



Association des chemins
de fer du Canada

ACFC - RAPPORT TRIMESTRIEL

T4-2022



17 février 2023

Table des matières

Introduction	3
Sommaire	3
Transport de marchandises	3
Transport de voyageurs	4
Sécurité ferroviaire	4
État de l'économie canadienne	5
Aperçu économique	6
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises.....	7
Chemins de fer de classe 1.....	9
Tendance hebdomadaire.....	9
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets	9
Mesures clés sur les finances et l'exploitation	11
Industrie du fret	14
Wagons complets et unités intermodales.....	14
Tarifs marchandises	17
Exportations.....	18
Chaînes d'approvisionnement	20
Monde	20
Ports canadiens	21
Chemins de fer canadiens.....	23
Transport de voyageurs	24
Achalandage chez les membres de l'ACFC	24
Transport urbain	24
Tourisme ferroviaire	25
Transport de voyageurs intervilles	26
Sécurité ferroviaire	28
Données sur la sécurité de la Federal Railroad Administration	28
Données du Bureau de la sécurité des transports	28

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.¹ Des liens vers toutes les sources de données sont fournis. De plus, les rapports trimestriels et annuels de l'ACFC figurent sur le [site Web de l'ACFC](#).

Sommaire

Transport de marchandises

Au quatrième trimestre de 2022, le trafic des chemins de fer de classe 1 (CN et CP, ensemble du réseau), mesuré en tonnes-milles commerciales (TMC), était supérieur de 7 % par rapport à la même période l'année précédente. Les wagons complets, les TMC et les revenus de fret ont augmenté pour la plupart des produits. Deux produits ont affiché une augmentation annuelle des TMC à deux chiffres, dont le grain et les engrais (+21 %) et les automobiles (+17 %). En matière de performance, cinq mesures clés sur l'exploitation, les finances et la sécurité sur dix se sont améliorées comparativement au quatrième trimestre de 2021, une est restée inchangée et quatre se sont détériorées (voir les pages 11-13 pour des précisions).

Quant aux chaînes d'approvisionnement, les prix mondiaux des conteneurs ont considérablement diminué, après avoir atteint des niveaux record, et les retards et la ponctualité des navires ont continué à s'améliorer en 2022. Après une période de longs temps d'arrêt moyens aux ports canadiens pendant les neuf premiers mois de l'année, les temps d'arrêt au quatrième trimestre de 2022 (5,7 jours au port de Vancouver et 4,1 jours au port de Montréal) étaient similaires à ceux du quatrième trimestre de 2021. Le temps d'arrêt des chemins de fer était en moyenne de 7,6 heures au quatrième trimestre, ce qui est conforme à la performance historique et n'indique pas une détérioration importante de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

Les prix élevés du carburant contribuent à l'inflation et influencent les coûts du transport. Le dernier mois de données comparables sur les tarifs de transport de marchandises par train et camion – septembre 2022 – indique que depuis le début de la pandémie, les prix du camionnage ont augmenté plus rapidement que les tarifs marchandises.

Sur une base annuelle (janvier à novembre), le nombre de wagons complets non intermodaux provenant des chemins de fer canadiens (ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local) était le même qu'en 2021, alors que les unités intermodales ont diminué de 1 %.

Le commerce ferroviaire est resté fort et supérieur aux niveaux de 2021 pendant chaque mois de l'année (janvier à novembre). Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés aux ports de l'Ouest a été très faible pendant les huit premiers mois de 2022 (50 % sous la moyenne trimestrielle précédente) en raison des mauvaises récoltes en 2021-2022. Les choses ont

¹ 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.

changé en septembre, quand le nombre de wagons-trémies couverts déchargés aux ports de l'Ouest a plus que doublé, après des gains additionnels en octobre et novembre – grâce à une bonne récolte et une bonne saison d'expéditions.

Transport de voyageurs

Le secteur du transport de voyageurs a continué à se remettre au quatrième trimestre de 2022, mais doit encore s'améliorer considérablement pour retourner à l'achalandage prépandémie. Comparativement au quatrième trimestre de 2019 (prépandémie), trois 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 prépandémie. Sur une base annuelle, l'achalandage en 2022 est resté inférieur à 2019 pour les huit membres déclarants.

Après une forte augmentation de janvier à septembre 2022, l'achalandage des réseaux de transport en commun s'est stabilisé à environ 29 % sous les niveaux prépandémie (novembre 2022). L'achalandage du transport interville a continué à augmenter. Pendant les trimestres les plus récents pour lesquels on dispose de données, l'achalandage été plus élevé qu'en 2021 et 2020, mais est resté inférieur à 2019. Au troisième trimestre de 2022, le secteur du tourisme dans son ensemble a continué à se remettre, avec des dépenses s'élevant à 94 % des niveaux prépandémie (troisième trimestre de 2019). Les dépenses pour les services aux passagers ont excédé les niveaux prépandémie (deuxième trimestre de 2019) de 12 %.

Sécurité ferroviaire

Les données sur les accidents varient considérablement d'un trimestre à l'autre. Au quatrième trimestre de 2022, le taux de blessures corporelles et le taux d'accidents pour les chemins de fer de classe 1 (Federal Railroad Administration (FRA)) étaient respectivement de 3 % et 5 % inférieurs au quatrième trimestre de 2021 (voir les données sur la sécurité de la [Federal Railroad Administration](#)). Selon les données du Bureau de la sécurité des transports (BST), la performance en matière de sécurité ferroviaire a été faible au quatrième trimestre de 2022. Par l'intermédiaire d'un groupe de travail, l'ACFC et le BST cherchent à améliorer la qualité et l'exactitude des données du BST.

État de l'économie canadienne

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

D'août à novembre 2022, l'emploi global a augmenté de 0,7 % (139 500 emplois), soit de 19,53 millions à 19,67 millions.

D'août à novembre 2022, le PIB a augmenté de 0,4 %, passant de 2 069 milliards de dollars à 2 077 milliards de dollars. Même s'il ne représente que 4,1 % du PIB total, le secteur du transport et de l'entreposage, qui a augmenté de 2,9 % d'août à novembre, a contribué plus que tout autre secteur à la croissance du PIB total du Canada. La majeure partie de la croissance dans le secteur du transport et de l'entreposage découlait de la reprise dans le secteur du transport aérien (voir [Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises](#)).

Le commerce (exportations + importations) est le seul indicateur économique clé qui a diminué d'août à novembre, de 2,1 %, passant de 129,4 milliards de dollars à 126,6 milliards de dollars. Cette baisse est largement due aux réductions des exportations de produits énergétiques.

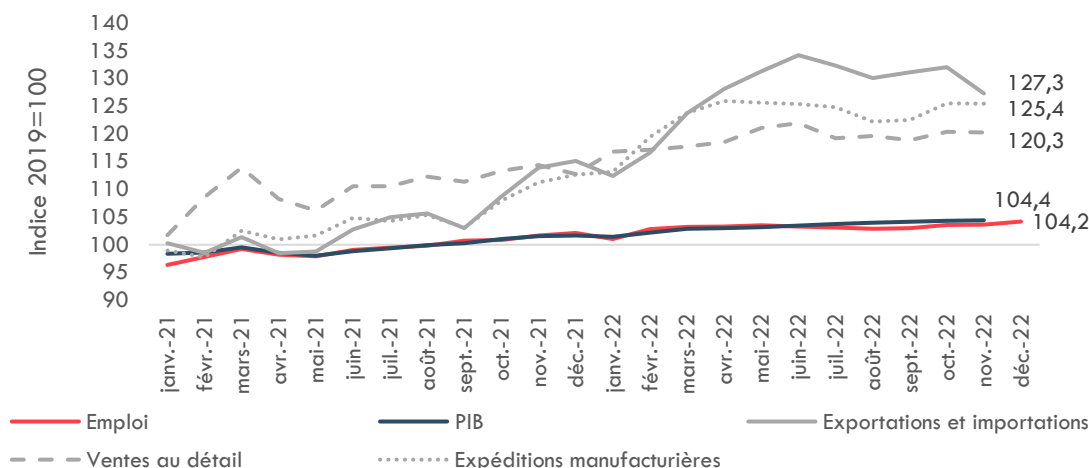
Les ventes au détail nationales donnent un aperçu de la consommation des ménages, le principal contributeur au PIB du Canada, soit plus de 50 % du PIB total et un moteur clé des volumes intermodaux. En novembre 2022, les ventes au détail étaient supérieures de 0,6 % aux niveaux d'août 2022. Pendant cette période, les prix à la consommation des biens ont augmenté de 1,3 % – indiquant que les ventes au détail *réelles* (ventes à prix constants) pourraient avoir diminué.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada et la demande mondiale pour ses produits. Les expéditions manufacturières ont augmenté de 2,6 % d'août à novembre 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](#).

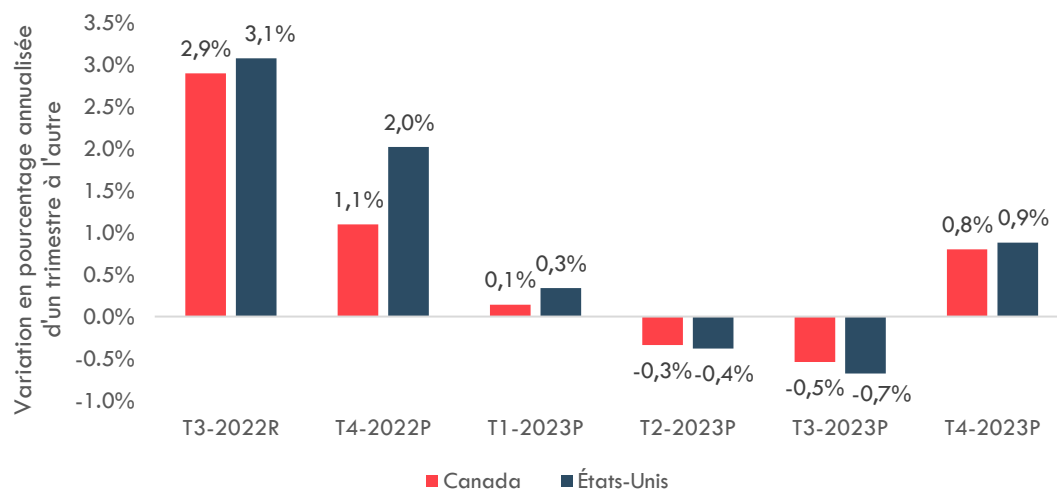
Note : Les données sont désaisonnalisées. L'indice du PIB est un indice du PIB réel en dollars enchaînés (2012). Les indices du commerce, des ventes au détail et des expéditions manufacturières sont en dollars nominaux.

