



Association des chemins
de fer du Canada



ACFC - RAPPORT TRIMESTRIEL

T3-2022



14 novembre 2022

Table des matières

Introduction	3
Sommaire	3
Transport de marchandises	3
Transport de voyageurs	4
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	15
Exportations.....	16
Transport de voyageurs	19
Achalandage chez les membres de l'ACFC	19
Transport urbain.....	19
Tourisme ferroviaire	20
Transport de passagers intervilles.....	21
Sécurité ferroviaire	22

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 troisième trimestre de 2022, le trafic des chemins de fer de classe 1 (CN et CP, ensemble du réseau), mesuré en wagons complets ou en tonnes-milles commerciales (TMC), était supérieur de 5 % à la même période l'année précédente. Les wagons complets, les TMC et les revenus de fret ont augmenté pour tous les groupes de produits. Les TMC ont augmenté d'environ 5 % à 7 % pour la plupart des groupes, les automobiles se sont démarquées avec une augmentation de plus de 18 %, alors que le charbon n'a augmenté que de 1 % comparativement au troisième trimestre de 2021. En matière de performance, cinq mesures clés sur l'exploitation, les finances et la sécurité sur douze se sont améliorées comparativement au troisième trimestre de 2021, quatre sont restées inchangées et trois se sont détériorées.

Sur une base annuelle (janvier à août), le nombre de wagons complets non intermodaux et d'unités intermodales provenant des chemins de fer canadiens (ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local) était inférieur de 2 % par rapport à 2021.

Divers facteurs touchent les chaînes d'approvisionnement et le mouvement continu des marchandises, mais certaines conditions montrent des signes d'amélioration. Les prix mondiaux des conteneurs commencent à diminuer, après avoir atteint des niveaux record, les retards et la ponctualité des navires s'améliorent, et les temps d'arrêt aux ports canadiens ont diminué en août et en septembre, après une augmentation en juillet. Cependant, ces indicateurs restent défavorables comparativement aux années précédentes.

Les prix élevés du carburant contribuent à l'inflation et augmentent les coûts du transport. Les dépenses en carburant des chemins de fer de classe 1 au troisième trimestre de 2022 étaient supérieures de 83 % par rapport au troisième trimestre de 2021, et les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 16 %. Entre juin et septembre 2022, les tarifs marchandises ont augmenté de 2,4 %. Les données sur le camionnage ne sont disponibles que jusqu'à juin 2022. En juin 2022, les prix du camionnage étaient supérieurs de 29,8 % par rapport à janvier 2020 (pré-pandémie), et les tarifs marchandises avaient augmenté de 16,5 %.

En juillet et août 2022, les expéditions transfrontalières ont diminué par rapport aux niveaux élevés connus de mars à juin, mais sont restées supérieures aux niveaux de 2021. Parallèlement, des défis demeurent aux ports. Les temps d'arrêt au port de Vancouver étaient en moyenne de 5,2 jours au troisième trimestre de 2022, soit 25 % plus longs qu'au troisième trimestre de 2021 et 11 % plus longs qu'au troisième trimestre de 2020. Les temps d'arrêt

moyens au port de Montréal étaient de 11,8 jours au troisième trimestre de 2022, soit 99 % plus longs qu'au troisième trimestre de 2021 et 60 % plus longs qu'au troisième trimestre de 2020.

Transport de voyageurs

Le secteur du transport de voyageurs a continué à se remettre au troisième trimestre de 2022. Comparativement au troisième trimestre de 2019 (pré-pandémie), deux membres de l'ACFC ont affiché une augmentation de l'achalandage, alors que l'achalandage des cinq autres membres déclarants est resté sous les niveaux pré-pandémie. Sur une base annuelle, l'achalandage en 2022 est resté inférieur à 2019 pour les sept membres déclarants. L'achalandage des réseaux de transport en commun a légèrement augmenté ces derniers mois, passant à 35 % des niveaux pré-pandémie en août 2022. L'achalandage du transport interville a été plus élevé qu'en 2021 et 2020, mais est resté inférieur à 2019. Au deuxième trimestre de 2022, le secteur du tourisme a continué à se remettre, avec des dépenses s'élevant à 91 % des niveaux pré-pandémie (deuxième trimestre de 2019). Les dépenses pour les services aux passagers ont excédé les niveaux pré-pandémie (deuxième trimestre de 2019) de 2 %.

Sécurité ferroviaire

Au troisième trimestre de 2022, la performance en matière de sécurité était positive pour la plupart des indicateurs comparativement au troisième trimestre de 2022 et à la moyenne du troisième trimestre 2017-2021. Le taux d'accidents a été légèrement inférieur au troisième trimestre de 2021 et à la moyenne du troisième trimestre 2017-2021. Les déraillements sur voie principale et les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont diminué de plus de 20 % comparativement aux années précédentes.

État de l'économie canadienne

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

De mai à août 2022, l'emploi a diminué de 0,6 % (113 500 emplois), de 19,64 millions à 19,53 millions.

De mai à août 2022, le PIB est le seul indicateur économique clé qui s'est amélioré. Il a augmenté de 0,4 %, passant de 2 053 milliards de dollars à 2 061 milliards de dollars. Les secteurs agricole, forestier, de la chasse et de la pêche ont le plus contribué à la croissance du PIB, avec des gains dans l'extraction minière, l'exploitation en carrière, l'extraction de pétrole et de gaz, les services publics, l'administration publique et les services éducatifs (non indiqué).

Le commerce (exportations + importations) a diminué de 1,6 %, passant de 129,9 milliards de dollars à 127,8 milliards de dollars.

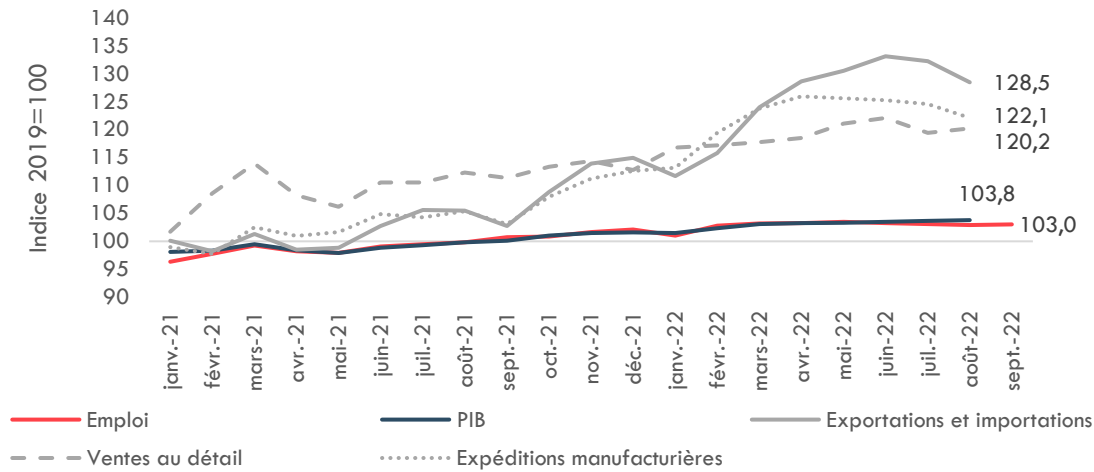
Les ventes au détail donnent un aperçu de la consommation des ménages, le principal contributeur au PIB du Canada, soit plus de 50 % du PIB total. En août 2022, les ventes au détail étaient inférieures de 0,7 % aux niveaux de mai 2022. Pendant cette période, les prix à la consommation ont augmenté de 0,5 % – indiquant que les ventes au détail *réelles* (ventes à prix constants) ont diminué de plus de 0,7 %.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada et la demande mondiale pour ses produits. Les expéditions manufacturières ont diminué de 2,8 % de mai à août 2022.

Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Août 2022	19,53	2 069	129,4	61,4	70,5
Novembre 2022	19,67	2 077	126,6	61,8	72,3
Changement sur 3 mois	0.7%	0.4%	-2.1%	0.6%	2.6%

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](#).

