

ACFC - RAPPORT TRIMESTRIEL

T1-2023

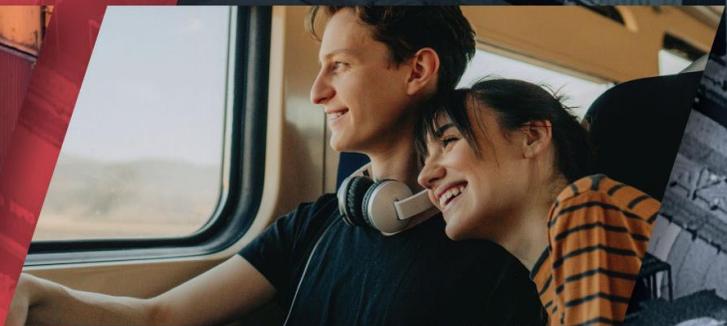


Table des matières

Introduction	3
Sommaire	3
Transport de marchandises	3
Transport de voyageurs	4
Sécurité ferroviaire	5
État de l'économie canadienne	6
Aperçu économique	7
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises.....	8
Chemins de fer de classe 1.....	10
Tendance hebdomadaire.....	10
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets	10
Mesures clés sur les finances et l'exploitation	12
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.....	22
Transport de voyageurs	23
Achalandage chez les membres de l'ACFC	23
Transport urbain	23
Tourisme ferroviaire	24
Transport de voyageurs intervilles	25
Sécurité ferroviaire	27
Données sur la sécurité de la Federal Railroad Administration	27
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](#).

À partir de ce rapport, et pour les périodes suivantes, les données sur les trains marchandises de classe 1 comprennent les données du CN et les données combinées du CPKC.² Les données combinées du CPKC remontent au premier trimestre de 2020, ce qui permet de faire des comparaisons annuelles. Le CPKC précise que « le résumé combiné non vérifié des données historiques sélectionnées est fourni volontairement, à des fins illustratives uniquement, et ne vise pas à représenter ce qu'auraient été les résultats consolidés réels des opérations, les revenus ou la performance d'exploitation si le CPRL avait eu le contrôle du KCS et si la consolidation avait été faite pour les périodes présentées ».³

Sommaire

Transport de marchandises

Trafic important pour tous les produits, à l'exception du trafic intermodal.

Au premier trimestre de 2023, le trafic ferroviaire au Canada a été beaucoup plus important qu'aux États-Unis. L'American Association of Railroads (AAR) indique que pendant les 13 premières semaines de l'année, le trafic aux États-Unis avait diminué de 5,6 %, alors que le trafic au Canada avait augmenté de 2,0 %. Statistique Canada indique que février 2023 était le sixième mois consécutif de la diminution du trafic de marchandises en provenance des États-Unis.

Au premier trimestre de 2023, le trafic des chemins de fer de classe 1 (CN et CPKC, 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 tous les produits, à l'exception du trafic intermodal. Deux produits ont affiché une augmentation annuelle des TMC à deux chiffres, soit le grain et les engrais (+21 %) et les métaux et les minéraux (+12 %). En fait, au premier trimestre de 2023, plusieurs records d'expéditions de grain ont été atteints – grâce à une planification efficace, la collaboration, l'efficacité opérationnelle et des investissements significatifs. En matière de performance, sept mesures clés sur l'exploitation et les finances sur dix se sont améliorées comparativement à la même période l'année précédente.

Après avoir été multipliés par plus de sept pendant la pandémie, les prix mondiaux des conteneurs sont finalement revenus au niveau pré-pandémie. Les retards et la ponctualité mondiaux des navires ont continué à s'améliorer – la ponctualité au premier trimestre de 2023

¹ Une grande partie des données dans ce rapport sont comparées à celles de la même période les années précédentes, pour une comparaison d'une année à l'autre. Cependant, dans certains cas, les données sont comparées à des périodes antérieures afin de donner un contexte relatif aux taux d'activité pré-pandémie.

² [Canadian Pacific Kansas City Limited, Selected Unaudited Combined Summary of Historical Data](#).

³ Ibid., p.3

était de 58,4 %, comparativement à 33,5 % un an plus tôt. Cependant, le temps d'arrêt des conteneurs importés au port de Vancouver a atteint un record de 8,9 jours en janvier 2023. Le temps d'arrêt moyen au port de Vancouver au premier trimestre de 2023 était de 7,5 jours, soit 18 % plus long qu'au premier trimestre de 2022 et 81 % plus long qu'au premier trimestre de 2021. Le temps d'arrêt moyen des conteneurs importés au port de Montréal était de 4,2 jours, soit 26 % moins long qu'au premier trimestre de 2022, mais 26 % plus long qu'au premier trimestre de 2021. Le temps d'arrêt moyen des chemins de fer au terminal (triage) était de 9,0 heures au premier trimestre de 2023, ce qui est 9 % plus court qu'au premier trimestre de 2022 et 3 % plus court qu'au premier trimestre de 2021.

En 2022, les prix élevés du carburant ont contribué à l'inflation globale et ont influencé les coûts du transport. Cependant, les prix ont diminué, et la plupart des indices de prix sont restés relativement stables au cours des derniers mois (décembre 2022 à mars 2023). Les tarifs marchandises, le prix des produits de base et les prix industriels ont respectivement diminué de 1,9 %, 1,2 % et 0,2 %. Le dernier mois de données comparables sur les tarifs de transport de marchandises par train et camion – décembre 2022 – indique que depuis le début de la pandémie, les prix du camionnage ont augmenté plus rapidement que les tarifs marchandises (30,2 % comparativement à 22,3 %).

Sur une base annuelle (janvier-février), le nombre de wagons complets non intermodaux provenant des chemins de fer canadiens (ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local) a augmenté de 18 % comparativement à 2022, alors que le trafic intermodal a diminué de 8 %. Le commerce ferroviaire est resté fort et était supérieur de 14 % aux niveaux de 2022 et de 30 % aux niveaux de 2021. Grâce à une bonne récolte de grain et à la bonne performance de la chaîne d'approvisionnement pour l'exportation du grain, les chemins de fer canadiens ont atteint plusieurs records d'expéditions et le nombre de wagons-trémies couverts déchargés aux ports de l'Ouest a doublé par rapport à la même période l'année précédente.

Transport de voyageurs

L'achalandage reprend, mais est inégal.

Le secteur du transport de voyageurs a continué à se remettre au premier trimestre de 2023. D'une manière générale, les secteurs du tourisme et du transport intervilles se rétablissent plus rapidement que celui des trains de banlieue, l'achalandage s'ajustant aux changements structurels dans les habitudes de déplacement. Seulement six membres de l'ACFC ont fourni des données sur l'achalandage pour le premier trimestre de 2023, car c'est la saison morte pour la plupart des exploitants touristiques. Comparativement au premier trimestre de 2019 (pré-pandémie), les six membres ont indiqué une diminution de l'achalandage, trois signalant une baisse de plus de 25 % et trois signalant une baisse de 0 % à 25 %.

Après une forte augmentation de janvier à septembre 2022, l'achalandage du transport en commun s'est stabilisé à environ 29 % sous les niveaux pré-pandémie (février 2022). L'achalandage du transport intervilles a continué à augmenter. Sur une base annuelle (janvier-février pour VIA et janvier-mars pour Amtrak), l'achalandage était plus élevé qu'en 2020, 2021 et 2022, et inférieur aux niveaux de 2019 de seulement 25 % (VIA) et 22 % (Amtrak). Au quatrième trimestre de 2022, l'ensemble du secteur du tourisme s'était rétabli, les dépenses étant à 99 % du niveau pré-pandémie (quatrième trimestre de 2019). Les dépenses touristiques étaient inférieures de seulement 6 % aux niveaux pré-pandémie. Sur l'année (2022), les dépenses touristiques étaient inférieures de 9 % (secteur touristique total) et de 13 % (transport de voyageurs) aux niveaux de 2019.

Sécurité ferroviaire

Performance exceptionnelle à ce trimestre.

La sécurité demeure la priorité absolue du secteur, comme l'indiquent les données du premier trimestre de 2023. Au premier trimestre de 2023, le taux de blessures personnelles des chemins de fer canadiens de classe 1 ([Federal Railroad Administration \(FRA\)](#)) s'est amélioré de 18 % comparativement à 2022 et de 28 % comparativement à la moyenne de 2020-2022 ;⁴ et le taux d'accidents de train était inférieur de 47 % au taux de 2022 et de 41 % à la moyenne de 2020-2022. Selon les données du [Bureau de la sécurité des transports \(BST\)](#), au premier trimestre de 2023, le taux d'accidents global s'était amélioré de 18 % comparativement à 2022 et à la moyenne de 2018-2022. Le nombre de déraillements sur voie principale était inférieur de 28 % à la moyenne de 2018-2022 et le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses était inférieur de 46 % au taux de 2022 et de 50 % à la moyenne de 2018-2022. Le nombre d'accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions était comparable aux années précédentes.

⁴ Les données de 2020 sont les plus récentes.

État de l'économie canadienne

Les données de mars 2023 ne sont pas encore publiquement disponibles pour tous les indicateurs économiques clés. C'est pourquoi les données de février 2023 sont comparées à celles de novembre 2022 afin d'analyser les tendances récentes.

De novembre 2022 à février 2023, l'emploi global a augmenté de 1,2 % (241 000 emplois), soit de 19,81 millions à 20,05 millions.

De novembre 2022 à février 2023, le PIB a augmenté de 0,6 %, passant de 2 070 à 2 083 milliards de dollars. Le PIB a augmenté dans 16 des 20 secteurs, dont celui des transports et de l'entreposage, qui a augmenté d'un modeste 0,3 %.

Le commerce (exportations + importations) a augmenté de 0,9 %, passant de 127,1 à 128,3 milliards de dollars. Malgré le [ralentissement prévu](#) de l'économie nord-américaine à la mi-2023, les principaux facteurs contribuant à la croissance du commerce ont été les véhicules et les pièces automobiles ainsi que les biens de consommation. Ces augmentations ont plus que compensé les réductions dans le commerce des produits énergétiques et des produits chimiques, de plastique et de caoutchouc.