Aperçu économique

Après un solide troisième trimestre en 2022, les principales banques du Canada prévoient une faible croissance au quatrième trimestre de 2022 et au premier trimestre de 2023, suivie d'une récession potentielle pendant le deuxième et le troisième trimestres de 2023, au Canada et aux États-Unis.

L'aperçu pour 2023 varie selon les produits. Les attentes sont élevées pour les marchandises en vrac, dont le grain, la potasse et le charbon.

PIB réel prévu - Canada et États-Unis



Source : Prévisions de [TD](#), [Banque Scotia](#), [CIBC](#), [RBC](#) et [BMO](#). Les chiffres représentent la moyenne des dernières prévisions des cinq banques.

Note : « R » indique réel et « P » indique prévision.

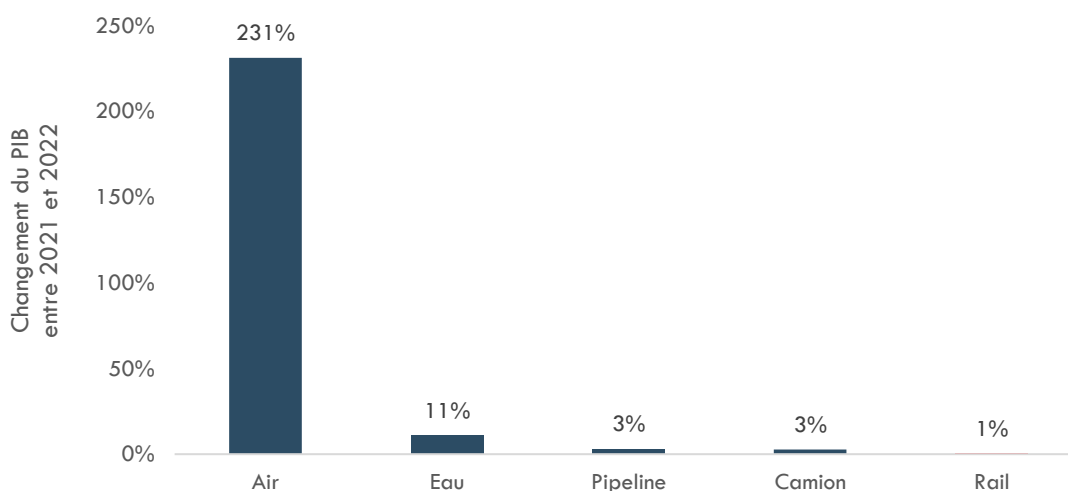
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises

Chaque secteur du transport a été touché différemment pendant la pandémie. Les effets négatifs ont été considérables pour certains secteurs, surtout ceux qui sont plus axés sur les services aux passagers, ce qui influence les valeurs initiales utilisées pour l'analyse de la tendance sur un an. Par exemple, les restrictions sur les déplacements ont eu un impact important sur les voyages aériens en 2021 – touchant le PIB et les taux d'emploi du secteur du transport aérien. Le transport ferroviaire de passagers a également été touché, mais comme les activités de fret représentent une part importante de l'emploi, du PIB et du commerce, les résultats annuels pour l'ensemble du secteur ferroviaire sont moins touchés. Aussi, les données de cette section devraient être interprétées avec prudence.

Le secteur du transport aérien a affiché la plus forte croissance du PIB, avec une augmentation de 231 % sur une base annuelle, pour un PIB de 53 % par rapport au niveau prépandémie (janvier à novembre 2019). Le PIB du secteur du transport aérien a augmenté tous les mois en 2022.

Le PIB (cumul annuel) de tous les autres secteurs du transport a augmenté comparativement à 2021 : transport maritime (+11 %), pipelines (+3 %), camionnage (+3 %) et transport ferroviaire (+1 %).

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

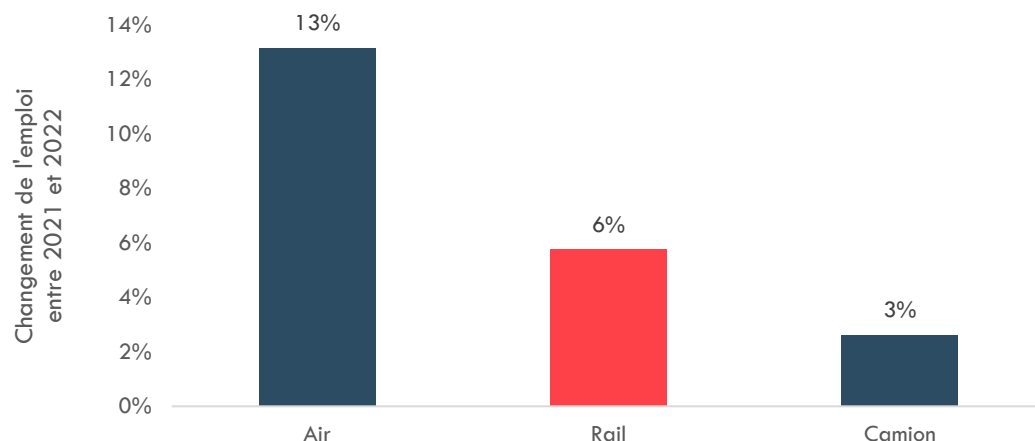


Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)

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-novembre)



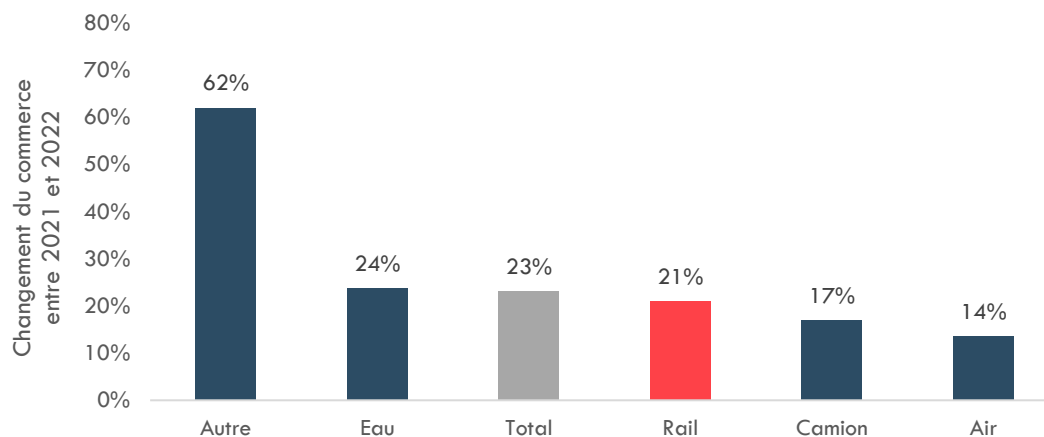
Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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

Note : Les données sont désaisonnalisées.

Malgré une légère réduction des échanges commerciaux totaux ces derniers mois, le commerce de janvier à novembre a augmenté de 23 % par rapport à la même période en 2021. À part la catégorie « autre »,² le commerce par voie maritime a augmenté le plus (24 %), suivi du transport ferroviaire (21%), routier (17 %) et aérien (14 %).

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



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

² La source de données ne fournit pas de définition des « autres modes ».

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.

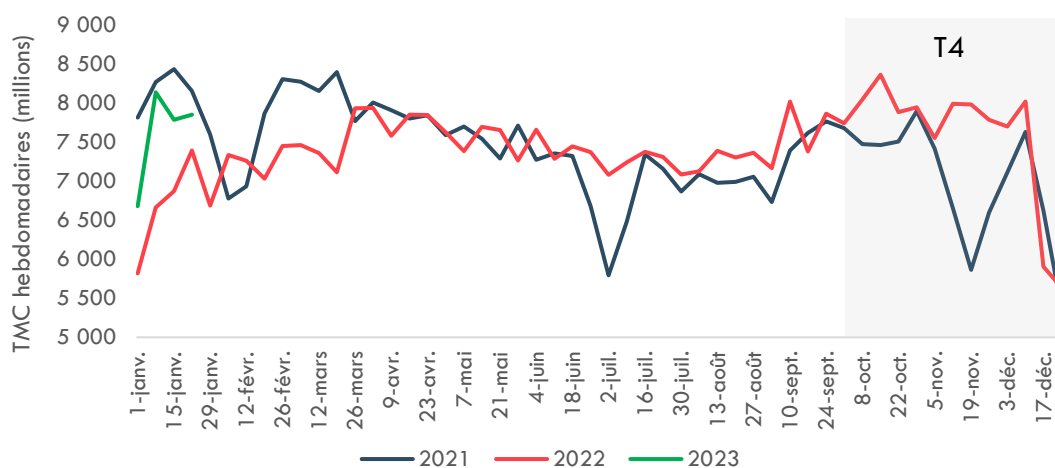
Tendance hebdomadaire

Les tonnes-milles commerciales (TMC) au quatrième trimestre de 2022 étaient de 7 % supérieures à celles du quatrième trimestre de 2021. Le quatrième trimestre de 2022 a commencé en force, avec des volumes élevés, en raison des expéditions de grain record en octobre. Les volumes ont diminué pendant les dernières semaines de l'année, le temps anormalement froid et les longs temps d'arrêt au port de Vancouver ayant probablement été des facteurs négatifs.

En 2022, les TMC sont restées essentiellement les mêmes qu'en 2021 (+0,3 %). Comparativement à 2021, les TMC ont augmenté chaque trimestre, de 10 % sous les niveaux de 2021 au premier trimestre, à l'équivalence au deuxième trimestre, puis à une augmentation de 5 % au troisième trimestre et de 7 % au quatrième trimestre (le trafic ferroviaire au quatrième trimestre de 2021 a été considérablement touché par les inondations en Colombie-Britannique).