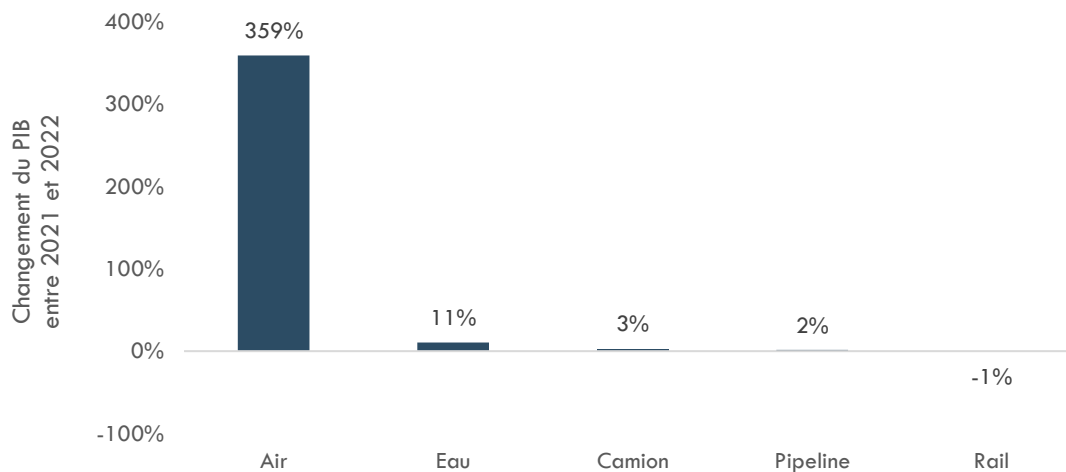
Note : Les données sont désaisonnalisées.

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 359 % sur une base annuelle, pour un PIB de 52 % par rapport au niveau pré-pandémie (janvier à août 2019, non indiqué). Le PIB du secteur du transport aérien a augmenté tous les mois en 2022. Le PIB du secteur ferroviaire (cumul annuel) était inférieur de 1 % aux niveaux de 2021.

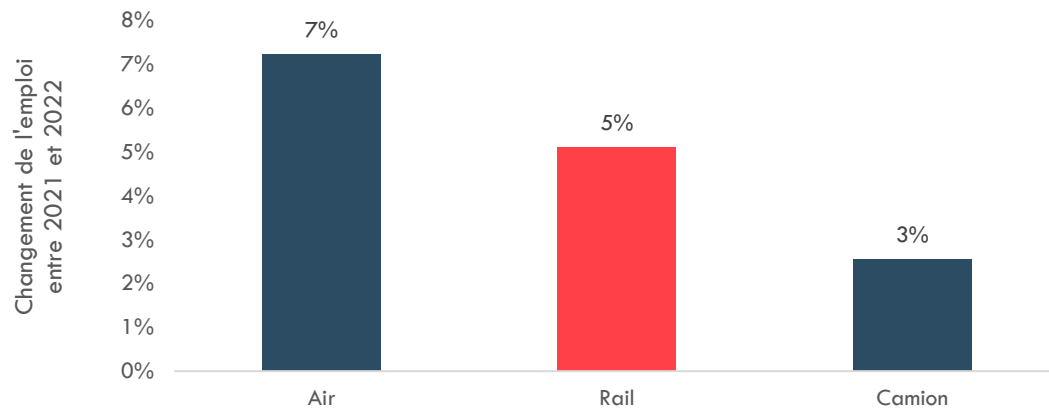
Comparaison du PIB par mode de transport (janvier-août)



Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)
 Note : Les données sont désaisonnalisées.

L'emploi (cumul annuel) a augmenté dans les trois secteurs de transport pour lesquels des données sont disponibles (transport aérien, ferroviaire et par camion).

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



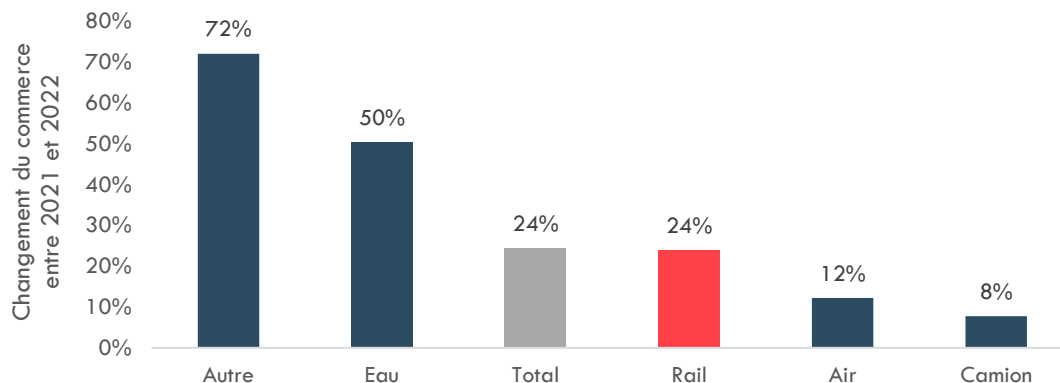
Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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

Note : Les données sont désaisonnalisées.

Malgré une légère réduction du volume des échanges commerciaux ces derniers mois, le commerce de janvier à août a augmenté de 24 % par rapport à la même période en 2021. À part la catégorie « autre », le commerce par voie maritime a augmenté le plus (50 %), suivi du transport ferroviaire (24 %), aérien (12 %) et routier (8 %).

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



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

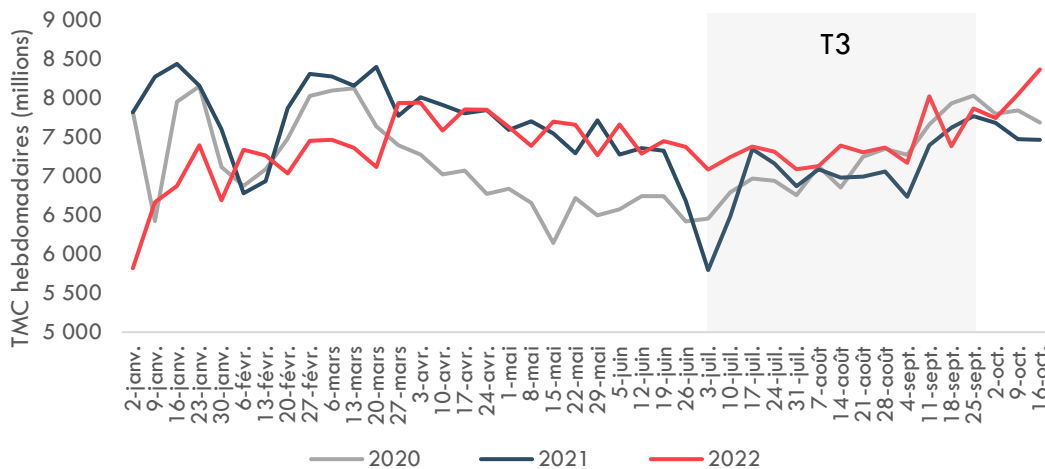
Chemins de fer de classe 1

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 troisième trimestre de 2022 étaient supérieures aux niveaux de 2020 et de 2021 de 3 % et 5 % respectivement. L'année dernière, le troisième trimestre a commencé avec des TMC faibles en raison des feux de forêt dans l'Ouest. Au troisième trimestre de 2022, il n'y a pas eu de semaines notables avec un faible volume. Les TMC ont commencé à augmenter pendant les dernières semaines du trimestre et au début du quatrième trimestre, alors que la catégorie du grain a affiché une solide reprise.

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.