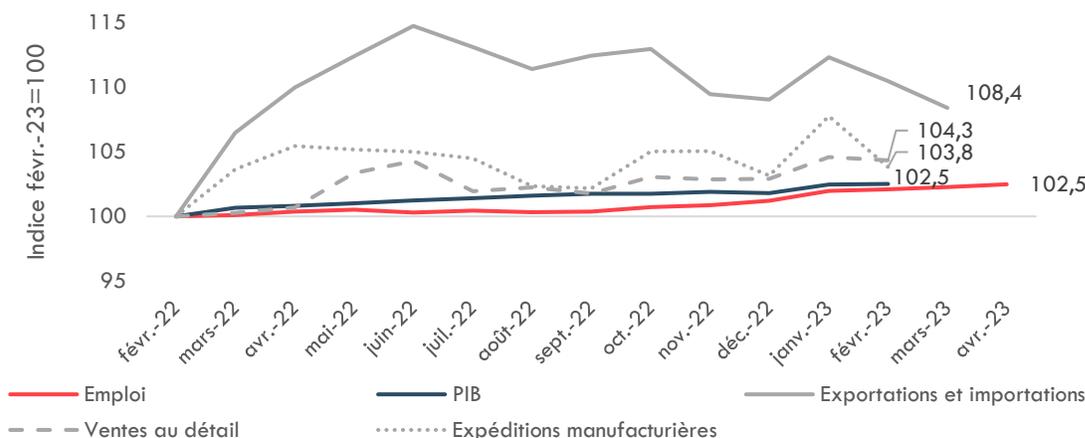
Les ventes au détail nationales donnent un aperçu de la consommation des ménages, le principal contributeur au PIB du Canada, soit plus de 50 % du PIB total et un moteur clé des volumes intermodaux. En février 2023, les ventes au détail étaient supérieures de 1,4 % à celles de novembre 2022. Cependant, depuis quelques mois, les [volumes intermodaux](#) diminuent, ce qui pourrait entraîner la baisse des ventes au détail au cours des prochains mois.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada et la demande mondiale pour ses produits. Les expéditions manufacturières ont diminué de 1,2 % de novembre 2022 à février 2023.

Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Novembre 2022	19,81	2 070	127,1	65,4	72,4
Février 2022	20,05	2 083	128,3	66,3	71,5
Changement sur 3 mois	1,2 %	0,6 %	0,9 %	1,4 %	-1,2 %

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](#).

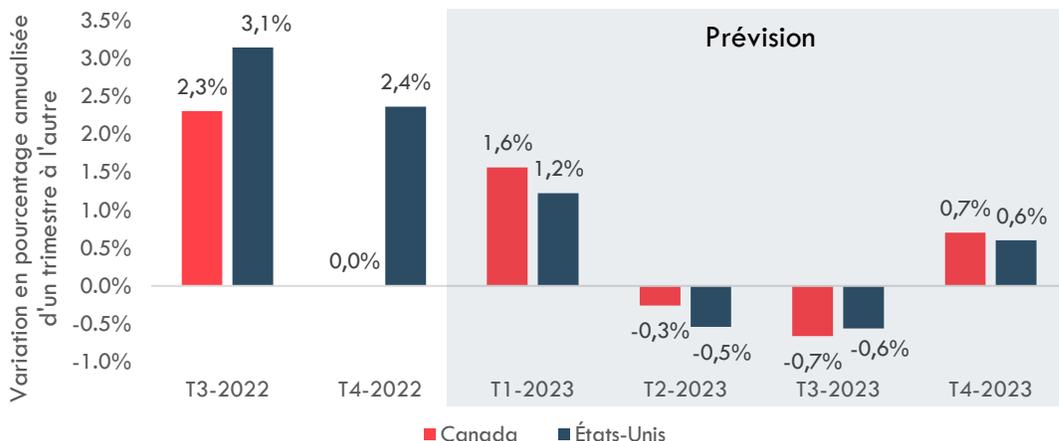
Note : Les données sont désaisonnalisées. L'indice du PIB est un indice du PIB réel en dollars enchaînés (2012). Les indices du commerce, des ventes au détail et des expéditions manufacturières sont en dollars nominaux.

Aperçu économique

Après un quatrième trimestre stable en 2022 (au Canada), les principales banques canadiennes prévoient une croissance modeste au premier trimestre de 2023 (1,6 % au Canada et 1,2 % aux États-Unis), suivie d'une récession pendant le deuxième et le troisième trimestres de 2023, au Canada et aux États-Unis.

L'aperçu pour 2023 varie selon les produits. Les difficultés prévues sont entre autres une réduction de la production industrielle nord-américaine et un ralentissement de la demande des consommateurs, ce qui pourrait toucher le trafic axé sur la consommation, notamment le transport intermodal, le bois d'œuvre, l'énergie, les produits chimiques et les plastiques. Les attentes en 2023 sont relativement élevées pour les marchandises en vrac, dont le grain (avec une récolte moyenne en 2022-2023), 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.



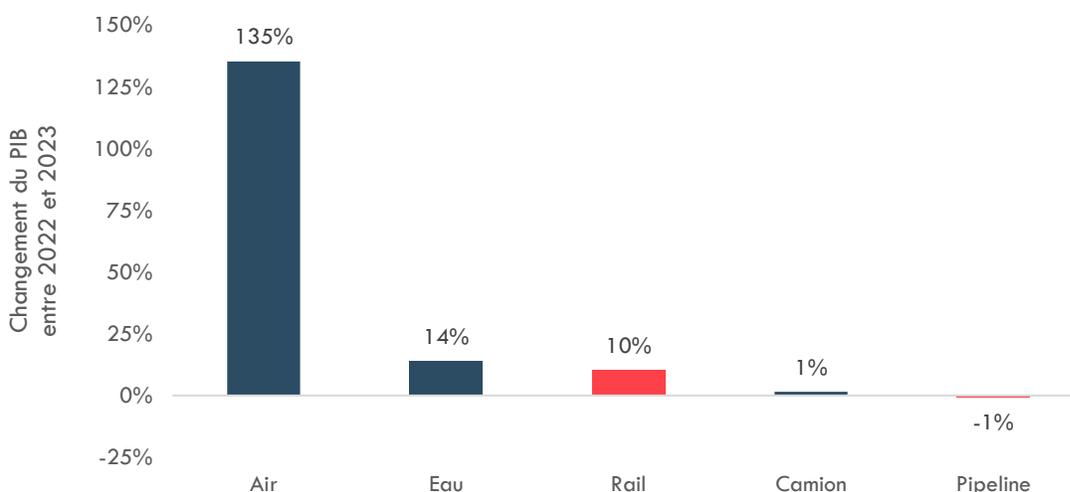
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises

Chaque mode de transport individuel 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. Aussi, les données de cette section devraient être interprétées avec prudence.

Comparativement à l'année dernière, le secteur du transport aérien a affiché la plus forte croissance du PIB, avec une augmentation de 135 % sur une base annuelle. Ainsi, le PIB de ce secteur a été d'environ 70 % du niveau pré-pandémie (71 % du niveau de janvier-février 2019, et 69 % du niveau de janvier-février 2020).

Le PIB (cumul annuel) a augmenté comparativement à 2022 dans la plupart des autres secteurs du transport : transport maritime (+14 %), transport ferroviaire (+10 %), camionnage (+1 %), les pipelines étant le seul secteur ayant affiché une baisse (-1 %).

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

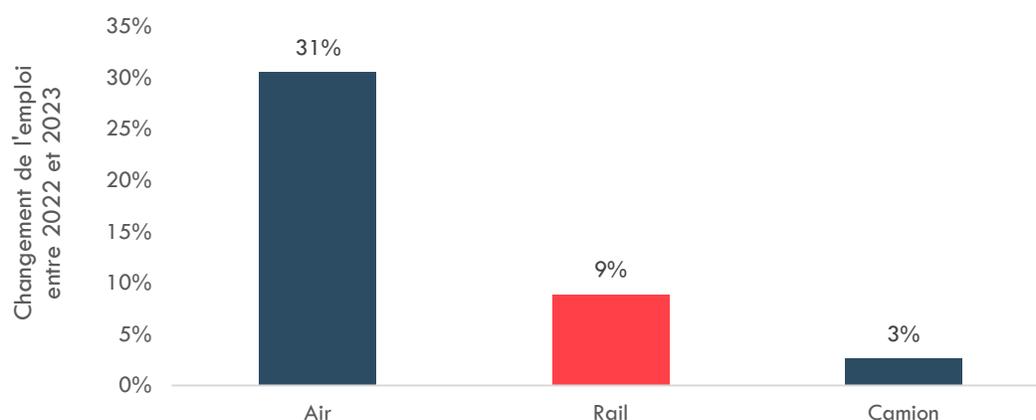


Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)

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--février)



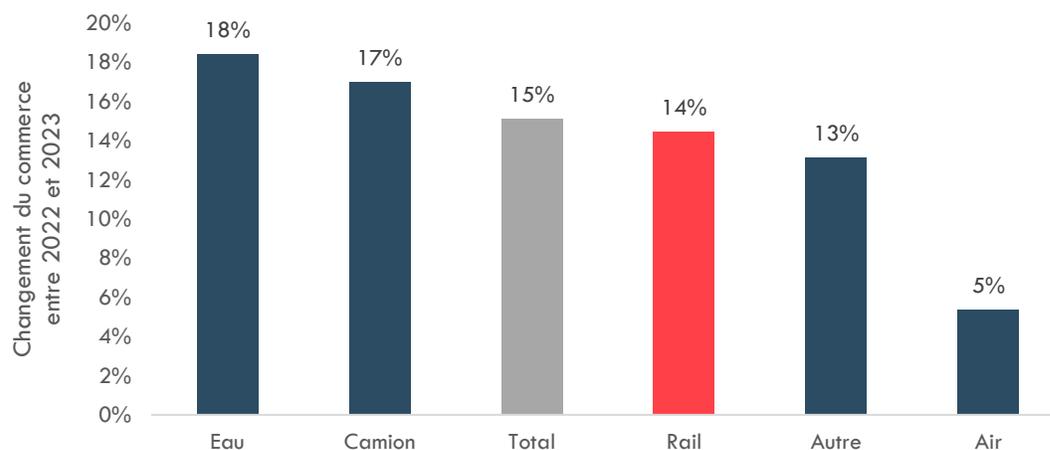
Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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

Note : Les données sont désaisonnalisées.

