



Association des chemins  
de fer du Canada



# ACFC - RAPPORT TRIMESTRIEL

## T1-2022



10 mai 2022

## 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 .....	10
Industrie du fret.....	11
Wagons complets et unités intermodales .....	11
Tarifs marchandises.....	13
Exportations.....	14
Transport de voyageurs.....	17
Achalandage chez les membres de l'ACFC .....	17
Transport urbain .....	18
Tourisme ferroviaire.....	19
Transport de passagers intervilles .....	19
Sécurité ferroviaire .....	21

## 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. Des liens vers toutes les sources de données sont fournis.

Une grande partie des données de 2022 dans ce rapport sont comparées à celles de 2021, pour une comparaison d'une année à l'autre. Cependant, dans certains cas, les données de 2022 sont comparées à des périodes antérieures afin de donner un contexte relatif aux taux d'activité pré-pandémie.

## Sommaire

### Transport de marchandises

Au premier trimestre de 2022, les taux d'activité des chemins de fer de classe 1 (CN et CP, ensemble du réseau) ont été durement touchés par les défis liés à la chaîne d'approvisionnement mondiale, le temps froid, la vague de COVID-19 causée par le variant Omicron, ainsi qu'un bref arrêt de travail en mars. Les tonnes-milles commerciales (TMC) totales à ce trimestre étaient inférieures de 10 % par rapport à 2021. Les expéditions de grain et d'engrais, de produits forestiers et de produits automobiles ont diminué de plus de 10 % comparativement au premier trimestre de 2021. En matière de performance, trois mesures clés sur l'exploitation, les finances et la sécurité sur douze se sont améliorées comparativement au premier trimestre de 2021, deux sont restées inchangées et sept se sont détériorées comparativement au premier trimestre de 2021.

De janvier à février, 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 15 % par rapport à 2021, et le nombre d'unités intermodales a diminué de 10 %.

Les tarifs marchandises ont augmenté ces derniers mois et, en mars 2022, ils étaient supérieurs de 9,7 % à ceux de janvier 2020. Cependant, c'est une augmentation modeste par rapport aux prix des produits industriels et de base, qui ont respectivement augmenté de 29 % et de 110 %.

Ces derniers mois, les expéditions transfrontalières sont restées relativement stables, à environ 11 milliards de dollars par mois. Parallèlement, des défis demeurent aux ports. Le temps d'arrêt au port de Vancouver était en moyenne de 6,4 jours au premier trimestre de 2022, soit 54 % plus long qu'au premier trimestre de 2021 et 79 % plus long qu'au premier trimestre de 2020. Le temps d'arrêt moyen au port de Montréal était de 5,6 jours au premier trimestre de 2022, soit 69 % plus long qu'au premier trimestre de 2021 et 83 % plus long qu'au premier trimestre de 2020.

### Transport de voyageurs

Une hausse de cas de COVID-19 et la réintroduction de plusieurs mesures sanitaires provinciales en janvier 2022 ont eu une incidence sur la reprise du secteur ferroviaire voyageurs. En janvier 2022, l'achalandage des réseaux de transport en commun a diminué après avoir connu sept mois de gains continus de juin à décembre 2021. L'achalandage du transport interville est resté sous les taux pré-pandémie, mais s'est beaucoup amélioré comparativement à la même période l'année précédente. Le premier trimestre de 2021 était la basse saison pour la plupart des exploitants de trains touristiques.

## Sécurité ferroviaire

Au premier trimestre de 2022, la performance en matière de sécurité ferroviaire était forte comparativement à la moyenne du premier trimestre 2017-2021.

Le nombre total d'accidents, de déraillements sur la voie principale et d'accidents impliquant des marchandises dangereuses était inférieur à la moyenne du premier trimestre 2017-2021, alors que les accidents par million de trains-milles ont augmenté de 3 % et que nombre d'accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions a augmenté d'un cas (2 %).

## État de l'économie canadienne

Les données de mars 2022 ne sont pas encore disponibles pour tous les indicateurs économiques clés alors les données de février 2022 sont comparées à celles de novembre 2021 afin d'analyser les tendances.

De novembre 2021 à février 2022, l'emploi a augmenté de 1,1 %, de 19,30 millions à 19,51 millions. En mars 2022, l'emploi a augmenté de 0,4 % additionnel, à 19,59 millions (non indiqué).

Ces trois derniers mois, le PIB a augmenté de 1,4 %, passant de 2 012 milliards de dollars à 2 041 milliards de dollars. Le secteur des biens a augmenté de 3,1 %, dépassant la croissance du secteur des services de 0,8 % (non indiqué).

Le commerce (exportations + importations) est resté relativement stable.

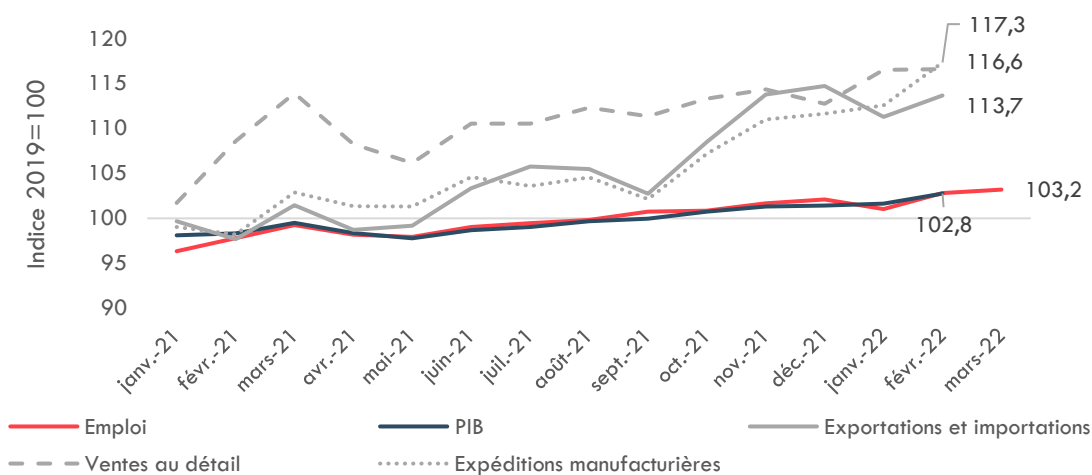
Les ventes au détail donnent un aperçu de la consommation des ménages, le principal contributeur au PIB du Canada, soit plus de 50 % du PIB total. De novembre 2021 à février 2022, les ventes au détail ont augmenté de 2,0 %, mais, pendant la même période, l'indice des prix à la consommation a augmenté de 1,8 %. Ainsi, quand on retire l'effet des prix plus élevés, les ventes au détail sont restées relativement stables.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada. Les expéditions manufacturières ont augmenté du chiffre impressionnant de 5,7 % entre novembre 2021 et février 2022.

### Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Novembre 2021	19,30	2 012	113,2	58,8	64,0
Février 2022	19,51	2 041	113,1	59,9	67,7
<b>Changement sur 3 mois</b>	<b>1,1 %</b>	<b>1,4 %</b>	<b>-0,1 %</b>	<b>2,0 %</b>	<b>5,7 %</b>

### 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.

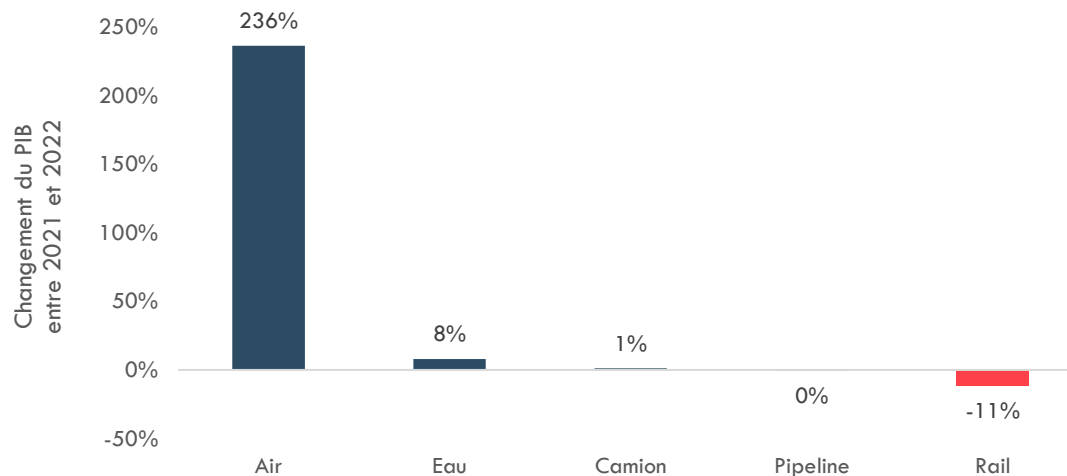


## Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises

Chaque secteur du transport a été touché différemment pendant la pandémie. Les effets négatifs ont été considérables pour certains secteurs, ce qui influence les valeurs initiales utilisées pour l'analyse de la tendance sur un an. Aussi, les données devraient être interprétées avec prudence.