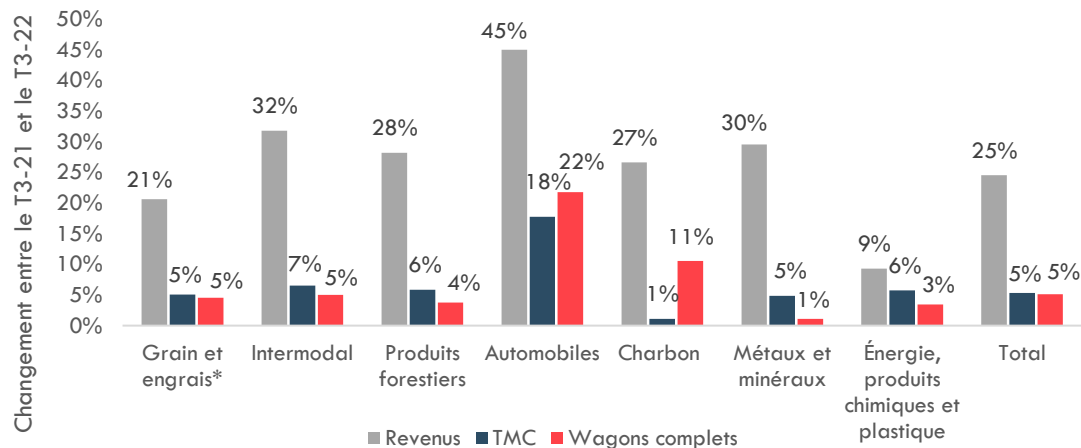
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets

Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, au troisième trimestre de 2022, les TMC, les wagons complets et les revenus de fret ont augmenté pour toutes les catégories de produits comparativement au troisième trimestre de 2021. Les TMC ont augmenté d'environ 5 % à 7 % pour la plupart des catégories de produits. La catégorie des automobiles s'est démarquée au troisième trimestre de 2022, les TMC ayant augmenté de 18 % et les wagons complets ayant augmenté de 22 % comparativement au troisième trimestre de 2021. Les chemins de fer canadiens de classe 1 transportent des volumes croissants d'automobiles, car le secteur continue à connaître une augmentation de la demande et reconstitue ses stocks.

Les revenus de fret ont plus augmenté que les volumes de trafic. Cependant, les dépenses d'exploitation ont aussi considérablement augmenté. Les dépenses d'exploitation des chemins de fer canadiens de classe 1 au troisième trimestre de 2022 étaient supérieures de 16 % à celles du troisième trimestre de 2021, ce qui est presque entièrement dû à une augmentation de 83 % des dépenses en carburant (non indiqué).

Depuis le début de la pandémie, les augmentations des tarifs marchandises ont été moins élevées que les augmentations 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, T3-22 vs T3-21



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

*Cela comprend la potasse et le soufre.

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

	T3-22	T3-21	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	25 823	24 571	5%	1 252
Intermodal	22 756	21 357	7%	1 399
Produits forestiers	8 102	7 653	6%	449
Automobiles	1 135	964	18%	171
Charbon	9 626	9 523	1%	103
Métaux et minéraux	10 666	10 173	5%	493
Énergie, produits chimiques et plastique	18 001	17 025	6%	976
Total	96 109	91 266	5%	4 843

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

	Cumul-22	Cumul-21	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	78 965	89 479	-12%	-10 514
Intermodal	66 320	65 891	1%	429
Produits forestiers	23 449	24 151	-3%	- 702
Automobiles	3 435	3 202	7%	233
Charbon	29 301	28 314	3%	987
Métaux et minéraux	29 705	28 454	4%	1 251
Énergie, produits chimiques et plastique	53 825	50 809	6%	3 016
Total	285 000	290 300	-2%	-5 300

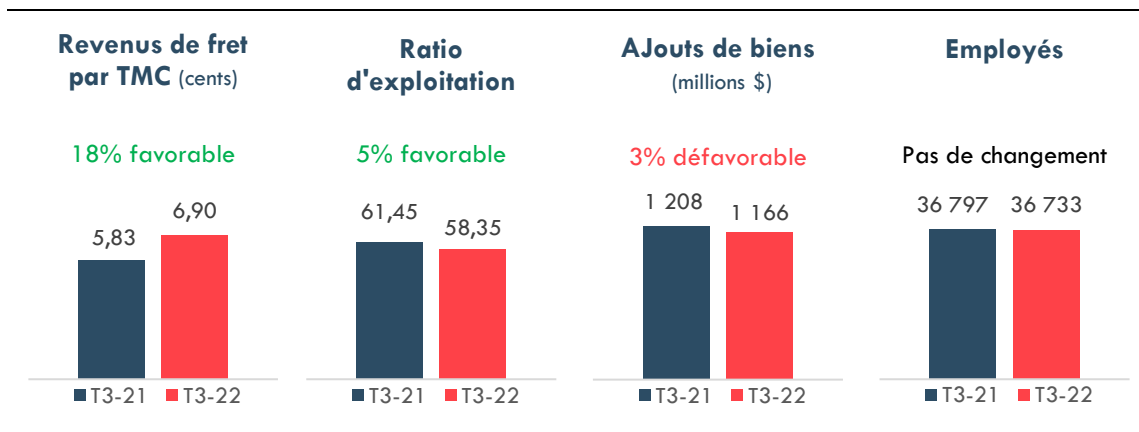
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [Rapport sur les gains trimestriels du CP](#).

*Cela comprend la potasse et le soufre.

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

Du troisième trimestre de 2021 au troisième trimestre de 2022, les revenus de fret par TMC ont augmenté de 18 %, alors que les dépenses d'exploitation par TMC ont augmenté de 10 % (non indiqué). Les revenus par TMC ont augmenté de 15 % à 25 % pour tous les groupes de produits, à l'exception de l'énergie, des produits chimiques et des plastiques, qui n'ont augmenté que de 3 % (non indiqué). Même si les revenus et les dépenses d'exploitation au troisième trimestre de 2022 étaient supérieurs aux niveaux du troisième trimestre de 2021, l'augmentation relativement plus élevée des revenus a entraîné une amélioration du ratio d'exploitation de 5 % pour les chemins de fer de classe 1.

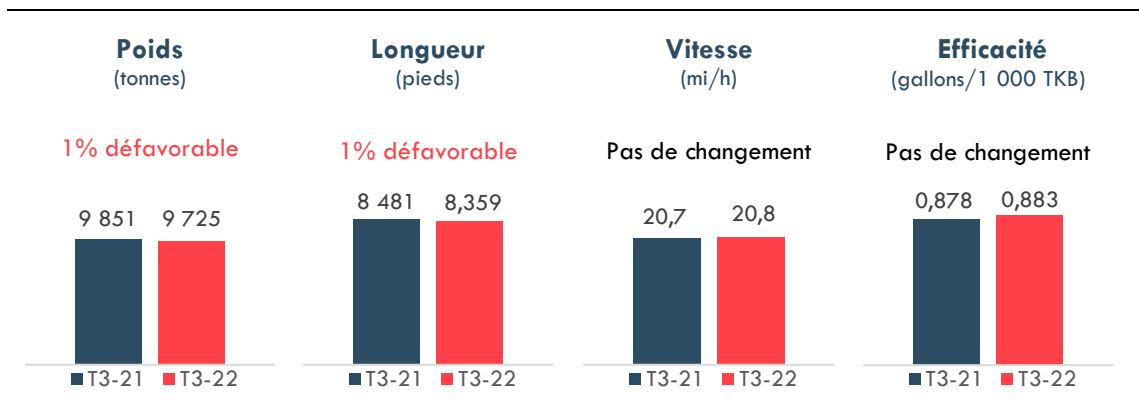
Au troisième trimestre de 2022, les chemins de fer de classe 1 ont investi 1 166 millions de dollars dans leurs réseaux et employaient près de 37 000 travailleurs.



