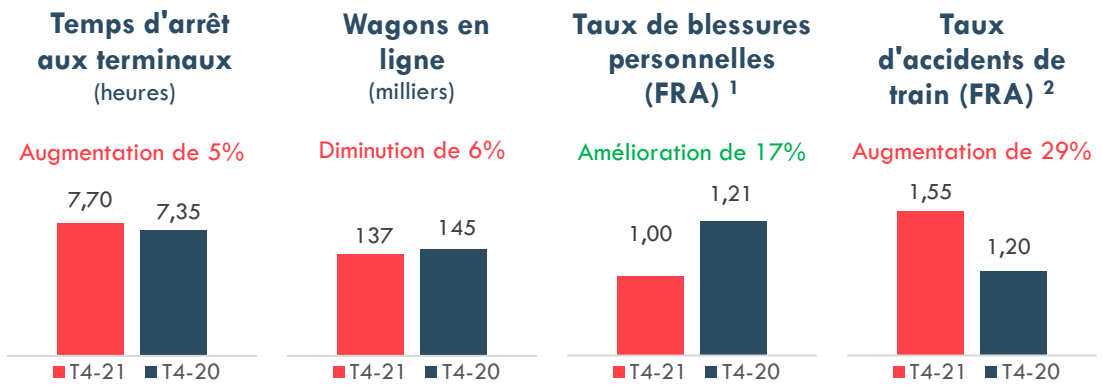
Entre octobre et la mi-novembre, les temps d'arrêt aux terminaux étaient similaires à ceux du quatrième trimestre de 2020. Pendant la deuxième moitié du trimestre, les temps d'arrêt aux terminaux ont augmenté en raison des inondations en Colombie-Britannique et d'autres problèmes sur la chaîne d'approvisionnement. Pendant la semaine qui s'est terminée le 26 novembre 2021, les temps d'arrêt aux principaux triages en Colombie-Britannique ont

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

augmenté à plus de 70 heures, ce qui a eu des répercussions considérables sur les résultats trimestriels globaux. Dans l'ensemble, le temps d'arrêt au quatrième trimestre de 2021 aux terminaux était de 7,70 heures en moyenne, une augmentation de 5 % par rapport au quatrième trimestre de 2020.

Le nombre moyen de wagons en ligne a diminué d'environ 8 000, ou de 6 %, comparativement à l'année précédente. Cette diminution était principalement due à la réduction des activités liées au grain. Il y a eu 5 800 wagons-trémies couverts en ligne de moins au quatrième trimestre de 2021 comparativement à 2020.

Comparativement au quatrième trimestre de 2020, le taux de blessures personnelles pour les chemins de fer de classe 1 (Federal Railroad Administration, FRA) s'est amélioré, alors que le taux d'accidents de train a augmenté. 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.

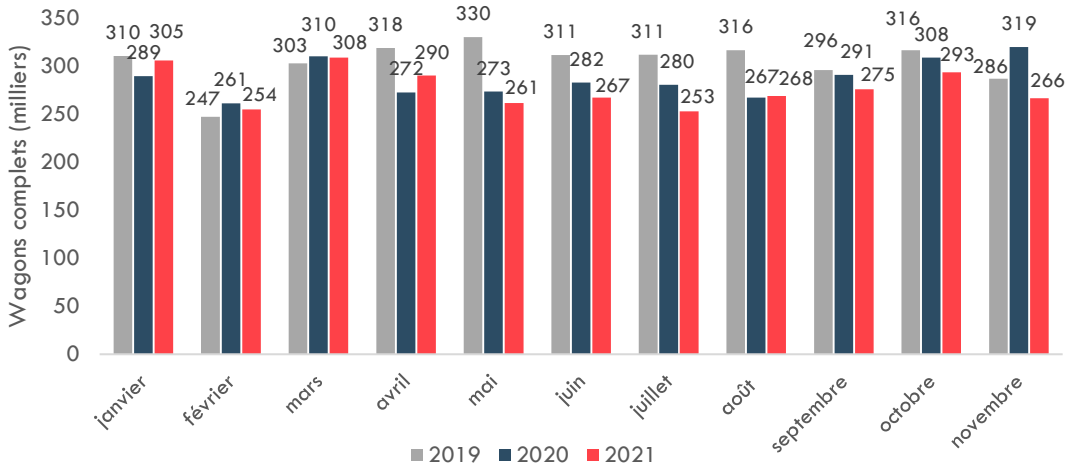
Wagons complets et unités intermodales

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

De janvier à novembre, les chargements non intermodaux étaient inférieurs de 4 % par rapport aux niveaux de 2020, et de 9 % par rapport aux niveaux de 2019. La pandémie de COVID-19 contribue à cette importante volatilité et, par conséquent, les chargements cumulatifs de 2021 par groupe de produits variaient considérablement entre 2019, 2020 et 2021.