Les données des quatre premières semaines de l'année indiquent que 2023 commence mieux que 2022, avec l'augmentation des expéditions de grain et d'engrais, de métaux et de minéraux, et de charbon

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., 1-Janv. correspond à la semaine du 1^{er} au 8 janvier). La semaine commençant le 1^{er} janvier 2023 est comparée aux semaines commençant le 2 janvier 2022 et le 3 janvier 2021.

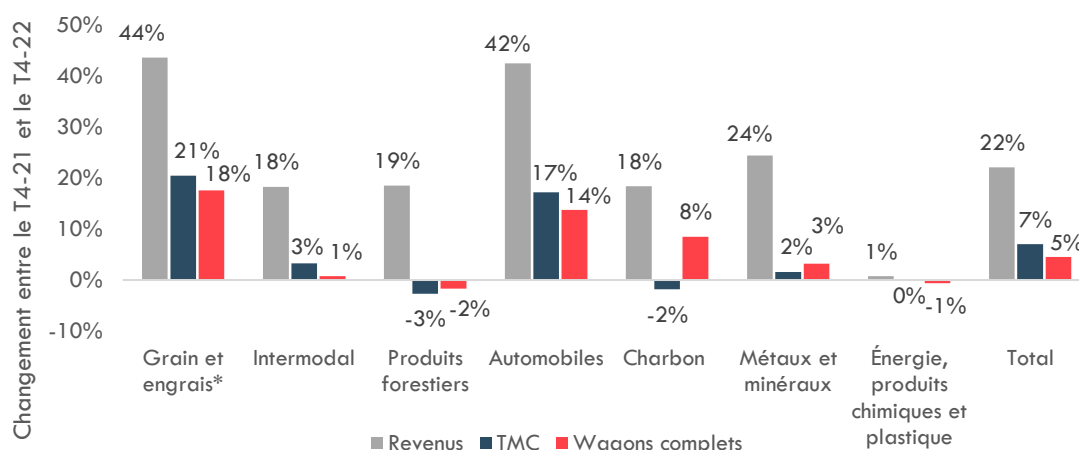
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets

Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, au quatrième trimestre de 2022, les TMC et les wagons complets ont augmenté pour la plupart des catégories de produits comparativement au quatrième trimestre de 2021, et les revenus de fret ont augmenté pour toutes les catégories de produits. Deux catégories ont affiché une augmentation à deux

chiffres. Les TMC pour le grain et les engrais ont augmenté de 21 % et les wagons complets ont augmenté de 18 % ; et les TMC pour les automobiles ont augmenté de 17 % et les wagons complets ont augmenté de 14 %.

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 quatrième trimestre de 2022 étaient supérieures de 21 % à celles du quatrième trimestre de 2021, ce qui est largement dû à une augmentation de 65 % 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](#)). En fait, une récente étude indique qu'en 2021, les tarifs marchandises canadiens étaient parmi les plus bas du monde, et inférieurs de 11 % aux tarifs américains.³

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T4-22 vs T4-21



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

*Cela comprend la potasse et le soufre.

³ [CPCS, Comparaison internationale des tarifs marchandises, janvier 2023.](#)

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

	T4-22	T4-21	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	34 667	28 769	21%	5 898
Intermodal	20 882	20 225	3%	657
Produits forestiers	7 312	7 515	-3%	-203
Automobiles	1 123	958	17%	165
Charbon	8 348	8 502	-2%	-154
Métaux et minéraux	9 611	9 459	2%	152
Énergie, produits chimiques et plastique	17 073	17 096	0%	- 23
Total	99 016	92 524	7%	6 492

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

	2022	2021	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	113 632	118 248	-4%	-4 616
Intermodal	87 202	86 116	1%	1 086
Produits forestiers	30 761	31 666	-3%	-905
Automobiles	4 558	4 160	10%	398
Charbon	37 649	36 816	2%	833
Métaux et minéraux	39 316	37 913	4%	1 403
Énergie, produits chimiques et plastique	70 898	67 905	4%	2 993
Total	384 016	382 824	0%	1 192

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

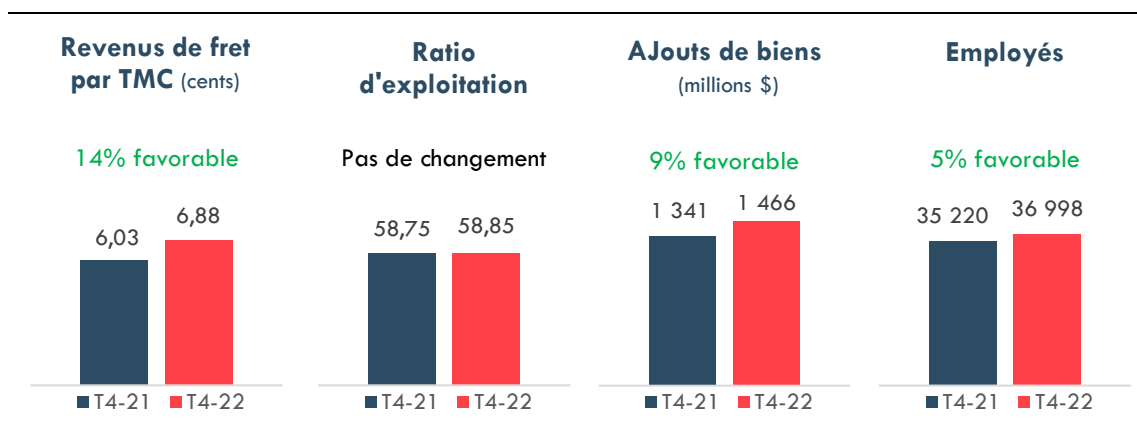
*Cela comprend la potasse et le soufre.

Mesures clés sur les finances et l'exploitation

Du quatrième trimestre de 2021 au quatrième trimestre de 2022, les revenus de fret par TMC ont augmenté de 14 %, alors que les dépenses d'exploitation par TMC ont augmenté de 13 %. Les revenus par TMC ont augmenté de 15 % à 22 % pour tous les groupes de produits, à l'exception de l'énergie, des produits chimiques et des plastiques, qui n'ont augmenté que de 1 %. Comme les revenus et les dépenses ont augmenté, le ratio d'exploitation des chemins de fer de classe 1 n'a pas beaucoup changé.

Au quatrième trimestre de 2022, les chemins de fer de classe 1 ont investi 1 466 millions de dollars dans leurs réseaux, soit 9 % de plus qu'au quatrième trimestre de 2021.

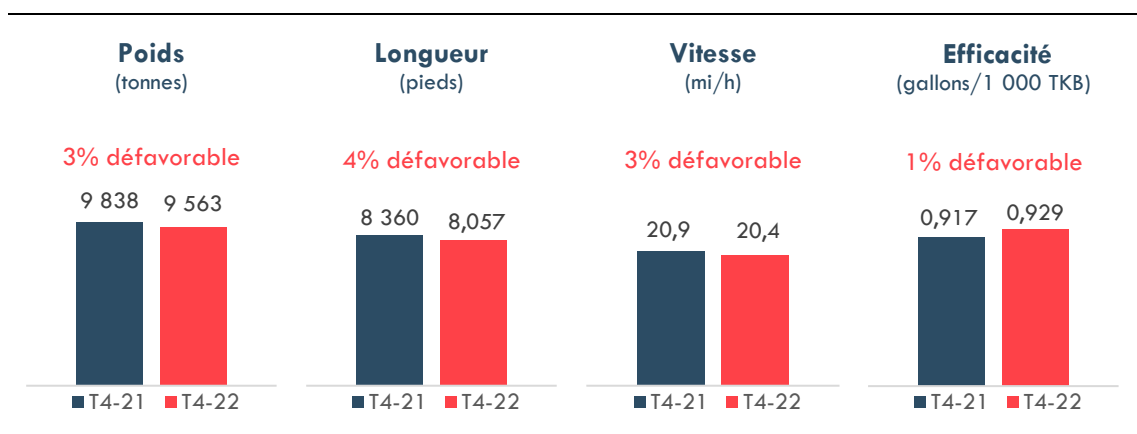
L'emploi a augmenté de 5 %, ou 1 778 emplois, comparativement au quatrième trimestre de 2021. 2021 a été une année de forte embauche. Le CN et le CP ont chacun augmenté leurs effectifs d'environ 900 personnes.



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

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

Les conditions d'exploitation difficiles et les restrictions obligatoires ont nui aux mesures de la performance du quatrième trimestre de 2022. Pendant quelques semaines au quatrième trimestre de 2022, les conditions ont limité la longueur, le poids et la vitesse des trains. Le poids, la longueur et la vitesse moyens des trains ont tous diminué par rapport au quatrième trimestre de 2021, ce qui a entraîné une légère réduction du rendement du carburant pour le trimestre.



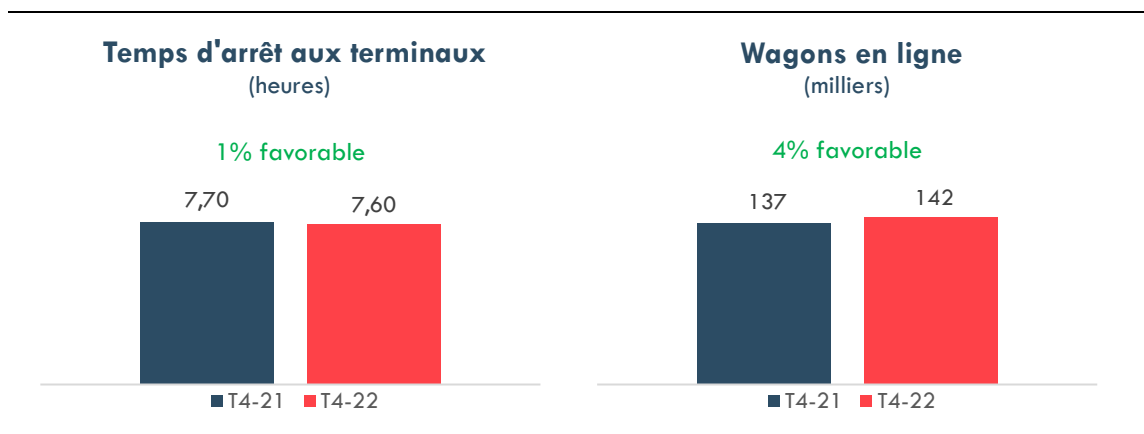
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [Rapport sur les gains trimestriels du CP](#).