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 troisième trimestre de 2022, les mesures de la performance relatives aux trains étaient similaires à celles du troisième trimestre de 2021. Le poids et la longueur moyens des trains ont tous deux diminué de 1 %, alors que la vitesse et l'efficacité du carburant moyennes sont restées inchangées.¹



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

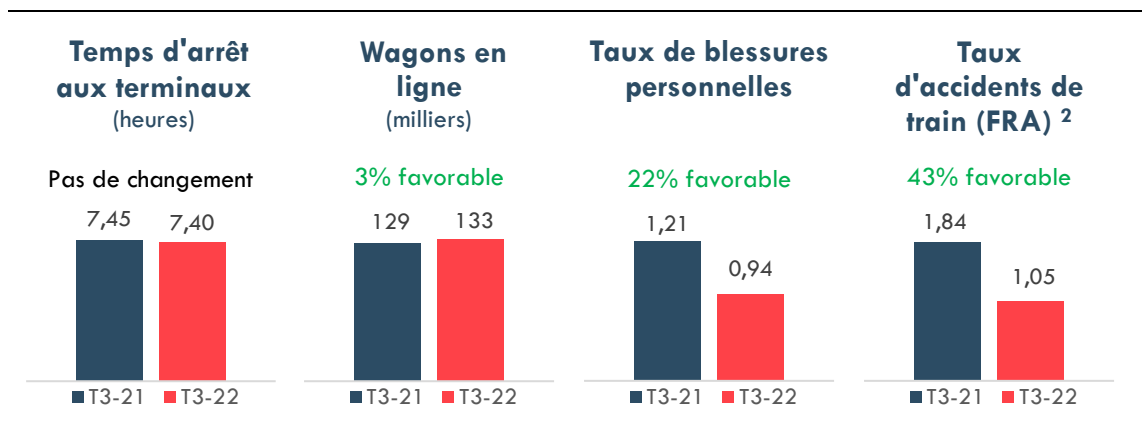
Note : Les quatre mesures sont calculées comme la moyenne simple du CN et du CP.

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

Au troisième trimestre de 2022, les temps d'arrêt aux terminaux ferroviaires sont restés uniformes, les temps d'arrêt hebdomadaires moyens demeurant de 7,2 à 7,8 heures. Dans l'ensemble, les temps d'arrêt moyens au troisième trimestre de 2022 sont restés inchangés par rapport à 2021,² alors que les temps d'arrêt aux ports étaient beaucoup plus élevés qu'au troisième trimestre de 2021 (comme l'indique la page 18). Ces difficultés ne sont pas propres au Canada, mais semblent s'atténuer. Selon le rapport Global Liner Performance de Sea-Intelligence,³ la fiabilité mondiale des horaires (*Global Schedule Reliability*) était de 45,5 % en septembre, après avoir été de 46,2 % en août 2022, ce qui est le meilleur taux (le plus élevé) depuis novembre 2020 (non indiqué). Cependant, c'est bien inférieur à la fiabilité pré-pandémie (2019), qui était en moyenne de près de 80 % (non indiqué). Les retards moyens mondiaux dus aux arrivées tardives (*Global Average Delays for Late Vessel Arrivals*) ont diminué à 5,81 jours, le meilleur taux (le moins élevé) depuis avril 2021 (non indiqué).

Le nombre moyen de wagons en ligne a augmenté de 3 % (environ 3 500 wagons) comparativement au troisième trimestre de 2021. Le nombre de wagons en ligne a continué à augmenter pendant le trimestre, passant de près de 130 000 wagons en juillet à 140 200 wagons la semaine se terminant le 30 septembre (non indiqué). Cette augmentation est presque entièrement due à l'augmentation de plus de 9 000 wagons-trémies couverts en ligne de juillet à la semaine se terminant le 30 septembre, afin de répondre à la hausse des expéditions de grain (non indiqué).

Comparativement au troisième trimestre de 2021, le taux de blessures personnelles pour les chemins de fer de classe 1 et le taux d'accidents de train (Federal Railroad Administration, FRA) se sont considérablement améliorés, de 22 % et 43 % respectivement.



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.

² Ibid.

³ <https://www.sea-intelligence.com/press-room/171-schedule-reliability-declined-slightly-in-september-2022>

Industrie du fret

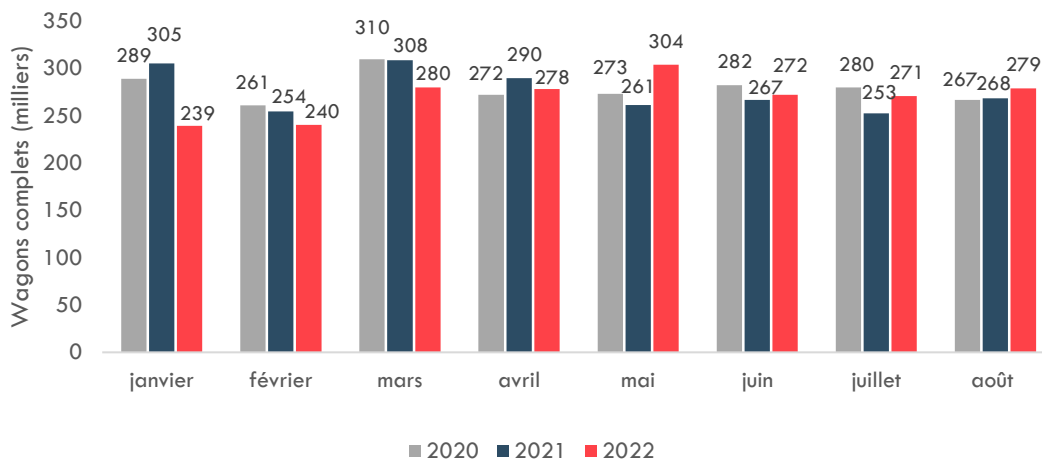
Les données sur l'industrie du fret présentées dans cette section chevauchent certaines données sur les chemins de fer de classe 1 ci-dessus. Cependant, cette section comprend des données sur tous les chemins de fer marchandises, ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local, et est propre aux opérations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

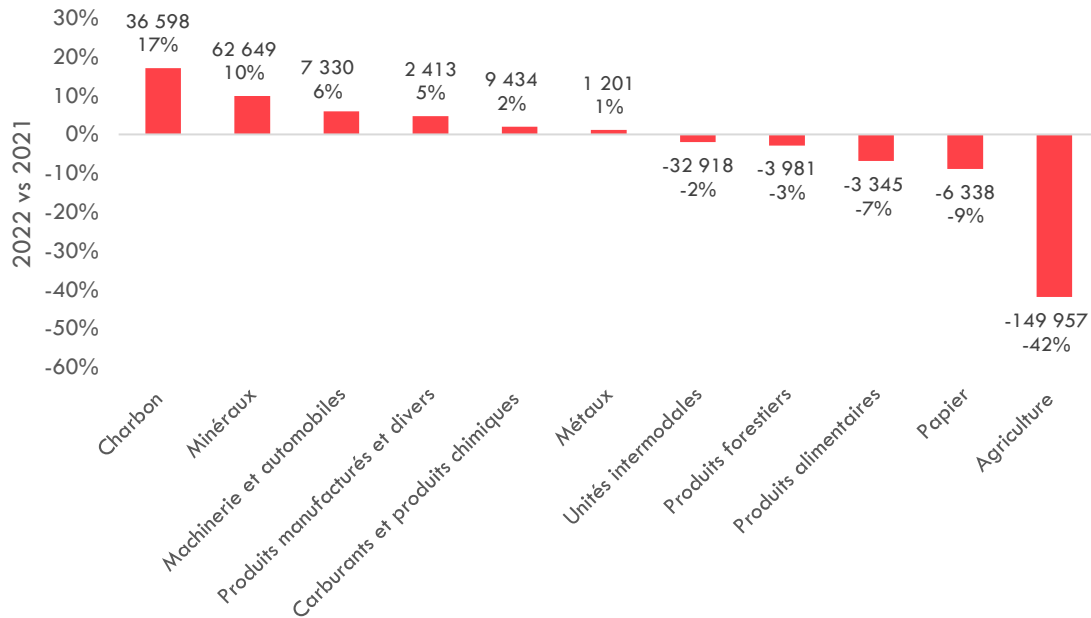
Sur une base annuelle (janvier à août), les chargements non intermodaux étaient inférieurs de 2 % aux niveaux de 2021 (non indiqué). Cependant, les chargements mensuels en 2022 ont été supérieurs à 2021 pendant chacun des quatre derniers mois. Sur une base annuelle, les chargements ont augmenté pour 6 des 11 groupes de produits, avec une augmentation de 17 % pour charbon et de 10 % pour les minéraux. Les chargements ont diminué pour les 5 autres groupes, avec une baisse considérable pour les produits agricoles (-42 % ou -149 958 chargements).

