

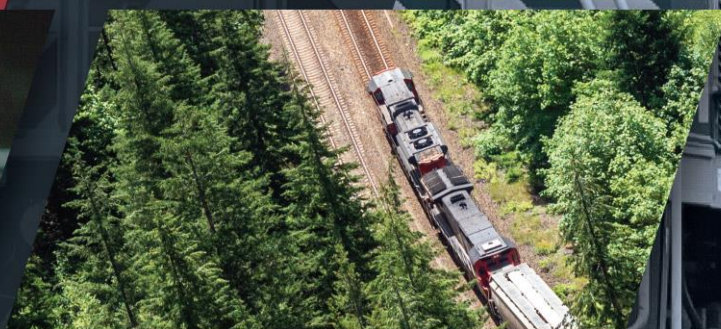


Association des chemins
de fer du Canada



ACFC - RAPPORT TRIMESTRIEL

T2-2022



19 septembre 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	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	19
Transport de passagers intervalles.....	20
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 la même période en 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 deuxième trimestre de 2022, les niveaux d'activité des chemins de fer de classe 1 (CN et CP, ensemble du réseau) ont commencé à se remettre d'un premier trimestre difficile. Les tonnes-milles commerciales (TMC) totales au deuxième trimestre de 2022 sont restées inchangées par rapport au deuxième trimestre de 2021. Comparativement à 2021, les tonnes-milles commerciales (TMC) pour la plupart des produits ont augmenté de 3 % à 18 %, alors que les produits forestiers (-4 %) et le grain et les engrais (-14 %) ont affiché une baisse. En matière de performance, quatre mesures clés sur l'exploitation, les finances et la sécurité sur douze se sont améliorées comparativement au deuxième trimestre de 2021, trois sont restées inchangées et cinq se sont détériorées.

De janvier à mai, 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 5 % par rapport à 2021, et le nombre d'unités intermodales a diminué de 4 %.

Ces derniers mois, l'augmentation des prix du carburant contribue à l'inflation et aux coûts de transport plus élevés. Les tarifs marchandises ont augmenté et, en juin 2022, ils étaient supérieurs de 16,5 % à ceux de janvier 2020. Cependant, c'est une augmentation modeste par rapport aux tarifs du camionnage, aux prix des produits industriels et aux prix des produits de base, qui ont respectivement augmenté de 30 %, 31 % et 106 %.

Les chemins de fer ont augmenté leurs activités transfrontalières d'une moyenne de 11 milliards de dollars par mois, à plus de 14 milliards de dollars au cours de chacun des trois derniers mois. Parallèlement, des défis demeurent aux ports. Les temps d'arrêt au port de Vancouver étaient en moyenne de 5 jours au deuxième trimestre de 2022, soit 37 % plus longs qu'au deuxième trimestre de 2021 et 72 % plus longs qu'au deuxième trimestre de 2020. Les temps d'arrêt moyens au port de Montréal étaient de près de 9 jours au deuxième trimestre de 2022, soit 61 % plus longs qu'au deuxième trimestre de 2021 et 147 % plus longs qu'au deuxième trimestre de 2020.

Transport de voyageurs

Le secteur du transport de voyageurs a continué à se remettre au deuxième trimestre de 2022. Comparativement au deuxième trimestre de 2021, l'achalandage a augmenté pour les neuf membres de l'ACFC qui ont fourni des données. L'achalandage des réseaux de transport en

commun a considérablement augmenté, passant de 50 % sous les niveaux prépandémie en février 2022 à 39 % sous les niveaux prépandémie en mai 2022. L'achalandage du transport interville a connu une poussée comparativement à la même période l'année précédente. Au deuxième trimestre de 2022, les trains touristiques fonctionnaient bien.

Sécurité ferroviaire

Au deuxième trimestre de 2022, la performance en matière de sécurité était favorable pour la plupart des indicateurs comparativement au deuxième trimestre de 2022 et à la moyenne du deuxième trimestre 2017-2021. Le taux d'accidents s'est amélioré de 20 % comparativement au deuxième trimestre de 2021 et de 8 % comparativement à la moyenne du deuxième trimestre 2017-2021.



État de l'économie canadienne

Les données de juin 2022 ne sont pas encore disponibles pour tous les indicateurs économiques clés. C'est pourquoi les données de mai 2022 sont comparées à celles de février 2021 afin d'analyser les tendances.

De février à mai 2022, l'emploi a augmenté de 0,7 %, de 19,51 millions à 19,64 millions.

Ces trois derniers mois, le PIB a augmenté de 1,1 %, passant de 2 033 milliards de dollars à 2 055 milliards de dollars. Le secteur des services a augmenté de 1,2 %, dépassant la croissance du secteur des biens de 0,9 % (non indiqué).

Le commerce (exportations + importations) a considérablement augmenté, de 12,5 %, passant de 114,9 milliards de dollars à 129,3 milliards de dollars.

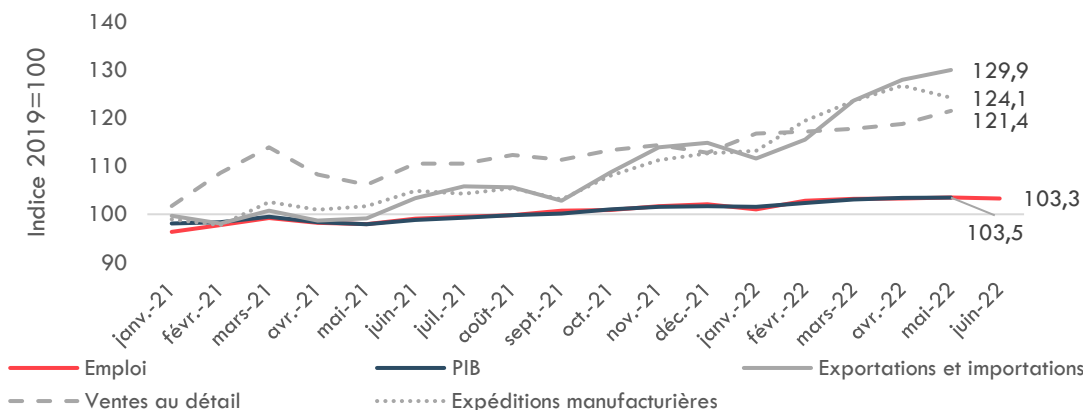
Les ventes au détail donnent un aperçu de la consommation des ménages, le principal contributeur au PIB du Canada, soit plus de 50 % du PIB total. De février à mai 2022, les ventes au détail ont augmenté de 3,7 % mais, pendant la même période, l'indice des prix à la consommation a augmenté de 3,5 %. 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 4,0 % de février à mai 2022.

Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Février 2022	19,51	2 033	114,9	60,2	68,9
Mai 2022	19,64	2 055	129,3	62,4	71,6
Changement sur 3 mois	0,7 %	1,1 %	12,5 %	3,7 %	4,0 %

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.