En janvier et février 2021, le PIB du secteur du transport aérien était à environ un dixième du taux pré-pandémie. La forte croissance de 236 % cette dernière année a fait en sorte que le PIB du secteur du transport aérien s'élève à environ un tiers du taux pré-pandémie. Le temps froid, entre autres facteurs, a nui au secteur du transport ferroviaire en janvier et février 2022.

### Comparaison du PIB par mode de transport (janvier-février)

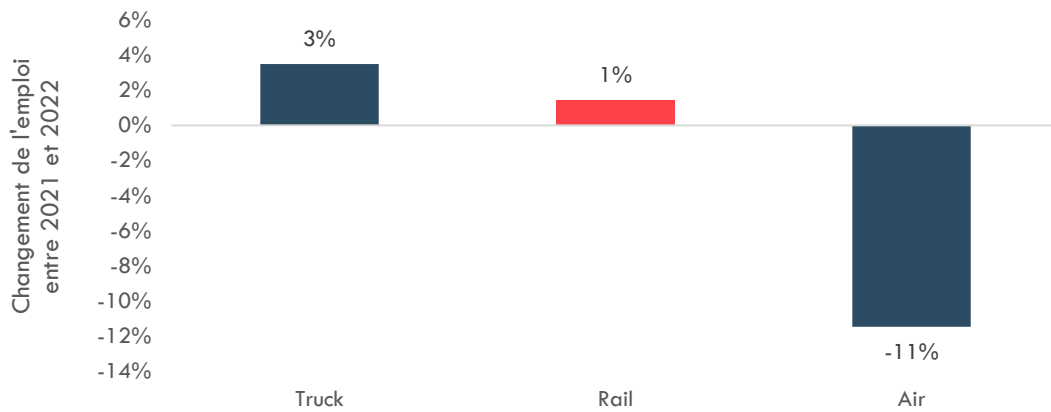


Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)

Malgré le fort bond du PIB du secteur du transport aérien, l'emploi cumulé a diminué de 11 % comparativement à l'année dernière, alors que de nombreuses compagnies aériennes canadiennes ont annoncé des mises à pied en janvier et février.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <https://westjet.mediaroom.com/2021-01-08-WestJet-Slashes-Capacity-in-Response-to-Rushed-Government-Testing-Regime> ; <https://scfp.ca/air-canada-se-pousse-avec-largent-du-federal-laissant-en-plan-des-milliers-de-travailleurs-selon-le>

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

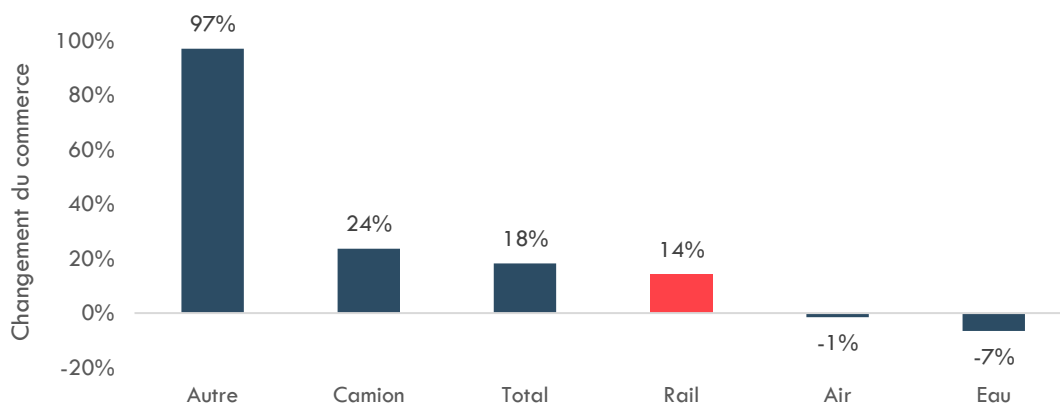


Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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.

Comme les données sur le commerce ne sont disponibles que jusqu'à janvier, au lieu d'analyser seulement un mois de données, nous avons comparé les données des trois derniers mois à la même période l'année précédente. De novembre 2021 à janvier 2022, le commerce par voie maritime a diminué de 7 % comparativement à la même période l'année précédente, les temps d'arrêt plus longs aux ports ayant probablement contribué à cette baisse. Le commerce par rail a augmenté, mais pas dans la même mesure que le transport routier (camionnage). Le commerce par d'autres modes de transport (pipelines) a pratiquement doublé comparativement à l'année précédente.

## Comparaison du commerce par mode de transport, trois derniers mois (nov-21 à jan-22 vs nov-20 à jan-21)



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

## Chemins de fer de classe 1

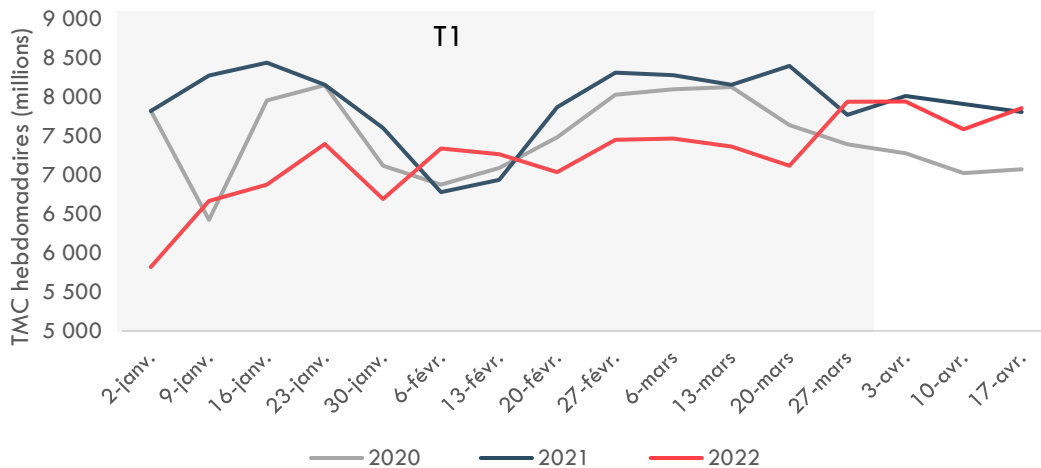
Les données sur les chemins de fer de classe 1 visent les opérations du CN et du CP partout en Amérique du Nord.

### Tendance hebdomadaire

Les chemins de fer de classe 1 ont commencé l'année avec des volumes relativement faibles au premier trimestre, en raison du temps froid, de la vague de COVID-19 causée par le variant Omicron et d'un court arrêt de travail en mars. Les tonnes-milles commerciales (TMC) au premier trimestre de 2022 étaient inférieures de 10 % par rapport à 2021 et de 8 % par rapport à 2020.

Les données pour les premières semaines du deuxième trimestre de 2022 indiquent que les TMC étaient similaires à 2021, et nettement supérieures à 2020.

