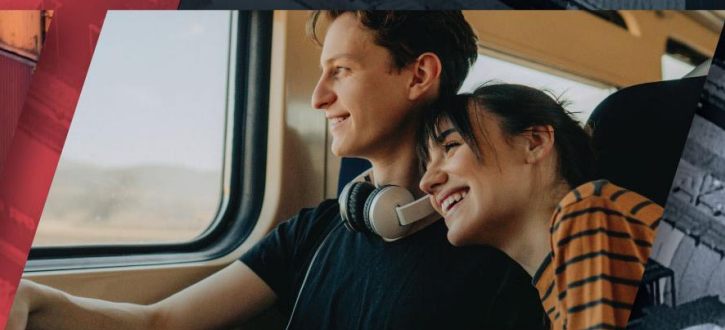




Association des chemins
de fer du Canada

ACFC - RAPPORT TRIMESTRIEL T2-2023



26 août 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	16
Exportations.....	17
Chaînes d'approvisionnement.....	19
Monde	19
Ports canadiens	20
Chemins de fer canadiens.....	20
Transport de voyageurs.....	22
Achalandage chez les membres de l'ACFC.....	22
Transport urbain	22
Tourisme ferroviaire.....	23
Transport de voyageurs intervilles	24
Sécurité ferroviaire.....	25
Données sur la sécurité de la Federal Railroad Administration.....	25
Données du Bureau de la sécurité des transports	26

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 2023, les données sur les trains marchandises de classe 1 comprennent les données du CN et les données combinées du CPKC.²

Note : Ce rapport couvre la période se terminant le 30 juin 2023. Le plein impact du récent arrêt de travail de l'ILWU sur le secteur ferroviaire sera traité dans la prochaine édition du Rapport trimestriel de l'ACFC, mais il importe de noter que la période qui a précédé l'arrêt de travail a également entraîné une perte de volume et une sous-utilisation de la capacité ferroviaire, car de nombreux expéditeurs ont utilisé d'autres options de transport.

Sommaire

Transport de marchandises

Une économie au ralenti et une demande des consommateurs plus faible entraînent une diminution du trafic en Amérique du Nord, mais les chemins de fer sont prêts à répondre à la future croissance.

Au deuxième 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 inférieur de 6 % par rapport à la même période l'année précédente. Les wagons complets et les revenus de fret ont également diminué de 5 % et 4 % respectivement. Les TMC ont diminué pour tous les produits, à l'exception des automobiles. La réduction de 6 % (7 214 millions) des TMC totales était due à une réduction de 12 % (2 932 millions) des TMC intermodales ; une réduction de 12 % (2 618 millions) de l'énergie, des produits chimiques et des plastiques ; et une réduction de 11 % (1 024 millions) des produits forestiers. Depuis le début de l'année, les TMC totales ont été stables par rapport à 2022, surtout grâce à un fort premier trimestre pour le grain. Les données sur les wagons complets de Statistique Canada indiquent que sur une base annuelle (janvier-mai), le trafic de wagons complets a augmenté de 8 %, alors que le trafic intermodal a diminué de 11 %.

En matière de performance, quatre mesures clés sur l'exploitation et les finances sur dix se sont améliorées comparativement à la même période l'année précédente, une est restée inchangée, et cinq se sont détériorées (ce qui comprend le poids moyen des trains, la longueur des trains et le rendement du carburant). Le poids et la longueur des trains ont été réduits pour répondre à une demande plus faible et à un trafic moins élevé, et cette réduction a contribué à la diminution du rendement du carburant. Malgré les défis posés par la demande, les chemins de fer de classe 1 ont continué à investir dans leurs actifs – plus de 1,5 milliard de dollars au deuxième trimestre de 2023. Ensemble, les deux chemins de fer de classe 1 ont entamé le trimestre avec plus de 45 000 employés sur leurs réseaux. Avec de solides investissements et une main-d'œuvre importante, ils sont prêts à répondre à une augmentation des volumes au dernier semestre de 2023, s'il y a lieu, ainsi qu'à la future croissance du trafic.

La performance de la chaîne d'approvisionnement pour tous les modes de transport a été généralement similaire à l'année précédente, ou meilleure que l'année précédente. Les retards et la ponctualité mondiaux des navires ont continué à s'améliorer ; cependant, les mesures clés de la

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 prépandémie.

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

performance restent défavorables comparativement aux niveaux prépandémie. La ponctualité s'est améliorée, passant de 36,9 % au deuxième trimestre de 2022 à 65,1 % au deuxième trimestre de 2023, et les retards moyens des navires ont diminué de 6,4 jours au deuxième trimestre de 2022 à 4,4 jours au deuxième trimestre de 2023.

Le temps d'arrêt des conteneurs importés au port de Vancouver s'est amélioré de seulement 3 % par rapport au deuxième trimestre 2022, alors que le temps d'arrêt des conteneurs importés au port de Montréal était de 4,2 jours (101 heures) en moyenne, une amélioration considérable de 52 % par rapport à des temps d'arrêt exceptionnellement longs au deuxième trimestre de 2022 (211 heures). Malgré cette amélioration, le temps d'arrêt pour les importations aux deux principaux ports est resté considérablement élevé comparativement aux niveaux prépandémie. Le temps d'arrêt des chemins de fer au terminal (triage) a continué à rester relativement conforme aux années précédentes, avec une moyenne de 8,6 heures au deuxième trimestre de 2023. Les conséquences de la grève aux ports de la Colombie-Britannique en juillet 2023 seront précisées dans la prochaine édition du Rapport trimestriel de l'ACFC. Cependant, il importe de noter que les conséquences sur les volumes ferroviaires et la sous-utilisation de la capacité ferroviaire se sont fait sentir avant la grève, car les expéditeurs ont décidé d'utiliser d'autres itinéraires et modes de transport pour accéder à leurs marchés finaux.

Pendant la première moitié de 2023, les tarifs marchandises ont diminué à 5,3 %. Les données sur les tarifs du camionnage sont aussi récentes que mars 2023. Pendant toute la pandémie (janvier 2020 à mars 2023), les prix du camionnage ont augmenté dans une plus large mesure que les tarifs marchandises.

Transport de voyageurs

L'achalandage du transport en commun et intervilles reprend et se rapproche des niveaux prépandémie.

Après avoir été à environ 30 % sous les niveaux prépandémie entre septembre 2022 et février 2023, l'achalandage du transport en commun a enfin commencé à augmenter et, en mai, il était inférieur de 22 % aux niveaux prépandémie.

L'achalandage du transport intervilles a continué à augmenter. Au premier trimestre de 2023,³ l'achalandage de VIA Rail a plus que doublé par rapport au premier trimestre de 2022, et était inférieur de 24 % à celui du premier trimestre de 2019 (prépandémie). Au deuxième trimestre de 2023, l'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a augmenté considérablement comparativement à l'année précédente et était à 4 % du niveau du deuxième trimestre de 2019 (prépandémie). Cette augmentation a bénéficié du rétablissement par Amtrak du service sur l'itinéraire Adirondack, entre New York et Montréal, marquant la reprise de la totalité du service transfrontalier entre les États-Unis et le Canada.

Sécurité ferroviaire

Solide performance à ce trimestre.

La sécurité est la priorité absolue de chaque chemin de fer et de chaque cheminot. L'amélioration des mesures de la sécurité au deuxième trimestre de 2023 illustre cette priorité et cet engagement. Le taux de blessures personnelles des chemins de fer canadiens de classe 1 ([Federal Railroad Administration \(FRA\)](#)) était inférieur de 8 % à la moyenne de 2020-2022⁴ ; et le taux d'accidents de train était de 17 % inférieur à 2022 et de 24 % inférieur à la moyenne de 2020-2022. Selon les données du [Bureau de la sécurité des transports \(BST\)](#), au deuxième trimestre de 2023, le taux d'accidents global était de 15 % inférieur à la moyenne de 2018-2022. De plus, le nombre d'accidents dans toutes les catégories clés était inférieur à la moyenne de 2018-2022 : déraillements sur voie principale (-24 %), accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions (-4 %), et accidents impliquant des marchandises dangereuses (-16 %).

³ Dernières données disponibles le 17 août 2023.

⁴ 2020 est la première année pour laquelle des données sont disponibles.

État de l'économie canadienne

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

De février à mai 2023, l'emploi total (tous les secteurs) a augmenté de 0,3 % (58 800 emplois), passant de 20,05 millions à 20,11 millions.