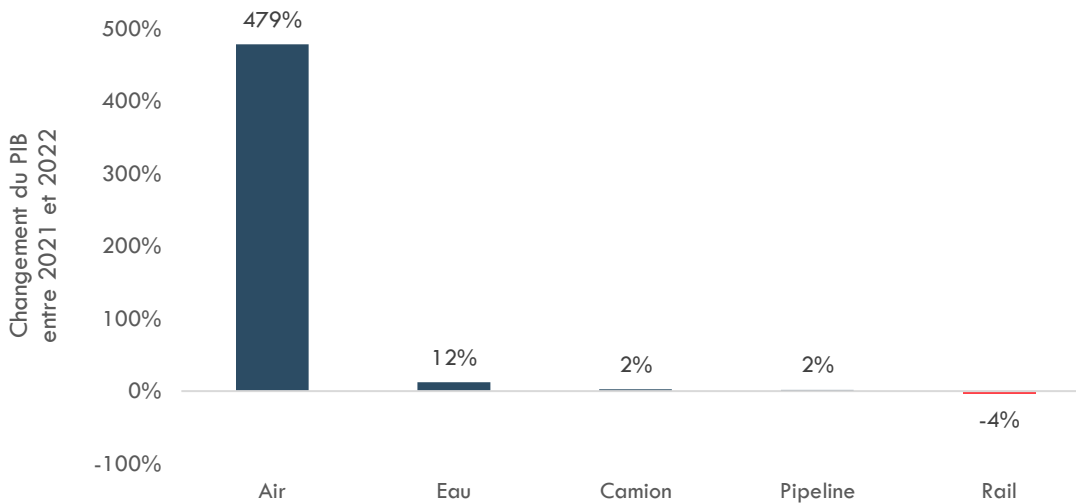


Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises

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.

Le secteur du transport aérien a affiché la plus forte croissance du PIB, avec une augmentation de 479 % depuis le début de l'année, pour un PIB d'environ 44 % par rapport au niveau prépandémie (janvier à mai 2019, non indiqué). Cela pourrait être attribuable au fait que le Canada a assoupli les mesures frontalières en 2022.¹ Le PIB du secteur ferroviaire (cumul annuel) était inférieur de 4 % aux niveaux de 2021.

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



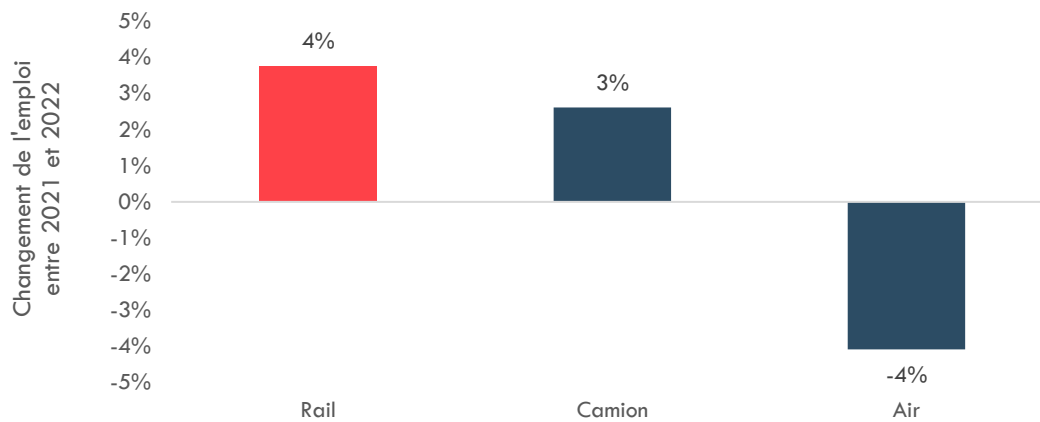
Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)

Malgré le fort bond du PIB du secteur du transport aérien, l'emploi cumulatif a diminué de 4 % comparativement à l'année dernière, alors que de nombreuses compagnies aériennes canadiennes ont annoncé des mises à pied en janvier et février.² L'emploi dans le secteur du transport aérien n'a pas diminué de manière significative quand les niveaux de trafic étaient faibles en 2021 et, par conséquent, il n'y a pas eu de rebond notable de l'emploi quand les mesures frontalières du Canada ont été assouplies et que le trafic aérien a augmenté.

¹ <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/nouvelles/2022/02/le-gouvernement-du-canada-assouplit-les-mesures-frontalieres-pour-la-transition-de-la-reponse-a-la-pandemie.html>

² <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-mai)

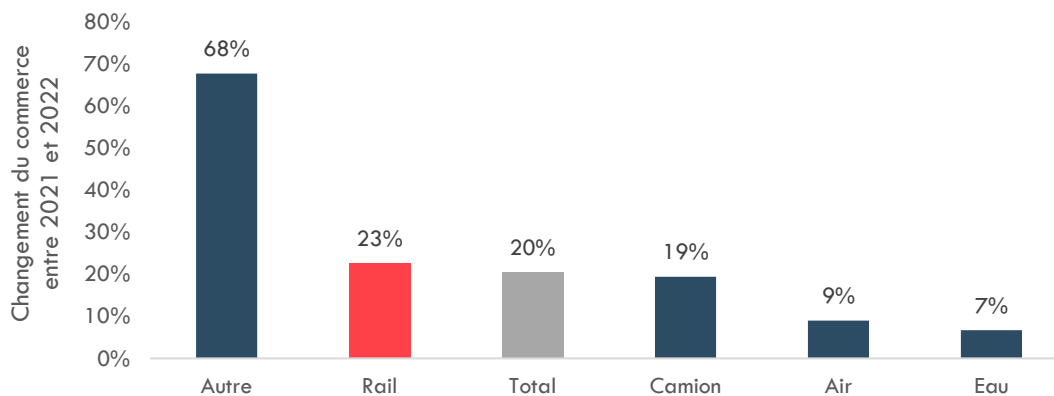


Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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.

Les données sur le commerce au Canada pendant les quatre premiers mois de 2022 étaient supérieures de 20 % à la même période en 2021. Le commerce ferroviaire a augmenté de 23 %, dépassant la croissance du commerce par d'autres modes, ce qui comprend le transport routier, aérien et maritime.

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



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

Chemins de fer de classe 1

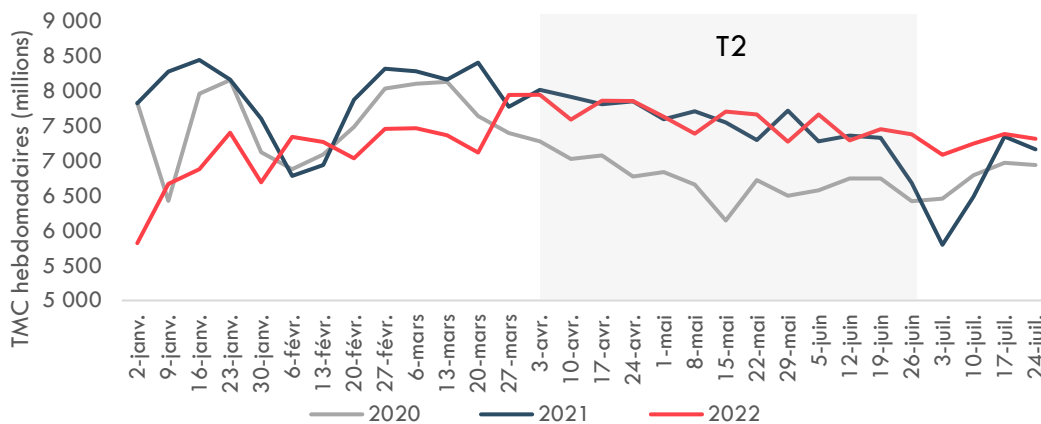
Les données sur les chemins de fer de classe 1 visent les opérations du CN et du CP partout en Amérique du Nord.

Tendance hebdomadaire

Les tonnes-milles commerciales (TMC) au premier trimestre de 2022 ont été relativement stables et très similaires à l'année précédente. Les tonnes-milles commerciales (TMC) au deuxième trimestre de 2022 étaient supérieures de 12 % à celles de 2020 (qui ont été durement touchées par le début de la pandémie de COVID-19).

Les données pour les premières semaines du troisième trimestre de 2022 indiquent que les TMC étaient supérieures à celles de 2021 (qui ont été durement touchées par les feux de forêt dans l'Ouest), 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 et le 5 janvier 2020.

Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets

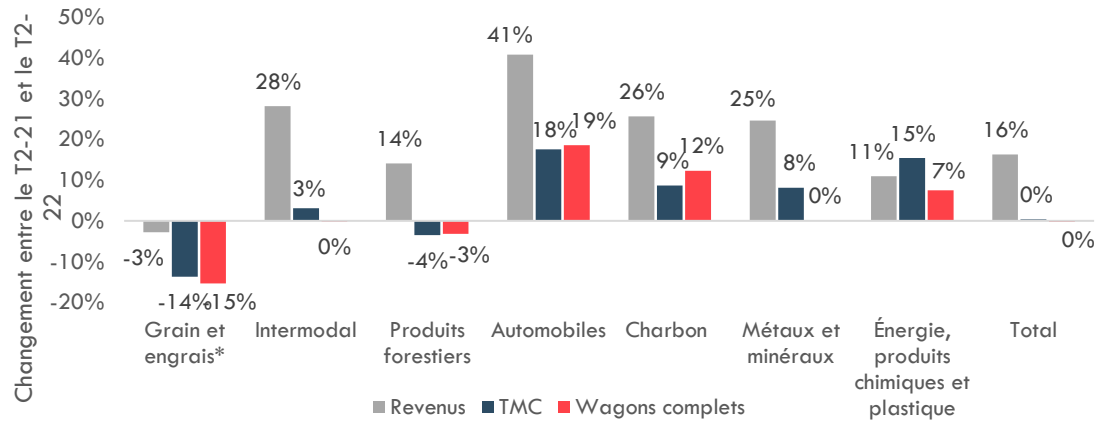
Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, au deuxième trimestre de 2022, les TMC et les wagons complets totaux des chemins de fer de classe 1 sont restés inchangés par rapport au deuxième trimestre de 2021, alors que les revenus liés aux marchandises ont augmenté de 16 %. La performance varie selon les marchandises. De nombreuses catégories de produits ont affiché des gains au deuxième trimestre de 2022 par rapport au deuxième trimestre de 2021. Les TMC d'automobiles ont augmenté de 18 %, ainsi que celles de l'énergie, des produits chimiques et des plastiques (+15 %), du charbon (+9 %), des métaux et des minéraux (+8 %) et intermodales (+3 %). Les deux seules catégories de produits ayant affiché une baisse sont celles du grain et des engrais et des produits forestiers, de 14 % et 4 % respectivement.

Au deuxième trimestre de 2022, l'augmentation des prix du carburant a contribué à la hausse des coûts de transport et des tarifs marchandises. Les revenus liés aux marchandises par TMC



étaient supérieurs de 16 % à ceux du deuxième trimestre de 2021 (non indiqué), entraînant une augmentation des revenus de 16 %, les niveaux de trafic restant inchangés. Depuis le début de la pandémie, les augmentations des tarifs marchandises ont été principalement similaires aux augmentations des prix à la consommation, et beaucoup moins élevées que les augmentations considérables des prix du camionnage, des produits industriels et des produits de base (voir [Tarifs marchandises](#)).

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T2-22 vs T2-21



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

*Cela comprend la potasse et le soufre.

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

	T2-22	T2-21	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	26 946	31 239	-14%	-4 293
Intermodal	23 347	22 648	3%	699
Produits forestiers	8 167	8 465	-4%	- 298
Automobiles	1 259	1 071	18%	188
Charbon	10 310	9 485	9%	825
Métaux et minéraux	10 257	9 489	8%	768
Énergie, produits chimiques et plastique	18 358	15 910	15%	2 448
Total	98 644	98 307	0%	337

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

	Cumul-22	Cumul-21	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	53 142	64 908	-18%	-11 766
Intermodal	43 564	44 534	-2%	- 970
Produits forestiers	15 347	16 498	-7%	-1 151
Automobiles	2 300	2 238	3%	62
Charbon	19 675	18 791	5%	884
Métaux et minéraux	19 039	18 281	4%	758
Énergie, produits chimiques et plastique	35 824	33 784	6%	2 040
Total	188 891	199 034	-5%	-10 143

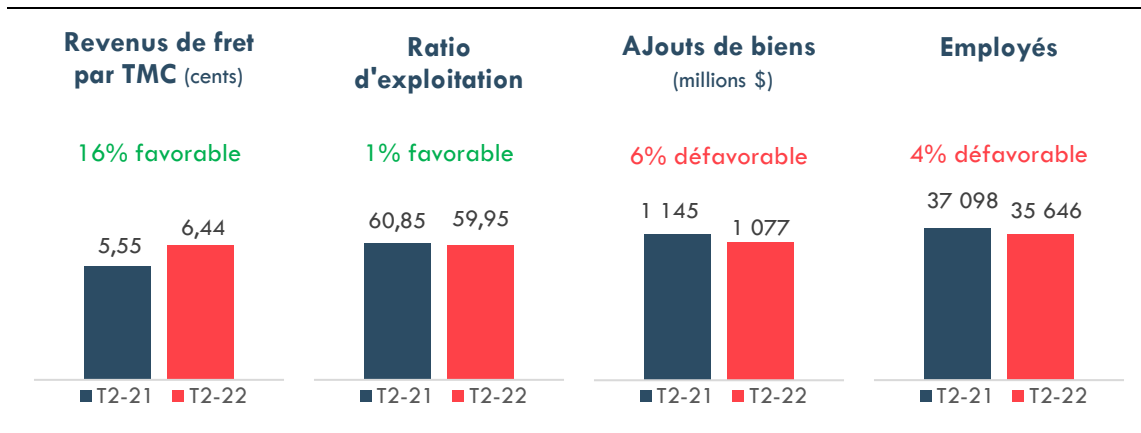
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [Rapport sur les gains trimestriels du CP](#).

*Cela comprend la potasse et le soufre.

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

Au deuxième trimestre de 2022, les revenus de fret par TMC ont augmenté de 16 %, en raison d'une hausse de 24 % des revenus par TMC des expéditions intermodales (non indiqué). Les revenus de fret par TMC ont augmenté de 13 % à 20 % pour les autres groupes de produits, à l'exception d'une baisse de 4 % pour l'énergie, les produits chimiques et les plastiques (non indiqué). Malgré une augmentation des revenus de fret, le ratio d'exploitation moyen a augmenté de seulement 1 %, parce que les coûts d'exploitation ont augmenté de 13 %, principalement en raison d'une augmentation des coûts du carburant de 67 %.

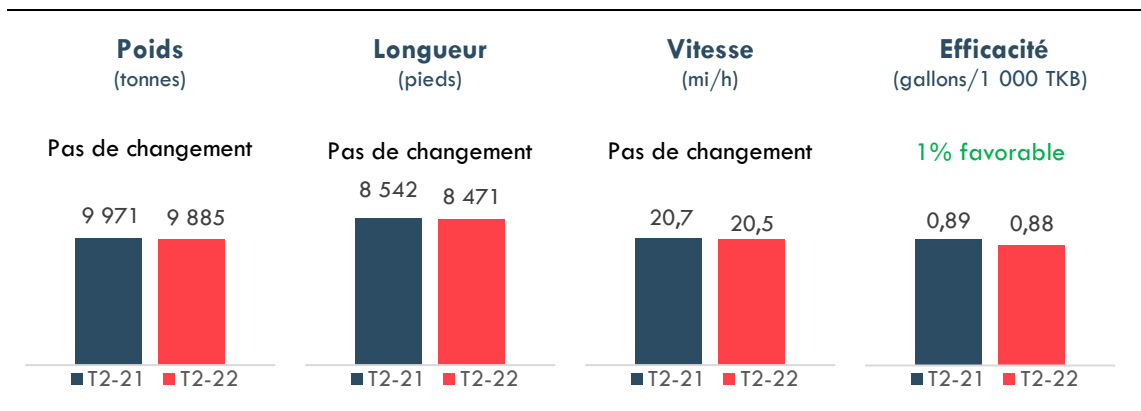
Au deuxième trimestre de 2022, les chemins de fer de classe 1 ont investi 1 077 millions de dollars dans leurs réseaux et employaient plus de 35 000 travailleurs.