Les échanges commerciaux ont été élevés pendant les deux premiers mois de 2023, une augmentation de 15 % comparativement à la même période en 2022. Le commerce par voie maritime a augmenté le plus (18 %), suivi du transport routier (17 %), du transport ferroviaire (14 %) et du transport aérien (5 %).⁵

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



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

⁵ La source de données ne fournit pas de définition des « autres modes ».

Chemins de fer de classe 1

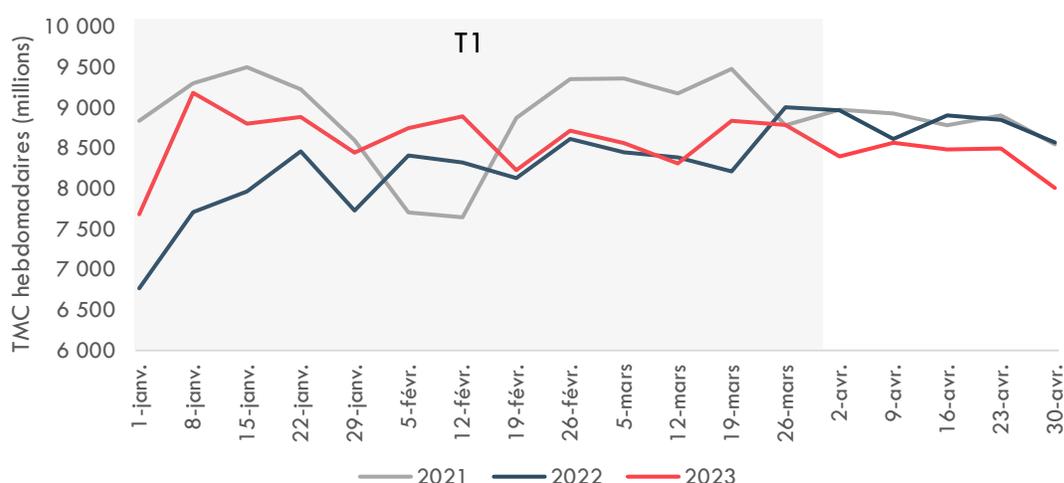
Les données sur les chemins de fer de classe 1 visent les opérations du CN et du CPKC partout en Amérique du Nord (voir l'[Introduction](#)). Comme les données historiques combinées du CPKC sont utilisées, les données historiques dans ce rapport trimestriel et les futurs rapports ne sont pas comparables aux Rapports trimestriels antérieurs de l'ACFC.

Tendance hebdomadaire

Les tonnes-milles commerciales (TMC) au premier trimestre de 2023 étaient de 7 % supérieures à celles du premier trimestre de 2022. Les TMC étaient supérieures à 2022 pendant 11 des 13 semaines. Le premier trimestre de 2023 a commencé en force, avec des volumes élevés, en raison d'expéditions de grain record.

Les données des cinq premières semaines du deuxième trimestre de 2023 (semaines du 2 avril au 30 avril) indiquent que les difficultés économiques semblent s'aggraver. Les TMC totales ont diminué de 4 %, ce qui a été suivi d'une baisse de 15 % des expéditions intermodales et de 11 % des expéditions d'énergie, de produits chimiques et de plastique.

Chemins de fer de classe 1 - Tonnes-milles commerciales



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

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

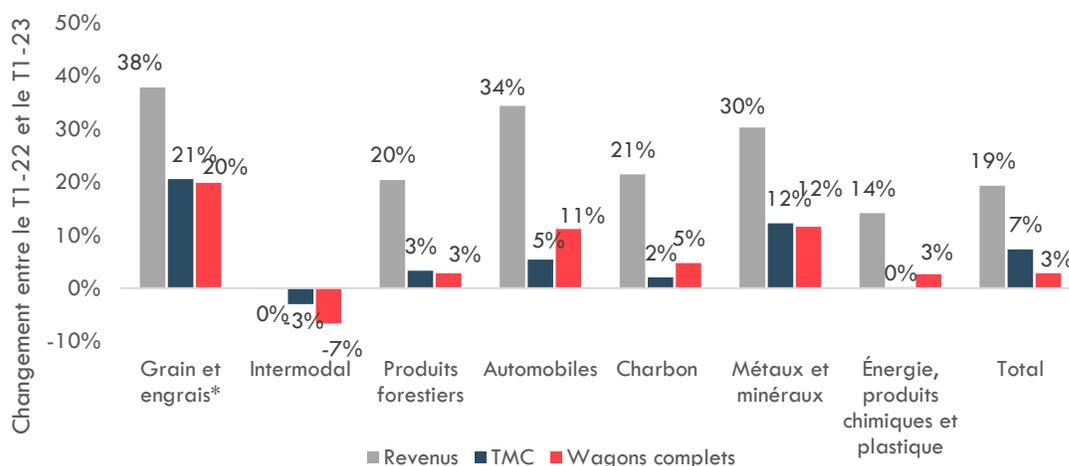
Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, au premier trimestre de 2023, les wagons complets, les TMC et les revenus de fret ont augmenté pour toutes les catégories de produits, à l'exception du trafic intermodal.

Au premier trimestre de 2023, les tonnes-milles commerciales pour le grain et les engrais ont augmenté de 21 % et les wagons complets, de 20 %. Au premier trimestre de 2023, divers records ont été atteints pour les expéditions de grain. Le CPKC a établi un record pour le mois de janvier et a connu son deuxième meilleur mois de février. Le CN a établi un record pour le mois de février et a connu ses deux meilleurs mois de janvier et mars. De plus, les deux chemins de fer ont affiché plusieurs records hebdomadaires. Cette bonne performance découle d'une planification efficace, de la collaboration, de l'efficacité opérationnelle et d'investissements majeurs.

Les TMC et les wagons complets pour les métaux et les minéraux ont augmenté de 12 %. Les wagons complets d'automobiles ont augmenté de 11 %. Dans les appels aux investisseurs trimestriels, les deux chemins de fer de classe 1 ont indiqué que la demande pour les automobiles restait forte.

Les revenus de fret ont plus augmenté que les volumes de trafic. Cependant, les dépenses d'exploitation ont aussi augmenté. Malgré une réduction des prix moyens des carburants comparativement au quatrième trimestre de 2022, les prix sont restés plus élevés qu'au premier trimestre de 2022 (non indiqué). Dans l'ensemble, les dépenses d'exploitation totales des chemins de fer canadiens de classe 1 au premier trimestre de 2023 étaient supérieures de 10 % à celles du premier trimestre de 2022 (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.⁶

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T1-23 vs T1-22



⁶ [CPCS, Comparaison internationale des tarifs marchandises, janvier 2023.](#)

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

	T1-23	T1-22	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	36 831	30 548	21%	6 283
Intermodal	20 524	21 160	-3%	- 636
Produits forestiers	8 300	8 035	3%	265
Automobiles	1 600	1 518	5%	82
Charbon	11 499	11 271	2%	228
Métaux et minéraux	12 048	10 734	12%	1 314
Énergie, produits chimiques et plastique	20 535	20 495	0%	40
Total	111 337	103 761	7%	7 576

Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Selected Unaudited Combined Summary of Historical Data](#).

*Cela comprend la potasse et le soufre.

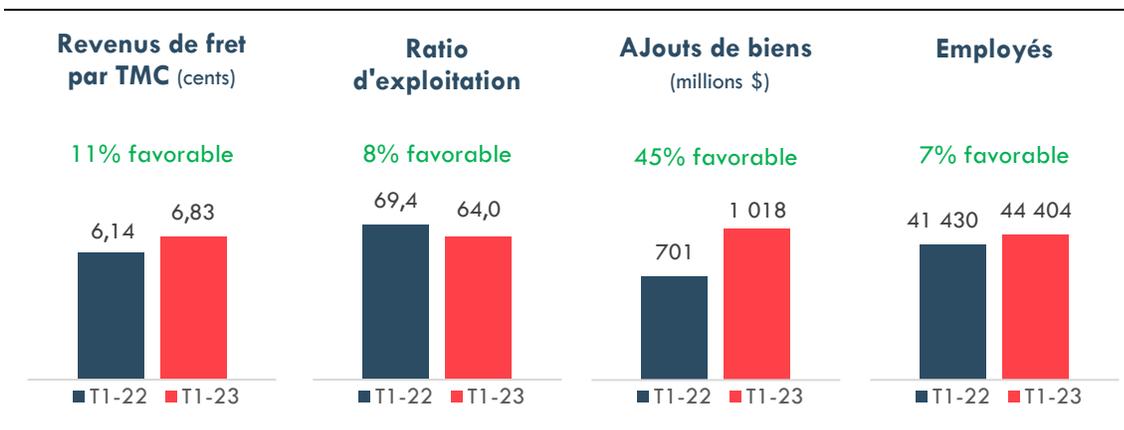
Mesures clés sur les finances et l'exploitation

Du premier trimestre de 2022 au premier trimestre de 2023, les revenus de fret par TMC ont augmenté de 11 %. Les revenus par TMC ont augmenté le plus pour les automobiles (+ 27 %), une catégorie à volume relativement faible, représentant seulement moins de 5 % des wagons complets totaux. Les revenus par TMC ont augmenté le moins pour les expéditions intermodales (+ 3 %), qui est la catégorie à plus fort volume pour les chemins de fer de classe 1,

Au premier trimestre de 2023, les chemins de fer canadiens de classe 1 ont investi plus d'un milliard de dollars dans leurs réseaux, une augmentation de 45 % par rapport au premier trimestre de 2022.