Pendant cette même période de trois mois, le PIB a augmenté de 0,4 %, passant de 2 082 à 2 091 milliards de dollars. Le secteur immobilier, locatif et de location à bail a contribué à près de la moitié de la croissance totale du PIB. Le PIB du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 0,9 %.

De février à mai 2023, le commerce (exportations + importations) a diminué de 1,3 %, passant de 127,7 à 126,1 milliards de dollars. Les données non désaisonnalisées indiquent que le commerce dans les secteurs du matériel de transport, de la machinerie et des récoltes (exportations) était beaucoup plus élevé que pendant la période de février à mai 2022, alors que le commerce dans les secteurs du pétrole et du gaz, du pétrole et du charbon, des produits chimiques, des métaux primaires et des produits du bois a entraîné la tendance à la baisse.

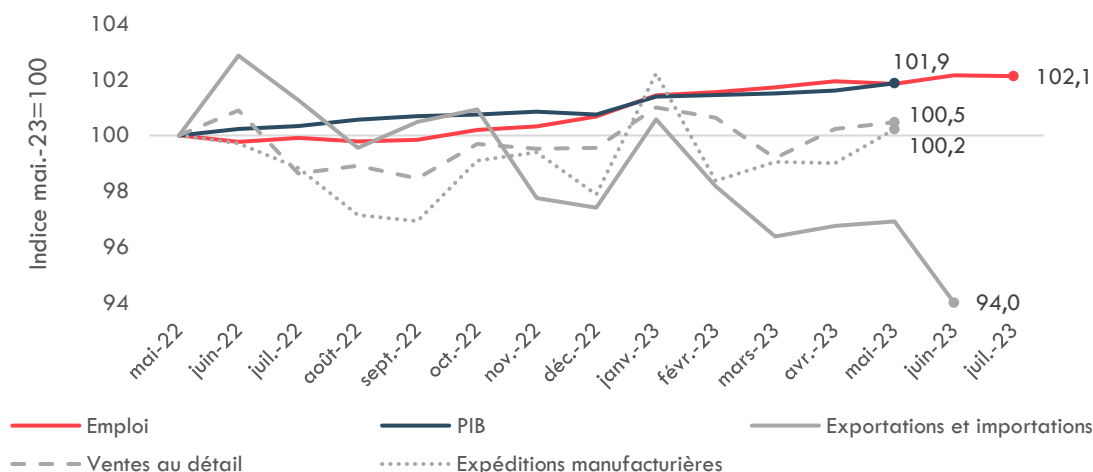
Les ventes au détail nationales donnent un aperçu de la consommation des ménages, le principal contributeur au PIB du Canada, soit plus de 50 % du PIB total et un moteur clé des volumes intermodaux. En mai 2023, les ventes au détail (en dollars courants) ont diminué à 0,2 %, sous celles de février 2023. Pendant la même période, les prix à la consommation des biens ont augmenté de 1,6 %, ce qui porte à croire que les ventes au détail réelles ont probablement diminué dans une mesure encore plus importante. Comme l'indique le [Rapport trimestriel du premier trimestre de 2023 de l'ACFC](#), la réduction des ventes au détail de février à mai était prévue, avec la réduction des volumes intermodaux comme principal indicateur.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada et la demande mondiale pour ses produits. Les expéditions manufacturières ont augmenté de 1,9 % de février à mai.

Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Février 2022	20,05	2 082	127,7	66,1	71,5
Mai 2022	20,11	2 091	126,1	66,0	72,9
Changement sur 3 mois	0,3 %	0,4 %	-1,3 %	-0,2 %	1,9 %

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](#).

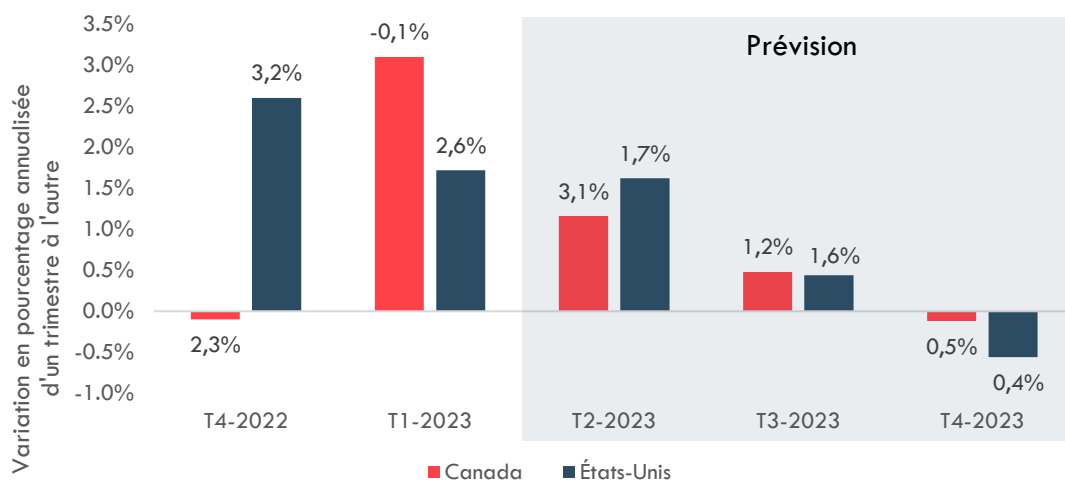
Note : Les données sont désaisonnalisées. L'indice du PIB est un indice du PIB réel en dollars enchaînés (2012). Les indices du commerce, des ventes au détail et des expéditions manufacturières sont en dollars nominaux.

Aperçu économique

Après une légère contraction de 0,1 % au quatrième trimestre de 2022 (au Canada), l'économie canadienne a crû de nouveau de 3,1 % au premier trimestre de 2023 (sur une base annualisée) – dépassant la prévision moyenne des banques de 1,6 % indiquée dans le Rapport trimestriel de l'ACFC précédent. Les principales banques canadiennes prévoient une croissance modeste au Canada aux premier et deuxième trimestres, ce qui est une amélioration par rapport à la petite récession prévue trois mois plus tôt. L'aperçu pour le Canada et les États-Unis pour le reste de 2023 suit une voie similaire.

Pour le secteur ferroviaire, l'aperçu pour le deuxième semestre de 2023 varie selon les produits. Les difficultés liées à la demande persisteront probablement pendant le deuxième semestre de 2023. Les produits de base axés sur la consommation devraient continuer à afficher une baisse (p. ex. produits intermodaux et forestiers), à l'exception des automobiles, secteur qui continue à reprendre alors que la demande pour des véhicules finis reste forte. Les attentes restent positives pour les marchandises en vrac, ce qui comprend le grain (on prévoit qu'une récolte légèrement plus petite cette année sera compensée par une forte récolte reportée de 2022-2023), la potasse et le charbon, ce dernier devant afficher une performance relativement bonne comparativement au deuxième semestre de 2022, qui a connu des interruptions à certains endroits.

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.

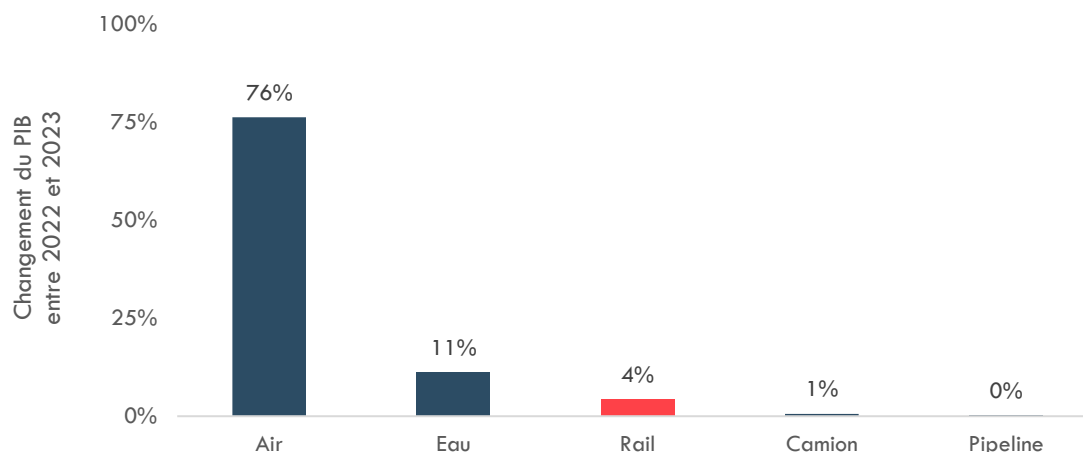
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises

Chaque mode de transport a été touché différemment depuis le début de la pandémie. Les effets négatifs ont été considérables pour certains secteurs, surtout ceux qui sont plus axés sur les services aux passagers. Cela influence les valeurs initiales utilisées pour l'analyse de la tendance sur un an et, 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 76 % sur une base annuelle. Ainsi, le PIB de ce secteur a été d'environ 73 % du niveau pré-pandémie (2019).