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.

Au deuxième trimestre de 2022, les mesures de la performance relatives aux trains étaient similaires à celles du deuxième trimestre de 2021. Le poids et la longueur moyens des trains sont restés inchangés,³ alors que l'efficacité du carburant a augmenté de 1 %.



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

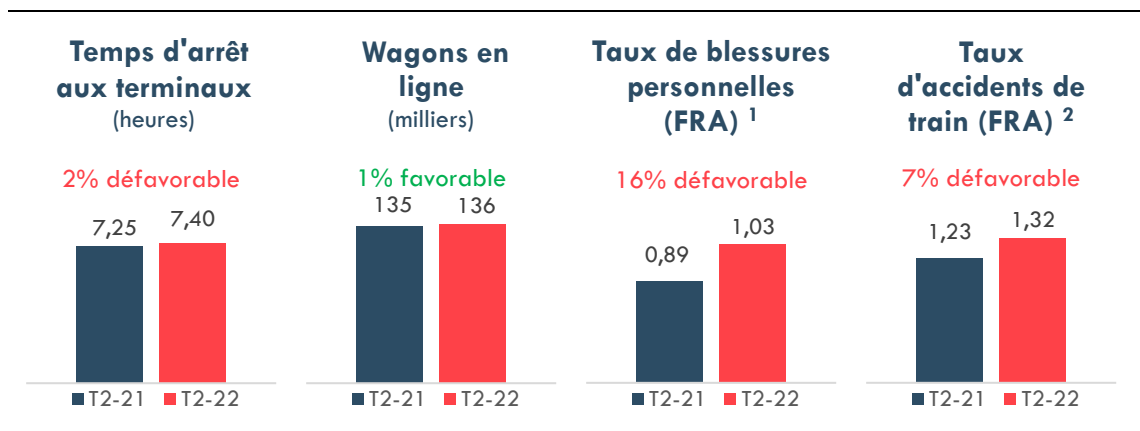
Note : Les quatre mesures sont calculées comme la moyenne simple du CN et du CP.

³ Dans les rapports trimestriels de l'ACFC, un changement de moins de 1,0 % est indiqué comme « aucun changement » ou « inchangé ».

Au deuxième trimestre de 2022, les temps d'arrêt aux terminaux ferroviaires étaient de 2 % (9 minutes) plus longs qu'au deuxième trimestre de 2021. Les temps d'arrêt aux ports étaient de plus de 30 % plus longs qu'au deuxième trimestre de 2021 (voir plus loin dans le rapport). Ces difficultés ne sont pas propres au Canada. La fiabilité globale des navires s'est quelque peu améliorée au deuxième trimestre de 2022, mais la *fiabilité des horaires* n'était toujours pas supérieure à 40 %, et les *retards moyens dus aux arrivées tardives* sont restés supérieurs à 6 jours.⁴

Le nombre moyen de wagons en ligne a augmenté de 1 %. Le nombre de wagons en ligne par semaine pendant le trimestre était plutôt similaire à 2021 (non indiqué). Il y a eu considérablement moins de wagons-trémies couverts en ligne (diminution de 5 400, ou 10 %), principalement en raison de la réduction des expéditions de grain. Cela a toutefois été compensé par une augmentation de 4 200 (14 %) des wagons en ligne, et une augmentation du nombre de wagons-tombereaux, intermodaux et porte-automobiles (non indiqué).

Comparativement au deuxième trimestre de 2021, le taux de blessures personnelles pour les chemins de fer de classe 1 (Federal Railroad Administration, FRA) a augmenté. Le taux de blessures et d'accidents repose sur un nombre d'accidents peu élevé, 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.

⁴ <https://www.sea-intelligence.com/press-room/155-schedule-reliability-improves-to-40-in-june-2022>

Industrie du fret

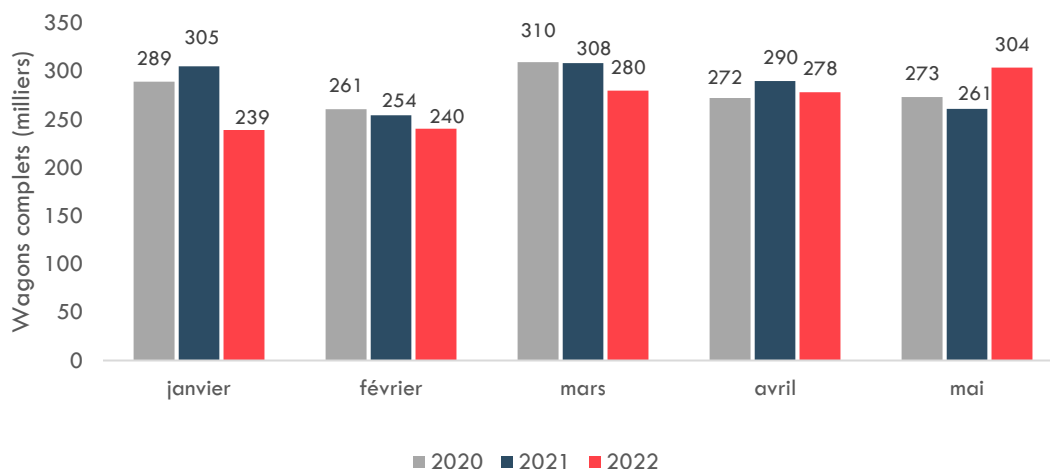
Les données sur l'industrie du fret présentées dans cette section du rapport chevauchent certaines données sur les chemins de fer de classe 1 ci-dessus. Cependant, cette section comprend des données sur tous les chemins de fer marchandises, ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local, et est propre 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 (catégorisés en 11 groupes de marchandises dans ce rapport), ainsi que les unités intermodales.

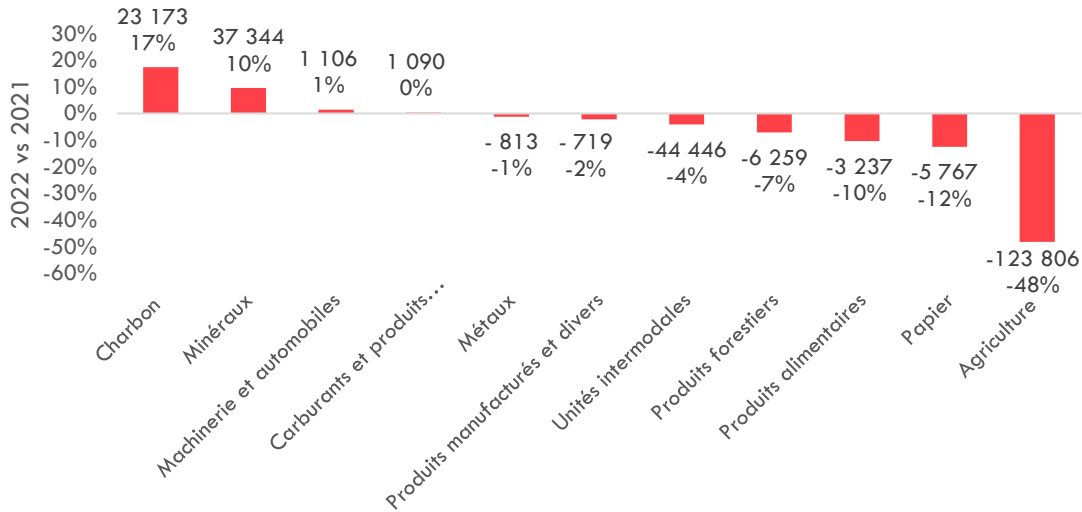
De janvier à mai 2022, les chargements non intermodaux étaient inférieurs de 5 % aux niveaux de 2021 (non indiqué). Les chargements ont diminué pour tous les groupes de produits, à l'exception du charbon, des minéraux, de la machinerie et des automobiles, et des carburants et produits chimiques. L'agriculture a affiché la plus forte baisse, en pourcentage (-48 %) et en chiffres absolus (-123 806).