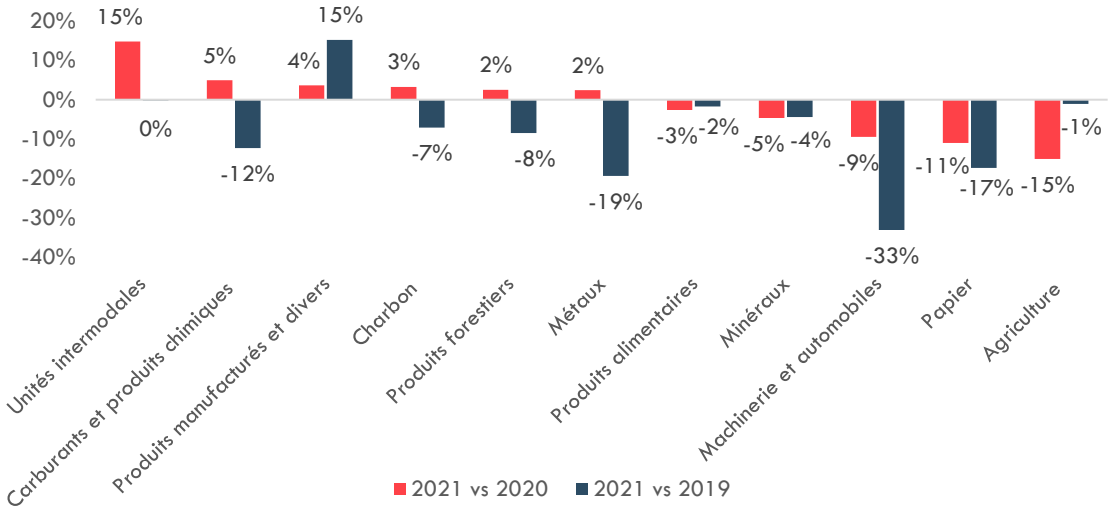
99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

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-novembre)

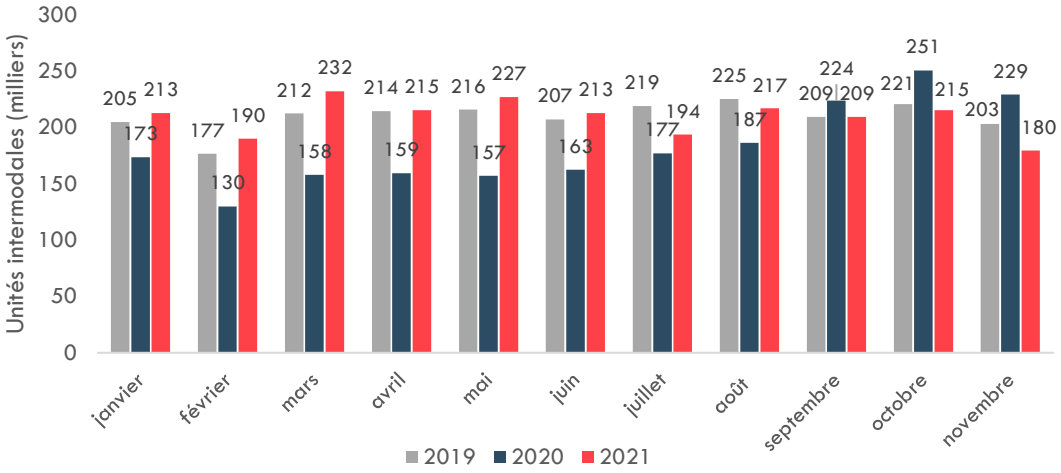


Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires.

Depuis le début de la pandémie, divers facteurs influencent le mouvement continu des expéditions intermodales, ce qui comprend, sans s'y limiter, les problèmes de conteneurs mondiaux, les problèmes sur la chaîne d'approvisionnement, les conditions météorologiques et les goulots d'étranglement aux ports. Depuis le début de l'exercice, le trafic intermodal total en 2021 a été égal aux niveaux de 2019 et supérieur de 15 % aux niveaux de 2020 (les expéditions intermodales ont été considérablement touchées pendant les huit premiers mois de 2020). Cependant, depuis septembre, les expéditions intermodales mensuelles sont inférieures aux niveaux de 2020.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Chemins de fer canadiens, unités intermodales



Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires.

De janvier à août, les expéditions intermodales ont augmenté de 32 % dans l'Ouest et de 28 % dans l'Est. Cependant, depuis, elles ont considérablement diminué dans l'Ouest et, dans une moindre mesure, dans l'Est. Comparativement au même mois en 2020, les expéditions intermodales dans l'Ouest ont diminué de 11 % en septembre, de 17 % en octobre et de 33 % en novembre ; alors que les expéditions intermodales dans l'Est ont augmenté de 1 % en septembre, et diminué de 10 % en octobre et de 4 % en novembre. En conséquence, les expéditions intermodales de janvier à novembre ont augmenté de 17 % (Ouest) et de 13 % (Est) comparativement à 2020.