Le PIB (cumul annuel) a été stable ou a augmenté comparativement à 2022 dans tous les secteurs du transport : transport aérien (+76 %), transport maritime (+11 %), transport ferroviaire (+4 %), camionnage (+1 %) et pipelines (+0.1 %).

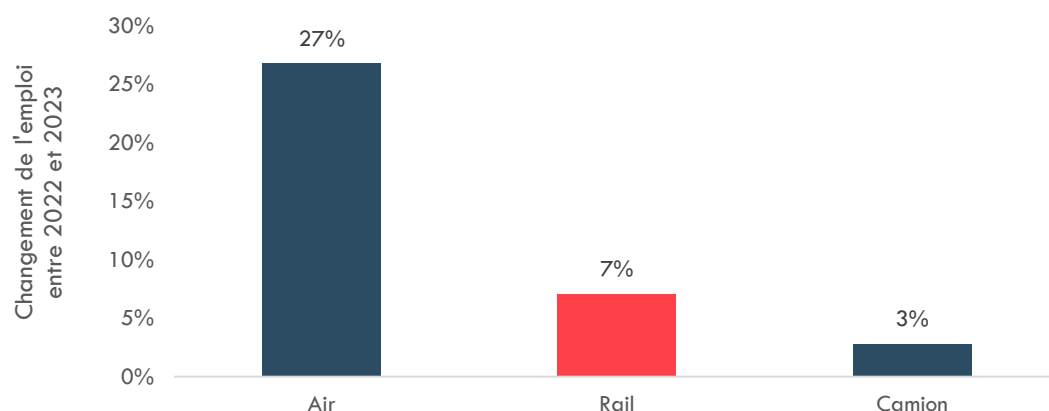
Comparaison du PIB par mode de transport (janvier-mai)



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 routier).

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



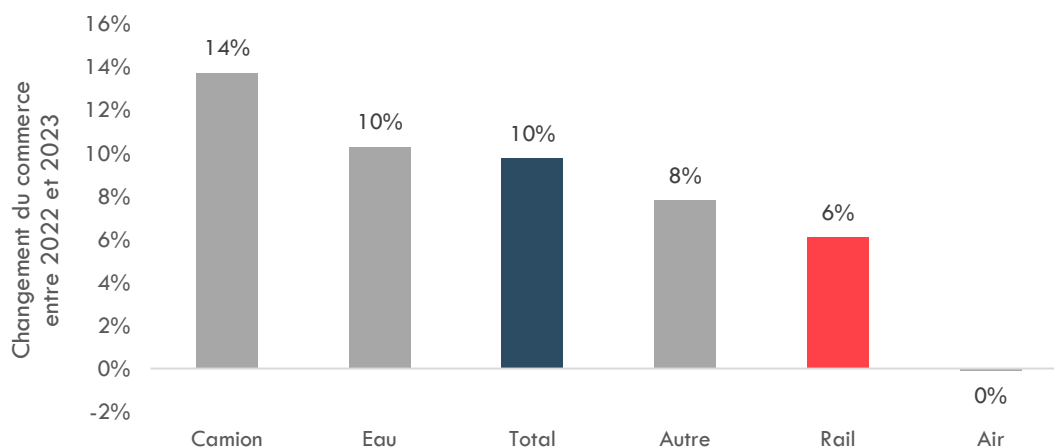
Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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

Note : Les données sont désaisonnalisées.

Les échanges commerciaux ont augmenté de 15 % au premier trimestre de 2023 comparativement à la même période en 2022.⁵ Le commerce par camion a augmenté le plus (14 %), suivi du transport maritime (10 %), des autres modes (8 %) et du transport ferroviaire (6 %), le transport aérien restant relativement stable (-0,1 %).⁶

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



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

⁵ Au 14 août 2023, les dernières données disponibles de *Transports Canada en bref* couvrent mars 2023.

⁶ La source de données ne fournit pas de définition des « autres modes ».

Chemins de fer de classe 1

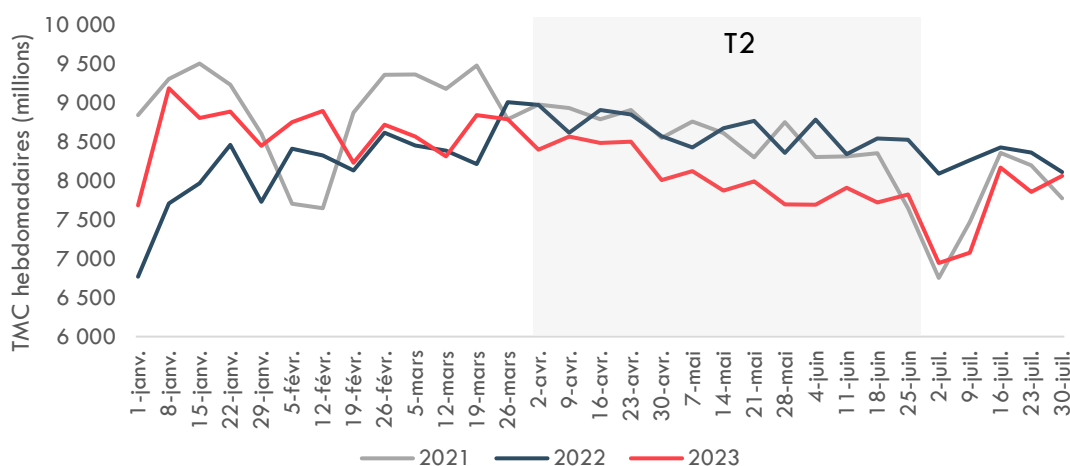
Les données sur les chemins de fer de classe 1 visent les opérations du CN et du CPKC partout en Amérique du Nord (voir l'[Introduction](#)).

Tendance hebdomadaire

Les tonnes-milles commerciales (TMC) au deuxième trimestre de 2023 étaient de 6 % inférieures à celles du deuxième trimestre de 2022 et du deuxième trimestre de 2021. Les TMC étaient inférieures à 2022 pendant chacune des 13 semaines du trimestre. Pendant tout le trimestre, les TMC sont restées basses pour les expéditions intermodales, les produits forestiers et l'énergie, les produits chimiques et le plastique. De plus, les données des cinq premières semaines du troisième trimestre de 2023 sont restées négatives pour ces trois catégories de produits. Les TMC totales ont baissé de 8 %, avec une diminution de 25 % des expéditions intermodales.

Les données des deux premières semaines du troisième trimestre de 2023 (semaines du 2 juillet et du 9 juillet) illustrent l'impact considérable des grèves aux ports de la Colombie-Britannique sur le trafic ferroviaire. Le graphique ci-dessous montre l'impact de ce choc subi au début juillet (ligne rouge) sur le taux annuel et en comparaison avec l'année précédente (ligne bleue). La comparaison avec 2021 (ligne grise) doit tenir compte d'une difficile période de feux de forêt dans l'Ouest canadien, en particulier l'incendie de Lytton en juillet⁷ 2021 (ligne grise).

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, comparativement au deuxième trimestre de 2022, le trafic de marchandises a diminué ou est resté relativement stable pour tous les produits, à l'exception des automobiles.

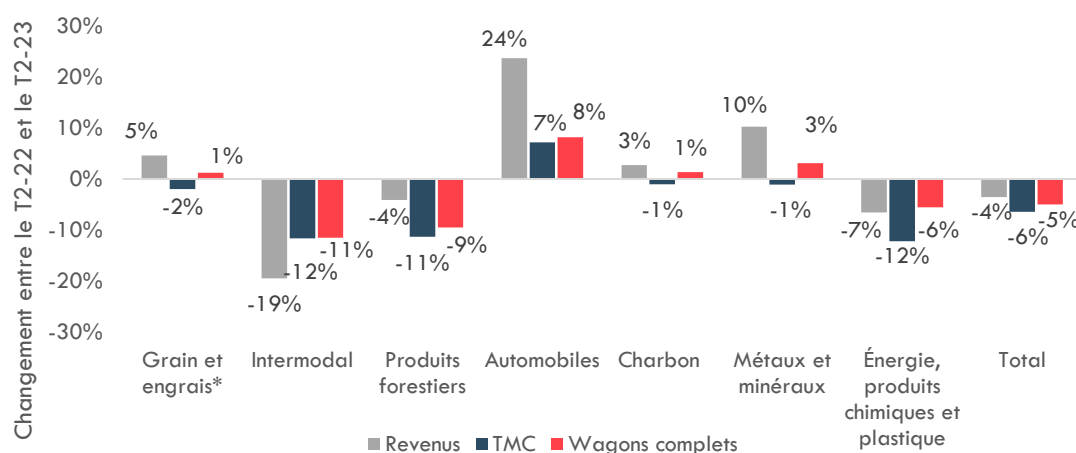
⁷ L'incendie de Lytton a commencé le 30 juin 2021.