Chemins de fers canadiens, wagons complets



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

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



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

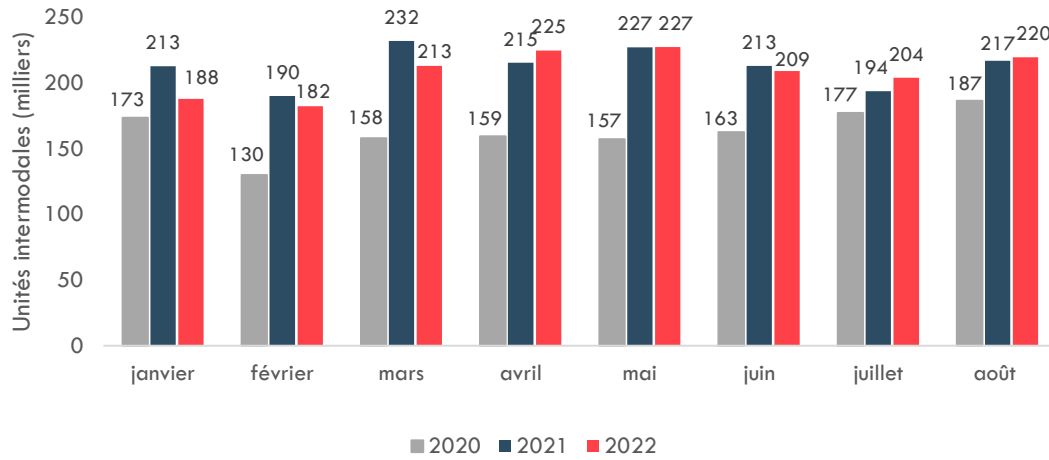
Divers facteurs influencent le mouvement continu des expéditions intermodales, mais les conditions commencent à s'améliorer. L'indice des conteneurs de fret mondiaux de Freightos indique que les prix des conteneurs commencent à baisser après un record hebdomadaire de 11 109 \$ en septembre 2021, soit à 6 577 \$ au début du troisième trimestre de 2022, à 4 060 \$ à la fin du troisième trimestre de 2022 et à 3 364 \$ au 4 novembre.⁴ Cependant, les prix excèdent toujours les niveaux pré-pandémie d'environ 1 500 \$.⁵ Les retards des navires et le respect des délais continuent à s'améliorer, mais restent moins positifs comparativement aux niveaux pré-pandémie.⁶ La politique zéro-COVID de la Chine et les goulots d'étranglement aux ports continuent à nuire au mouvement des conteneurs. Sur une base annuelle (janvier à août), le trafic intermodal total en 2022 était inférieur de 2 % aux niveaux de 2021.

⁴ <https://fbx.freightos.com/freight-index/FBX>

⁵ Ibid.

⁶ <https://www.sea-intelligence.com/press-room/171-schedule-reliability-declined-slightly-in-september-2022>

Chemins de fer canadiens, unités intermodales



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

Sur une base annuelle (janvier à août), par rapport à 2021, l'Est du Canada a dépassé l'Ouest.⁷ Dans la Division de l'Est, les chargements ont augmenté de 10 % et les expéditions intermodales étaient similaires à 2021. Dans la Division de l'Ouest, les chargements et les expéditions intermodales ont respectivement diminué de 9 % et de 4 %.

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

2022 vs 2021

Division Est	
Wagons complets	10%
Unités intermodales	0%
Division Ouest	
Wagons complets	-9%
Unités intermodales	-4%
Total	
Wagons complets	-2%
Unités intermodales	-2%

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

⁷ L'Est (l'Ouest) du Canada commence à l'est (l'ouest) de Thunder Bay, en Ontario.

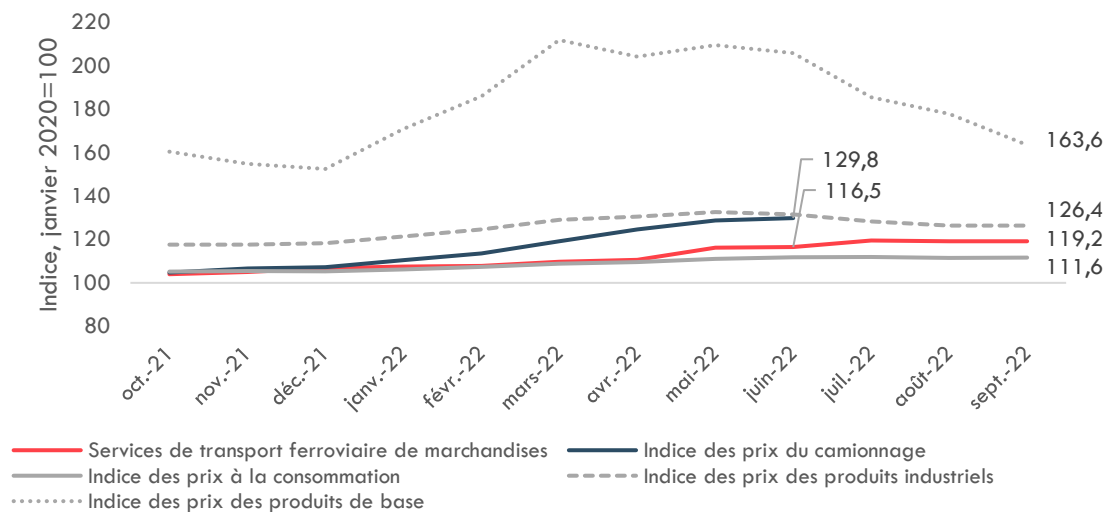
Tarifs marchandises

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, 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, quoique dans une moindre mesure. La hausse des prix du carburant est probablement un facteur important de cette récente tendance.

Ces trois derniers mois (juin à septembre 2022), les prix à la consommation sont restés stables, alors que les tarifs marchandises ont augmenté de 2,4 %. Les données sur le camionnage ne sont pas disponibles avant juin 2022. Selon une analyse du plus récent mois de données comparables (juin 2022), les tarifs marchandises ont augmenté de 16,5 % depuis janvier 2020, alors que les prix du camionnage ont augmenté de 29,8 %.

Après de fortes augmentations depuis le début de la pandémie, les prix des produits industriels ont commencé à se stabiliser, alors que les prix des produits de base ont commencé à diminuer légèrement.

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices

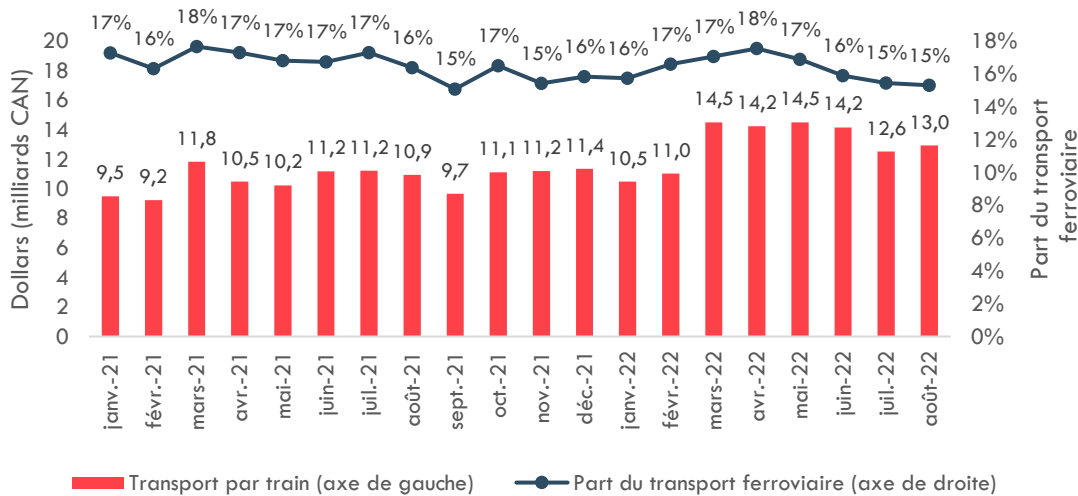


Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

Exportations

En juillet et août 2022, les expéditions ferroviaires transfrontalières ont diminué par rapport aux niveaux élevés connus de mars à juin, mais sont restées supérieures aux niveaux de 2021.⁸