Chemins de fers canadiens, wagons complets



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

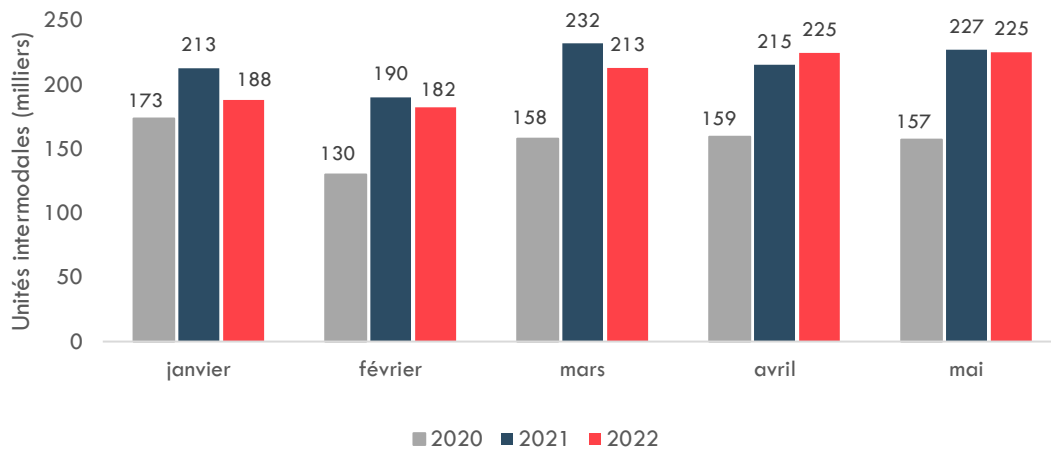
Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales (janvier-mai)



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

De nombreux 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, et les goulots d’étranglement aux ports. De janvier à mai 2022, le trafic intermodal total a diminué de 4 % par rapport à 2021.

Chemins de fer canadiens, unités intermodales



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

De janvier à mai, par rapport à 2021, l’Est du Canada⁵ a dépassé l’Ouest. Dans la Division de l’Est, les chargements ont augmenté de 9 % et les expéditions intermodales ont diminué de

⁵ À l’est de Thunder Bay, en Ontario.



seulement 1 % comparativement à 2021. Dans la Division de l'Ouest, les chargements et les expéditions intermodales ont respectivement diminué de 14 % et de 6 %.

Cumul annuel (janvier-mai) : Wagons complets et unités intermodales par région

	2022 vs 2021
Division Est	
Wagons complets	9%
Unités intermodales	-1%
Division Ouest	
Wagons complets	-14%
Unités intermodales	-6%
Total	
Wagons complets	-5%
Unités intermodales	-4%

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

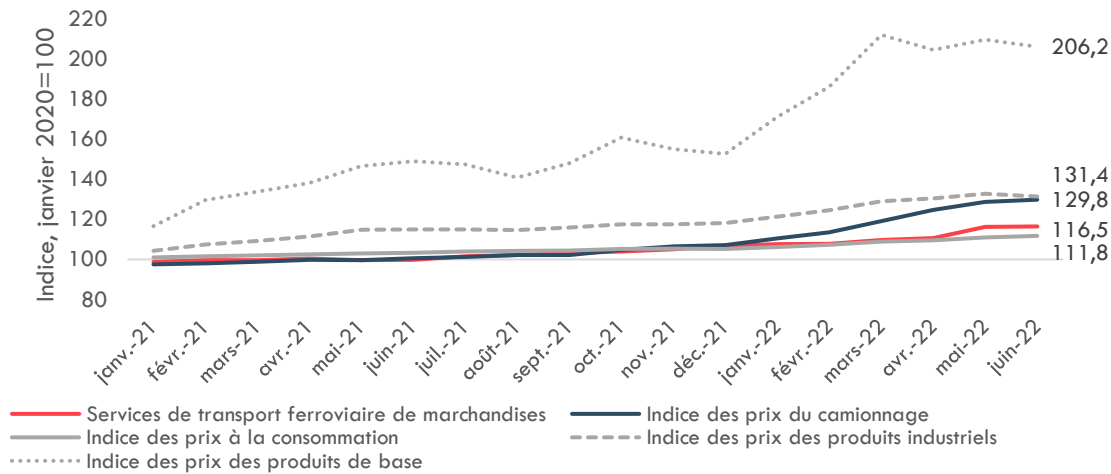
Tarifs marchandises

Depuis le début de la pandémie jusqu'à environ janvier 2022, les tarifs marchandises, les tarifs de camionnage et les prix à la consommation ont suivi une voie inflationniste similaire. Cependant, depuis, par rapport aux prix à la consommation, les prix du camionnage ont commencé à augmenter plus rapidement à partir de janvier 2022, et les tarifs marchandises ont commencé à augmenter plus rapidement à partir de mai 2022. La hausse des prix du carburant est probablement un facteur important de cette tendance récente.

Ces trois derniers mois (mars à juin 2022), les tarifs marchandises ont augmenté de 6,2 %, les prix du camionnage ont augmenté de 8,9 % et les prix à la consommation ont augmenté de 2,7 %.

Les prix des produits industriels et de base ont peu changé. De mars à juin 2022, les prix des produits industriels ont augmenté de 1,9 %, portant l'augmentation totale depuis janvier 2020 à 31,4 %. Les prix des produits de base se sont stabilisés et ont diminué de 1,9 %, portant l'augmentation totale depuis janvier 2020 à 106,2 % (plus du double).

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices

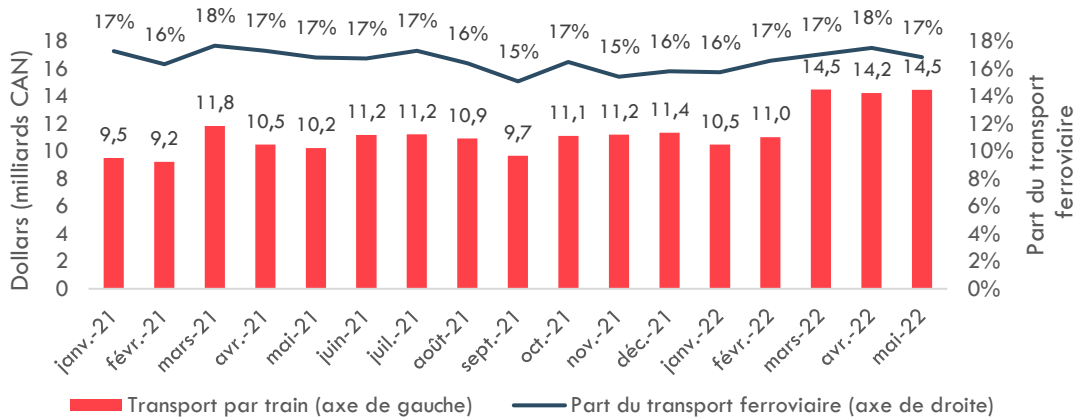


Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui et Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des produits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

Exportations

Les expéditions ferroviaires transfrontalières ont considérablement augmenté en mars et sont restées supérieures à 14 milliards de dollars par mois depuis, représentant 17 % des échanges commerciaux avec les États-Unis.⁶