La réduction de 6 % (7 214 millions) des TMC était due à une réduction de 12 % (2 932 millions) des TMC intermodales ; une réduction de 12 % (2 618 millions) des expéditions d'énergie, de produits chimiques et de plastique ; et une réduction de 11 % (1 024 millions) des expéditions de produits forestiers. Malgré ces réductions considérables, sur une base annuelle, les TMC totales sont restées stables comparativement à 2022, grâce à un solide premier trimestre pour les expéditions de grain.

Au deuxième trimestre de 2023, les revenus de fret intermodal par TMC ont diminué de 9 % comparativement au deuxième trimestre de 2022. Les difficultés liées aux prix découlaient de la faible demande et de la pression exercée par le secteur du camionnage – soulignant le fait que les chemins de fer se font concurrence non seulement entre eux, mais avec les autres modes de transport, dont le camionnage.

Au deuxième trimestre de 2023, les revenus de fret totaux par TMC, qui influencent les tarifs marchandises, étaient supérieurs de seulement 3 % au deuxième trimestre de 2022. Il importe de noter que les revenus de fret intermodal par TMC ont diminué de 9 %, en raison d'une faible demande et de la pression accrue sur les prix par le secteur du camionnage pour les activités intermodales.

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T2-23 vs T2-22



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

	T2-23	T2-22	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	30 707	31 315	-2%	- 608
Intermodal	21 560	24 392	-12%	-2 832
Produits forestiers	8 010	9 034	-11%	-1 024
Automobiles	1 864	1 739	7%	125
Charbon	11 887	12 010	-1%	- 123
Métaux et minéraux	12 203	12 337	-1%	- 134
Énergie, produits chimiques et plastique	18 891	21 509	-12%	-2 618
Total	105 122	112 336	-6%	-7 214

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

	Cumul- 22	Cumul-21	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	67 538	61 863	9%	5 675
Intermodal	42 084	45 552	-8%	-3 468
Produits forestiers	16 310	17 069	-4%	- 759
Automobiles	3 464	3 257	6%	207
Charbon	23 386	23 281	0%	105
Métaux et minéraux	24 251	23 071	5%	1 180
Énergie, produits chimiques et plastique	39 426	42 004	-6%	-2 578
Total	216 459	216 097	0%	362

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

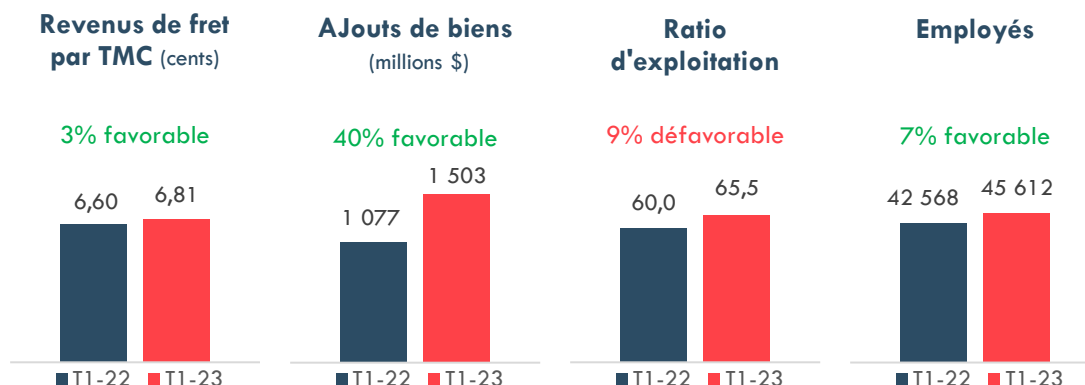
*Cela comprend la potasse et le soufre.

Mesures clés sur les finances et l'exploitation

Du deuxième trimestre de 2022 au deuxième trimestre de 2023, les revenus de fret par TMC ont augmenté d'un modeste 3 %. Le ratio d'exploitation moyen des chemins de fer de classe 1 a augmenté considérablement (+9,2 %), principalement en raison des effets estimés de la transaction entre le CP et KCS. Les chemins de fer canadiens de classe 1 ont investi plus de 1,5 milliard de dollars dans leurs actifs – une augmentation de 40 % comparativement à la même période l'année précédente. L'emploi a augmenté de 7 %, à plus de 45 000 employés. Les plans d'embauche devraient devenir modérés et l'emploi devrait se stabiliser, car la demande est plus faible que prévue et les chemins de fer sont bien dotés en personnel pour répondre à la future croissance du trafic. Les deux chemins de fer de classe 1 ont réalisé d'importants travaux d'ingénierie au deuxième trimestre, soutenus par des effectifs plus élevés et des volumes de trafic relativement faibles.

Au deuxième trimestre de 2023, les chemins de fer canadiens de classe 1 ont investi plus de 1,5 milliard de dollars dans leurs actifs (voies ferrées, wagons, locomotives et systèmes), une augmentation de 40 % par rapport au deuxième trimestre de 2022.

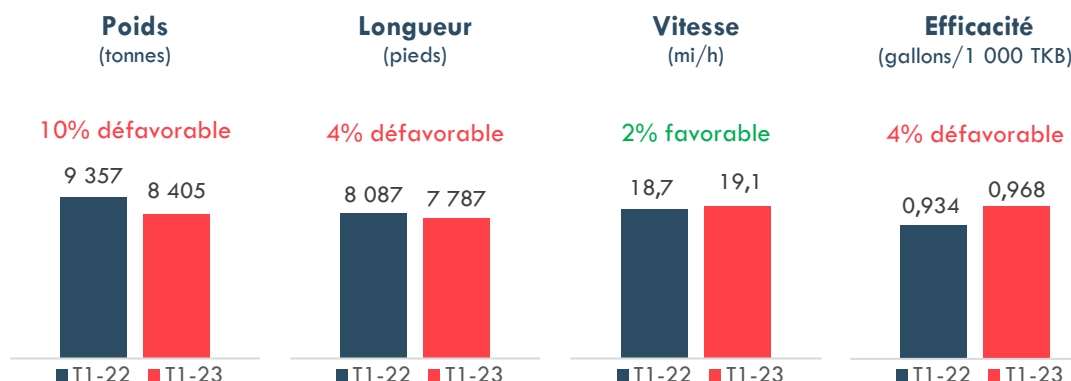
Avec plus de 45 000 employés au troisième trimestre de 2022, les chemins de fer de classe 1 sont bien dotés en personnel pour répondre à la future croissance du trafic.



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

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

Au premier trimestre de 2023, la longueur et le poids moyens des trains ont diminué de 10 % et 4 % respectivement. La longueur et le poids moyens des trains ont été réduits pour répondre à un trafic moins élevé, contribuant à la réduction du rendement du carburant de 4 %. La vitesse moyenne des trains a augmenté de 2 %.



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

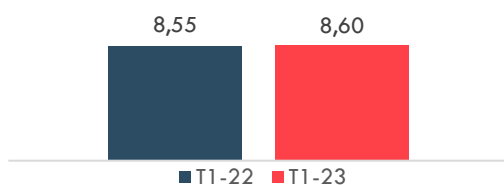
Note : Les quatre mesures sont calculées comme la moyenne simple du CN et du CPKC.

Au deuxième trimestre de 2023, 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 8,6 heures pour le trimestre – ce qui est stable comparativement au deuxième trimestre de 2022. De plus, pendant les 12 premières semaines du trimestre, le temps d'arrêt moyen aux principales gares de triage était plus court d'environ 8 % que l'année précédente (non indiqué).

Le nombre moyen de wagons en ligne a diminué de 3 % (5 598 wagons) comparativement au deuxième trimestre de 2022, en raison du trafic moins élevé.