### 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., 17-avr correspond à la semaine du 17-23 avril). La semaine commençant le 2 janvier 2022 est comparée aux semaines commençant le 3 janvier 2021, le 5 janvier 2020 et le 7 janvier 2019.

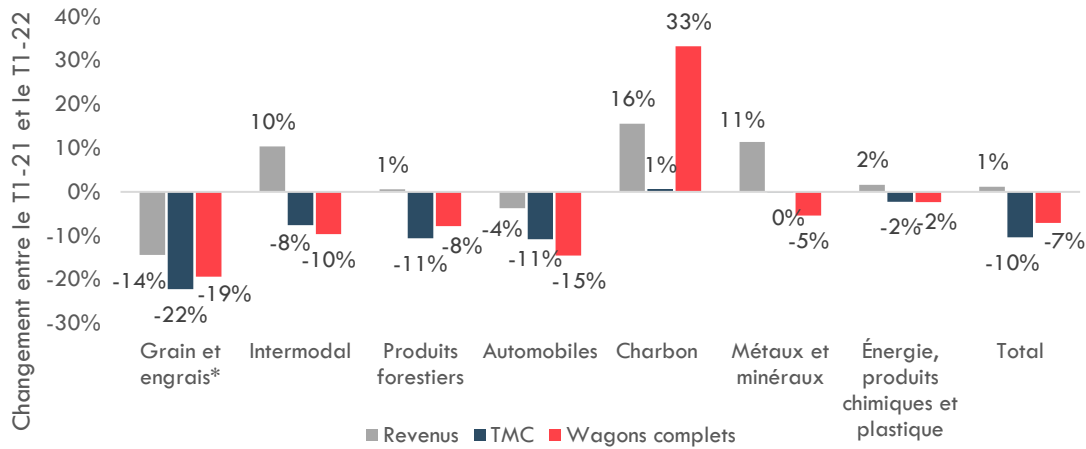
### Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets

Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, au premier trimestre de 2022, les TMC et les wagons complets totaux des chemins de fer de classe 1 ont diminué de 10 % et 7 % respectivement, alors que les revenus liés aux marchandises ont augmenté de 1 %. La performance varie selon les marchandises. Les expéditions de grain et d'engrais sont restées faibles, alors que les TMC ont diminué de 22 % par rapport au premier trimestre de 2021. Les TMC de produits forestiers ont diminué de 11 %, les TMC intermodales ont diminué de 8 % et les TMC d'automobiles ont diminué de 11 %, alors que les difficultés de la chaîne d'approvisionnement mondiale et les pénuries de puces persistent. La seule catégorie de produit qui a affiché une augmentation des TMC est celle du charbon, à seulement 1 %.

Au premier trimestre de 2022, les revenus liés aux marchandises par TMC étaient supérieurs de 13 % par rapport au premier trimestre de 2021, entraînant une augmentation des revenus malgré une réduction du trafic global. 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](#)).



## Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T1-22 vs T1-21



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

\*Cela comprend la potasse et le soufre.

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

	T1-22	T1-21	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	26 196	33 669	-22%	-7 473
Intermodal	20 217	21 886	-8%	-1 669
Produits forestiers	7 180	8 033	-11%	-853
Automobiles	1 041	1 167	-11%	-126
Charbon	9 365	9 306	1%	59
Métaux et minéraux	8 782	8 792	0%	-10
Énergie, produits chimiques et plastique	17 466	17 874	-2%	-408
<b>Total</b>	<b>90 247</b>	<b>100 727</b>	<b>-10%</b>	<b>-10 480</b>

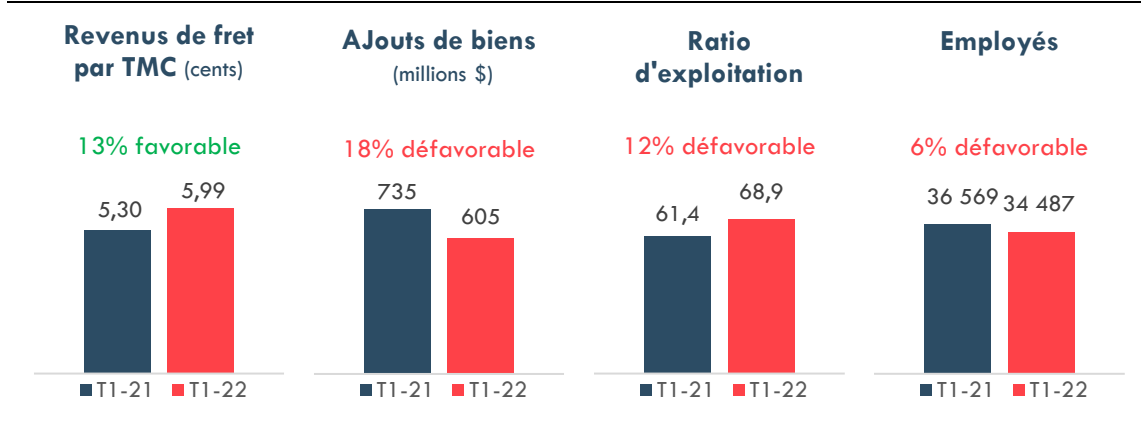
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [Rapport sur les gains trimestriels du CP](#).

\*Cela comprend la potasse et le soufre.

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

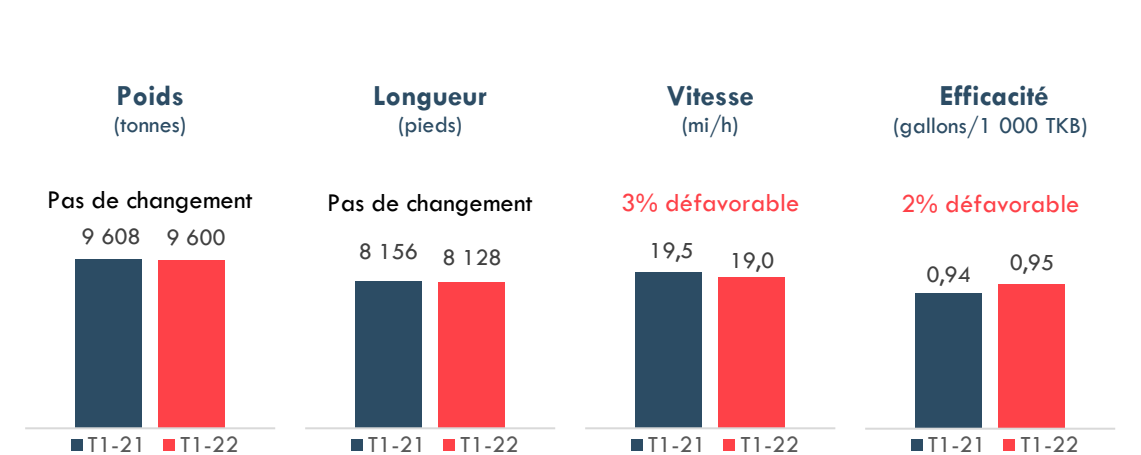
Au premier trimestre de 2022, les revenus de fret par TMC ont augmenté de 13 %, en raison d'une hausse de 19 % des revenus par TMC des expéditions intermodales (non indiqué). Les revenus de fret par TMC ont augmenté de 4 % à 15 % pour les autres groupes de produits (non indiqué). Malgré une augmentation des revenus de fret par TMC, le ratio d'exploitation moyen a augmenté de 12 %. Le temps froid, le variant Omicron, un court arrêt de travail et l'augmentation des coûts du carburant ont contribué à l'augmentation des ratios d'exploitation.

Au premier trimestre de 2022, les chemins de fer de classe 1 ont investi 605 millions de dollars dans leurs réseaux et employaient plus de 34 000 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.