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



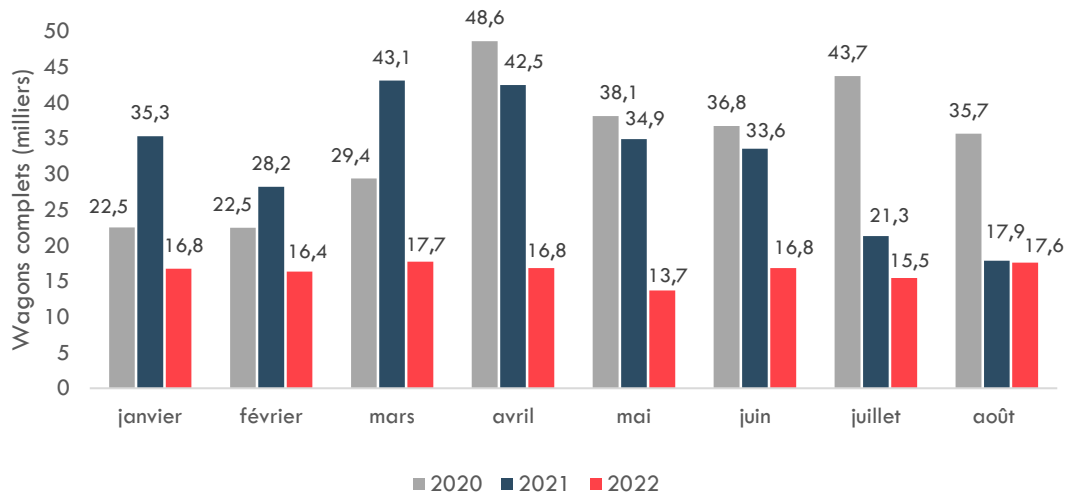
Source : Transports Canada, [Indicateurs d'activités sur les transports](#).

Les récoltes de grain en 2021-2022 ont été considérablement touchées par la sécheresse de l'été 2021. De janvier à août 2022, le nombre de wagons-trémies couverts déchargés chaque mois aux ports de l'Ouest était inférieur à 2020 et 2021. Sur une base annuelle (janvier à août), l'activité a diminué de 49 % comparativement à 2021 et de 53 % comparativement à 2020.

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

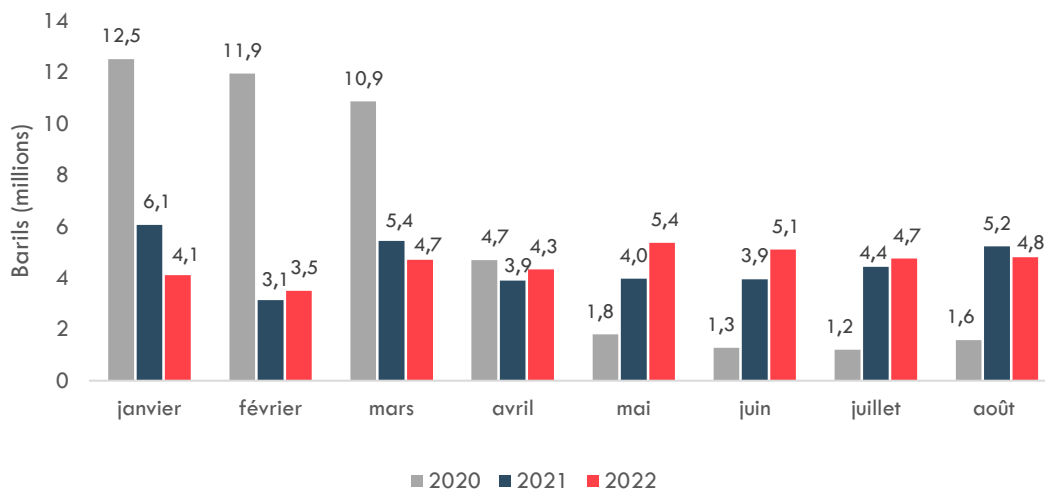
⁸ Les données commerciales présentées ici concernent le commerce avec les États-Unis, en valeur, et le mode de transport utilisé pour traverser la frontière. À l'aide des données annuelles de Transports Canada, l'Association des chemins de fer du Canada estime que plus de 50 % du volume total des exportations sont transportés par train, soit par le transport ferroviaire transfrontalier, soit par des exportations train-navire.

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

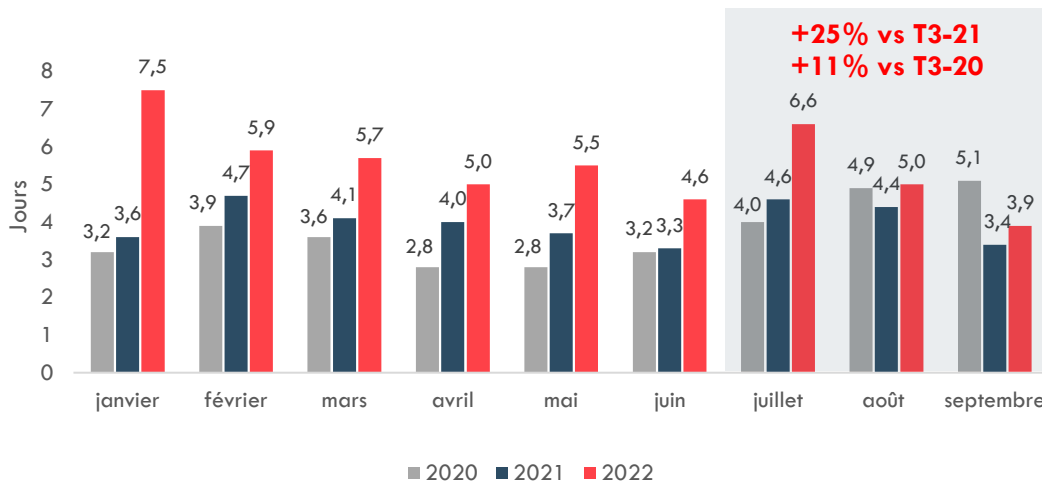


Source : Régie de l'énergie du Canada, [Exportations de pétrole brut canadien par chemin de fer](#).

Les longs temps d'arrêt aux ports connus au premier semestre de 2022 se sont maintenus au troisième trimestre – les temps d'arrêt au port de Vancouver et au port de Montréal étaient plus longs que les années précédentes (à l'exception de septembre au port de Vancouver). Les temps d'arrêt ont diminué en août et septembre, après s'être élevés à pas moins de 6,6 jours au port de Vancouver et à 13,3 jours au port de Montréal en juillet.