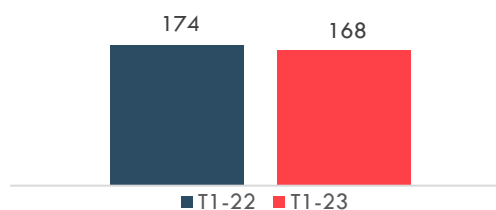
Temps d'arrêt aux terminaux (heures)

Pas de changement



Wagons en ligne (milliers)

3% défavorable



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental 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

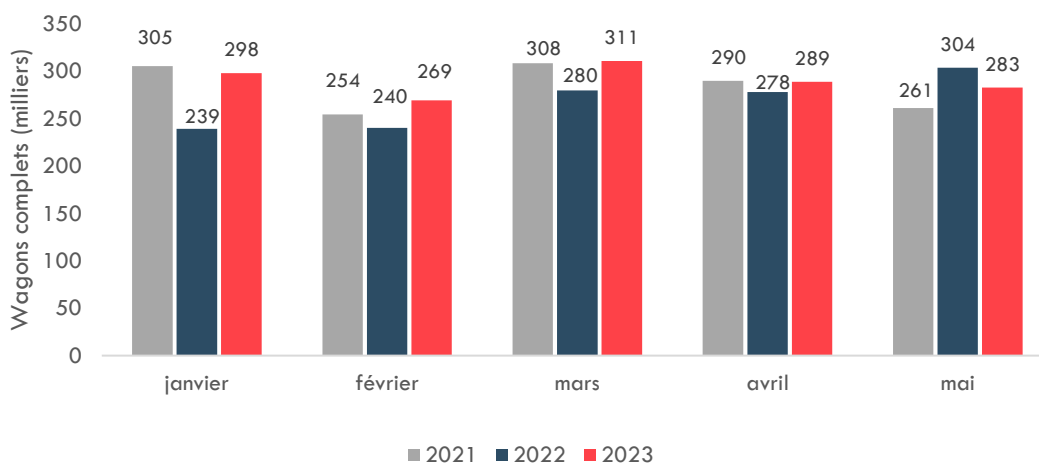
Au premier semestre de 2023, l'American Association of Railroads (AAR) a indiqué que le trafic ferroviaire (mesuré en wagons complets et unités intermodales totaux) avait diminué de 4,0 % aux États-Unis et de 1,4 % au Canada.

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.

Les chargements non intermodaux en mai (le dernier mois de données de Statistique Canada disponibles) ont diminué de 7 % comparativement à l'année précédente ; cependant, sur une base annuelle (janvier-mai), les chargements non intermodaux étaient supérieurs de 8 % aux niveaux de 2022. Les chargements ont augmenté pour six groupes de produits, avec une augmentation de 73 % pour les produits agricoles, suivie d'une croissance à deux chiffres pour les produits alimentaires, la machinerie et les automobiles, et les produits manufacturés et divers. Les chargements pour les six autres groupes de produits non intermodaux étaient à 3 % des niveaux de 2022. La forte croissance annuelle du trafic de produits agricoles continue à refléter les effets d'une récolte exceptionnelle en 2022 comparativement à une très petite récolte en 2021.

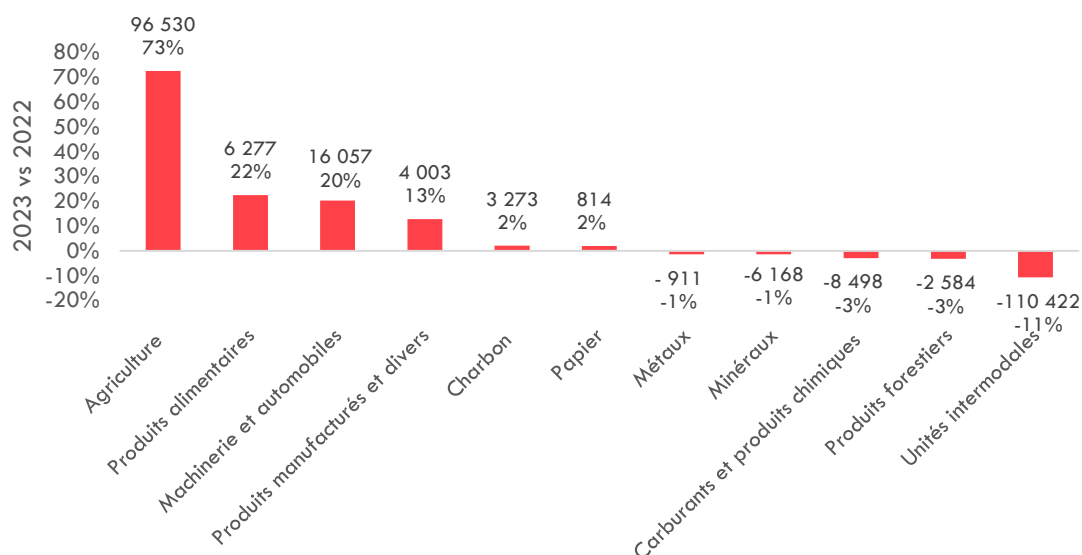
Sur une base annuelle (janvier-mai), le trafic intermodal total en 2023 était inférieur de 11 % à 2022. Mai 2023 a été le sixième mois consécutif de baisse du trafic intermodal.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



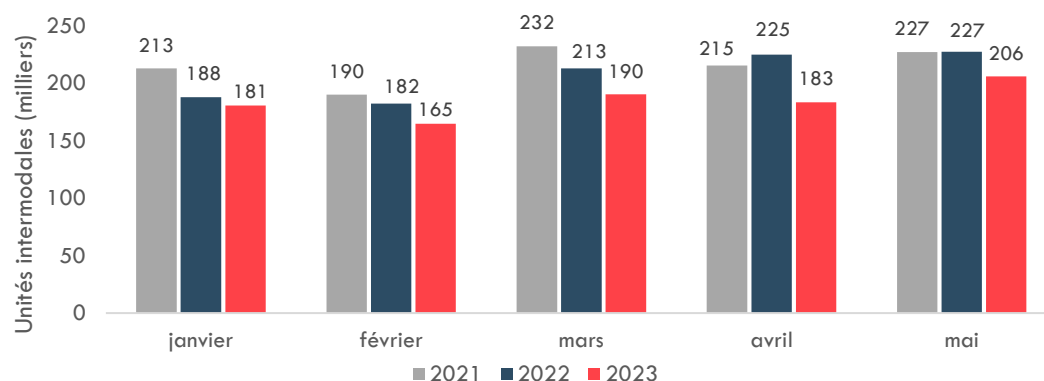
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

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



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-mai), les wagons complets ont augmenté dans l'Est (+2 %) et l'Ouest du Canada (+13 %), alors que les unités intermodales ont diminué de 6 % dans l'Est et de 14 % dans l'Ouest. L'augmentation relativement plus forte des wagons complets dans l'Ouest découle largement de la croissance annuelle des expéditions agricoles. Si l'on exclut les expéditions agricoles de l'Ouest, les chargements de tous les autres produits ont augmenté de seulement 1 %.

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

2023 vs 2022	
Division Est	
Wagons complets	2%
Unités intermodales	-6%
Division Ouest	
Wagons complets	13%
Unités intermodales	-14%
Total	
Wagons complets	8%
Unités intermodales	-11%

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

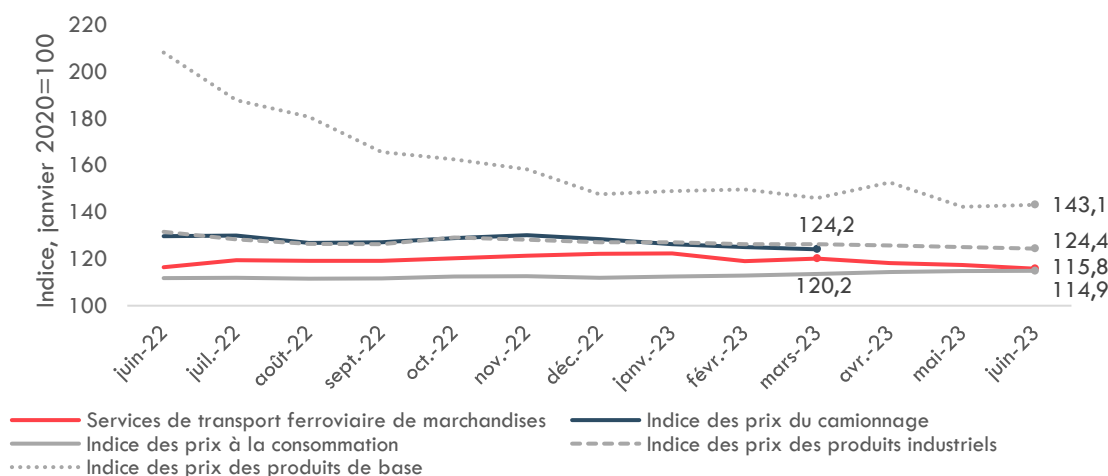


Tarifs marchandises

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 était probablement le facteur le plus important de cette récente tendance à court terme.⁸

Pendant le premier semestre de 2023, la plupart des indices de prix se sont stabilisés ou ont diminué. L'indice des prix à la consommation a augmenté de 2,1 % depuis janvier, alors que tous les autres indices de prix ont diminué : prix industriels (-2,1 %), prix des produits de base (-3,9 %) et tarifs marchandises (-5,3 %). Les tarifs marchandises du camionnage les plus récents datent de mars 2023, et ont diminué de 1,7 % de janvier à mars. Les données de mars 2023 indiquent que depuis le début de la pandémie, les prix du camionnage ont augmenté dans une plus large mesure que les tarifs marchandises ferroviaires.