Au premier trimestre de 2022, les mesures de la performance relatives aux trains étaient similaires à celles du premier trimestre de 2021. Le poids et la longueur moyens des trains sont restés inchangés par rapport au premier trimestre de 2021. Cependant, la vitesse moyenne des trains a diminué de 3 %, à une moyenne de 19,0 milles à l'heure, et l'efficacité du carburant a diminué de 2 %. Les données pour les trois premières semaines d'avril (deuxième trimestre de 2022) étaient plus positives, indiquant une vitesse moyenne de plus de 20 milles à l'heure, ce qui est similaire à avril 2021 (non indiqué).



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.

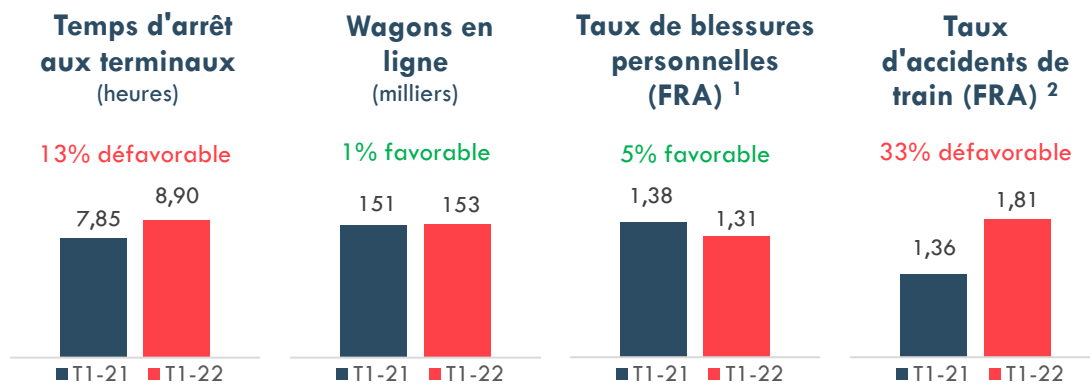
Les problèmes de la chaîne d'approvisionnement mondiale ont continué au premier trimestre de 2022. Les temps d'arrêt aux terminaux ferroviaires étaient plus longs qu'au premier trimestre de



2021 pendant 11 des 13 semaines. Malgré l'augmentation des temps d'arrêt aux terminaux (13 %, ou environ 1 heure), les autres modes de transport ont connu des retards plus importants. Les temps d'arrêt aux ports étaient de plus de 50 % plus longs qu'au premier trimestre de 2021 (voir plus loin dans le rapport). Ces difficultés ne sont pas propres au Canada – les expéditions internationales de conteneurs affichent des retards considérables et une très faible performance en matière de ponctualité. La politique zéro-COVID de la Chine et la guerre entre la Russie et l'Ukraine s'ajoutent à la liste des problèmes de la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Le nombre moyen de wagons en ligne a augmenté d'environ 2 200, ou de 1 %, comparativement à l'année précédente. Le nombre de wagons en ligne par semaine pendant le trimestre était plutôt similaires à 2021 (non indiqué). Il y a eu considérablement moins de wagons-trémies couverts en ligne (diminution de 3 900, ou 6 %), principalement en raison de la réduction des expéditions de grain, ce qui a été plus que compensé par une augmentation de 4 800 (13 %) des wagons en ligne.

Comparativement au premier trimestre de 2021, 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, 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.

<sup>1</sup> Blessures par 200 000 heures-employés.

<sup>2</sup> Accidents par million de trains-milles.

## Industrie du fret

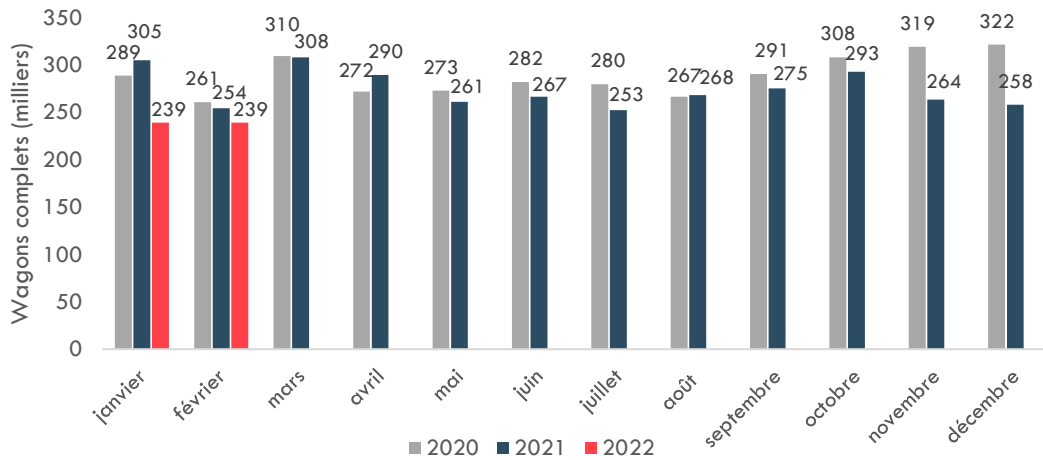
Les données sur l'industrie du fret présentées dans cette section du rapport chevauchent certaines données sur les chemins de fer de classe 1 ci-dessus. Cependant, cette section comprend des données sur tous les chemins de fer marchandises, ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local, et est propre 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.

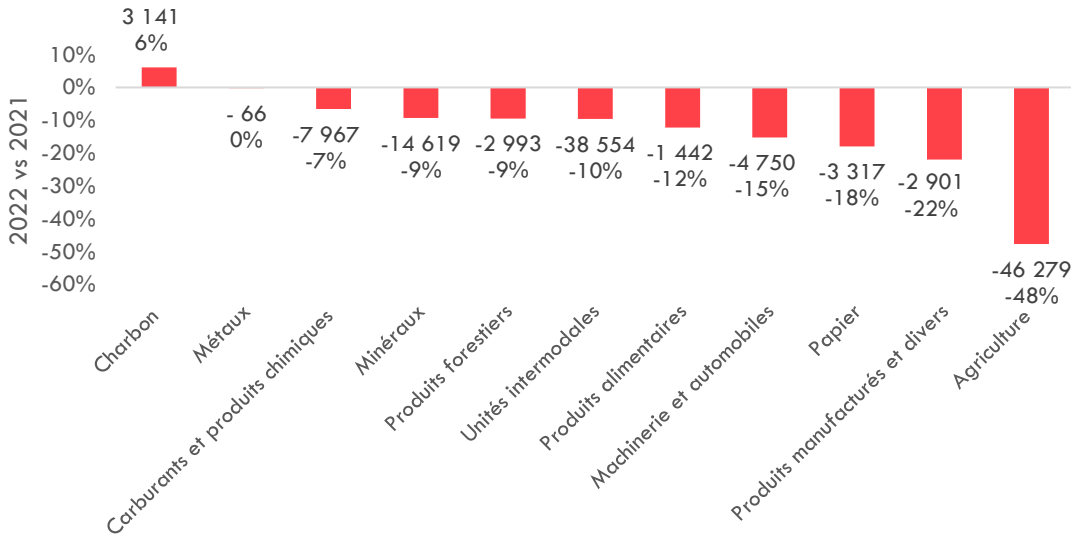
En janvier et février 2022, les chargements non intermodaux étaient inférieurs de 15 % aux niveaux de 2021. Les chargements ont diminué pour tous les groupes de produits, à l'exception du charbon. L'agriculture a affiché la plus forte baisse, en termes de pourcentage (-48 %) et en chiffres absolus (-46 279).