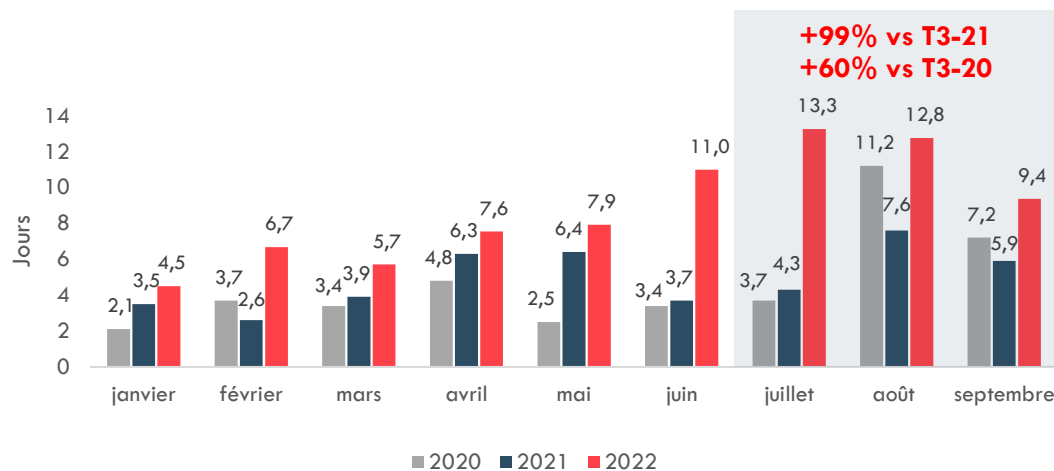
Pendant le trimestre, les temps d'arrêt au port de Vancouver étaient 25 % plus longs qu'au troisième trimestre de 2021 et 11 % plus longs qu'au troisième trimestre de 2020. Les temps d'arrêt au port de Montréal étaient 99 % plus longs qu'au troisième trimestre de 2021 et 60 % plus longs qu'au troisième 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.

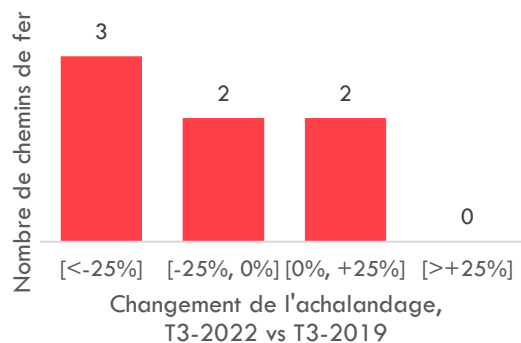
Achalandage chez les membres de l'ACFC

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. Au troisième trimestre de 2022, les données sur l'achalandage étaient disponibles pour sept exploitants de trains touristiques, intervilles et de banlieue membres de l'ACFC.⁹

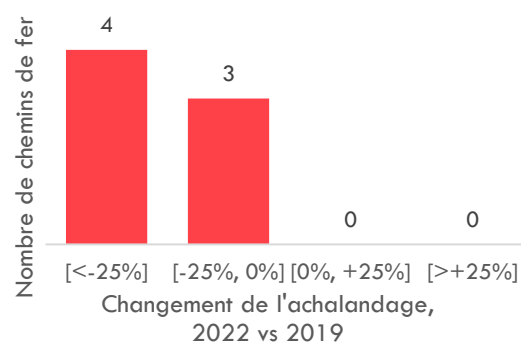
Les éditions précédentes du Rapport trimestriel de l'ACFC analysaient la reprise de l'achalandage par rapport aux années précédentes (au pire de la pandémie). Dans cette édition, la reprise de l'achalandage est analysée par rapport au niveau pré-pandémie (2019), afin de donner une image plus nette de l'ampleur de la reprise.

Comparativement au troisième trimestre de 2019, l'achalandage au troisième trimestre de 2022 a diminué de plus de 25 % pour trois membres et de moins de 25 % pour deux membres, et a augmenté de moins de 25 % pour deux membres. Sur une base annuelle, l'achalandage a diminué pour tous les membres déclarants, de plus de 25 % pour quatre d'entre eux et de moins de 25 % pour trois d'entre eux.

Membres de l'ACFC, achalandage, T3



Membres de l'ACFC, cumul annuel



Transport urbain

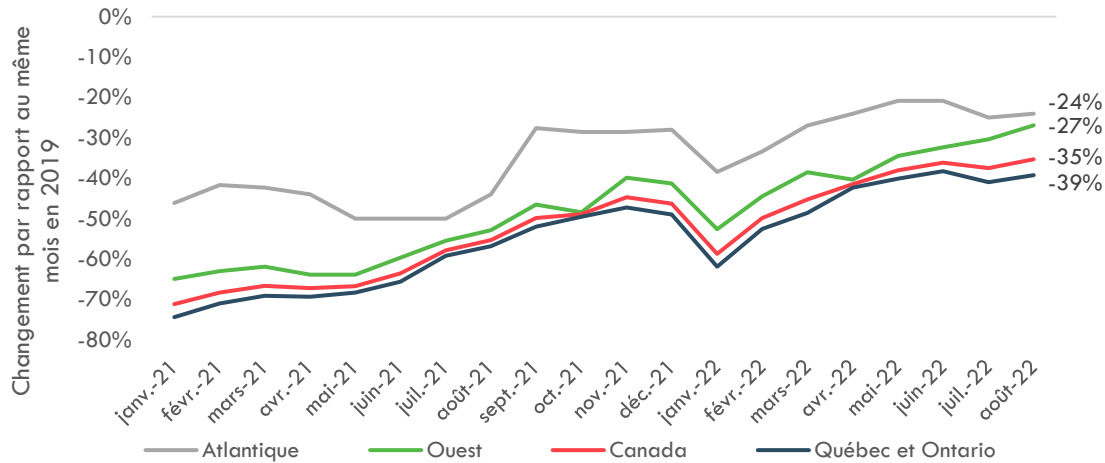
L'achalandage du transport urbain a augmenté de janvier à juin 2022. Il est passé de 59 % à 36 % sous les niveaux pré-pandémie. De juin à août, l'achalandage s'est légèrement amélioré, passant de 36 % à 35 % sous les niveaux pré-pandémie.

Le fait que plus d'employés sont retournés travailler en 2022 contribue à l'augmentation de l'achalandage du transport urbain.¹⁰

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

¹⁰ <https://www.benefitscanada.com/news/bencan/fewer-employees-working-remotely-in-2022-statscan/>

Achalandage du transport urbain par région



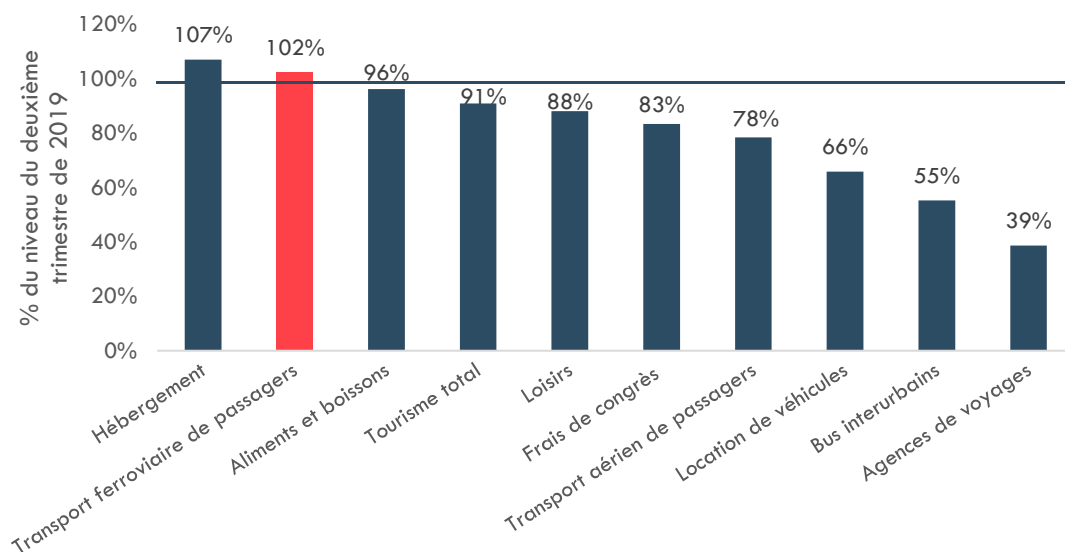
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#).

Tourisme ferroviaire

Il existe un délai considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le deuxième trimestre de 2022. Dans cette édition du Rapport trimestriel, en raison d'une forte reprise dans le secteur du tourisme du Canada, les dépenses pour le tourisme sont analysées par rapport aux niveaux prépandémie (2019), afin de donner une image plus nette de l'ampleur de la reprise.