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



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

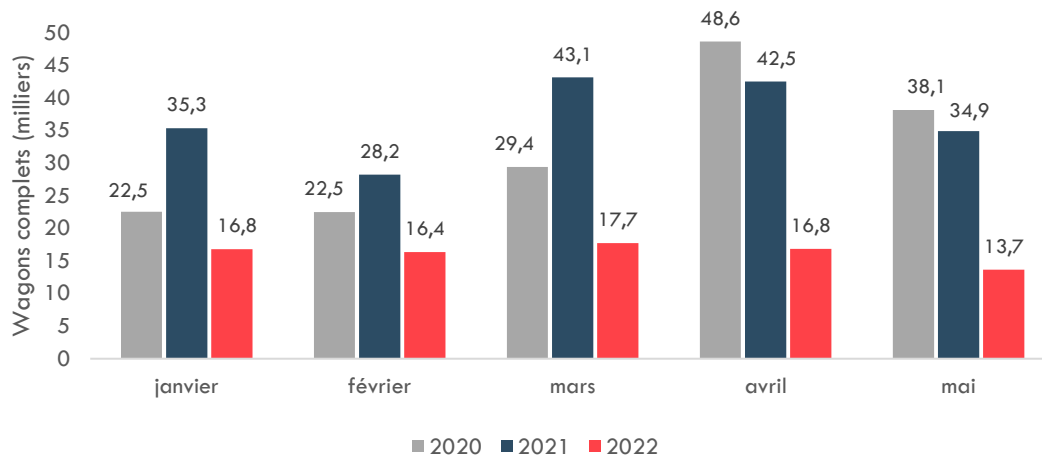
⁶ Les chiffres présentés ici sont ceux du commerce avec les États-Unis, par valeur, et pour le mode de transport utilisé pour traverser la frontière. À l'aide des données annuelles de Transports Canada, l'Association des chemins de fer du Canada estime que plus de 50 % des volumes d'exportation totaux 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 au mois correspondant en 2020. De janvier à mars 2022, l'activité a diminué de 56 % comparativement à 2021 et de 50 % comparativement à 2020.

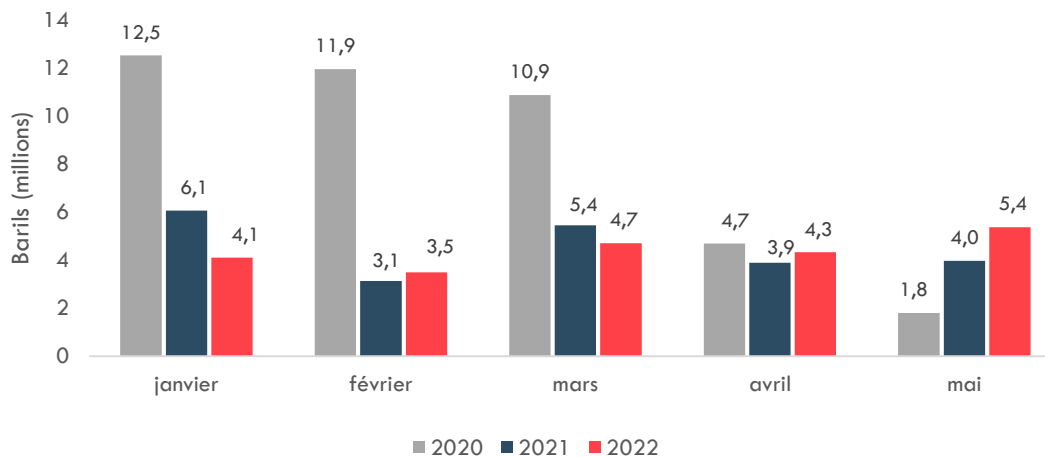
Au cours des cinq premiers mois de 2022, les exportations de pétrole brut étaient inférieures de 2 % par rapport à 2021.

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

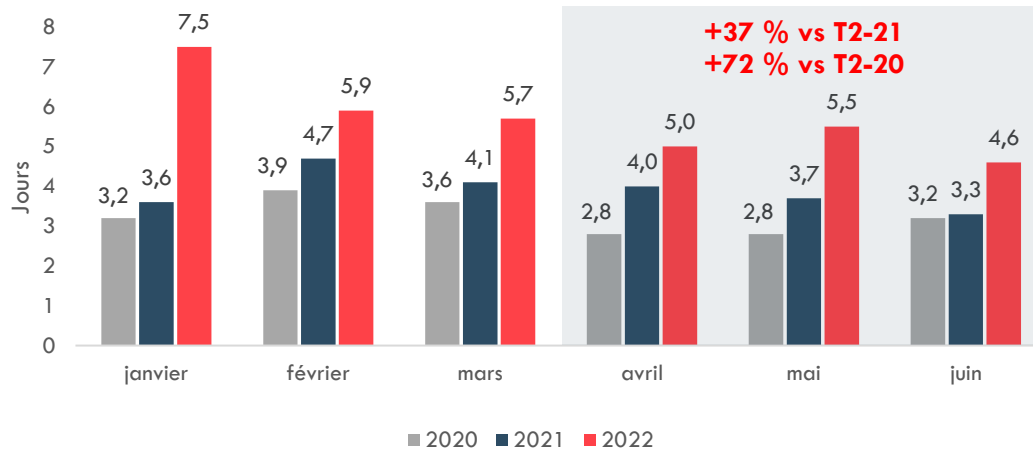


Source : Régie de l'énergie du Canada, [Exportations de pétrole brut canadien par chemin de fer](#).

Les longs temps d'arrêt aux ports connus au premier trimestre de 2022 se sont maintenus au deuxième trimestre – les temps d'arrêt au port de Vancouver et au port de Montréal étaient considérablement plus longs que les années précédentes.

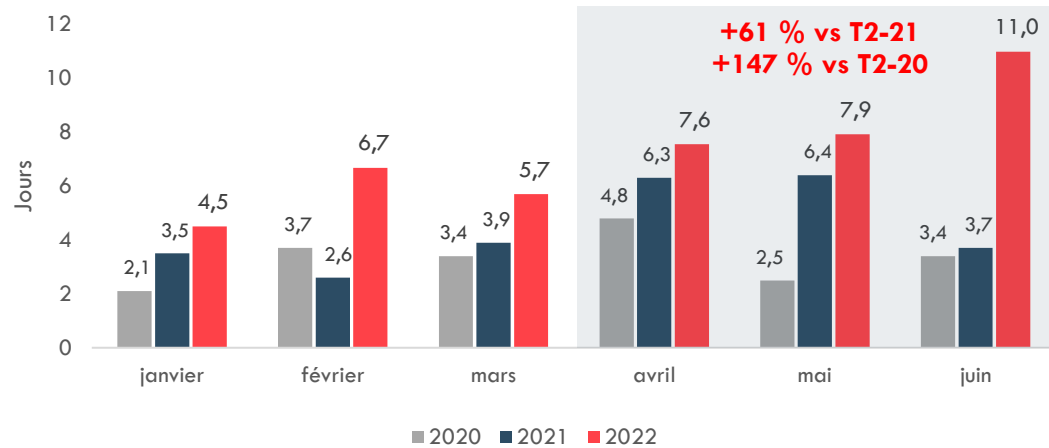
Les temps d'arrêt au port de Vancouver étaient de 37 % plus long qu'au deuxième trimestre de 2021 et de 72 % plus longs qu'au deuxième trimestre de 2020. Les temps d'arrêt au port de Montréal étaient de 61 % plus long qu'au deuxième trimestre de 2021 et de 140 % plus longs qu'au deuxième trimestre de 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

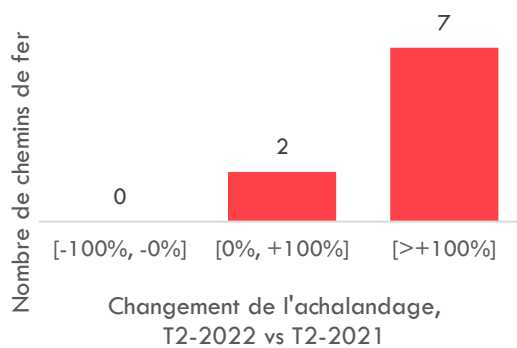
L'achalandage de voyageurs a été considérablement touché par la pandémie de COVID-19 et les restrictions changeantes. Cette section traite de la reprise de l'achalandage de voyageurs chez les membres de l'ACFC.