### Chemins de fers canadiens, wagons complets



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

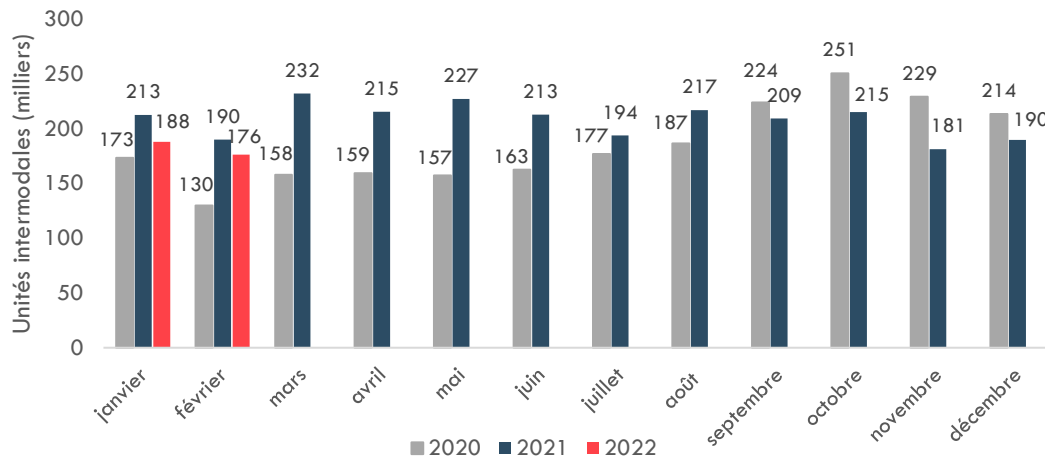
### Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales (janvier-février)



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

Un certain nombre de facteurs influencent le mouvement continu des expéditions intermodales, ce qui comprend, sans s'y limiter, les problèmes de conteneurs mondiaux, la politique zéro-COVID de la Chine, les retards et une faible performance en matière de ponctualité des bateaux, les conditions météorologiques extrêmes et les goulots d'étranglement aux ports. En janvier et février 2022, le trafic intermodal total a diminué de 10 % par rapport à 2021.

## Chemins de fer canadiens, unités intermodales



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

L'Est du Canada a été relativement moins touché que l'Ouest pendant les premiers mois de 2022. Dans la Division de l'Est, les chargements ont diminué de 8 % et les expéditions intermodales ont diminué de seulement 5 % comparativement à 2021. Dans la Division de l'Ouest, les chargements et les expéditions intermodales ont respectivement diminué de 19 % et de 12 % comparativement à 2021.

### Cumul annuel (janvier-février) : Wagons complets par région

	2022 vs 2021	2022 vs 2020
Division Est	-8%	-7%
Division Ouest	-19%	-17%
<b>Total</b>	<b>-15%</b>	<b>-13%</b>

### Cumul annuel (janvier-février) : Unités intermodales par région

	2022 vs 2021	2022 vs 2020
Division Est	-5%	27%
Division Ouest	-12%	16%
<b>Total</b>	<b>-10%</b>	<b>20%</b>

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

## Tarifs marchandises

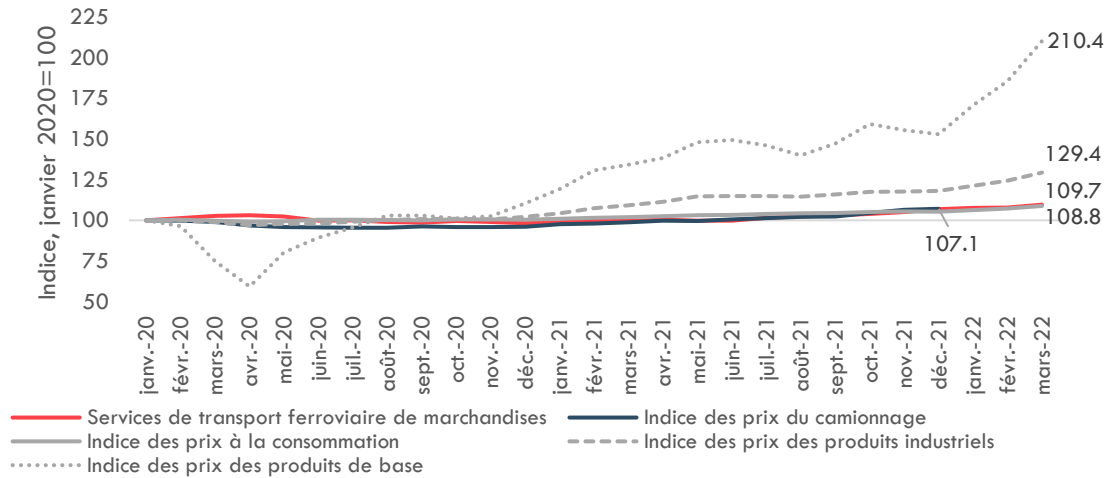
Les tarifs marchandises, les tarifs de camionnage et les prix à la consommation sont très similaires depuis le début de la pandémie, alors que les prix des produits industriels et de base ont considérablement augmenté.

Ces trois derniers mois (décembre 2021 à mars 2022), les tarifs marchandises ont augmenté de 2,7 %, portant l'augmentation totale depuis janvier 2020 à 9,7 %. Les dernières données disponibles sur les prix du camionnage datent de décembre 2021. En décembre 2021, les prix du camionnage étaient de 7,1 % supérieurs à janvier 2020, alors que les tarifs marchandises étaient de 6,8 % supérieurs à janvier 2020. Ces trois derniers mois, l'IPC a augmenté de 3,4 %, portant l'augmentation totale depuis janvier 2020 à 8,8 %.

Les prix des produits industriels et de base ont continué à augmenter rapidement. De décembre 2021 à mars 2022, les prix des produits industriels ont augmenté de 9,6 %, portant

l'augmentation totale depuis janvier 2020 à 29,4 %. De décembre 2021 à mars 2022, les prix des produits de base ont augmenté de pas moins de 37,5 %, portant l'augmentation totale depuis janvier 2020 à 110,4 % (plus du double).

### Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices

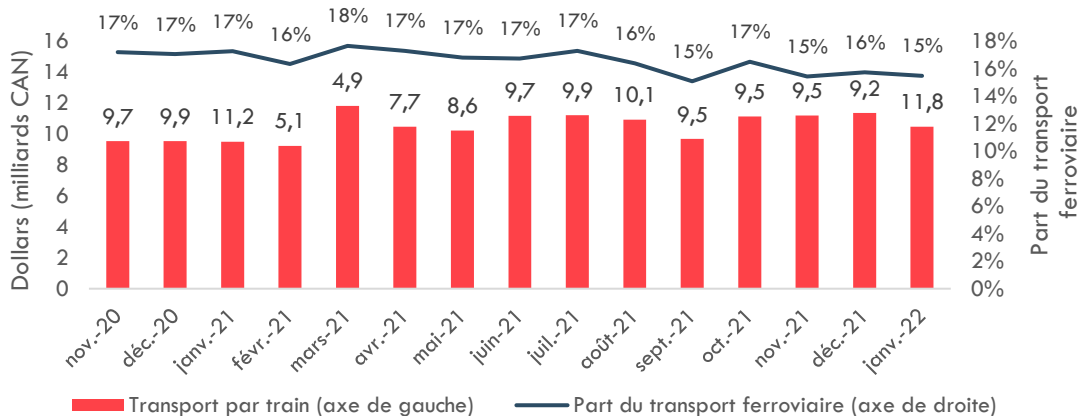


Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

### Exportations

Ces derniers mois, les expéditions ferroviaires transfrontalières sont restées relativement stables, à environ 11 milliards de dollars par mois, représentant seulement un peu plus de 15 % des échanges commerciaux avec les États-Unis.<sup>2</sup>