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

	2021 vs 2020	2021 vs 2019
Division Est	-5%	-14%
Division Ouest	-3%	-5%
Total	**-4%**	**-9%**

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

	2021 vs 2020	2021 vs 2019
Division Est	17%	1%
Division Ouest	13%	-1%
Total	**15%**	**0%**

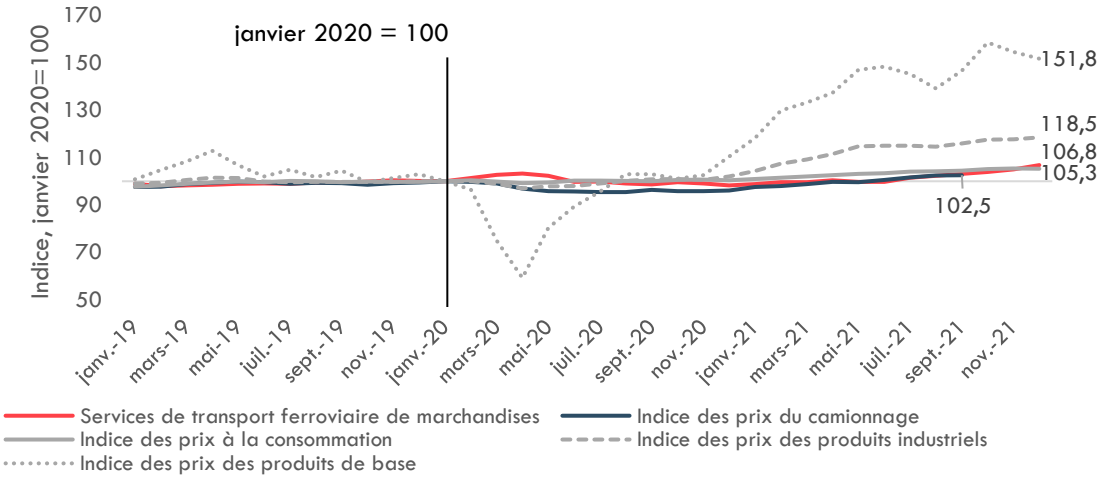
Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires.

Tarifs marchandises

Jusqu'en juin 2021, les tarifs marchandises sont restés relativement stables pendant la pandémie. Depuis, ils ont augmenté d'environ 7 %. 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 19 % et de 52 %.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices



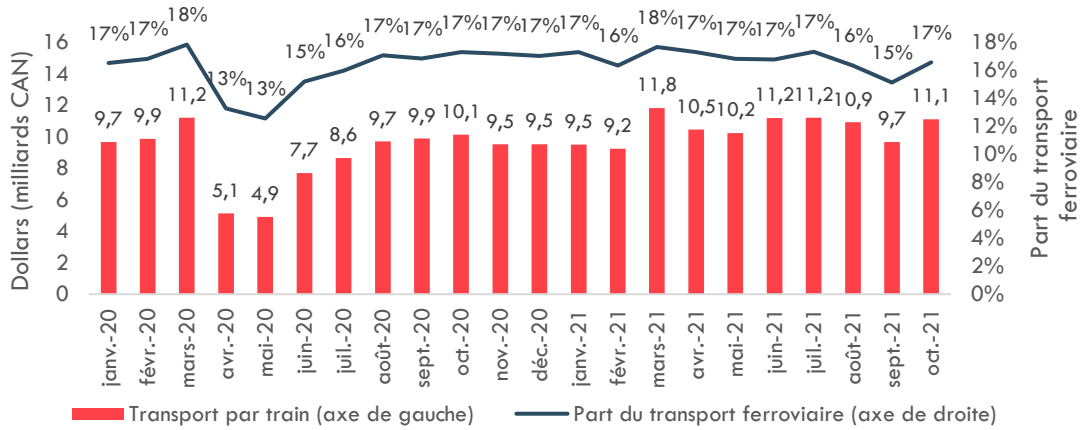
Source : Statistique Canada, Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises, Indice des prix des produits industriels, Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui et Indice des prix à la consommation. Banque du Canada, Indice des prix des produits de base.

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 %.[1]

Cependant, en août 2020, la part du transport transfrontalier avait augmenté à 17 % et, ces derniers mois, la valeur des exportations mensuelles est similaire aux niveaux prépandémie, à environ 11 milliards de dollars. En 2022, les banques canadiennes prévoient une augmentation des exportations canadiennes de 6,1 %.[2]

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



[1] 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.
[2] Moyenne des prévisions pour janvier 2022 de la Banque Scotia, de la RBC et de la BMO.