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices



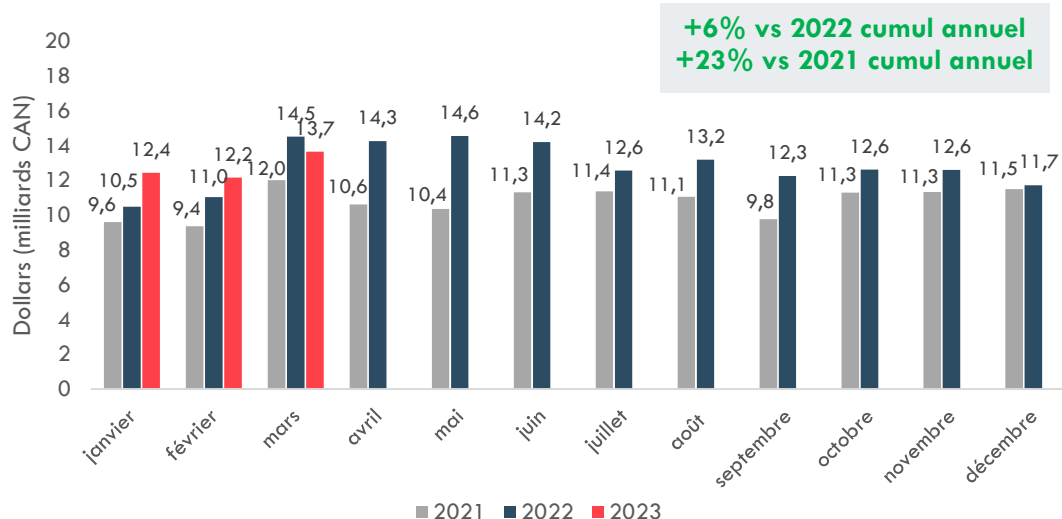
Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

⁸ Les suppléments pour le carburant sont inclus dans l'Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises et l'Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui de Statistique Canada.

Exportations

Sur une base annuelle, (janvier-mars),⁹ les échanges commerciaux par train avec les États-Unis ont dépassé de 6 % les niveaux de 2022 et de 23 % les niveaux de 2021.

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



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

Les récoltes de grain en 2022-2023 ont été considérablement plus importantes que l'année précédente.¹⁰ Les chemins de fer du Canada ont transporté des volumes de grain comparativement importants de septembre 2022 au printemps 2023. Depuis, les expéditions de grain vers les ports de l'Ouest ont ralenti, car les sociétés céréalières ont réduit les commandes et ont décidé de retenir des expéditions pour des raisons commerciales qui leur sont propres. On estime que les sociétés céréalières reportent environ 10 millions de tonnes métriques à la saison 2023-2024, ce qui pourrait augmenter les futures préoccupations quant au temps et à la capacité chez les membres de la chaîne d'approvisionnement du grain pendant la saison d'expédition de l'automne, qui est très occupée.

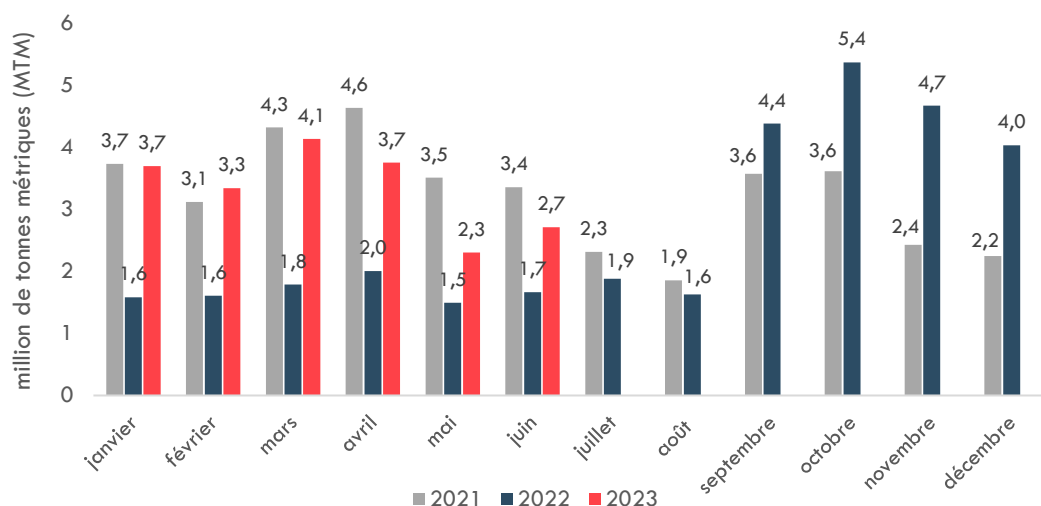
Sur une base annuelle, les expéditions de grain destinées aux ports de l'Ouest ont augmenté de 97 % comparativement à 2022, mais ont diminué de 12 % comparativement à 2021.¹¹

⁹ Au 17 août 2023, les dernières données disponibles de Transports Canada en bref couvrent mars 2023.

¹⁰ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/221202/dq221202b-fra.htm>

¹¹ Les éditions précédentes du Rapport trimestriel de l'ACFC utilisaient des données de Transports Canada sur les wagons-trémies déchargés aux ports de l'Ouest. Cette source de données présentait généralement un délai, un mois de données trimestrielles n'étant pas disponible pour les Rapports trimestriels l'ACFC. Au 17 août, les dernières données disponibles de Transports Canada dataient de mars. Aussi, cette édition reposait sur les données du Canadian Grain Monitor. Comme ces données ont généralement un délai plus court, et comme elles sont présentées en millions de tonnes métriques (l'indicateur le plus courant pour les expéditions de grain, par opposition aux wagons complets), elles seront utilisées dans les futurs Rapports trimestriels de l'ACFC.

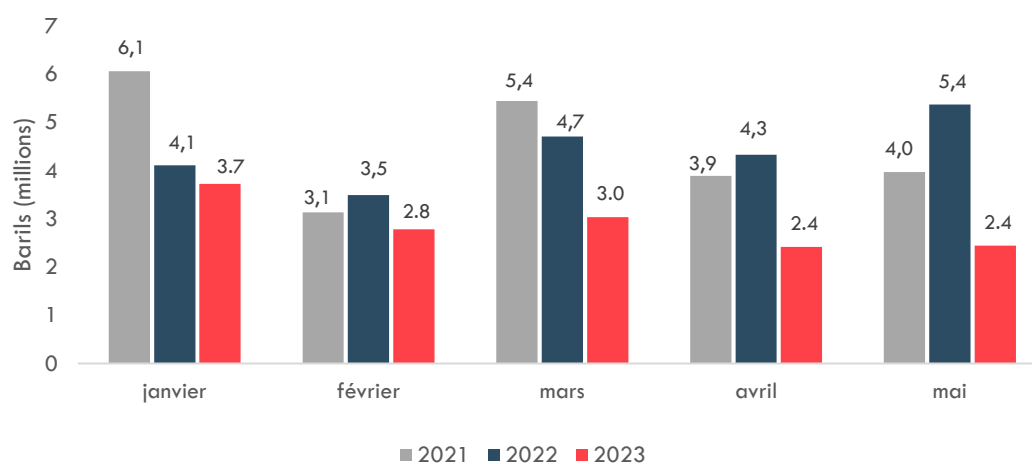
Grain dans les wagons-trémies destinés aux ports de l'Ouest



Source : Quorum Corporation, [Canadian Grain Monitor, Monthly Report](#), GMP Data Table 2B-1 M

Au cours des cinq premiers mois de 2023, les exportations de pétrole brut par train ont diminué de 35 % par rapport à 2022 et de 36 % 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