Au premier trimestre de 2023, l'emploi dans les chemins de fer canadiens de classe 1 a augmenté de 7 %, ou de près de 3 000 emplois, comparativement au premier trimestre de 2022.

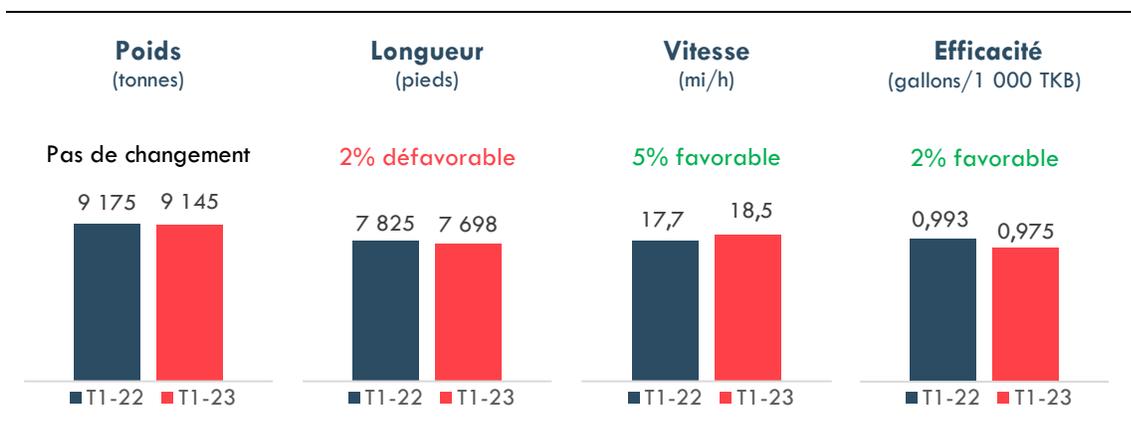
représentant 38 % des wagons complets totaux au premier trimestre de 2023. Les prix plus élevés ont contribué à l'amélioration du ratio d'exploitation moyen des chemins de fer de classe 1 de 8 %.



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Selected Unaudited Combined Summary of Historical Data](#).

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

Au premier trimestre de 2023, la longueur moyenne des trains a diminué de 2 %, mais leur poids moyen est resté inchangé. Les opérations ferroviaires ont été efficaces au premier trimestre de 2023, sur les plans économique et environnemental, la vitesse moyenne des trains ayant augmenté de 5 % et le rendement du carburant s'étant amélioré de 2 %.

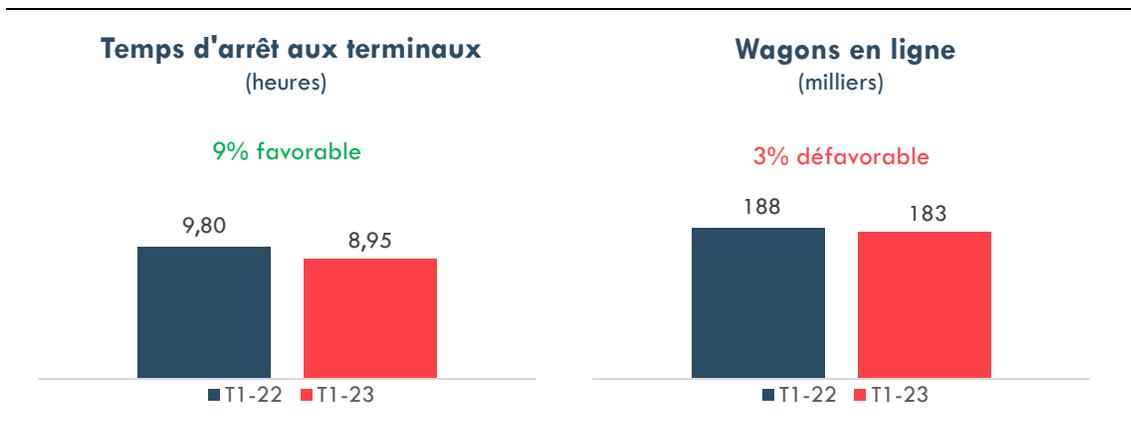


Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Selected Unaudited Combined Summary of Historical Data](#).

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

Au premier trimestre de 2023, la performance de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire était forte. Les temps d'arrêt aux terminaux ferroviaires sont restés inférieurs à 10 heures pendant toutes les semaines du trimestre. Dans l'ensemble, le temps d'arrêt moyen était de 8,95 heures pour le trimestre, une amélioration de 9 % comparativement au premier trimestre de 2022. De plus, pendant chaque semaine du premier trimestre de 2023, le temps d'arrêt moyen aux principales gares de triage était plus court que les années précédentes, inférieur de 17 % en moyenne (non indiqué).

Le nombre moyen de wagons en ligne a diminué de 3 % (5 244 wagons) comparativement au premier trimestre de 2022. Cependant, malgré une réduction du nombre de wagons en ligne, les chemins de fer de classe 1 ont transporté plus de marchandises qu'au premier trimestre de 2022 – grâce à l'augmentation de la vitesse des trains et des wagons (tout en affichant une performance exceptionnelle en matière de sécurité).



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Selected Unaudited Combined Summary of Historical Data](#) ; [Indicateurs clés hebdomadaires du CN](#) ; [Indicateurs clés hebdomadaires du CPKC](#).

Note : Le temps d'arrêt aux terminaux est calculé en utilisant la moyenne simple du CN et du CPKC.

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 CPKC en Amérique du Nord, 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

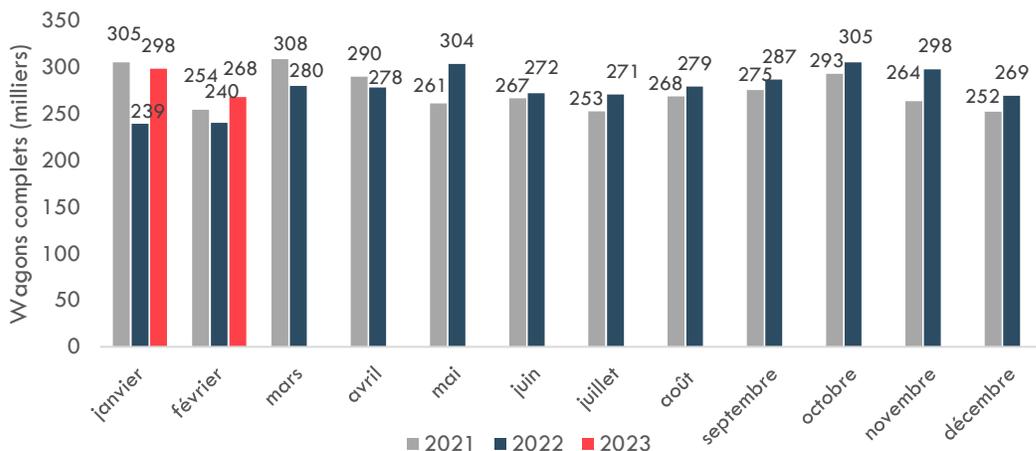
Au premier trimestre de 2023, le trafic ferroviaire a été beaucoup plus important au Canada qu'aux États-Unis. L'American Association of Railroads (AAR) a indiqué qu'au cours des 13 premières semaines de l'année, le trafic américain a diminué de 5,6 %, alors que le trafic canadien a augmenté de 2,0 %. Statistique Canada a indiqué que février 2023 a été le dixième mois consécutif de croissance annuelle du tonnage canadien transporté, ainsi qu'un record historique pour février.

Statistique Canada signale des chargements ferroviaires mensuels pour plus de 60 groupes de produits (catégorisés en 10 groupes de marchandises dans ce rapport), ainsi que les unités intermodales.

Sur une base annuelle (janvier-février), les chargements non intermodaux étaient supérieurs de 18 % aux niveaux de 2022. Les chargements ont augmenté pour les 10 groupes de produits, avec une augmentation de 86 % pour les produits agricoles, suivie d'une croissance à deux chiffres pour la machinerie et les automobiles ; les produits manufacturés et divers ; les produits alimentaires ; les produits du papier et les minéraux. La croissance du trafic de produits agricoles est due à des augmentations significatives (dans certains cas, plus du double de l'année précédente) pour le blé, le canola, d'autres grains et les légumes.

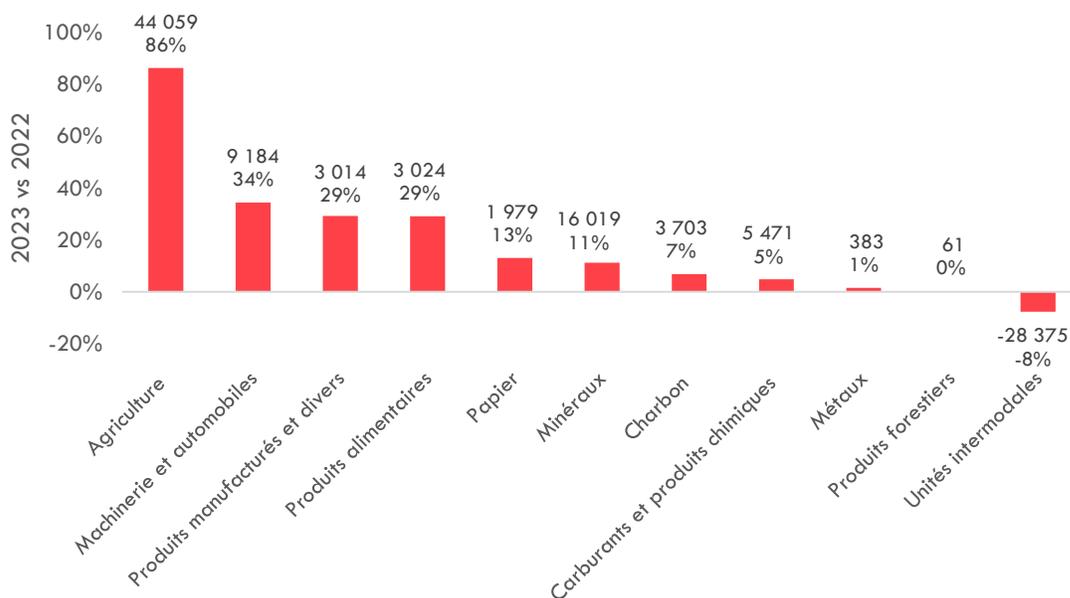
Sur une base annuelle (janvier-février), le trafic intermodal en 2023 était inférieur de 8 % à 2022. Février 2023 a été un troisième mois consécutif de baisse du trafic intermodal.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