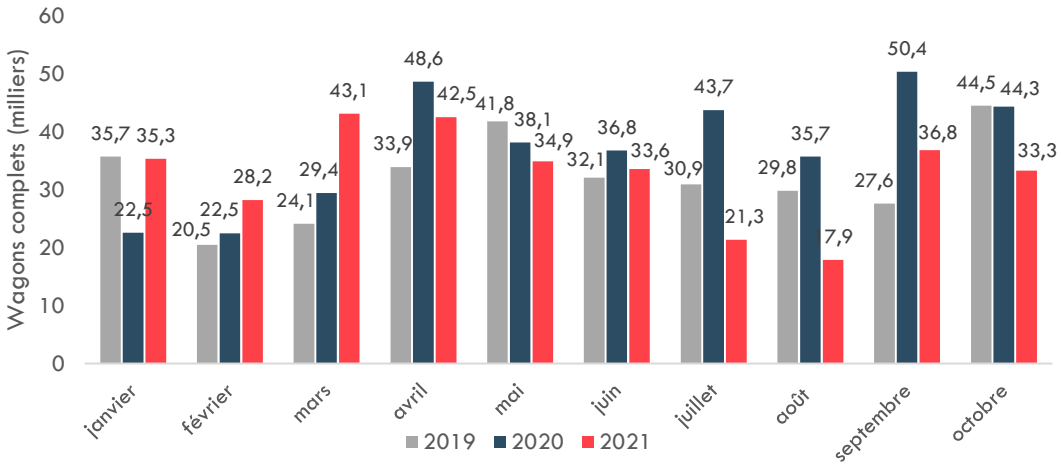
99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Source : Transports Canada, Indicateurs d'activités sur les transports.

Chaque mois depuis avril 2021, le nombre de wagons-trémies couverts déchargés à des ports de l'Ouest a été inférieur à 2020. Depuis le début de l'exercice, les chiffres sont inférieurs de 12 % par rapport à 2020, mais supérieurs de 2 % par rapport à 2019.

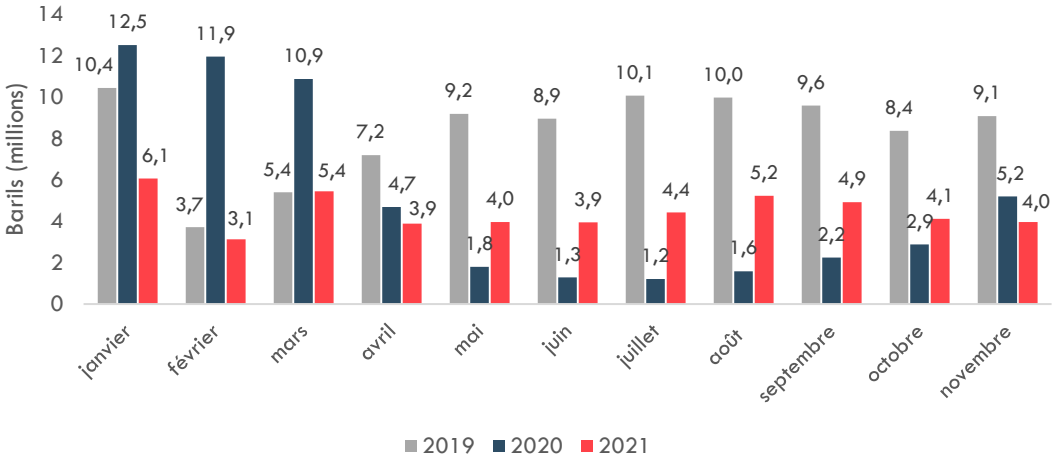
De mai à octobre 2021, les exportations mensuelles de pétrole brut ont été supérieures à 2020. Cependant, en raison des chiffres élevés de janvier à mars 2020, les exportations de 2021 sont inférieures de 13 % par rapport à 2020. De plus, les exportations de pétrole brut en 2021 sont inférieures de 47 % par rapport à 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



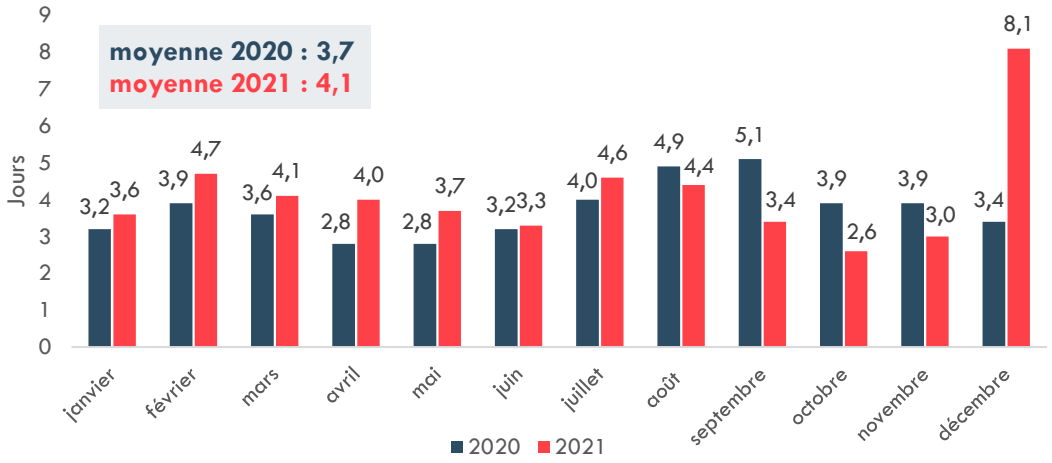
Source : Régie de l'énergie du Canada, Exportations de pétrole brut canadien par chemin de fer.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Pendant les sept premiers mois de 2021, les temps d'arrêt au port de Vancouver étaient un peu plus longs qu'en 2020, suivis par des temps plus courts d'août à novembre 2021. Pendant les onze premiers mois de l'année, les temps d'arrêt moyens étaient comparables, jusqu'à ce qu'ils grimpent en flèche en décembre 2021, atteignant plus de 8 jours.