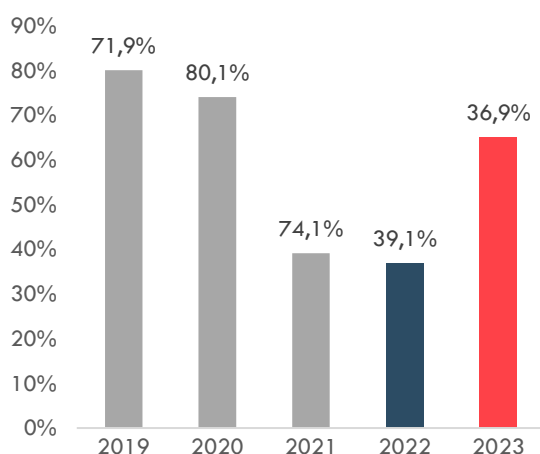
Les chaînes d'approvisionnement modernes sont complexes et, quand elles sont désynchronisées, cela a de graves conséquences sur les services de transport, les expéditeurs, les fournisseurs et les consommateurs. Le transport ferroviaire est resté l'un des partenaires de la chaîne d'approvisionnement les plus fiables et les moins variables ces dernières années d'énormes bouleversements.¹² Les conditions et la performance commencent à montrer des signes d'amélioration pour les autres maillons de la chaîne d'approvisionnement. Cependant, bien que cela ne soit pas indiqué dans ce Rapport, les grèves aux ports de la Colombie-Britannique en juillet 2023 nous rappellent que la chaîne d'approvisionnement peut être perturbée à tout moment, ce qui aura un impact sur tous les participants et sur ceux qui ont besoin de leurs services. La capacité et la fluidité de la chaîne d'approvisionnement influencent le coût de la vie, et l'abordabilité est une préoccupation majeure pour les Canadiens.

Les perturbations sur la chaîne d'approvisionnement augmentent les coûts de fonctionnement de tous les secteurs de l'économie, finissant par augmenter l'inflation, car ces coûts sont supportés par les consommateurs. On ne peut sous-estimer les conséquences des grèves de juillet 2023, qui auront des répercussions plus graves que les quelques semaines de retard qu'elles ont causées. Un examen exhaustif sera présenté dans la prochaine édition du Rapport trimestriel de l'ACFC. Les chemins de fer et d'autres intervenants continuent à presser le gouvernement fédéral de se doter d'outils additionnels pour prévenir les futurs arrêts de travail de cette nature avant qu'ils surviennent, tout en respectant les droits de négociation collective.

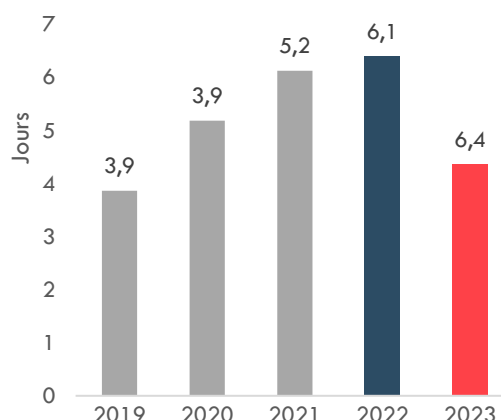
Monde

Au deuxième trimestre de 2023, les retards et la ponctualité mondiaux des navires ont continué à s'améliorer. Selon le rapport *Global Liner Performance* de Sea-Intelligence, la fiabilité des horaires mondiaux a augmenté de 36,9 % au deuxième trimestre de 2022 à 65,1 % au deuxième 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 affiché une amélioration considérable. Les retards ont diminué d'une moyenne de 6,4 jours au deuxième trimestre de 2022 à 4,4 jours au deuxième trimestre de 2023 – toujours une demi-journée de plus que pendant la période prépandémie (deuxième trimestre de 2019).

Fiabilité des horaires mondiaux, T2



Retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires, T2



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

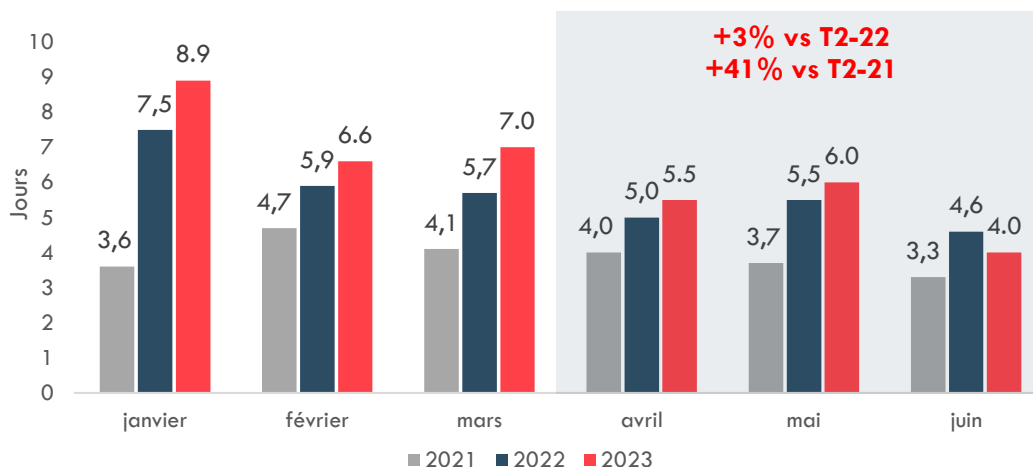
¹² Association des chemins de fer du Canada, [Renforcer tous les maillons : Bâtir des chaînes d'approvisionnement plus résilientes et plus fluides au Canada](#), mai 2023.

Ports canadiens

Le temps d'arrêt moyen au port de Vancouver était de 5,2 jours au deuxième trimestre de 2023, soit 3 % de plus qu'au deuxième trimestre de 2022 et 41 % de plus qu'au deuxième trimestre de 2021.

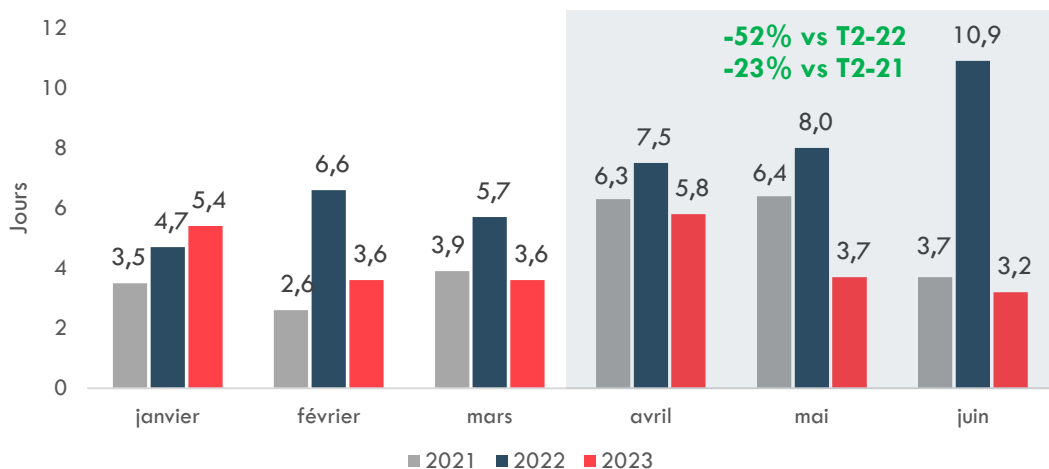
Le temps d'arrêt moyen au port de Montréal était de 4,2 jours, soit 52 % de moins qu'au deuxième trimestre de 2022 et 23 % de moins qu'au deuxième trimestre de 2021.

Vancouver – Temps d'arrêt au terminal Gateway par mois



Source : Port de Vancouver, [Supply chain performance](#), [Container terminal rail performance](#).