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

Au quatrième trimestre de 2022, les temps d'arrêt aux terminaux ferroviaires étaient de 7,7 heures ou moins pendant chacune des 11 premières semaines du trimestre, et ont augmenté à 9,5 et 9,7 heures pendant les deux dernières semaines. Dans l'ensemble, le temps d'arrêt moyen était de 7,6 heures pour le trimestre, une amélioration de 1 % comparativement au quatrième trimestre de 2021, alors que les temps d'arrêt aux ports ont augmenté de 14 % à 26 %, ce qui souligne l'importance de tous les intervenants quand on évalue l'efficacité (voir [Chaînes d'approvisionnement](#)).

Le nombre moyen de wagons en ligne a augmenté de 4 % (5 170 wagons) comparativement au quatrième trimestre de 2021. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation des wagons-trémies en ligne (9 % ou 4 650 wagons), plutôt qu'à un ralentissement du service ferroviaire. En réponse à la forte demande, les chemins de fer canadiens de classe 1 ont rapidement augmenté le nombre de wagons-trémies couverts en service, passant d'environ 45 000 à la mi-août à 56 000 à la fin du mois de septembre, afin d'assurer les expéditions record de grain au quatrième trimestre.

Au quatrième trimestre de 2021, divers records ont été atteints en ce qui a trait au grain. Le CN a établi un record hebdomadaire sans précédent pendant la semaine du 16 octobre et un record mensuel sans précédent en octobre 2022. Le CP a établi un record mensuel sans précédent en octobre 2022, et le quatrième trimestre de 2022 a été le deuxième meilleur trimestre de son histoire pour le grain.



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 est calculé en utilisant la moyenne simple du CN et du CP.

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. Les données sur les chemins de fer de classe 1 visent les opérations du CN et du CP au Canada et aux États-Unis, mais cette section est propre aux opérations canadiennes et comprend des données sur tous les chemins de fer marchandises, ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local.

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.

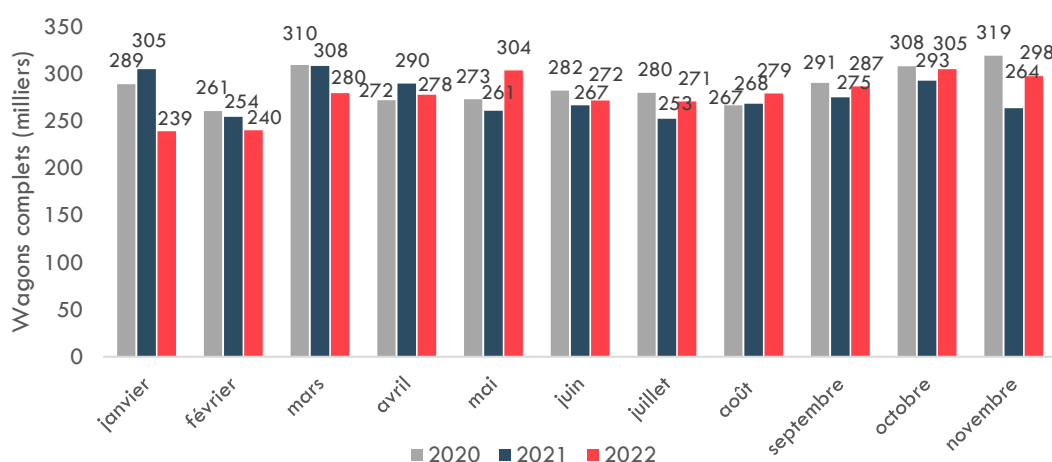
Wagons complets et unités intermodales

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 novembre), les chargements non intermodaux étaient les mêmes qu'en 2021. Les chargements mensuels en 2022 ont été supérieurs à 2021 pendant chacun des sept derniers mois. Sur une base annuelle, les chargements ont augmenté pour 6 des 11 groupes de produits, avec une augmentation de 13 % pour la machinerie et les automobiles et de 10 % pour le charbon. Les wagons complets ont diminué pour les 5 autres groupes, avec une baisse considérable pour les produits agricoles (-21 % ou -102 035 chargements). Les faibles récoltes en 2021-2022, dues à la grave sécheresse dans les Prairies à l'été 2021, ont touché les expéditions agricoles en 2022.

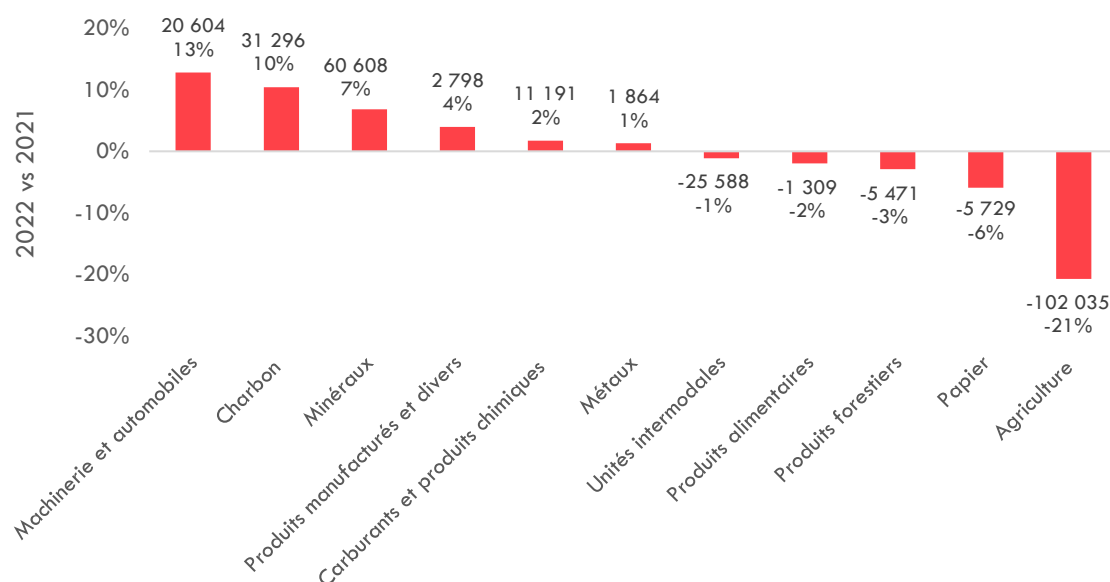
Sur une base annuelle (janvier à novembre), le trafic intermodal en 2022 était inférieur de 1 % à 2021.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



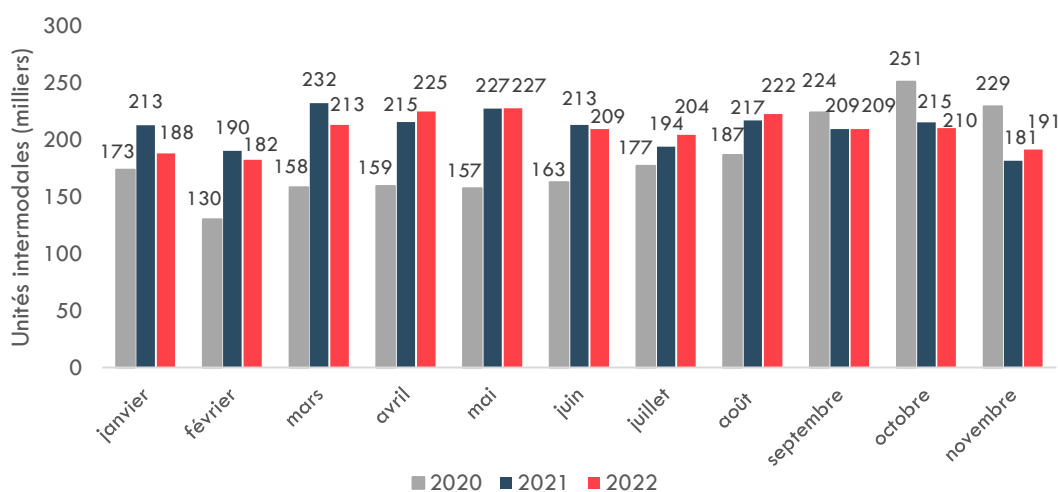
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

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



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

Chemins de fer canadiens, unités intermodales



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

Sur une base annuelle (janvier à novembre), par rapport à 2021, l'Est du Canada a dépassé l'Ouest en ce qui a trait aux marchandises chargées.⁴ Cela est en contradiction avec les modèles observés ces dernières décennies. L'un des facteurs de cette performance relative est la combinaison de produits différente dans chaque partie du pays. Dans l'Est du Canada, l'activité ferroviaire est relativement concentrée sur les minéraux, les métaux et la machinerie et le matériel, et les wagons complets sont en hausse depuis le début de l'année. Dans l'Ouest, l'activité ferroviaire est relativement concentrée sur marchandises en vrac comme les produits

⁴ Le Canada est partagé entre l'Est et l'Ouest à Thunder Bay, en Ontario.

agricoles et le charbon. La réduction importante des produits agricoles, due à de mauvaises récoltes en 2021-2022, a dépassé les gains liés au charbon.

Dans la Division de l'Est, les chargements ont augmenté de 8 % et les expéditions intermodales étaient similaires à 2021. Dans leurs présentations des résultats du quatrième trimestre, le CN et le CP ont parlé de leur croissance considérable aux ports de la côte Est. Le CP a enregistré une croissance de plus de 70 % des unités équivalentes à vingt pieds (EVP) au port de Saint John en 2022 par rapport à 2021, et le CN a établi un record en 2022 pour les volumes intermodaux au port de Halifax. Les deux chemins de fer ont investi dans leurs connexions portuaires de la côte Est afin d'offrir des alternatives concurrentielles aux ports américains congestionnés aux expéditeurs qui cherchent des solutions efficaces et peu coûteuses.

Dans la Division de l'Ouest, les chargements et les expéditions intermodales ont respectivement diminué de 4 % et de 2 %. Cela souligne l'impact des retards des navires et des longs temps d'attente aux ports sur le fonctionnement des principaux corridors commerciaux occidentaux.