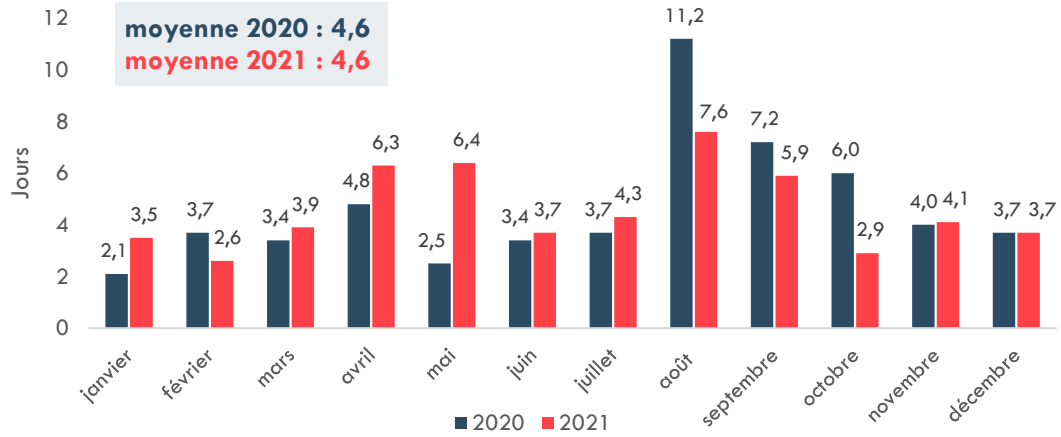
En 2020 et 2021, les temps d'arrêt moyens au port de Montréal étaient de 4,6 jours. Ils excédaient les moyennes de 2018 (3,6 jours) et de 2019 (3,1 jours).

Vancouver – Temps d'arrêt au terminal Gateway par mois



Source : Port de Vancouver, https://www.portvancouver.com/port-dashboard/supply-chain-performance/

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



Source : Port de Montréal, https://www.port-montreal.com/en/goods/real-time/performance-report

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Transport de voyageurs

Il existe moins de données mensuelles et trimestrielles sur le transport de voyageurs que sur le transport de marchandises et, dans certains cas, il peut y avoir plus de délais.

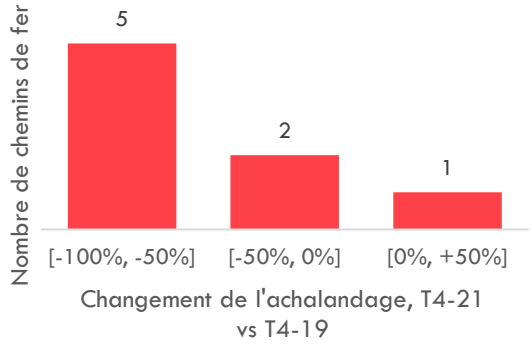
Achalandage chez les membres de l'ACFC

L'achalandage de voyageurs est considérablement touché par la pandémie de COVID-19 et les restrictions changeantes. Cette section présente des données sur l'achalandage de huit membres de l'ACFC, représentant des exploitants intervilles, de banlieue et touristiques.[3]

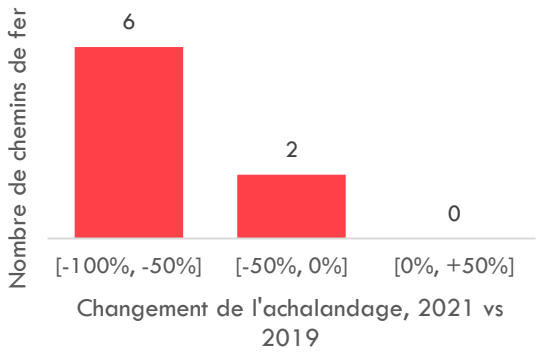
Au quatrième trimestre de 2021, sept des huit membres ont eu un achalandage moindre qu'à la même période avant la pandémie (quatrième trimestre de 2019). L'achalandage moyen a diminué de 58 %.

Si l'on compare l'année 2021 complète à 2019, les huit membres ont eu un achalandage moins élevé en 2021. L'achalandage moyen a diminué de 73 %.

Membres de l'ACFC, achalandage, T4



Membres de l'ACFC, achalandage annuel



[3] Il existe des données trimestrielles sur l'achalandage pour huit membres de l'ACFC (*https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/*).