### Commerce ferroviaire avec les États-Unis



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

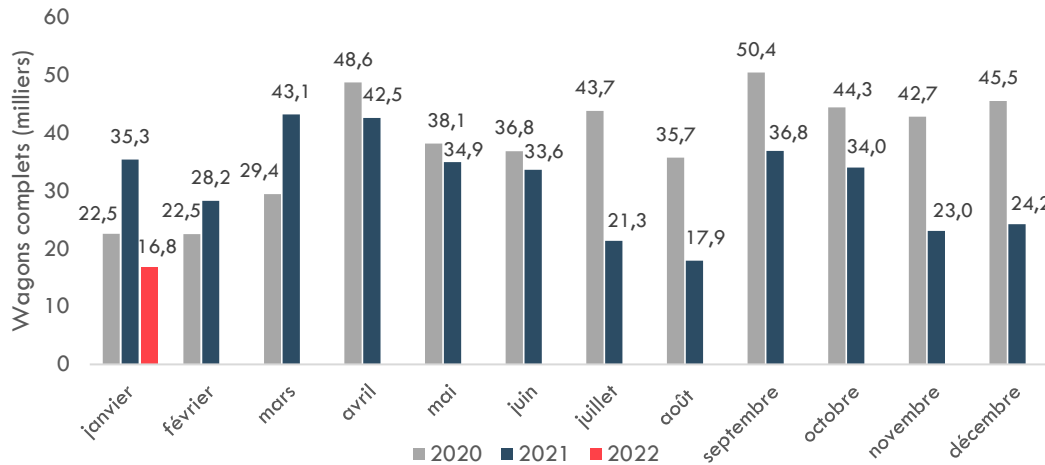
<sup>2</sup> Les chiffres présentés ici sont ceux du commerce avec les États-Unis, par valeur, et pour le mode de transport utilisé pour traverser la frontière. À l'aide des données annuelles de Transports Canada, l'Association des chemins de fer du Canada estime que plus de 50 % des volumes d'exportation totaux ont été transportés par train, par transport ferroviaire transfrontalier ou par transport ferroviaire et maritime.



Chaque mois depuis avril 2021, le nombre de wagons-trémies couverts déchargés à des ports de l'Ouest a été inférieur à 2020. Selon l'année civile, 2021 a été inférieure de 19 % par rapport à 2020. 2022 a commencé avec seulement 16 800 wagons-trémies couverts déchargés aux ports de l'Ouest en janvier, une diminution de 53 % comparativement à 2021 et de 26 % comparativement à 2020.

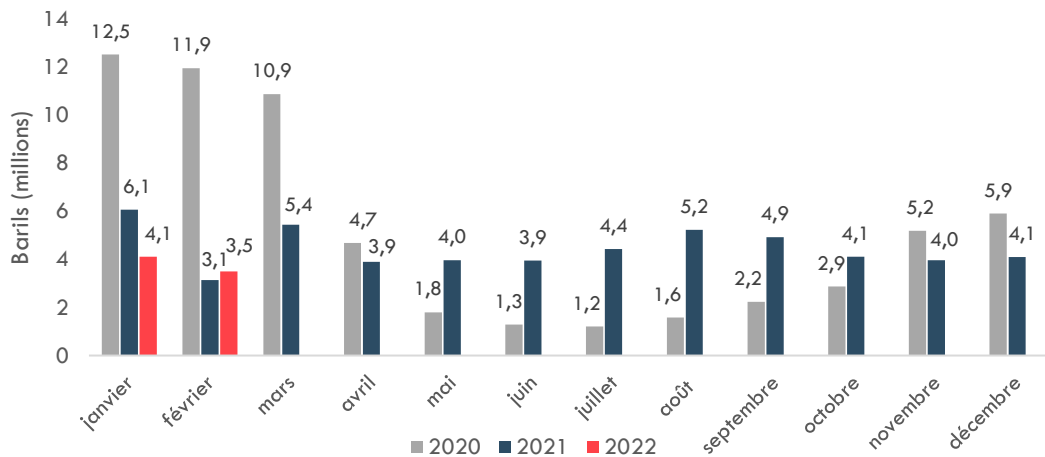
Au cours des deux premiers mois de 2022, les exportations de pétrole brut étaient inférieures de 17 % par rapport à 2021.

### Wagons-trémies couverts déchargés aux ports de l'Ouest



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

### Exportations de pétrole brut par train

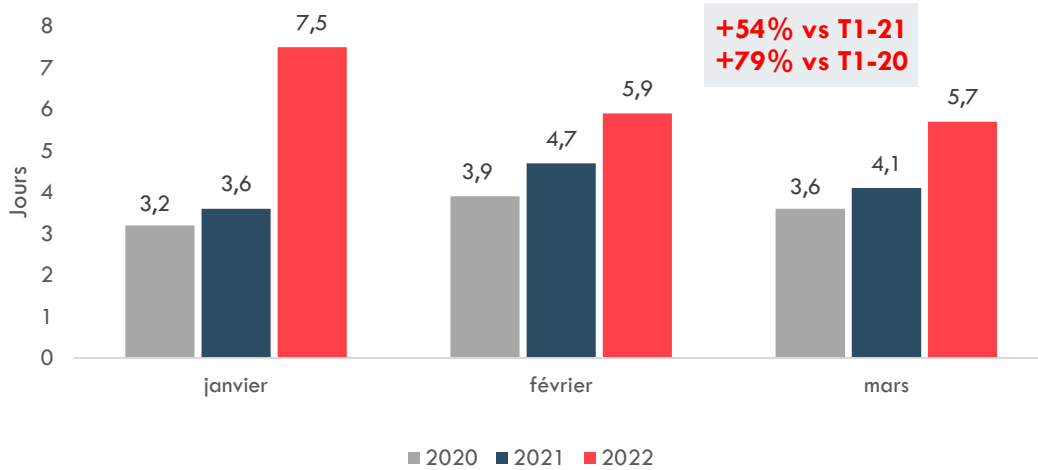


Source : Régie de l'énergie du Canada, [Exportations de pétrole brut canadien par chemin de fer](#).

Au premier trimestre de 2022, les temps d'arrêt au port de Vancouver et au port de Montréal étaient considérablement plus longs que les années précédentes.

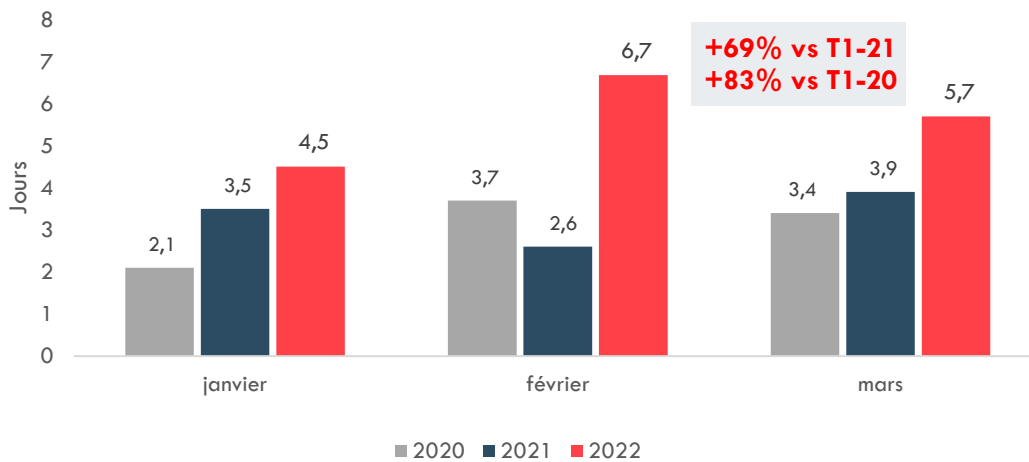
Le temps d'arrêt au port de Vancouver était 54 % plus long qu'au premier trimestre de 2021 et 79 % plus long qu'au premier trimestre de 2020. Le temps d'arrêt au port de Montréal était 69 % plus long qu'au premier trimestre de 2021 et 83 % plus long qu'au premier trimestre de 2020.

### 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>



## 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.

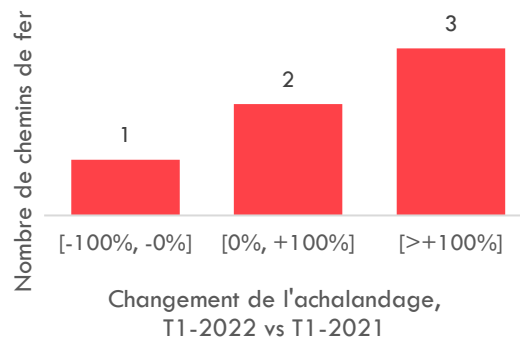
### Achalandage chez les membres de l'ACFC

L'achalandage de voyageurs a été considérablement touché par la pandémie de COVID-19 et les restrictions changeantes. Cette section traite de la reprise de l'achalandage de voyageurs chez les membres de l'ACFC.