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

	2022 vs 2021
Division Est	
Wagons complets	8%
Unités intermodales	0%
Division Ouest	
Wagons complets	-4%
Unités intermodales	-2%
Total	
Wagons complets	0%
Unités intermodales	-1%

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

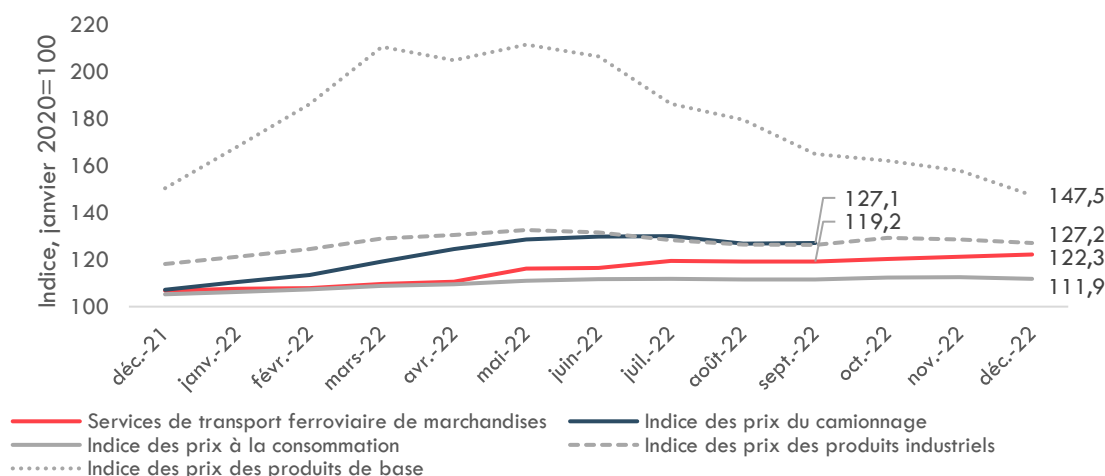
Tarifs marchandises

Depuis le début de la pandémie jusqu'à environ janvier 2022, la mesure de Statistique Canada des tarifs marchandises, des tarifs du camionnage et des prix à la consommation a 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 le facteur le plus important de cette récente tendance à court terme.

Ces trois derniers mois (septembre à décembre 2022), les prix à la consommation sont restés stables, alors que les tarifs marchandises ont augmenté de 2,5 %. Les données sur le camionnage ne sont pas disponibles avant septembre 2022. Selon une analyse du plus récent mois de données comparables (septembre 2022), les tarifs marchandises ont augmenté de 19,2 % depuis janvier 2020, alors que les prix du camionnage ont augmenté de 27,1 %. Pendant cette période, les dépenses d'exploitation, principalement les coûts du carburant, ont augmenté.

Après de fortes augmentations depuis le début de la pandémie, les prix des produits industriels se sont stabilisés, alors que les prix des produits de base ont diminué, mais restent supérieurs de 47,5 % par rapport aux niveaux de janvier 2020.

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices

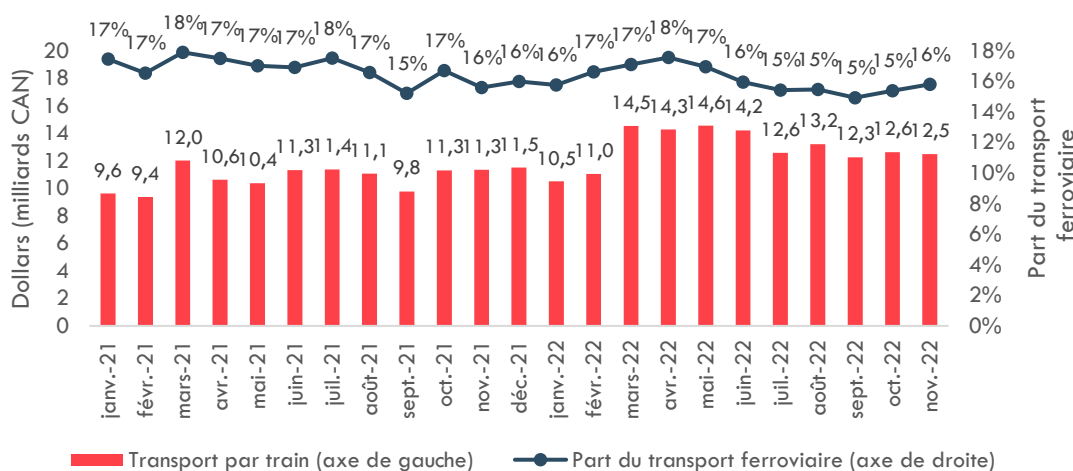


Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

Exportations

Ces derniers mois, les expéditions ferroviaires transfrontalières ont diminué par rapport aux niveaux élevés connus de mars à juin, mais sont restées supérieures aux niveaux de 2021.⁵

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



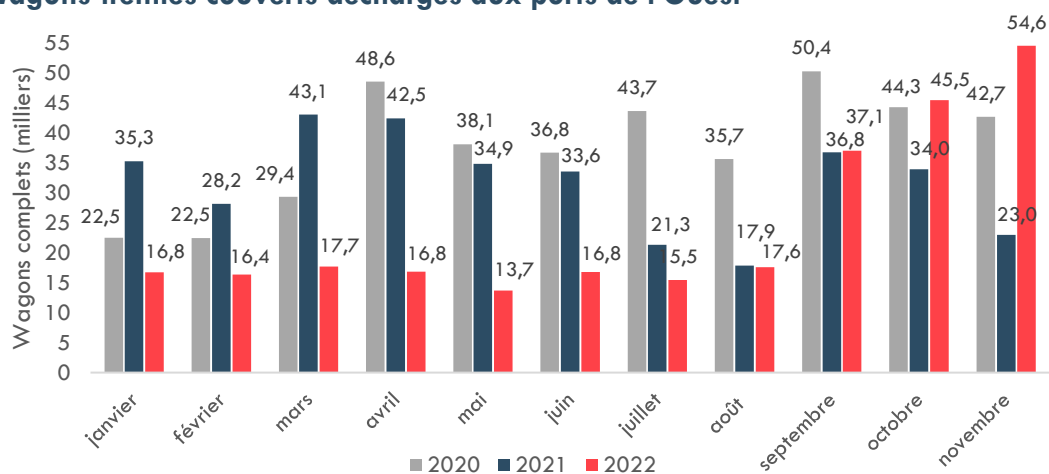
Source : Transports Canada, [Indicateurs d'activités sur les transports](#).

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 aux mois correspondants en 2020 et 2021. Après une bonne récolte, les expéditions de grain ont rapidement augmenté en septembre 2022 – les déchargements mensuels ont plus que doublé et a continué à augmenter jusqu'en novembre. Cependant, sur une base annuelle (janvier à novembre 2022), l'activité a diminué de 23 % comparativement à 2021 et de 35 % comparativement à 2020.

Au cours des 11 premiers mois de 2022, les exportations de pétrole brut étaient inférieures de 1 % par rapport à 2021 et de 14 % par rapport à 2020.

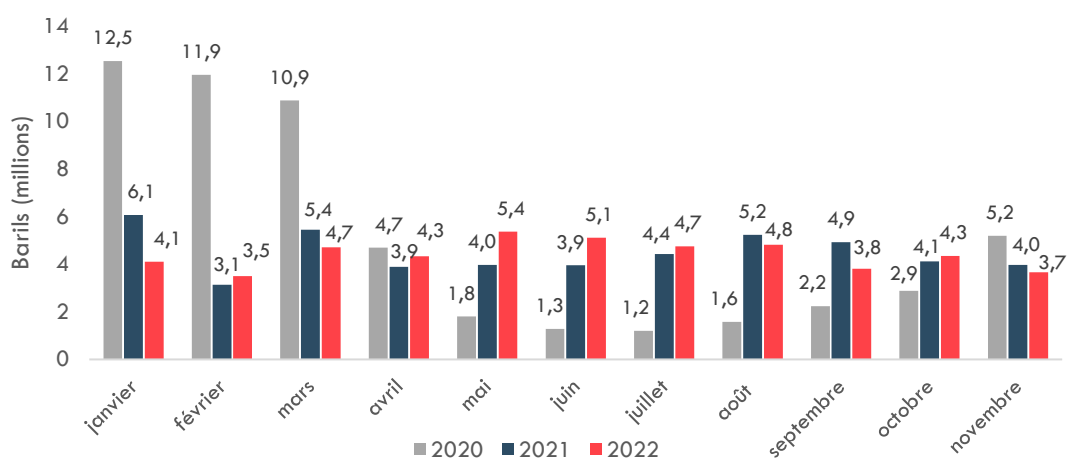
⁵ Les données commerciales présentées ici concernent le commerce avec les États-Unis, en valeur, et le mode de transport utilisé pour traverser la frontière. À l'aide des données annuelles de Transports Canada, l'Association des chemins de fer du Canada estime que plus de 50 % du volume total des exportations 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](#).

Chaînes d'approvisionnement

Les chaînes d'approvisionnement modernes sont complexes et, quand elles sont désynchronisées, cela a de graves conséquences sur les services de transport, les expéditeurs, les fournisseurs et les consommateurs. Le transport ferroviaire est resté l'un des modes les plus fiables et les moins variables au cours des trois dernières années d'énormes bouleversements. Et, alors que divers facteurs continuent à avoir un impact sur les chaînes d'approvisionnement, les conditions et la performance des autres modes commencent à montrer des signes de reprise et d'amélioration, ce qui bénéficiera à tous les membres de la chaîne d'approvisionnement.

Monde

L'*indice des conteneurs de fret mondiaux*⁶ de Freightos indique que les prix des conteneurs ont diminué après avoir été élevés pendant la majeure partie de la pandémie (non indiqué). Avant la pandémie, les prix étaient d'environ 1 500 \$. Ils ont commencé à augmenter rapidement à partir de la seconde moitié de 2020 et ont atteint un record hebdomadaire de 11 109 \$ en septembre 2021. Ils sont restés élevés jusqu'en mars 2022, avant de commencer à diminuer. À la mi-décembre 2022, ils ont baissé à 2 127 \$ et se maintiennent à environ 2 200 \$ depuis (au 27 janvier 2023).