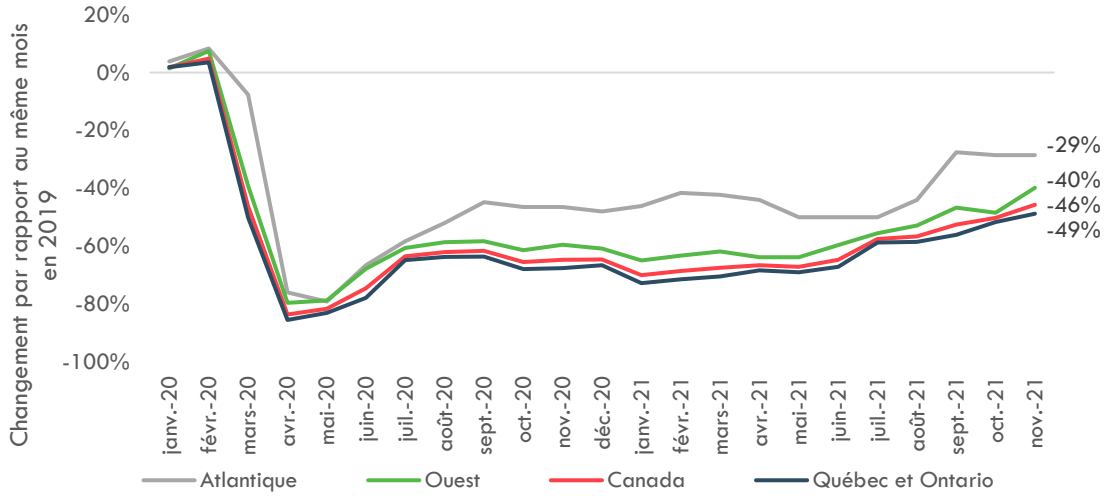
99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

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 %. À compter de juillet 2021, l'achalandage a commencé à reprendre et, en novembre, il était supérieur de 46 % au niveau de 2019. C'est la première fois depuis le début de la pandémie que l'achalandage du transport en commun a repris à plus de la moitié du niveau prépandémie.

Les conséquences sur l'achalandage sont plus graves au Québec et en Ontario pendant toute la pandémie.

Achalandage du transport en commun par région



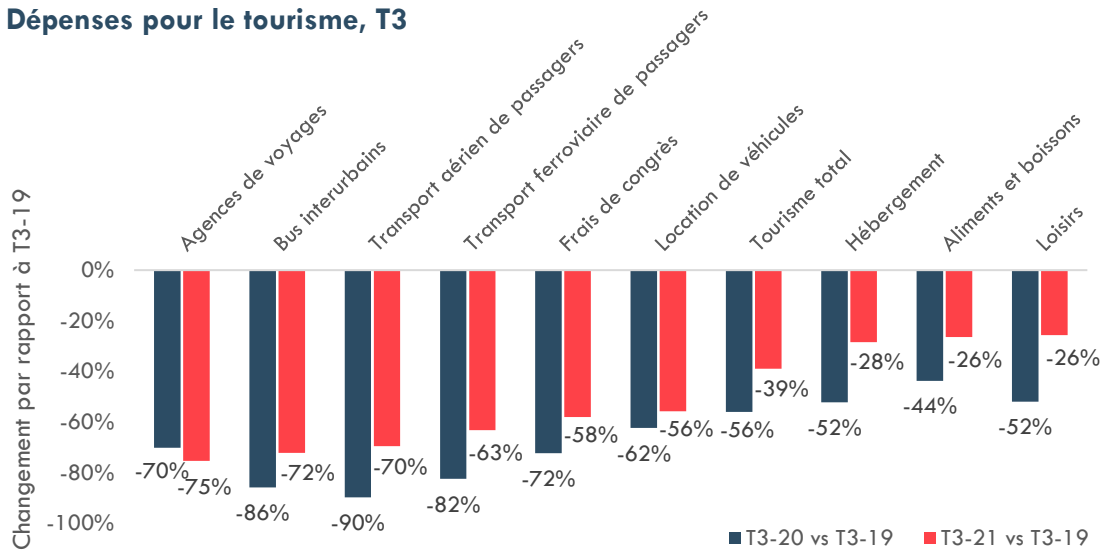
Source : Statistiques Canada, Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