Comme la période de janvier à mars est la basse saison pour la plupart des exploitants de trains touristiques, les données ci-dessous sont axées sur les chemins de fer intervilles et de banlieue. Au premier trimestre de 2022, il existait des données sur l'achalandage pour six exploitants de chemins de fer intervilles et de banlieue membres de l'ACFC.<sup>3</sup>

Il faudra beaucoup de temps pour que l'achalandage revienne aux taux pré-pandémie et les dépasse, mais il est évident que la reprise est en cours. Au premier trimestre de 2022, comparativement au premier trimestre de 2021 (où l'achalandage était très faible), l'achalandage a augmenté chez cinq des six membres de l'ACFC. Il a plus que doublé chez trois d'entre eux.

#### Membres de l'ACFC, achalandage, T1



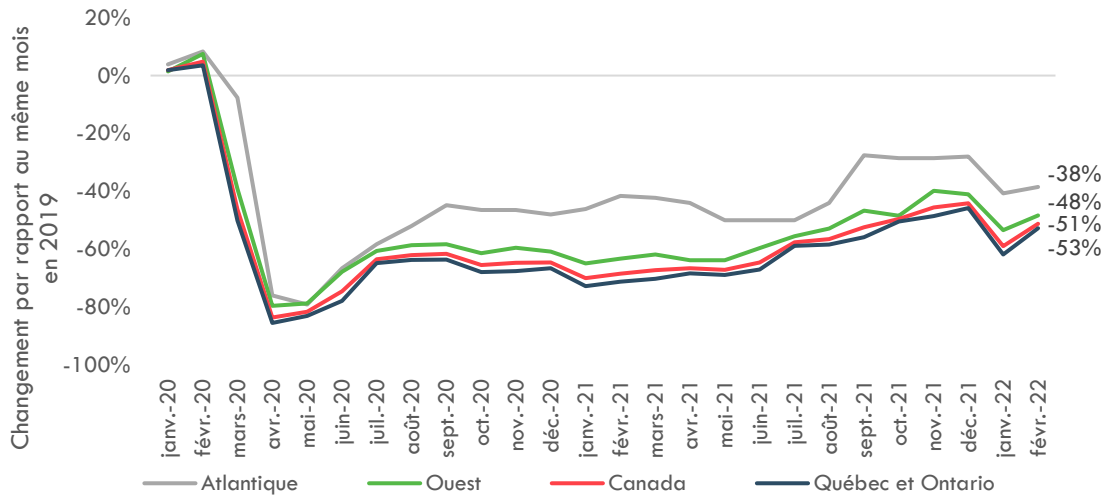
<sup>3</sup> <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/>

## Transport urbain

En janvier 2022, l'achalandage du transport urbain était à la baisse, après avoir affiché sept mois de gains de juin à décembre 2021. Le rétablissement des restrictions dans plusieurs provinces pour limiter la propagation du variant Omicron a eu des conséquences négatives sur l'achalandage.<sup>4</sup>

Les conséquences sur l'achalandage restent les plus marquées au Québec et en Ontario depuis le début de la pandémie, où les restrictions ont généralement été plus sévères et sont restées en place plus longtemps que dans les autres provinces.

### Achalancement du transport en commun par région



Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220321/dq220321c-fra.htm).

<sup>4</sup> Transport en commun urbain, janvier 2022, Le Quotidien, Statistique Canada (<https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/220321/dq220321c-fra.htm>)

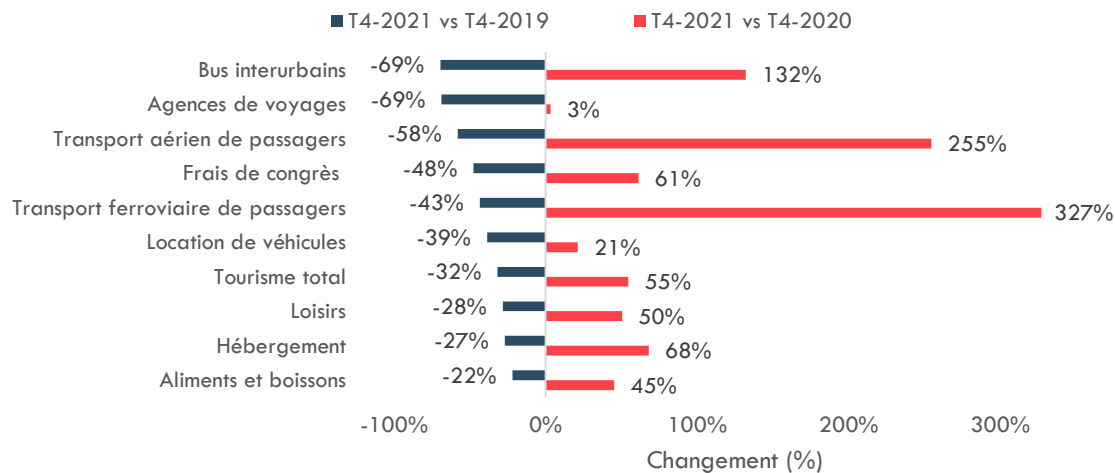
## Tourisme ferroviaire

Il existe un délai considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le T4-21.

Comparativement au quatrième trimestre de 2019 (avant la pandémie), les dépenses pour le tourisme ferroviaire étaient en baisse de 32 % au quatrième trimestre de 2021. Tous les secteurs du tourisme affichaient une baisse d'au moins 22 %, ce qui comprend les chemins de fer voyageurs, à 43 %. Cependant, le tourisme commence à reprendre, et les dépenses au quatrième trimestre de 2021 ont excédé les dépenses de tous les secteurs du tourisme au quatrième trimestre de 2020.

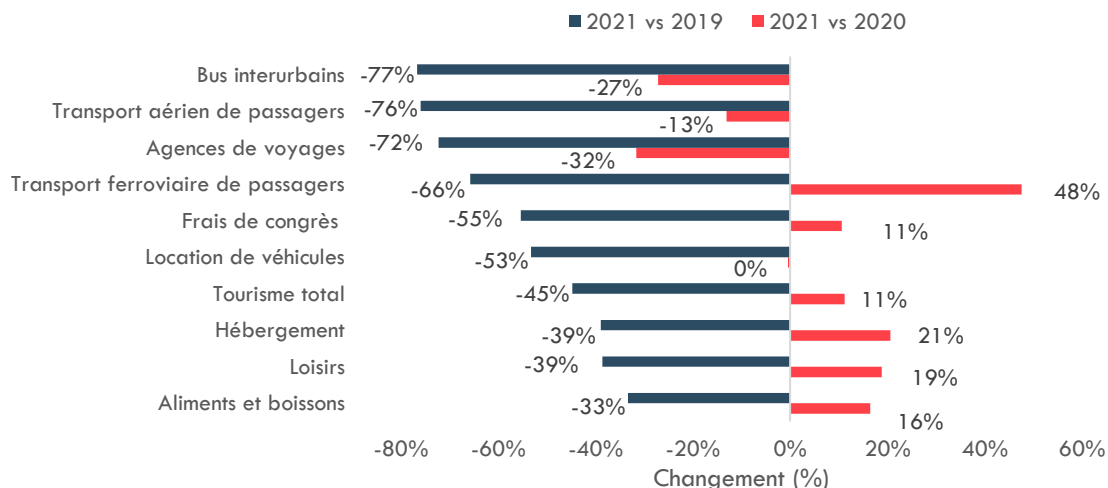
Par année civile, les dépenses pour le tourisme en 2021 étaient inférieures d'au moins 33 % à celles de 2019 dans tous les secteurs. En 2021, les dépenses dans certains secteurs sont restées sous les taux de 2020, comme prévu, car les conséquences de la pandémie n'ont pas commencé à se faire sentir avant mars 2020.