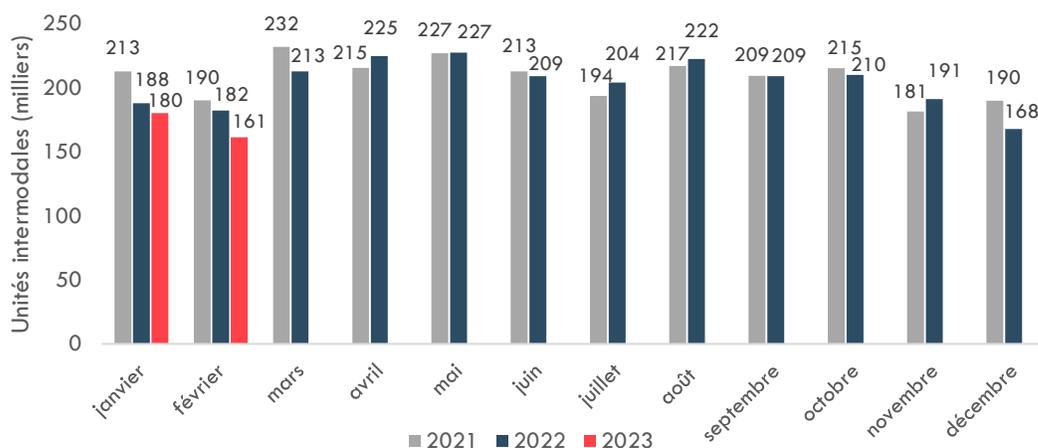
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

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



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

Chemins de fer canadiens, unités intermodales



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

Sur une base annuelle (janvier-février), les wagons complets ont augmenté dans l'Est (+ 14 %) et l'Ouest du Canada (+ 21 %), alors que les unités intermodales ont diminué de 4 % dans l'Est et de 10 % dans l'Ouest. L'augmentation des expéditions agricoles a soutenu la croissance relativement plus forte des wagons complets dans l'Ouest, où se concentre l'agriculture.

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

2023 vs 2022	
Division Est	
Wagons complets	14%
Unités intermodales	-4%
Division Ouest	
Wagons complets	21%
Unités intermodales	-10%
Total	
Wagons complets	18%
Unités intermodales	-8%

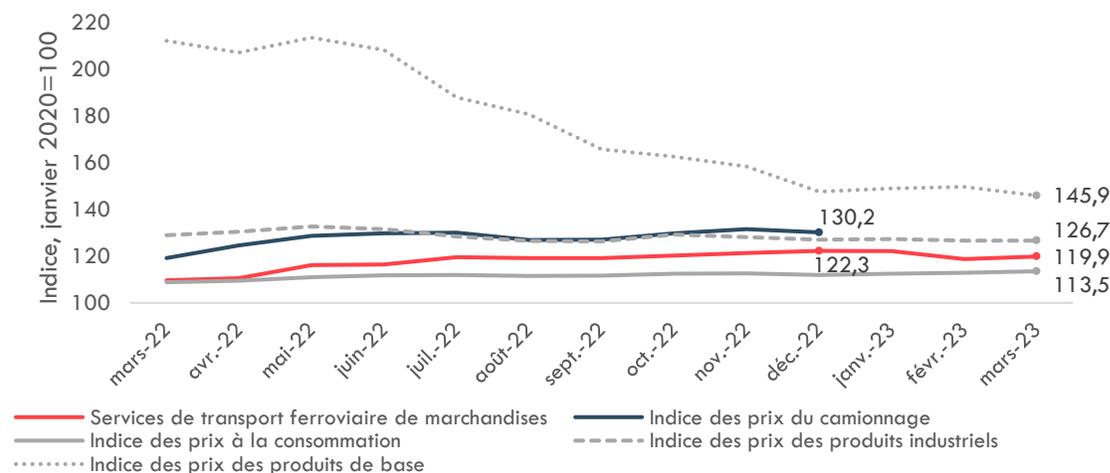
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

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.

En 2022, les prix élevés du carburant ont contribué à l'inflation et ont eu un impact sur les coûts de transport. Cependant, les prix ont commencé à baisser et la plupart des indices de prix sont restés relativement stables au cours des derniers mois (décembre 2022 à mars 2023). Les tarifs marchandises, les prix des produits de base et les prix industriels ont diminué respectivement de 1,9 %, 1,2 % et 0,2 %. Le dernier mois de données comparables pour les tarifs marchandises ferroviaires et routiers – décembre 2022 – indique que, depuis le début de la pandémie, les prix du transport routier ont augmenté plus rapidement que les tarifs marchandises ferroviaires (30,2 % comparativement à 22,3 %).

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices

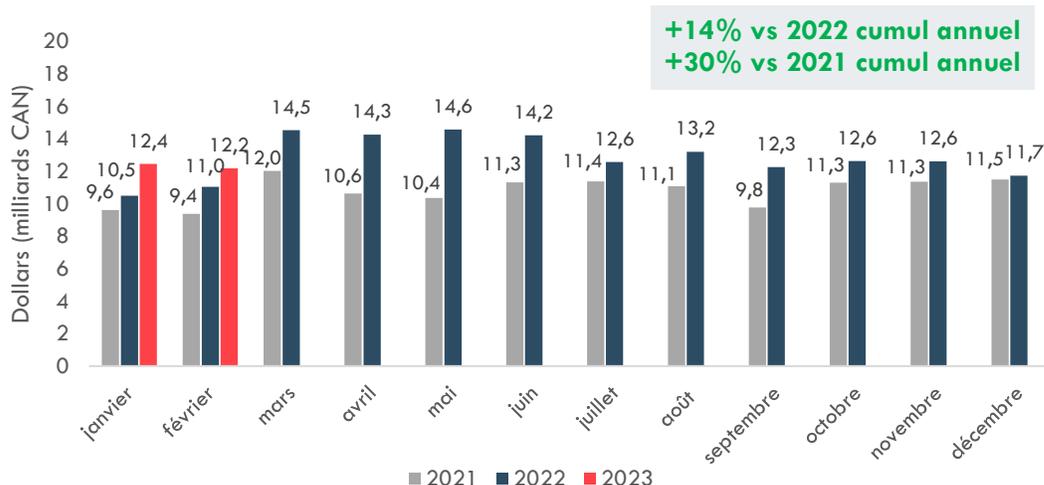


Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

Exportations

Sur une base annuelle, les échanges commerciaux par train ont augmenté au cours de 23 des 24 derniers mois, et consécutivement au cours des 17 derniers mois (octobre 2021 à février 2023). En cumul annuel (janvier-février), les échanges commerciaux par train ont dépassé de 14 % les niveaux de 2022 et de 30 % les niveaux de 2021.

Commerce ferroviaire avec les États-Unis

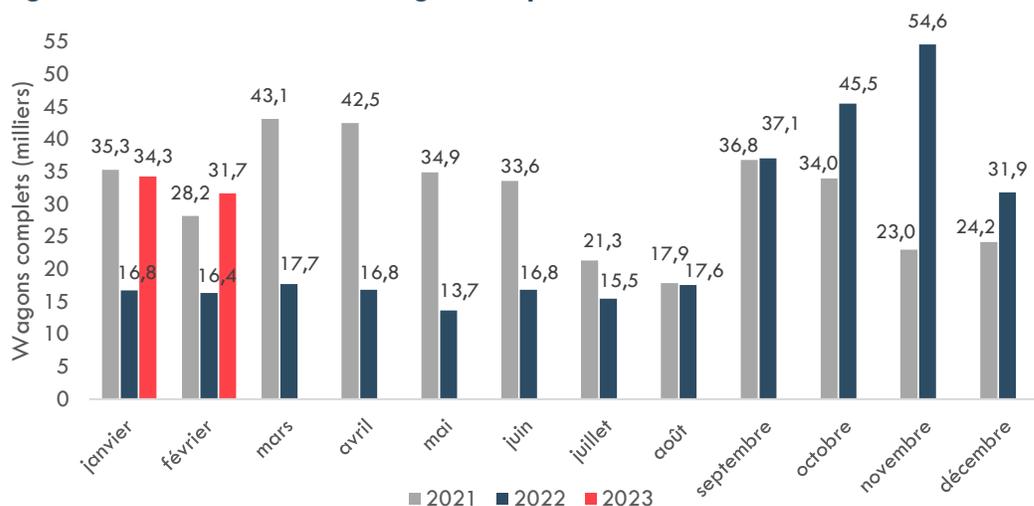


Source : Transports Canada, [Indicateurs d'activités sur les transports](#).

Les récoltes de grain en 2022 ont été considérablement plus importantes que l'année précédente.⁷ Grâce à la bonne récolte et à la bonne performance de la chaîne d'approvisionnement des exportations de grain, à l'automne 2022, les expéditions et les déchargements de grain aux ports de l'Ouest ont augmenté de manière significative. Cette tendance s'est poursuivie jusqu'au début de 2023. En cumul annuel (janvier-février), le nombre de wagons-trémies couverts déchargés aux ports de l'Ouest a doublé par rapport à la même période l'année précédente.