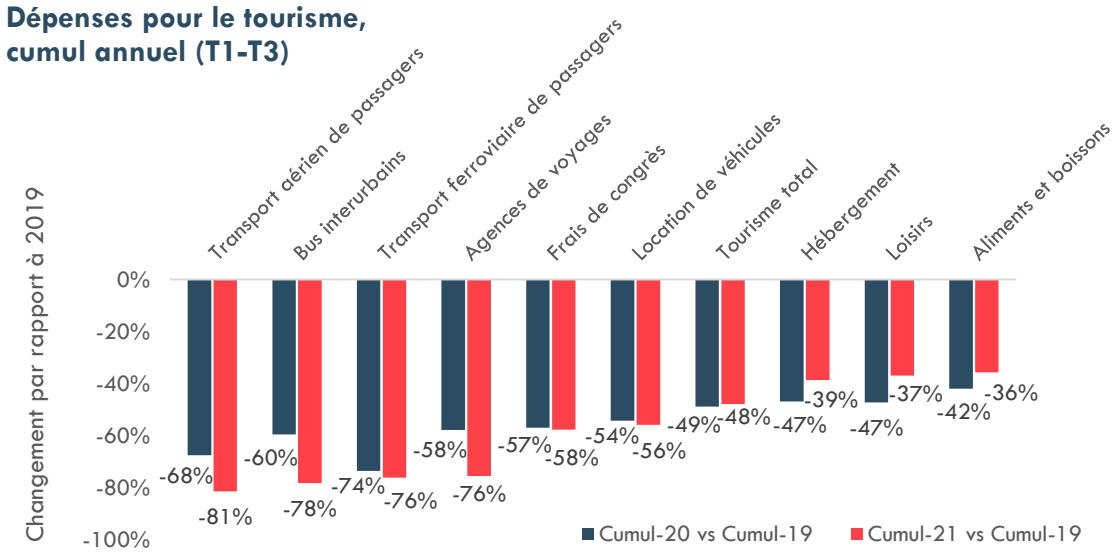
Tourisme ferroviaire

Il existe un délai considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Comparativement au troisième trimestre de 2019, les dépenses pour le tourisme ferroviaire étaient en baisse de 39 % au troisième trimestre de 2021, alors que les dépenses pour les trains de voyageurs avaient diminué de 63 %. Les données pour les trois premiers trimestres de 2021 indiquent que les dépenses cumulatives totales pour le tourisme ont diminué de 48 % par rapport à 2019, alors que les dépenses cumulatives pour les trains de voyageurs ont diminué de 76 %.

Comme l'indiquent les graphiques ci-dessous, le tourisme ferroviaire est l'un des secteurs touristiques les plus durement touchés.



Source : Statistique Canada, Indicateurs nationaux du tourisme.



Source : Statistique Canada, Indicateurs nationaux du tourisme.

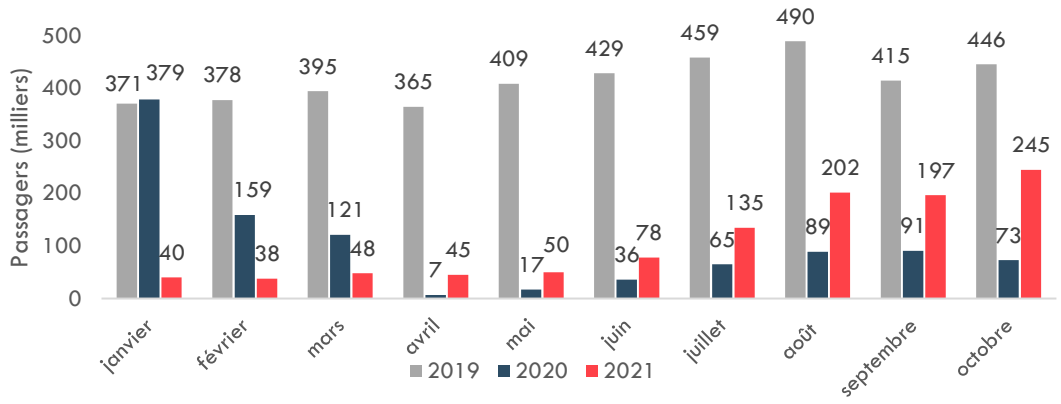
99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

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 prépandémie (2019).

Sur une base annuelle, l'achalandage de VIA Rail était supérieur de 4 % par rapport à 2020, mais inférieur de 74 % par rapport à 2019.

VIA Rail - Achalandage mensuel

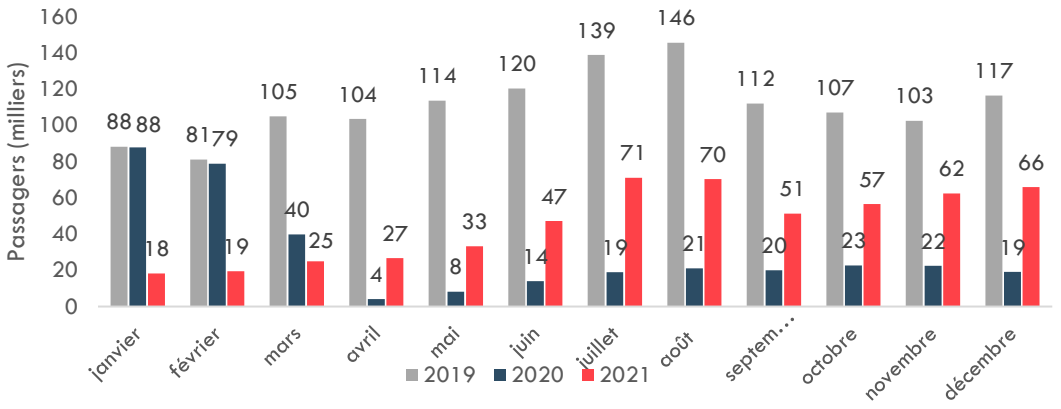


Source : Transports Canada, Indicateurs d'activités sur les transports.