### Dépenses pour le tourisme, T4



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

### Dépenses pour le tourisme, annuelles



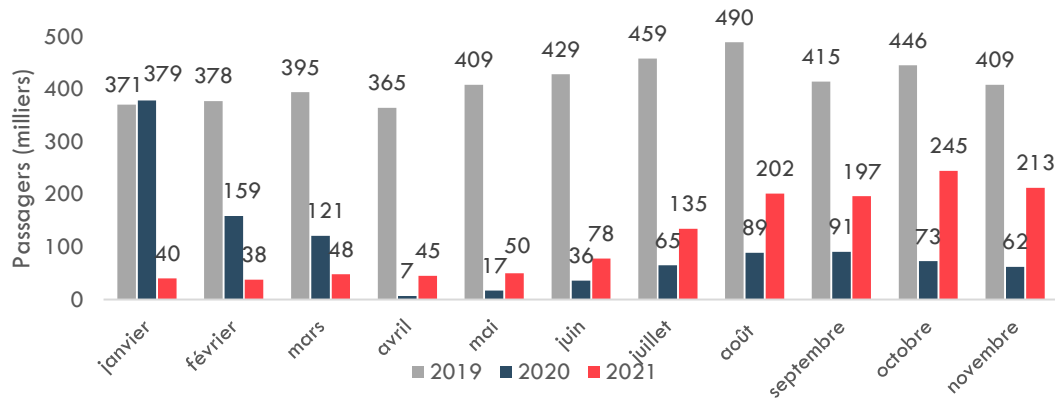
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).

## Transport de passagers intervilles

Il existe des données sur l'achalandage pour VIA Rail et Amtrak.

Il existe des données pour VIA Rail jusqu'à novembre 2021. Pour les trois derniers mois pour lesquels des données sont disponibles (septembre 2021 à novembre 2021), l'achalandage chez VIA Rail était à 52 % du taux de 2019. De janvier à novembre, l'achalandage a augmenté de 17 % comparativement à 2020, mais a diminué de 72 % comparativement à 2019.

### VIA Rail - Achalandage mensuel

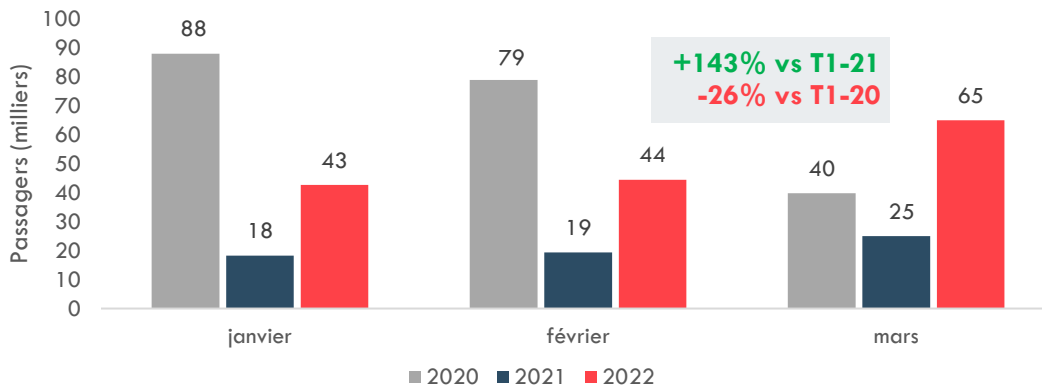


Source : Transports Canada, [Indicateurs d'activités sur les transports](#).

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.<sup>5</sup>

Les données du premier trimestre de 2022 pour les itinéraires d'Amtrak comprenant un segment canadien indiquent que l'achalandage reprend. L'achalandage au premier trimestre de 2022 était plus de deux fois plus élevé qu'au premier trimestre de 2021 (152 000 passagers vs 63 000), mais est resté inférieur de 26 % par rapport au premier trimestre de 2020.

### 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).

<sup>5</sup> 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.

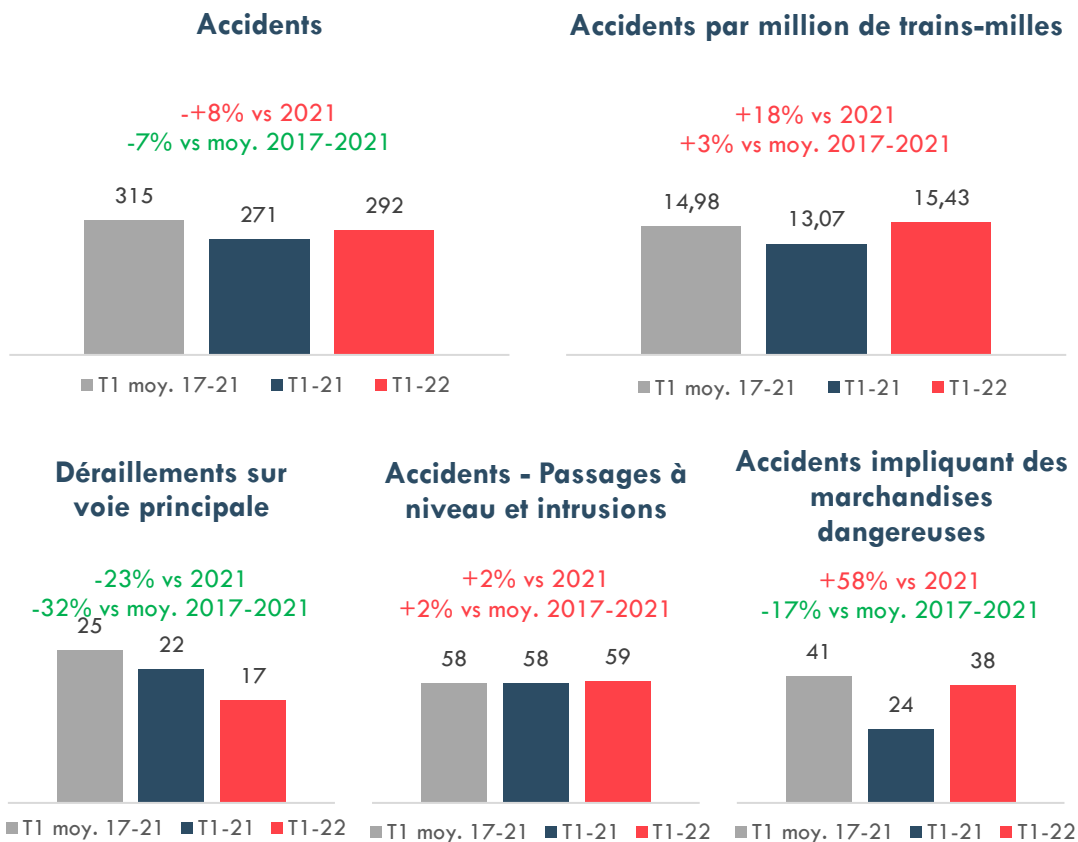


## Sécurité ferroviaire

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

Les données sur les accidents peuvent varier considérablement d'un trimestre à l'autre, en fonction de divers facteurs, dont les conditions météorologiques. Au premier trimestre de 2022, la performance en matière de sécurité ferroviaire était forte comparativement à la moyenne du premier trimestre 2017-2021, mais en baisse par rapport au T1-21, qui était un trimestre solide.

Comparativement à la moyenne du premier trimestre 2017-2021, les performances de sécurité se sont améliorées dans la plupart des catégories. Les déraillements sur la voie principale ont diminué de 32 %, alors que le nombre total d'accidents et d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a diminué de 7 %. Le taux d'accidents (accidents par million de trains-milles) a augmenté de 3 %, la diminution du nombre d'accidents n'étant pas aussi bonne que la réduction des trains-milles. Le nombre d'accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions a augmenté d'un cas (2 %) comparativement à 2021 et à la moyenne du premier trimestre 2017-2021.



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



**Association des chemins de fer du Canada**

99, rue Bank  
Ottawa (Ontario) K1P 6B9  
[www.railcan.ca/fr](http://www.railcan.ca/fr)

2022\_T1\_rev.1