Les données sur l'achalandage étaient disponibles pour neuf exploitants de trains touristiques, intervalles et de banlieue membres de l'ACFC.⁷

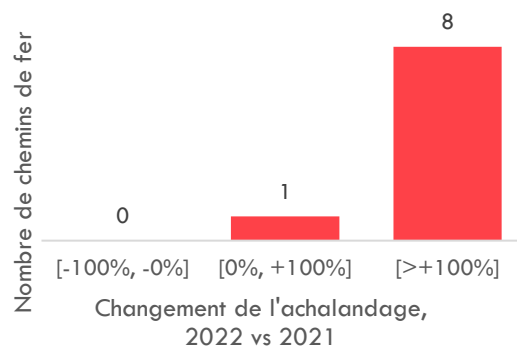
Au deuxième trimestre de 2022, les exploitants de trains touristiques étaient opérationnels pour la saison, alors que les exploitants de trains intervalles et de banlieue ont affiché une augmentation de l'achalandage.

Au deuxième trimestre de 2022, comparativement au deuxième trimestre de 2021 (où l'achalandage a été très faible), l'achalandage a augmenté chez tous les membres déclarants et a plus que doublé chez sept d'entre eux. En cumul annuel, l'achalandage a plus que doublé pour tous les membres déclarants, à l'exception d'un.

Membres de l'ACFC, achalandage, T2



Membres de l'ACFC, Cumul annuel



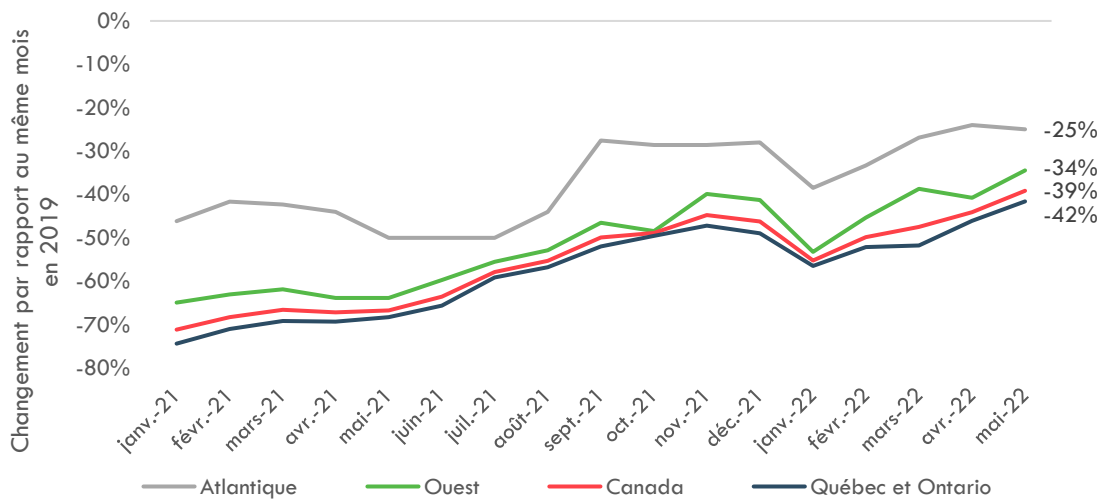
⁷ <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/>

Transport urbain

L'achalandage du transport urbain a augmenté en 2022. Les écarts avec les niveaux pré-pandémie ont diminué dans toutes les régions au deuxième trimestre de 2022.

La fait que plus d'employés sont retournés travailler en 2022 contribue à l'augmentation de l'achalandage du transport urbain.⁸

Achalandage du transport en commun par région



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

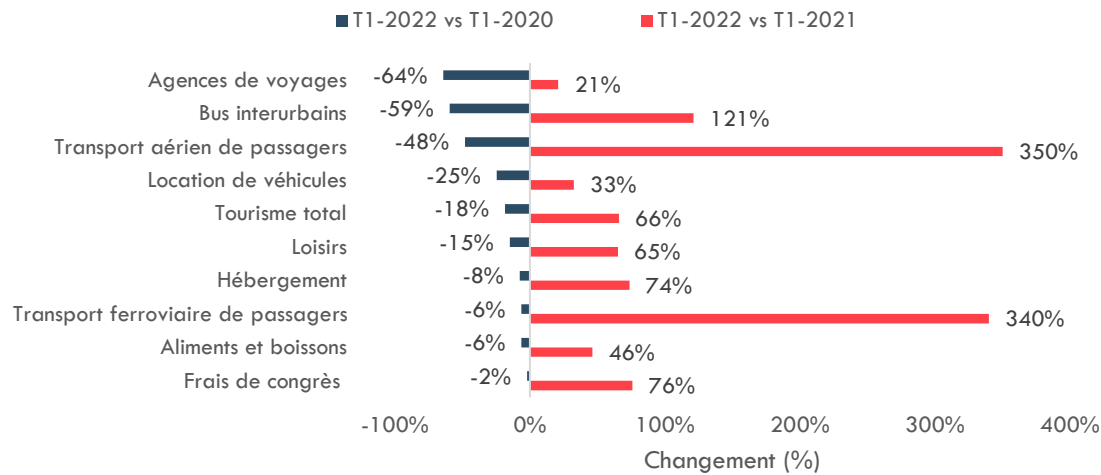
Tourisme ferroviaire

Il existe un délai considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le premier trimestre de 2022.

Comparativement au premier trimestre de 2020, les dépenses totales pour le tourisme ferroviaire ont diminué d'au moins 2 %, ce qui comprend les chemins de fer voyageurs, à -6 %. Cependant, le tourisme reprend alors que les restrictions sont assouplies, et les dépenses au premier trimestre de 2022 ont excédé les dépenses de tous les secteurs du tourisme. Les dépenses pour le transport ferroviaire et aérien de voyageurs ont considérablement augmenté (après des niveaux très bas au premier trimestre de 2021).

⁸ <https://www.benefitscanada.com/news/bencan/fewer-employees-working-remotely-in-2022-statscan/>

Dépenses pour le tourisme, T1



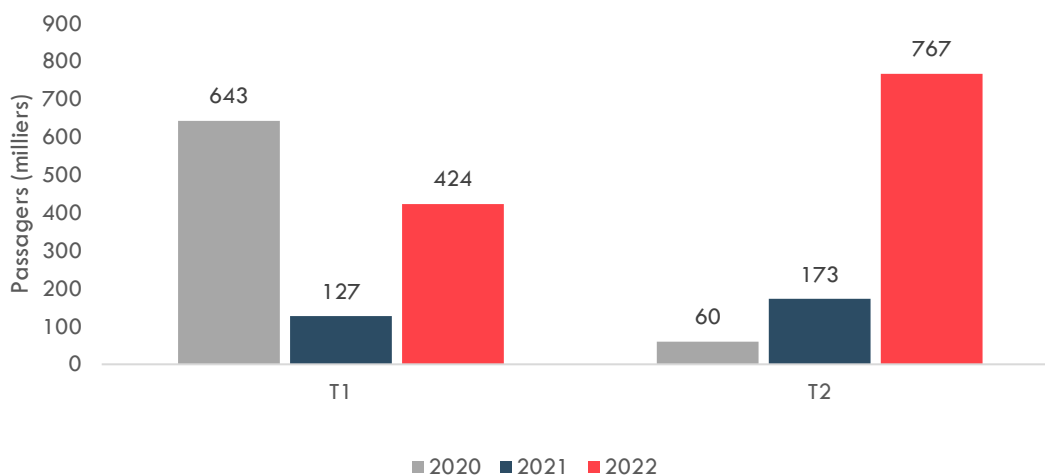
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).