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.[4]

Il existe des données exhaustives de 2021 pour Amtrak. L'achalandage sur les itinéraires ayant des segments au Canada a été touché par la pandémie. Cependant, des gains considérables ont été réalisés en 2021. L'achalandage annuel en 2021 était supérieur de 53 % par rapport à 2020, mais inférieur de 59 % par rapport à 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).

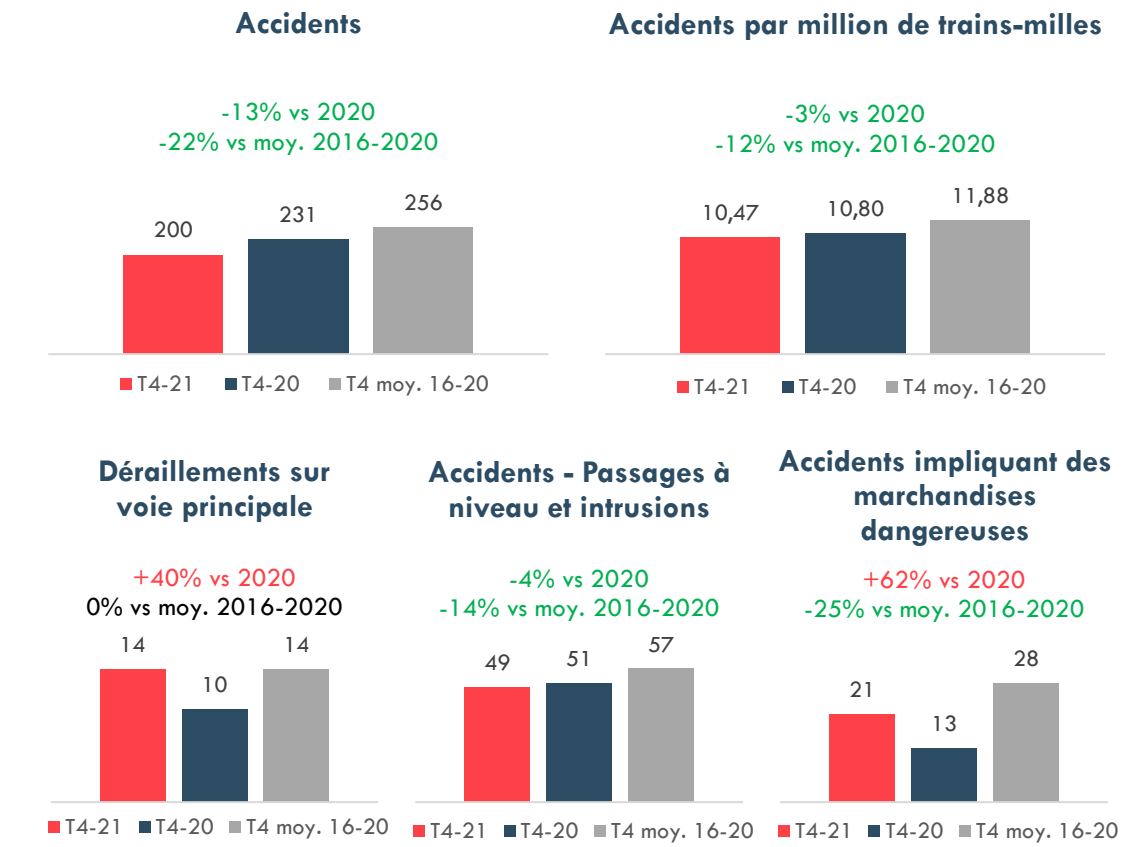
[4] Par exemple, l'itinéraire Maple Leaf va de New York à Toronto ; le Cascades va d'Eugene, en Oregon, à Vancouver ; et l'Adirondack va de New York à Montréal.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

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 quatrième trimestre de 2021, la performance en matière de sécurité ferroviaire a été positive. Le nombre total d'accidents et le taux d'accidents (accidents par million de trains-milles) étaient moins élevés qu'au quatrième trimestre de 2020 et que la moyenne du quatrième trimestre 2016-2020.[5] Le nombre d'accidents dans les principales catégories était égal ou inférieur à la moyenne du quatrième trimestre 2016-2020, ce qui comprend les déraillements sur la voie principale (aucun changement), les accidents liés aux intrusions et aux passages à niveau (amélioration de 14 %) et les accidents impliquant des marchandises dangereuses (amélioration de 25 %).



Source : Bureau de la sécurité des transports, Statistiques mensuelles sur les événements ferroviaires.

[5] Dans le rapport statistique mensuel du Bureau de la sécurité des transports, les données sont comparées à l'année précédente et à la moyenne quinquennale précédente.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca/fr | bonnevoie.ca

Association des chemins de fer du Canada
99, rue Bank
Ottawa (Ontario) K1P 6B9
www.railcan.ca/fr/

2021_T4_rev.2

Association des chemins de fer du Canada

SUR LA BONNE VOIE