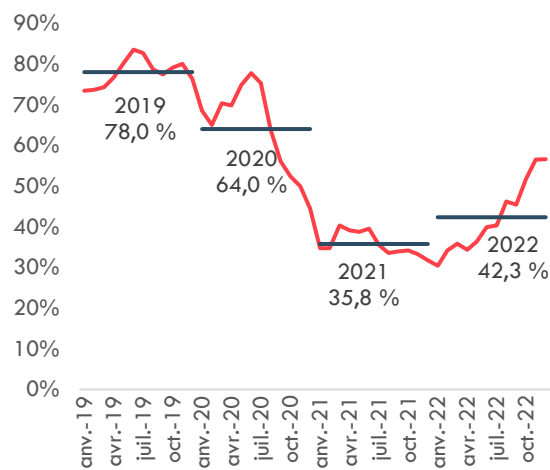
Les retards et la ponctualité des navires ont continué à s'améliorer, mais restent moins positifs qu'avant la pandémie.⁷ De 2019 à 2021, la performance mondiale des navires a continué à se détériorer, jusqu'à une reprise au début de 2022. Selon le rapport *Global Liner Performance*⁸ de Sea-Intelligence, la fiabilité des horaires mondiaux a continué à s'améliorer en 2022, passant de 30,4 % en janvier à 56,6 % en décembre. Cependant, cela reste bien inférieur à la fiabilité pré-pandémie (2019), comme l'indique le graphique ci-dessous. Les retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires ont également affiché une amélioration considérable en 2022, passant d'une moyenne de 8,0 jours en janvier à 5,4 jours en décembre. Des retards de cette importance ont toujours des effets négatifs sur l'ensemble des chaînes d'approvisionnement, créant des goulots d'étranglement et réduisant l'efficacité bien au-delà du maillon maritime.

⁶ <https://fbx.freightos.com/freight-index/FBX>

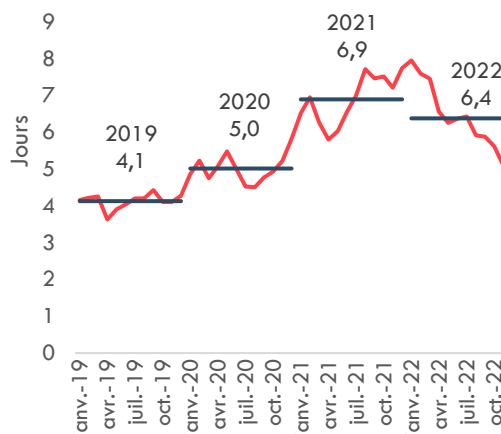
⁷ <https://www.sea-intelligence.com/press-room/185-schedule-reliability-continue-its-upwards-trend>

⁸ <https://www.sea-intelligence.com/press-room/185-schedule-reliability-continue-its-upwards-trend>

Fiabilité des horaires mondiaux



Retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires



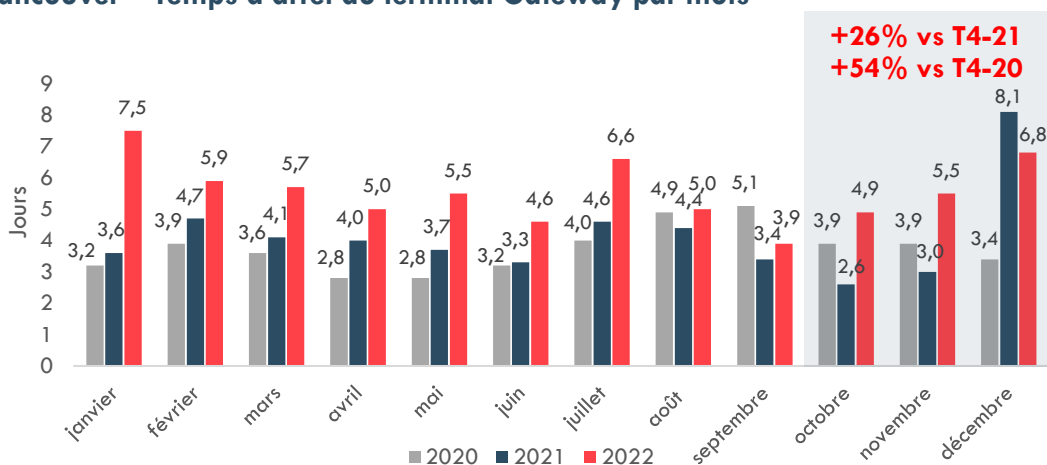
Source : Sea-Intelligence, [GLP report issue 137](#)

Ports canadiens

Les temps d'arrêt moyens au port de Vancouver ont augmenté au quatrième trimestre de 2022, étant 26 % plus longs qu'au quatrième trimestre de 2021 et 56 % plus longs qu'au quatrième trimestre de 2020. Pour l'année, le temps d'arrêt moyen était de 5,6 jours, soit 35 % plus long qu'en 2021, 54 % plus long qu'en 2020 et 125 % plus long qu'en 2019 (non indiqué). L'impact a touché l'ensemble des chaînes d'approvisionnement canadiennes et constitue la raison sous-jacente de nombre des problèmes de performance dans les chiffres de 2022.

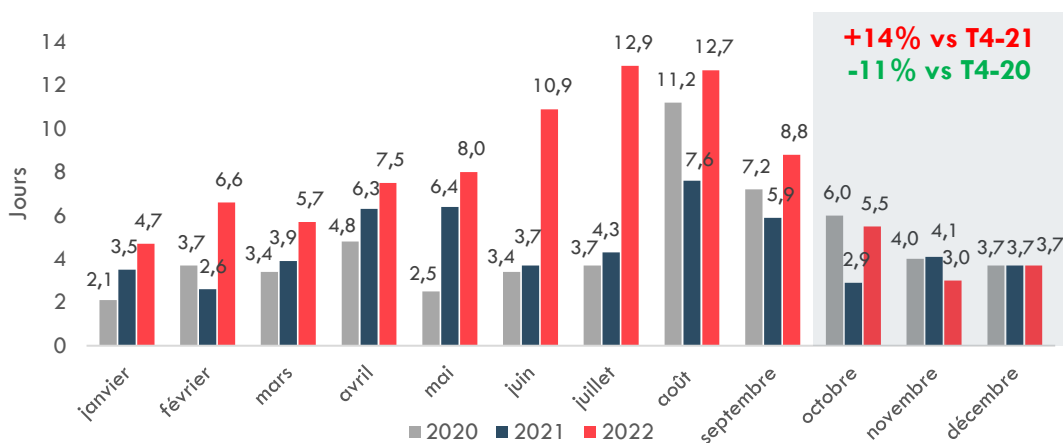
Sur une note positive, les temps d'arrêt au port de Montréal ont considérablement diminué par rapport aux records connus en juillet et août 2022 (12,9 et 12,7 jours respectivement), à une moyenne de 4,1 jours au quatrième trimestre de 2022. Cependant, les temps d'arrêt au quatrième trimestre de 2022 étaient toujours supérieurs de 14 % à ceux du quatrième trimestre de 2021, mais inférieurs de 11 % à ceux du quatrième trimestre de 2020. Pour l'année, le temps d'arrêt moyen était de 7,5 jours, soit 64 % plus long qu'en 2021, 62 % plus long qu'en 2020 et 139 % plus long qu'en 2019 (non indiqué). Ces problèmes de performance ont des conséquences négatives sur l'ensemble des chaînes d'approvisionnement et jouent un rôle important dans la diminution de l'efficacité de tous les intervenants.

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)

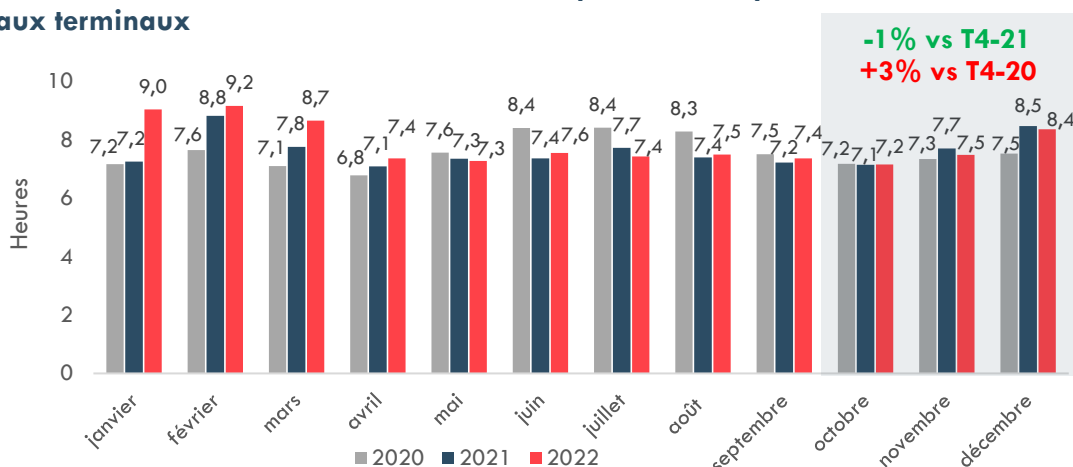


Source : Port de Montréal, <https://www.port-montreal.com/fr/centre-de-documentation/rapports-de-performance>

Chemins de fer canadiens

Malgré les immenses défis des trois dernières années, les temps d'arrêt des chemins de fer sont beaucoup plus courts et plus uniformes que ceux des autres modes de transport. Ils varient de 6,8 à 9,2 heures, pour une moyenne de 7,7 heures. Au quatrième trimestre de 2022, les temps d'arrêt moyens étaient inférieurs de 1 % à ceux du quatrième trimestre de 2021 et supérieurs de 3 % à ceux du quatrième trimestre de 2020. Pour l'année, le temps d'arrêt moyen était de 7,8 heures, une augmentation de 3 % par rapport à la moyenne de 7,6 heures en 2021 et 2020.

Chemins de fer canadiens de classe 1 - Temps d'arrêt moyens aux terminaux



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

Note : Le temps d'arrêt moyen est calculé comme étant la moyenne simple du CN et du CP. Les données hebdomadaires ont été converties en données mensuelles. La conversion n'est pas exacte, car certains mois comprennent 4 semaines de données et d'autres, 5 semaines, et les dates de début des semaines varient selon les années.

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, la période de latence peut être plus longue. Cette section traite du nombre de voyageurs en cours d'année et des comparaisons avec l'achalandage prépandémie.