⁷ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/221202/dq221202b-fra.htm>

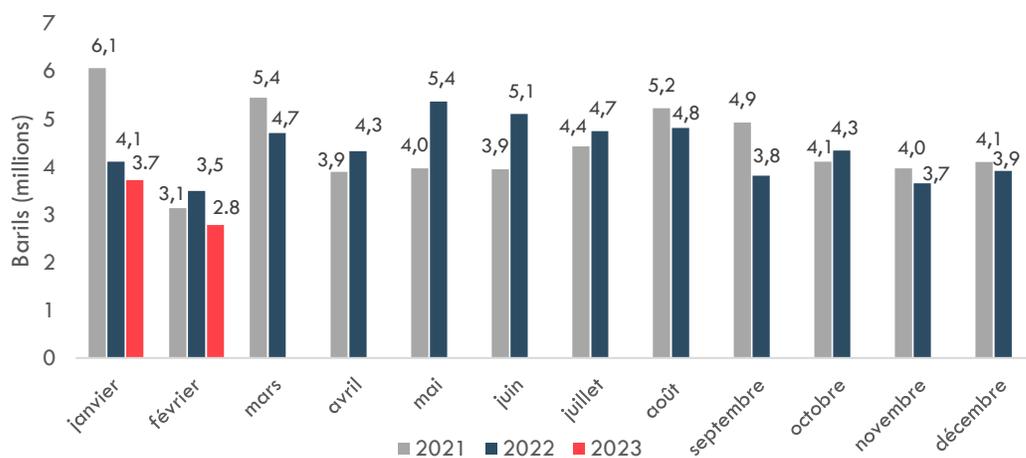
Wagons-trémies couverts déchargés aux ports de l'Ouest



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

Au cours des deux premiers mois de 2023, les exportations de pétrole brut par train ont diminué de 14 % par rapport à 2022 et de 29 % par rapport à 2021.

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

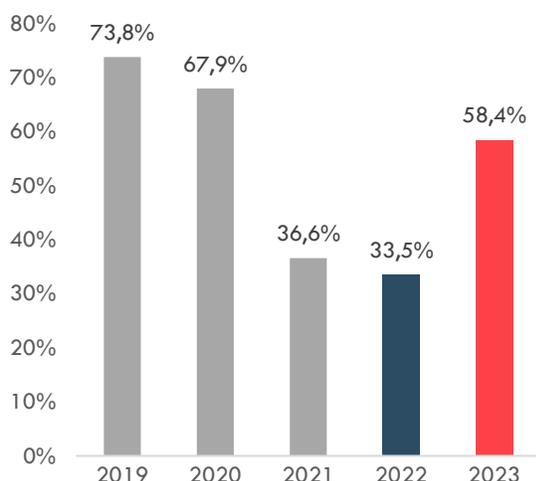
Les chaînes d'approvisionnement modernes sont complexes et, quand elles sont désynchronisées, cela a de graves conséquences sur les services de transport, les expéditeurs, les fournisseurs et les consommateurs. Le transport ferroviaire est resté l'un des maillons de la chaîne d'approvisionnement les plus fiables et les moins variables ces 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

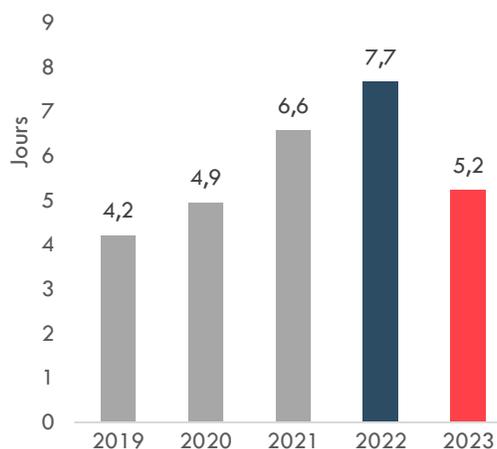
L'indice des conteneurs de fret mondiaux⁸ de Freightos indique qu'après avoir été multipliés par plus de sept pendant la pandémie, les prix mondiaux des conteneurs sont finalement revenus au niveau prépandémie.

Les retards et la ponctualité mondiaux des navires ont continué à s'améliorer, mais restent moins positifs qu'avant la pandémie.⁹ Selon le rapport *Global Liner Performance*¹⁰ de Sea-Intelligence, la fiabilité des horaires mondiaux a augmenté de 33,5 % au premier trimestre de 2022 à 58,4 % au premier trimestre de 2023. Cependant, cela reste inférieur à la fiabilité prépandémie, comme l'indique le graphique ci-dessous. Les retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires ont également affiché une amélioration considérable. Les retards moyens ont diminué de 7,7 jours au premier trimestre de 2022 à 5,2 jours au premier trimestre de 2023. Néanmoins, 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.

Fiabilité des horaires mondiaux, T1



Retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires, T1



Source : Sea-Intelligence, [Global Liner Performance \(GLP\) report, issue 140](#).

⁸ <https://fbx.freightos.com/freight-index/FBX>

⁹ Sea-Intelligence, [Global Liner Performance \(GLP\) report, issue 140](#).

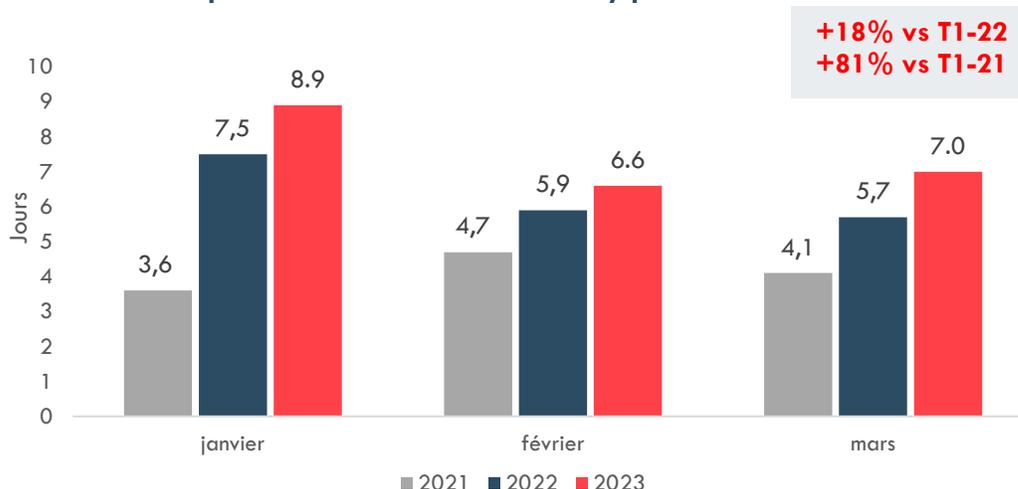
¹⁰ Ibid.

Ports canadiens

Le temps d'arrêt moyen au port de Vancouver a atteint un maximum de 8,9 jours en janvier 2023. Le temps d'arrêt moyen au premier trimestre de 2023 a été de 7,5 jours, soit 18 % de plus qu'au premier trimestre de 2022 et 81 % de plus qu'au premier trimestre de 2021. Le temps d'arrêt moyen au port de Montréal a été de 4,2 jours, soit 26 % de moins qu'au premier trimestre de 2022, mais 26 % de plus qu'au premier trimestre de 2021.

Les investissements dans les ports canadiens n'ont pas suivi l'augmentation du commerce extérieur de ces dernières décennies. En janvier, Maersk North America a indiqué que les ports de la côte Ouest du Canada étaient parmi les plus encombrés et que, dans l'un d'entre eux, le taux d'utilisation excédait 100 %.¹¹ Selon le gouvernement du Canada, les principaux ports de la côte Ouest atteindront leur capacité maximale au cours des prochaines années.¹² Les répercussions connexes pour le Canada, qui est une nation commerçante, seraient énormes et extrêmement négatives. L'approbation, en avril 2023, du projet du Terminal 2 à Roberts Bank (un terminal maritime à conteneurs de trois étages situé à Roberts Bank, à Delta, en Colombie-Britannique) permettrait d'augmenter la capacité du port, ce qui est indispensable. L'ACFC pense qu'il est primordial que ce projet progresse rapidement, tout en respectant les 370 conditions juridiquement contraignantes, pour que les chaînes d'approvisionnement du Canada puissent continuer à fonctionner. Il faut apporter des améliorations additionnelles aux ports et faire des investissements afin d'augmenter la capacité. L'ACFC a déjà proposé diverses solutions pratiques au gouvernement fédéral afin d'optimiser la capacité existante des ports, et nous continuons à encourager le gouvernement à les mettre en œuvre.

Vancouver – Temps d'arrêt au terminal Gateway par mois

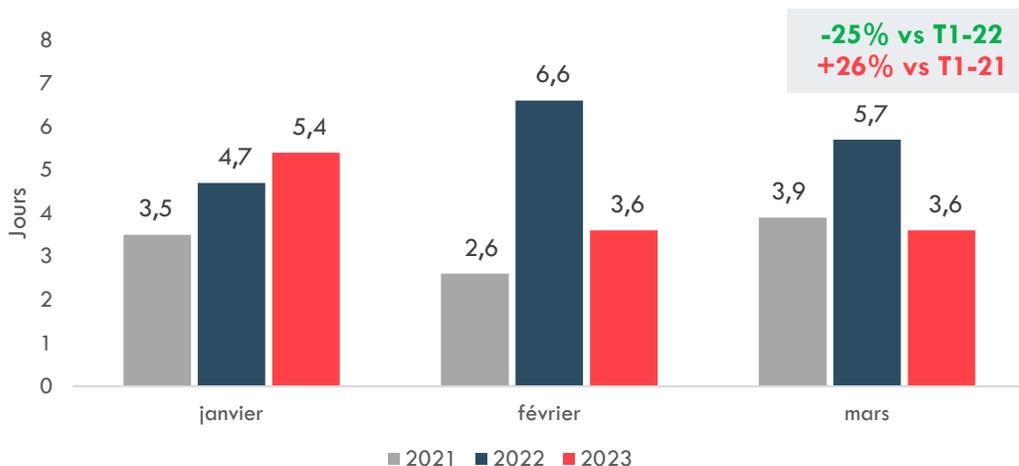


Source : Port de Vancouver, <https://www.portvancouver.com/port-dashboard/supply-chain-performance/>

¹¹ <https://www.insidelogistics.ca/port-operations/maersk-reports-canadas-west-coast-ports-still-slow-184284/>