Transport de passagers intervilles

Il existe des données mensuelles à jour sur l’achalandage d’Amtrak. Les dernières données mensuelles disponibles pour VIA Rail couvrent la période de novembre 2021, et les données trimestrielles les plus récentes sont présentées ci-dessous.

Au premier trimestre de 2022, l’achalandage de VIA Rail a plus que triplé par rapport au faible taux affiché au premier trimestre de 2021, mais il est resté inférieur de 34 % au taux du premier trimestre de 2020 (début de la pandémie). Au deuxième trimestre de 2022, l’achalandage était nettement supérieur à celui des deux années précédentes, mais reste inférieur de 36 % aux taux pré-pandémie (2019) (non indiqué).

VIA Rail - Achalandage trimestriel



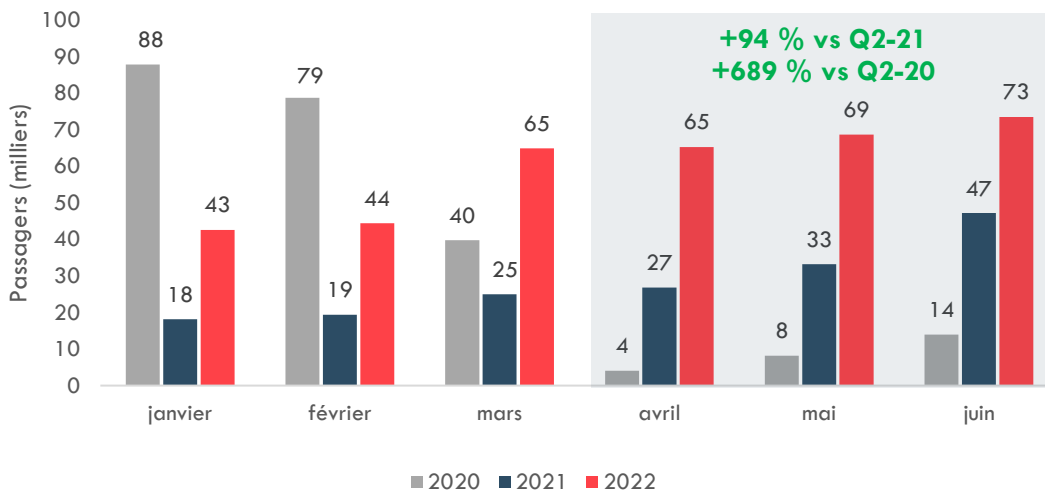
Source : Transports Canada, [Indicateurs d’activités sur les transports](#).

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.⁹

Les données du deuxième trimestre de 2022 pour les itinéraires d'Amtrak comprenant un segment canadien indiquent que l'achalandage est fort comparativement à la même période les deux années précédentes. L'achalandage au deuxième trimestre de 2022 a presque doublé par rapport au deuxième trimestre de 2021 (208 000 passagers comparativement à 107 000),¹⁰ et était près de sept fois supérieur à l'achalandage du deuxième trimestre de 2020 (quand les effets de la pandémie sur l'achalandage de passagers étaient les plus sévères).

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).

Sécurité ferroviaire

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

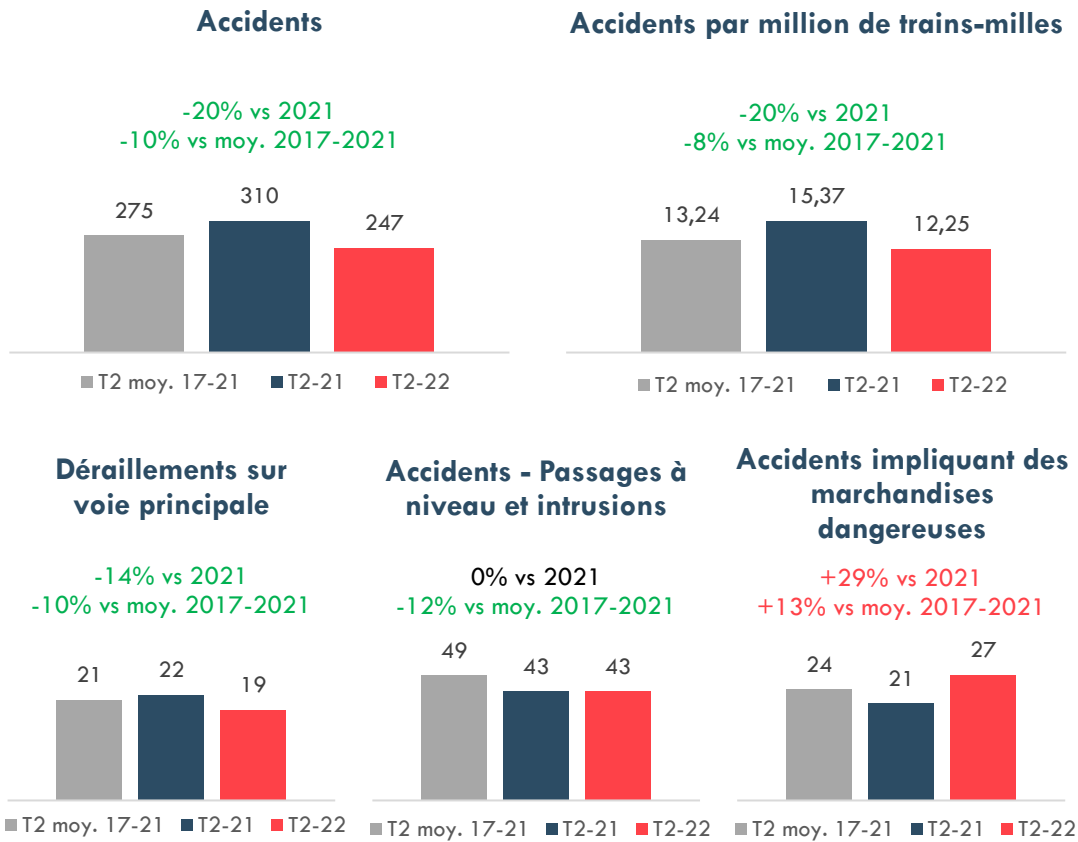
Les données sur les accidents peuvent varier considérablement d'un trimestre à l'autre, en fonction de divers facteurs, dont les conditions météorologiques. Au deuxième trimestre de 2022, la performance en matière de sécurité ferroviaire était favorable pour la plupart des indicateurs par rapport au deuxième trimestre de 2021 et à la moyenne du deuxième trimestre 2017-2021.

Comparativement au deuxième trimestre de 2021, la performance en matière de sécurité ferroviaire s'est améliorée dans la plupart des catégories. Le nombre total d'accidents et le taux d'accidents (accidents par million de trains-milles) ont tous deux diminué de 20 %. Les accidents ont diminué de 10 % comparativement à la moyenne du deuxième trimestre 2017-2021, et le taux d'accidents a diminué de 8 %. Au deuxième trimestre de 2022, il y a eu moins

⁹ 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.

¹⁰ Les chiffres étant arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

de 20 déraillements sur voie principale. Les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions ont diminué de 12 % comparativement à la moyenne du deuxième trimestre 2017-2021. Le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a augmenté au deuxième trimestre de 2022.



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

2022_T2_rev.3