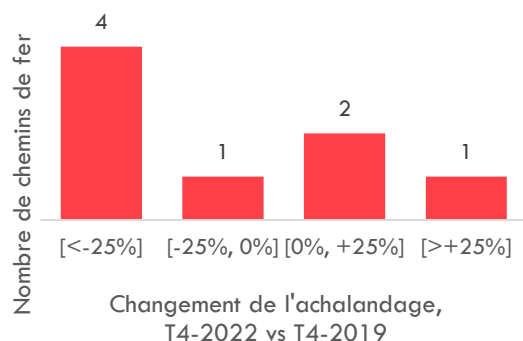
Achalandage chez les membres de l'ACFC

L'achalandage de voyageurs a été considérablement touché par la pandémie de COVID-19 et les restrictions changeantes, et le nombre variable d'employés qui retournent travailler continue à influencer l'achalandage. Cette section traite de la reprise de l'achalandage de voyageurs chez les membres de l'ACFC. Au quatrième trimestre de 2022, les données sur l'achalandage étaient disponibles pour huit exploitants de trains touristiques, intervalles et de banlieue membres de l'ACFC.⁹

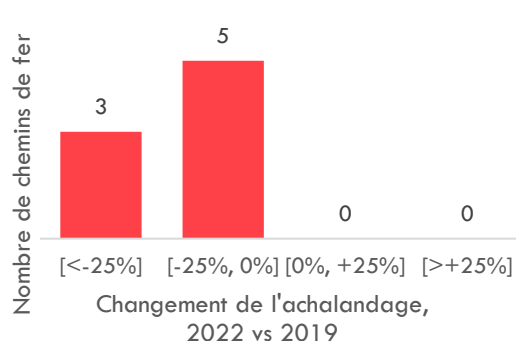
L'achalandage a continué à augmenter pour tous les services voyageurs. En fait, quelques chemins de fer ont affiché un meilleur achalandage au quatrième trimestre de 2022 qu'au quatrième trimestre de 2019 (prépandémie).

Comparativement au quatrième trimestre de 2019, l'achalandage au quatrième trimestre de 2022 a diminué de plus de 25 % pour quatre membres et de moins de 25 % pour un membre, a augmenté de moins de 25 % pour deux membres et a augmenté de plus de 25 % pour un membre. En 2022, l'achalandage a diminué comparativement à 2019 pour tous les membres déclarants, de plus de 25 % pour trois d'entre eux et de moins de 25 % pour les cinq autres.

Membres de l'ACFC, achalandage, T4



Membres de l'ACFC, année



Transport urbain

Après une forte augmentation de janvier à septembre 2022, le transport urbain semble s'être stabilisé en novembre. En novembre, l'achalandage national était inférieur de 29 % aux niveaux prépandémie.

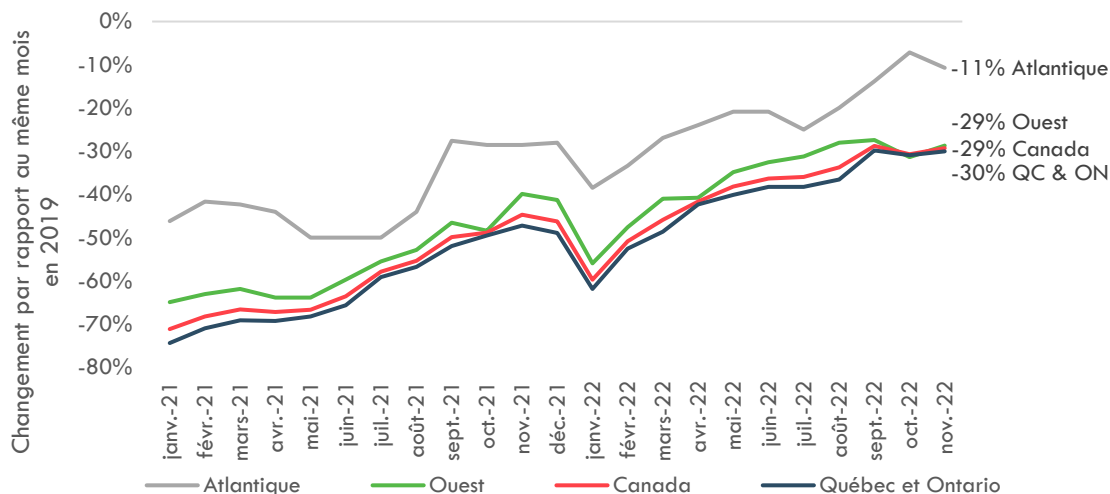
Le fait que plus d'employés sont retournés travailler en 2022 a contribué à l'augmentation de l'achalandage du transport urbain.¹⁰ Cependant, de nombreux employeurs utilisent un modèle de travail hybride, ce qui aura un impact structurel sur l'achalandage. De plus, les données de

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/>

Statistique Canada de mai 2022, qui ventilent le nombre de navetteurs par mode (voiture, autobus, métro, train, marche, vélo, moto) indiquent que la reprise de l'achalandage est particulièrement difficile pour les trains de banlieue.¹¹

Achalandage du transport en commun par région



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

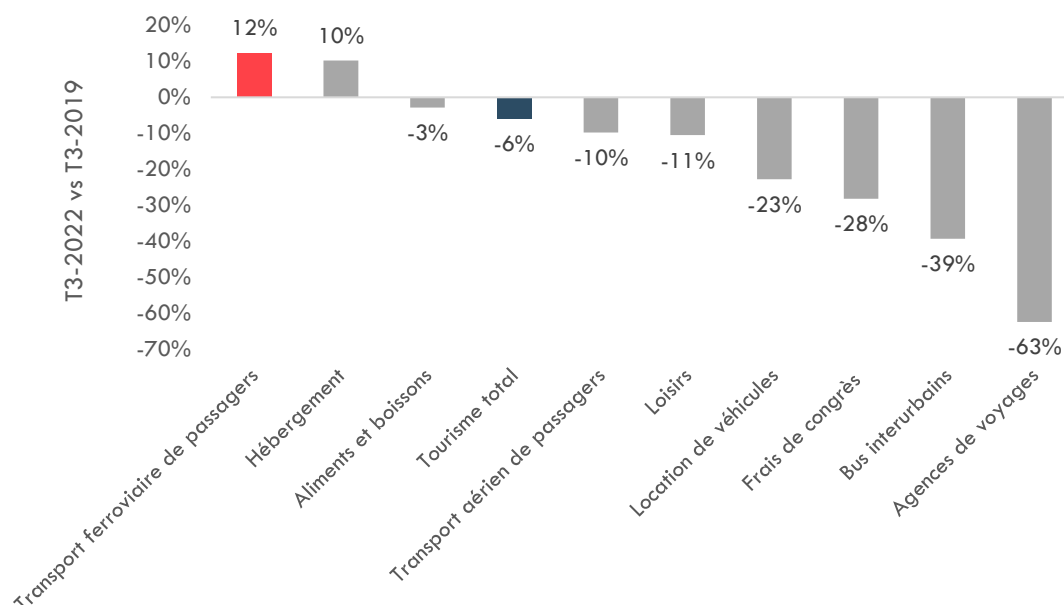
Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le deuxième trimestre de 2022. Les dépenses pour le tourisme sont analysées par rapport aux niveaux prépandémie (2019), afin de donner une image claire de l'ampleur de la reprise.

Au troisième trimestre de 2022, les dépenses totales de l'industrie touristique étaient de 6 % inférieures à celles du troisième trimestre de 2019. Deux industries touristiques ont dépassé leurs niveaux du troisième trimestre de 2019, soit le transport de voyageurs (+12 %) et l'hébergement (+10 %). Les dépenses pour les agences de voyages, les bus interurbains, les frais de congrès et les locations de véhicules sont restées inférieures de plus de 20 % par rapport aux niveaux prépandémie.

¹¹ [Statistique Canada : En mai 2022, le nombre de navetteurs demeure inférieur au niveau de mai 2016, sauf chez les personnes qui se rendent au travail en automobile, novembre 2022.](#)

Dépenses pour le tourisme, T3



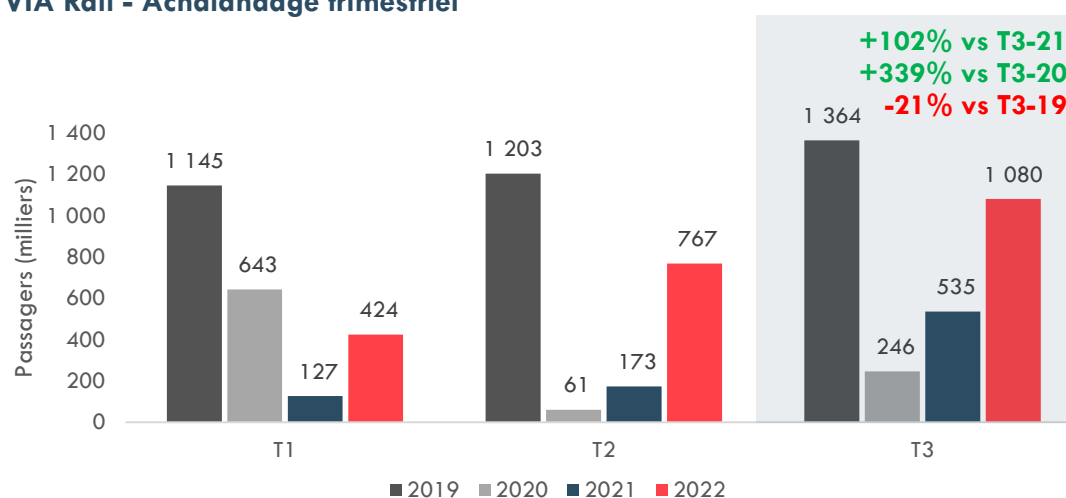
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).

Transport de voyageurs intervilles

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

Au troisième trimestre de 2022, l'achalandage de VIA Rail a excédé un million de voyageurs – plus du double de l'achalandage du troisième trimestre de 2021 de 535 300 voyageurs. Malgré la forte augmentation des deux dernières années, l'achalandage est resté inférieur de 21 % par rapport au niveau pré-pandémie du troisième trimestre de 2019 de 1,364 million de voyageurs.