¹² <https://www.canada.ca/fr/agence-evaluation-impact/nouvelles/2023/04/le-gouvernement-du-canada-approuve-le-projet-cle-du-terminal-2-a-roberts-bank-en-colombie-britannique-sous-reserve-de-conditions-strictes-visant-a-.html>

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

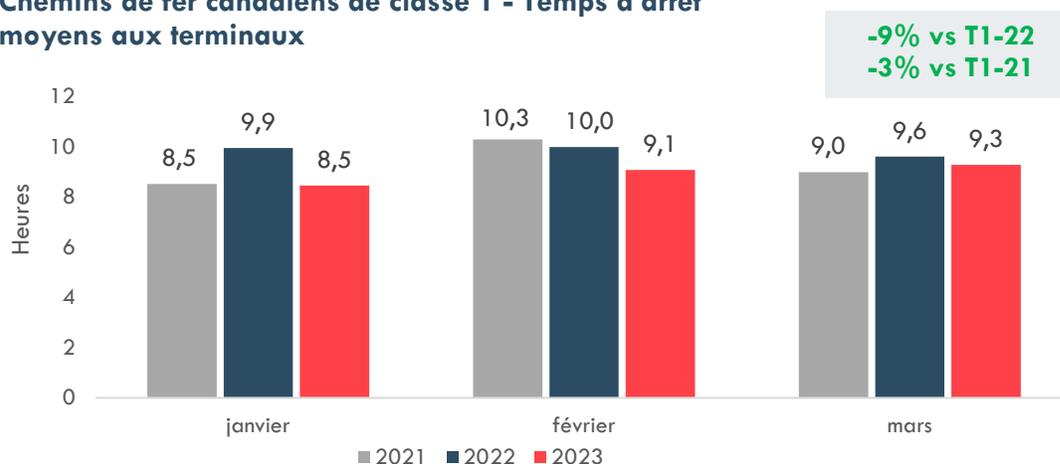


Source : Port de Montréal, <https://www.port-montreal.com/fr/centre-de-documentation/rapports-de-performance>

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. Au premier trimestre de 2023, les temps d'arrêt moyens étaient 9 % plus courts qu'au premier trimestre de 2022, et 3 % plus courts qu'au premier trimestre de 2021.

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



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

Note : Le temps d'arrêt moyen est calculé comme étant la moyenne simple du CN et du CPKC. 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 d'attente peut être plus longue. Cette section traite du nombre de voyageurs en cours d'année et des comparaisons avec l'achalandage prépandémie.

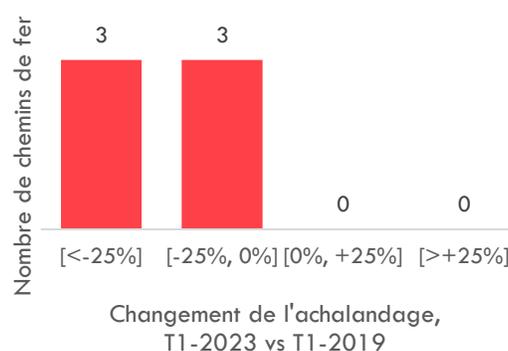
Achalandage chez les membres de l'ACFC

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 premier trimestre de 2023, seuls six membres de l'ACFC ont fourni des données sur l'achalandage, car c'est la saison morte pour la plupart des exploitants touristiques.

Comparativement au premier trimestre de 2019 (prépandémie), les six membres ont signalé une baisse de l'achalandage, trois indiquant une baisse de plus de 25 % et trois autres, une baisse de 0 % à 25 %.¹³

Membres de l'ACFC, achalandage, T1



Transport urbain

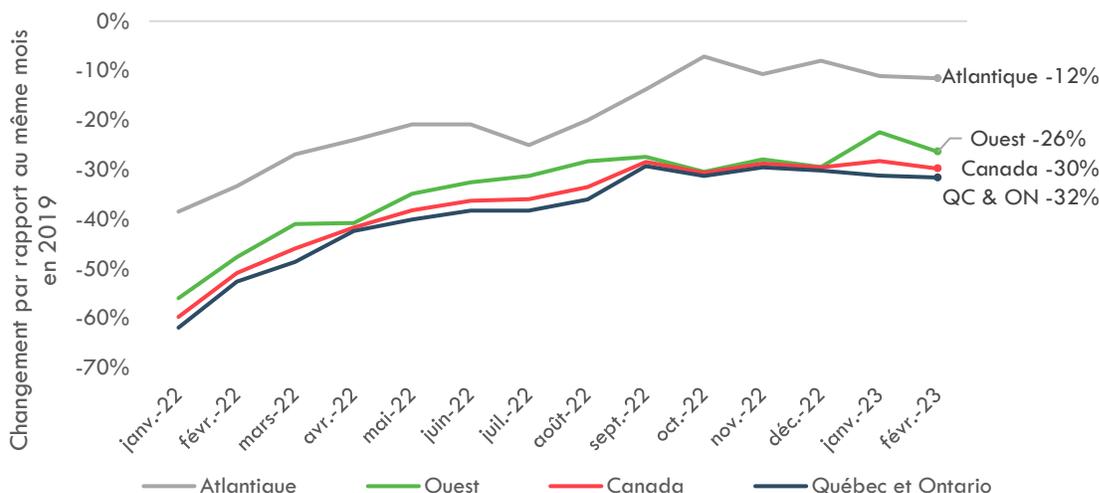
L'achalandage du transport en commun, et des trains de banlieue en particulier, s'ajuste aux changements structurels fondamentaux des habitudes de déplacement et à la prolifération des ententes sur le travail à distance et hybride. Des données de Statistique Canada de mai 2022, qui ventilent le nombre de navetteurs par mode (voiture, bus, métro, train, marche, vélo, moto), indiquent que la reprise de l'achalandage est particulièrement difficile pour les trains de banlieue.¹⁴

Les données sur l'achalandage du transport en commun présentées ci-dessous corrigent l'aspect saisonnier en comparant l'achalandage de chaque mois au mois correspondant en 2019. Après une forte augmentation de janvier à septembre 2022, l'achalandage du transport en commun s'est stabilisé à 29 % sous les niveaux prépandémie. Ces trois derniers mois (novembre 2022 à février 2023), l'achalandage a diminué de 1,4 % par rapport aux niveaux prépandémie.

¹³ <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/>

¹⁴ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/221130/q-c002-fra.htm>

Achalandage du transport en commun par région



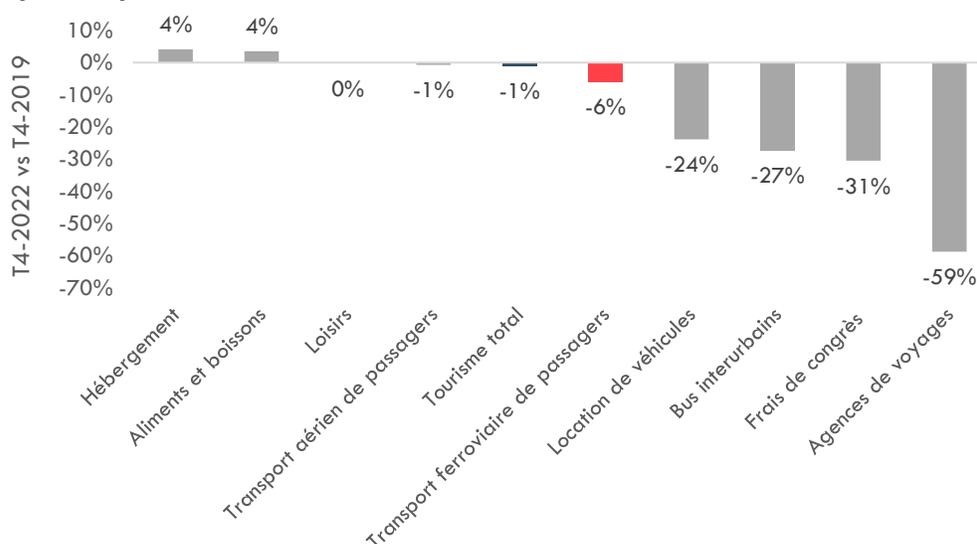
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#).

Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le quatrième 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 quatrième trimestre de 2022, l'ensemble du secteur touristique s'était essentiellement remis, les dépenses atteignant 99 % du niveau prépandémie (quatrième trimestre de 2019). Les dépenses touristiques consacrées aux services ferroviaires de voyageurs n'étaient inférieures que de 6 % au niveau prépandémie.

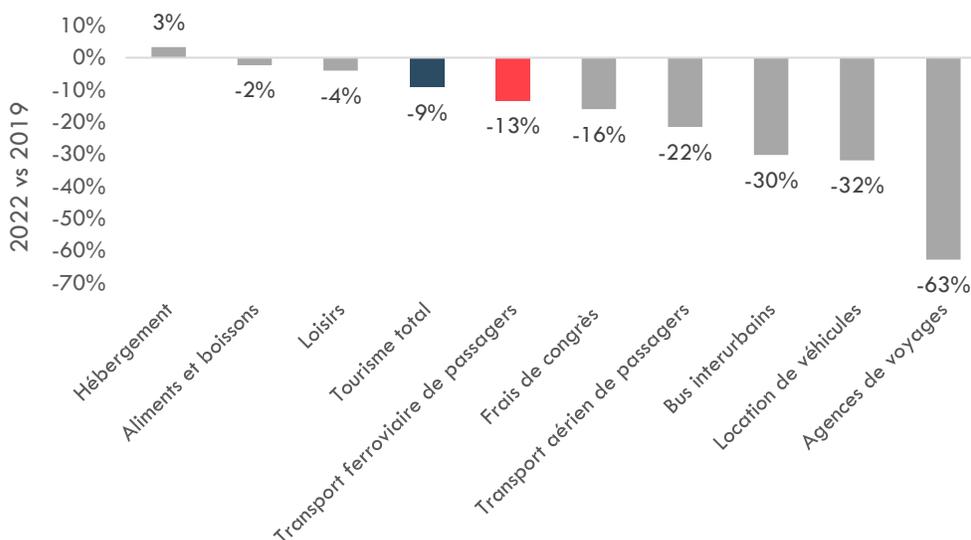
Dépenses pour le tourisme, T4



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

Pour l'année (2022), les dépenses touristiques étaient inférieures de 9 % (secteur touristique total) et de 13 % (transport de voyageurs) aux niveaux de 2019. Les dépenses liées au transport aérien de voyageurs, aux bus interurbains, à la location de véhicules et aux agences de voyage sont restées inférieures de plus de 20 % aux niveaux pré-pandémie.