Au deuxième trimestre de 2022, les dépenses totales pour le tourisme se sont élevées à 91 % de celles du deuxième trimestre de 2019. Deux industries touristiques ont dépassé leurs niveaux du deuxième trimestre de 2019, soit le transport de voyageurs (102 % du niveau prépandémie) et l'hébergement (107 % du niveau prépandémie). Les dépenses pour les agences de voyages, les bus interurbains et les locations de véhicules sont restées à 75 % des niveaux prépandémie.

Dépenses pour le tourisme, T2-22



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

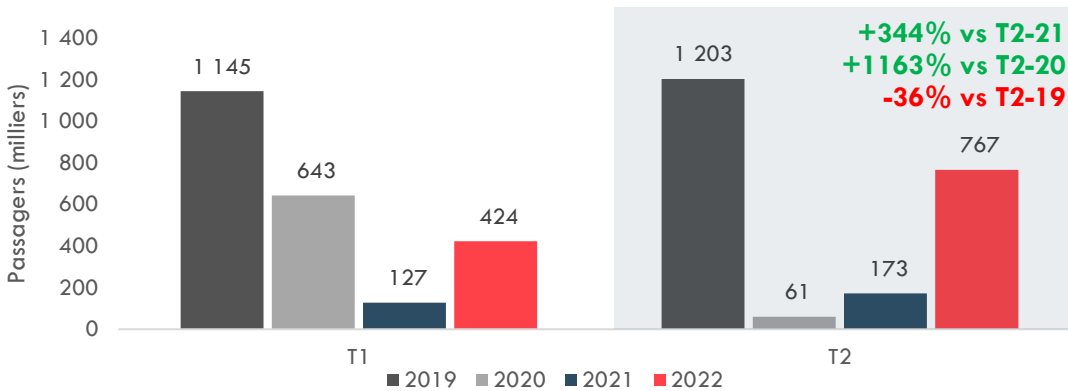


Transport de voyageurs intervilles

Les dernières données disponibles pour VIA Rail couvrent le deuxième trimestre de 2022.

Au deuxième trimestre de 2022, l'achalandage de VIA Rail de 766 900 voyageurs était considérablement meilleur que les deux années précédentes, mais est resté à 36 % sous le niveau prépandémie de 1,203 million de voyageurs.

VIA Rail - Achalandage trimestriel

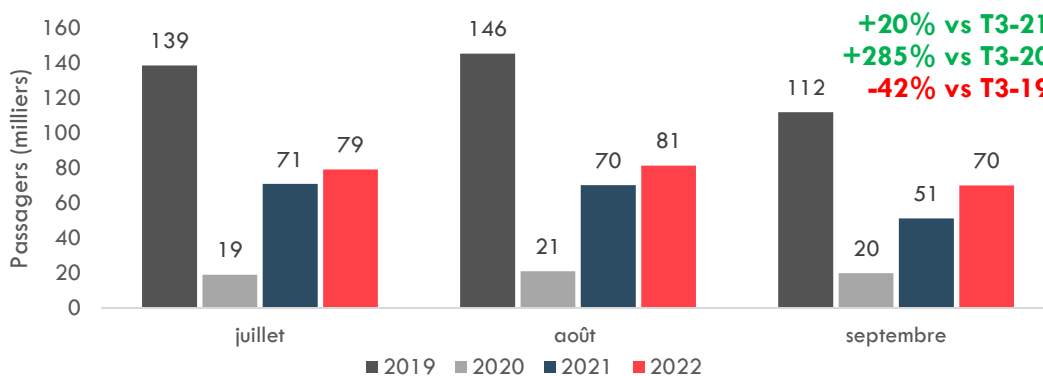


Source : Transports Canada, [Indicateurs d'activités sur les transports](#).

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 voyageurs ont traversé la frontière, car ils peuvent avoir voyagé sur un segment donné de n'importe quel côté de la frontière.¹¹

Les données du troisième trimestre de 2022 pour les itinéraires d'Amtrak comprenant un segment canadien indiquent que l'achalandage continue à reprendre. L'achalandage au troisième trimestre de 2022 de 230 900 voyageurs était 20 % plus élevé qu'au troisième trimestre de 2021 et 285 % plus élevé qu'au troisième trimestre de 2020, mais est resté à 42 % sous le niveau prépandémie de 396 300 voyageurs.

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).

¹¹ Par exemple, l'itinéraire Maple Leaf va de New York à Toronto ; le Cascades va d'Eugene, en Oregon, à Vancouver ; et l'Adirondack va de New York à Montréal.

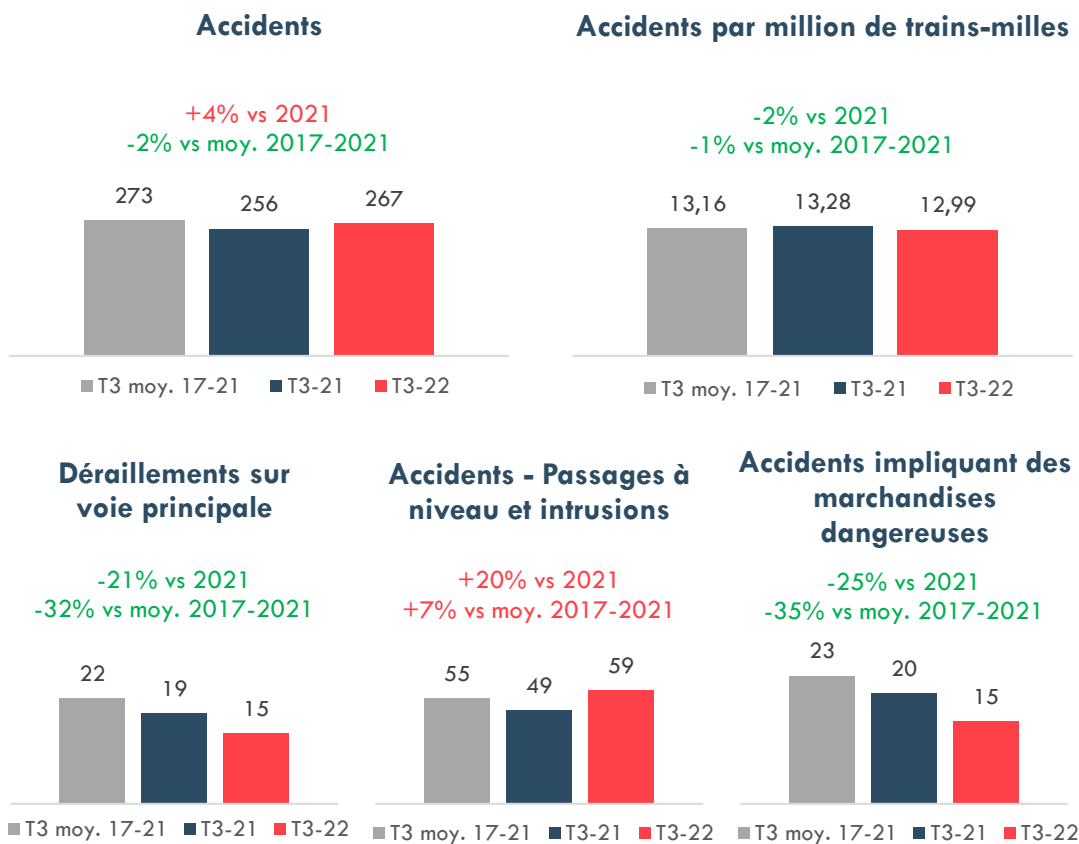


Sécurité ferroviaire

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 troisième trimestre de 2021 et à la moyenne du troisième trimestre 2017-2021.

Le taux d'accidents au troisième trimestre de 2022 était légèrement inférieur au taux du troisième trimestre de 2021 et à la moyenne du troisième trimestre 2017-2021. Comparativement au troisième trimestre de 2021 et à la moyenne du troisième trimestre 2017-2021, les déraillements sur voie principale et les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont diminué de plus de 20 %. Les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions ont augmenté par rapport aux années précédentes.



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_T3_Rev.3