VIA Rail - Achalandage trimestriel



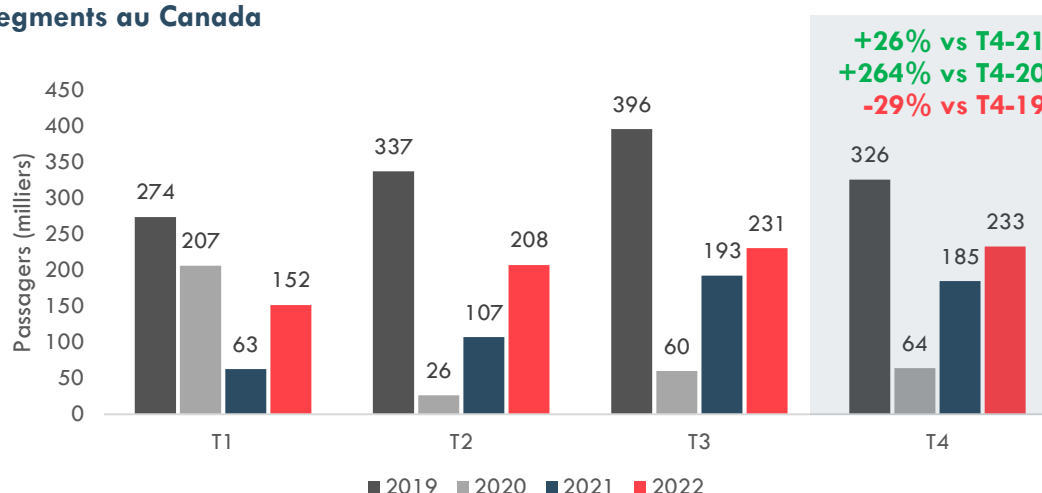
Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#).

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.¹²

Les données du quatrième trimestre de 2022 pour les itinéraires d'Amtrak comprenant un segment canadien indiquent que l'achalandage a continué à reprendre. L'achalandage au quatrième trimestre de 2022 de 233 000 voyageurs était 26 % plus élevé qu'au quatrième trimestre de 2021, mais est resté à 29 % sous le niveau prépandémie de 326 000 voyageurs.

Pour l'année 2022, l'achalandage était supérieur de 50 % à 2021, mais inférieur de 38 % à 2019.

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



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

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

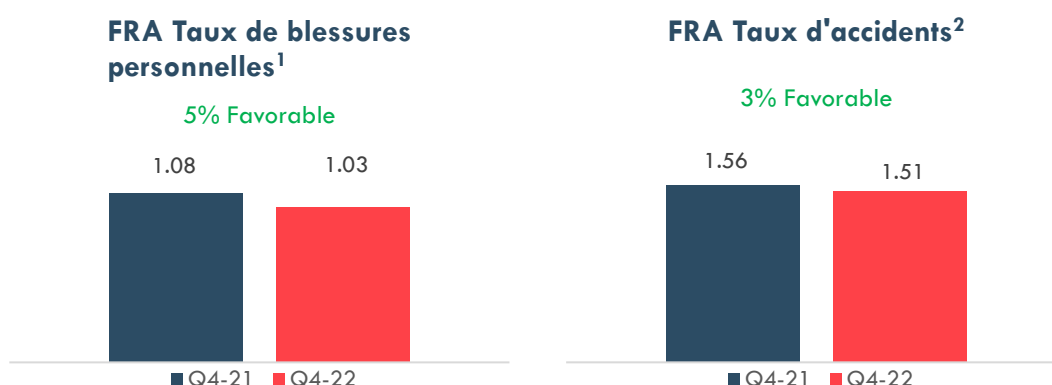
¹² Par exemple, l'itinéraire Maple Leaf va de New York à Toronto ; le Cascades va d'Eugene, en Oregon, à Vancouver ; et l'Adirondack va de New York à Montréal.

Sécurité ferroviaire

L'ACFC fait le suivi des données sur la performance en matière de sécurité ferroviaire de la Federal Railroad Administration (FRA) et du Bureau de la sécurité des transports (BST).

Données sur la sécurité de la Federal Railroad Administration

En 2022, les chemins de fer canadiens de classe 1 ont affiché les taux d'accidents les plus bas de la Federal Railroad Administration (FRA) en Amérique du Nord (non indiqué).¹³ Au quatrième trimestre de 2022, le taux de blessures corporelles pour les chemins de fer de classe 1 de la FRA et le taux d'accidents de train de la FRA au Canada étaient respectivement inférieurs de 5 % et de 3 % à ceux du quatrième trimestre de 2021.



Source : [CN, Résultats du quatrième trimestre](#) ; [CP Quarterly Earnings Release](#).

Note : Les taux sont calculés comme la moyenne simple du CN et du CP.

¹ Blessures par 200 000 heures employés

² Accidents par million de trains-milles

Données du Bureau de la sécurité des transports

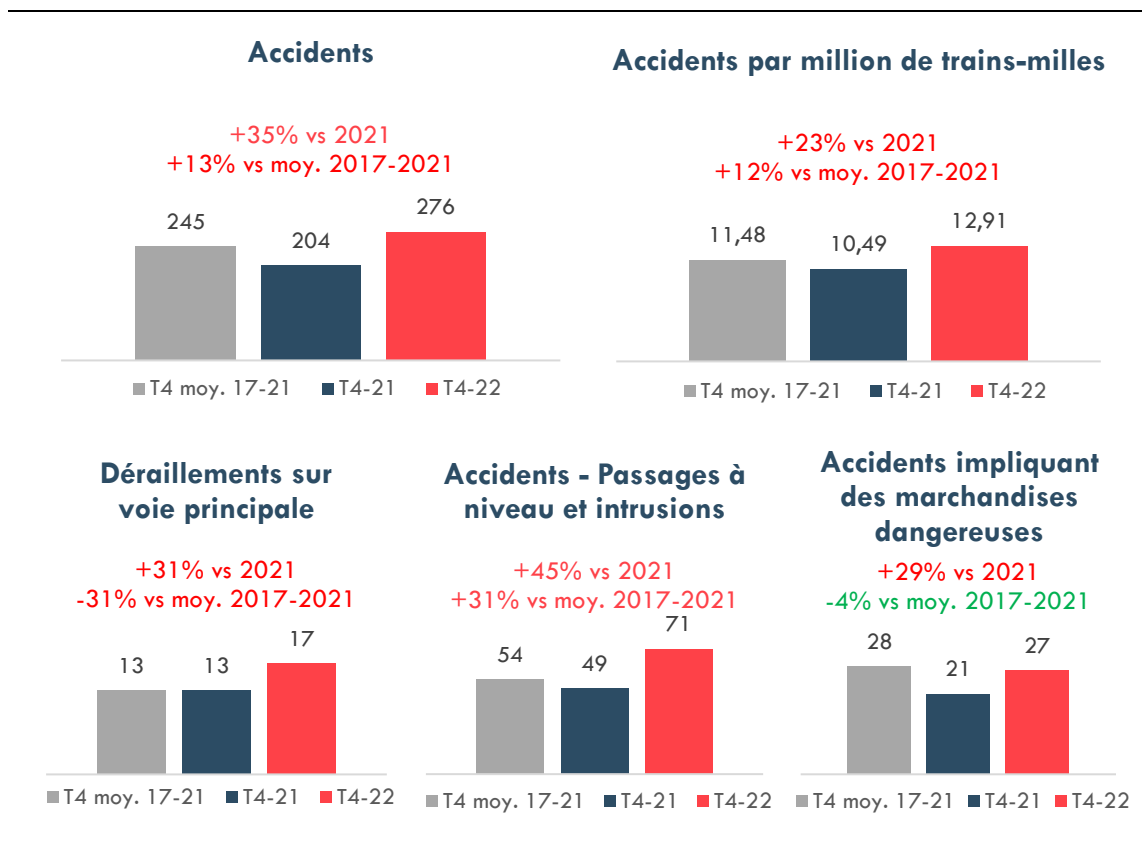
Cette section présente les plus récentes données du Bureau de la sécurité des transports, qui fournit des statistiques sur les accidents des chemins de fer sous réglementation fédérale au Canada. Par l'intermédiaire d'un groupe de travail, l'ACFC et le BST continuent à améliorer la qualité et l'exactitude des données du BST.

Les données sur les accidents peuvent varier considérablement d'un trimestre à l'autre, en fonction de divers facteurs, dont les conditions météorologiques. Au quatrième trimestre de 2022, la performance en matière de sécurité ferroviaire était généralement négative pour la plupart des indicateurs.

Le taux d'accidents au quatrième trimestre de 2022 était de 12 % supérieur à la moyenne du quatrième trimestre de 2017-2021. Les déraillements sur la voie principale et les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions étaient de 31 % supérieurs à la moyenne du quatrième

¹³ Les taux d'accidents du CN et du CP proviennent des rapports du quatrième trimestre de 2022, représentant les opérations sur l'ensemble du réseau. Les statistiques pour les autres chemins de fer de classe 1 visent les opérations américaines et sont préliminaires, couvrant la période de janvier à novembre 2022. Sources : [Federal Railroad Administration, Office of Safety Analysis](#) ; [CN, Résultats du quatrième trimestre](#) ; [CP Quarterly Earnings Release](#).

trimestre de 2017-2021. Il y a eu 27 accidents impliquant des marchandises dangereuses, avec un déversement de produit.



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

Note : Les données du BST sont préliminaires et sujettes à validation et rapprochement en fin d'année.

Note : Il existe deux méthodes pour créer des statistiques trimestrielles à partir des statistiques mensuelles : i) additionner les statistiques mensuelles pour les trois mois du trimestre, ou ii) soustraire le cumul annuel de septembre du cumul annuel de décembre. L'ACFC utilise la méthode de la soustraction. Au quatrième trimestre, la méthode de la soustraction a généré 276 accidents, alors que la méthode de l'addition a généré 257 accidents. L'écart le plus important au quatrième trimestre vise les déraillements hors de la voie principale – 1 à 2 wagons. La méthode de la soustraction a généré 99 accidents et 13 incidents, alors que la méthode de l'addition a généré 80 accidents et 30 incidents. Les résultats peuvent varier selon la méthode, car les données sont préliminaires et proviennent d'une base de données constamment actualisée.



Association des chemins de fer du Canada

99, rue Bank

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

www.railcan.ca/fr

2022_T4_Rev.1