Dépenses pour le tourisme, annuelles



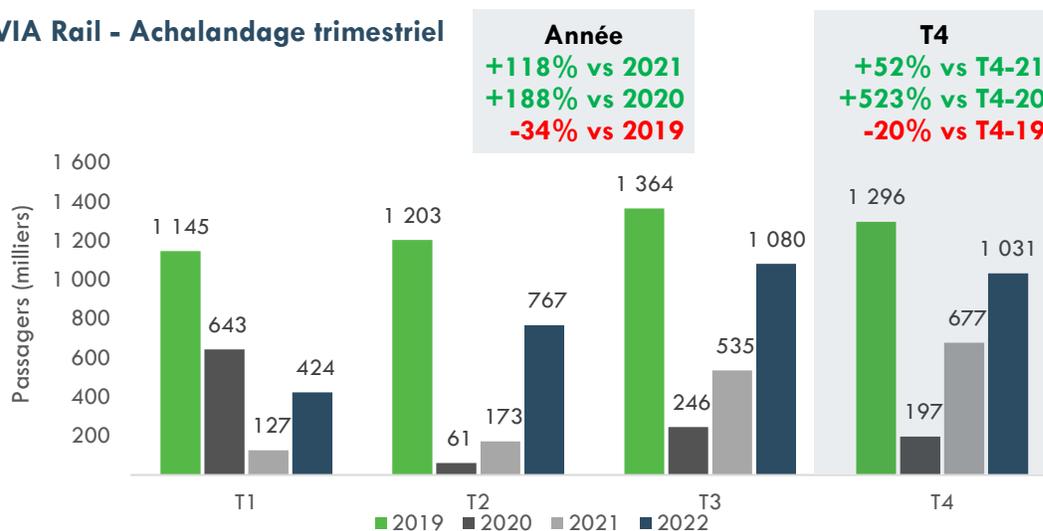
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).

Transport de voyageurs intervilles

Les dernières données trimestrielles disponibles pour VIA Rail couvrent le quatrième trimestre de 2022, alors que les données mensuelles sont disponibles jusqu'en février 2023.

Au quatrième trimestre de 2022, l'achalandage de VIA Rail a excédé un million de voyageurs – s'élevant à juste 20 % sous le niveau du quatrième trimestre de 2019 (pré-pandémie) de 1,296 million de voyageurs. Sur une base annuelle, l'achalandage a plus que doublé de 2021 à 2022 et, en 2022, il était inférieur de 34 % au niveau de 2019.

VIA Rail - Achalandage trimestriel

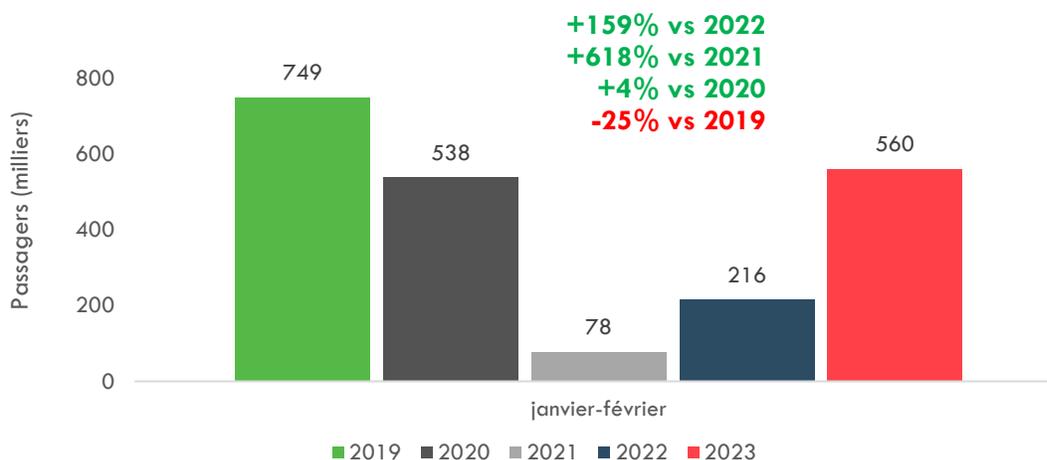


Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#).



Sur une base annuelle (janvier-février 2023), l'achalandage était supérieur à 2020, 2021 et 2022, et inférieur de seulement 25 % à 2019.

VIA Rail - Achalandage

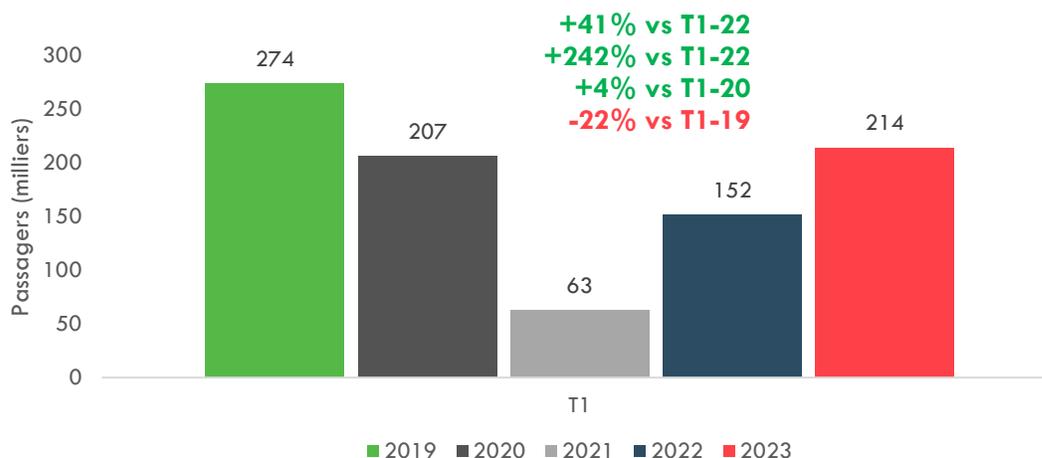


Source : Transports Canada, [Transports Canada en bref](#).

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.¹⁵

Les données du premier trimestre de 2023 pour les itinéraires d'Amtrak comprenant un segment canadien indiquent que l'achalandage a continué à reprendre. L'achalandage au premier trimestre de 2023 de 214 000 voyageurs était plus élevé qu'en 2020, 2021 et 2022, et inférieur de seulement 22 % 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).

¹⁵ 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). La sécurité demeure la priorité absolue du secteur, comme l'indiquent les données du premier trimestre de 2023.

Données sur la sécurité de la Federal Railroad Administration

Au premier trimestre de 2023, le taux de blessures personnelles des chemins de fer de classe 1 canadiens s'était amélioré de 18 % comparativement à 2022 et de 28 % comparativement à la moyenne de 2020-2022¹⁶ et le taux d'accidents de train était inférieur de 47 % à 2022 et de 41 % à la moyenne de 2020-2022.



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Selected Unaudited Combined Summary of Historical Data](#).

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

¹ Blessures par 200 000 heures employés

² Accidents par million de trains-milles

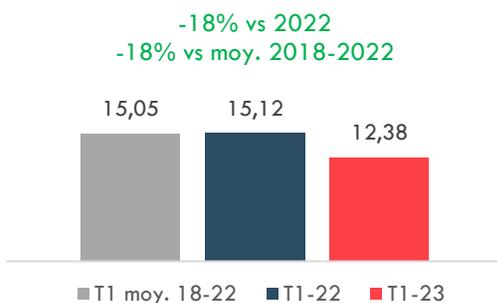
¹⁶ Les données de 2020 sont les plus récentes.

Données du Bureau de la sécurité des transports

Cette section analyse 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.

Au premier trimestre de 2023, le taux d'accidents global s'était amélioré de 18 % par rapport à 2022 et à la moyenne de 2018-2022. Le nombre de déraillements sur voie principale était inférieur de 28 % à la moyenne de 2018-2022 et le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses était inférieur de 46 % au niveau de 2022 et de 50 % à la moyenne de 2018-2022. Le nombre d'accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions était comparable aux années précédentes – ce qui reflète la nécessité de rester vigilants sur les aspects communs de la sécurité ferroviaire et de poursuivre les initiatives de sensibilisation comme Opération Gareautrain.

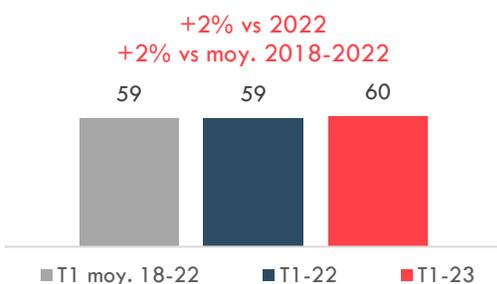
Accidents par million de trains-milles



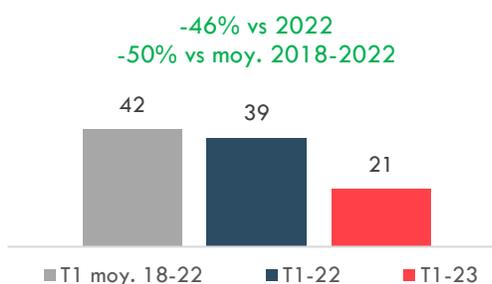
Déraillements sur voie principale



Accidents - Passages à niveau et intrusions



Accidents impliquant des marchandises dangereuses



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.



Association des chemins de fer du Canada

99, rue Bank

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

www.railcan.ca/fr

2023_T1_Rev.2