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

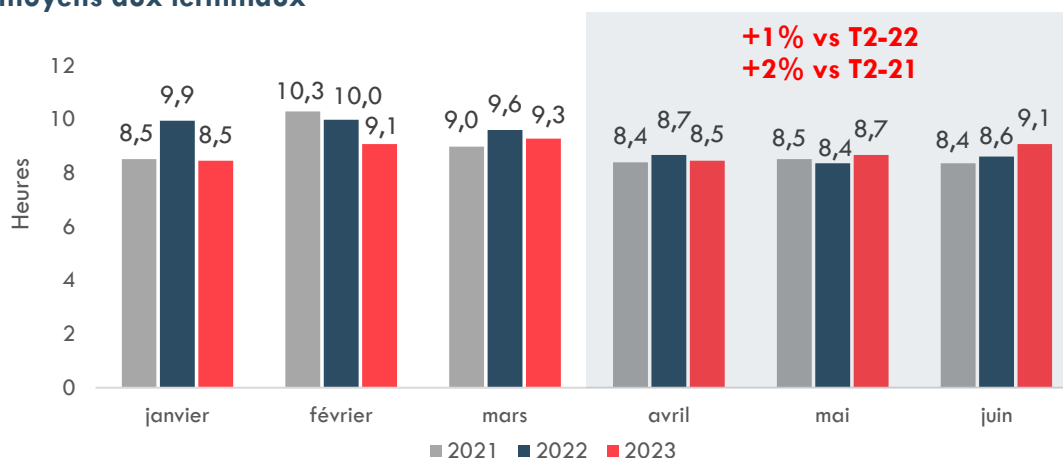


Source : Port de Montréal, [Rapports de performance](#), [Bulletin intermodal mensuel](#).

Chemins de fer canadiens

Au deuxième trimestre de 2023, les temps d'arrêt des chemins de fer sont restés conformes aux années précédentes. Au deuxième trimestre de 2023, les temps d'arrêt moyens étaient seulement 1 % plus longs qu'au deuxième trimestre de 2022 et 2 % plus longs qu'au deuxième 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](#) ; [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

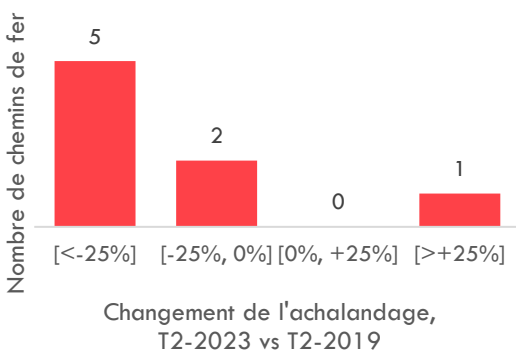
Note : Le temps d'arrêt moyen est calculé comme étant la moyenne simple du CN et du CPKC. Les données hebdomadaires ont été converties en données mensuelles. La conversion n'est pas exacte, car certains mois comprennent 4 semaines de données et d'autres, 5 semaines, et les dates de début des semaines varient selon les années. Les comparaisons annuelles pour l'ensemble du trimestre reposent sur les données des rapports trimestriels du CN et du CPKC et peuvent ne pas correspondre aux données mensuelles présentées dans le tableau.

Transport de voyageurs

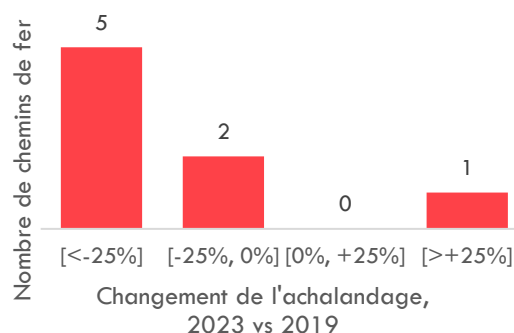
Il existe moins de données mensuelles et trimestrielles sur le transport de voyageurs que sur le transport de marchandises et, dans certains cas, la période d'attente peut être plus longue. Cette section traite du nombre de voyageurs en cours d'année et présente des comparaisons avec l'achalandage prépandémie.

Achalandage chez les membres de l'ACFC

Membres de l'ACFC, achalandage, T2



Membres de l'ACFC, cumul annuel



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.

Malgré une tendance à la hausse régulière au cours de la dernière année, l'achalandage reste bien inférieur aux niveaux prépandémie. Au deuxième trimestre de 2023, huit membres de l'ACFC ont fourni des données sur l'achalandage. Sur une base annuelle et au deuxième trimestre, sept membres ont signalé une baisse de l'achalandage comparativement à la même période en 2019 – cinq d'entre eux ont signalé une baisse de plus de 25 % et deux autres, une baisse de 0 % à 25 %.¹³ Un membre a signalé une augmentation de l'achalandage de plus de 25 % comparativement à 2019.

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. Une récente analyse de Statistique Canada sur les habitudes de navettage par mode de transport (voiture, bus, métro, train, marche, vélo, moto), a révélé 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. L'achalandage du transport en commun était d'environ 30 % sous les niveaux prépandémie entre septembre 2022 et février 2023. Depuis février, l'achalandage a commencé à augmenter et, en mai, il était à 22 % sous les niveaux prépandémie.

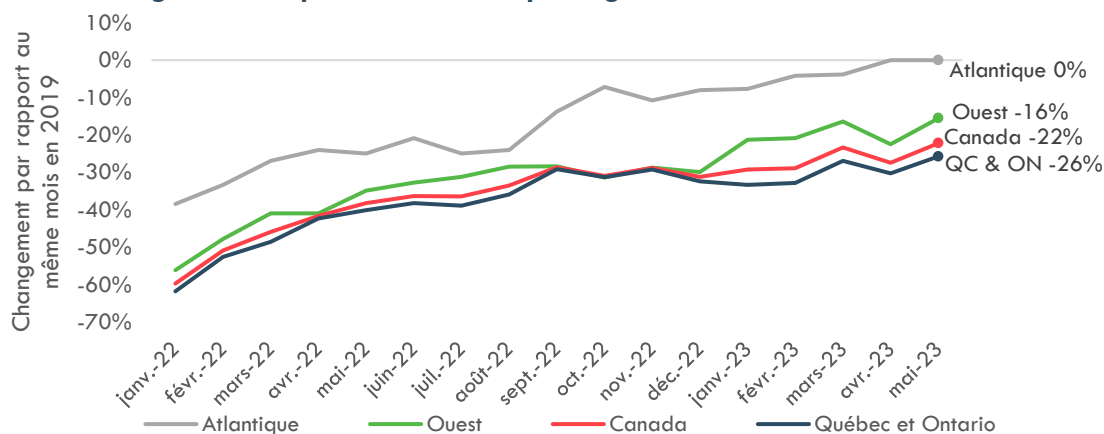
Depuis le début de la pandémie, en ce qui a trait à la reprise de l'achalandage, le Canada atlantique s'en tire le mieux. En avril 2023, l'achalandage au Canada atlantique a atteint les niveaux prépandémie, qui ont été maintenus en mai également. Les différences entre les parts

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>

modales du transport en commun (bus, métro, train, etc.) par région sont probablement très importantes, ce qui contribue à l'inégalité de l'achalandage entre les régions. La pandémie a eu des conséquences négatives relativement moins grave sur le transport par autobus. Le Canada atlantique, qui dépend du transport par autobus, a affiché la reprise la plus rapide.

Achalandage du transport en commun par région



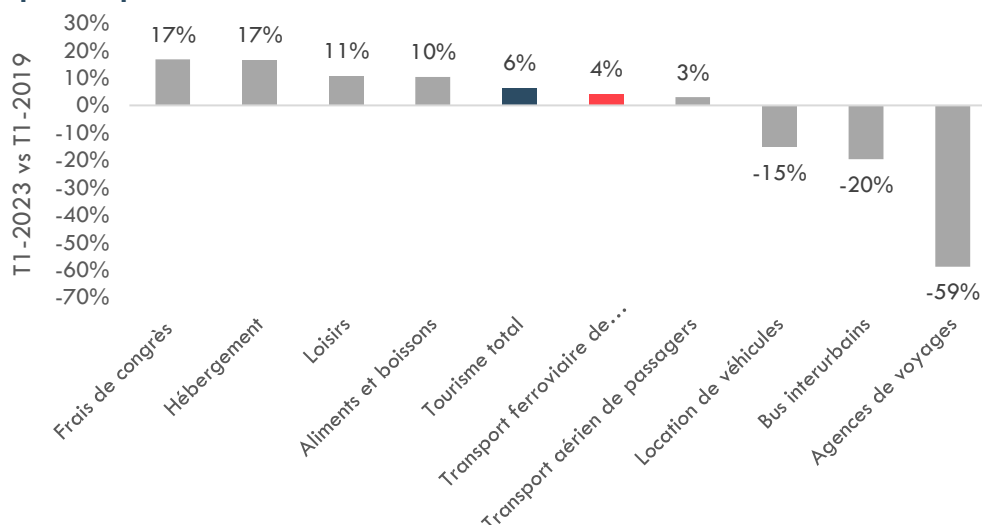
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#).

Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le premier trimestre de 2023. Les dépenses pour le tourisme sont analysées par rapport aux niveaux pré-pandémie (2019) afin de donner une image claire de l'ampleur de la reprise.

Au premier trimestre de 2023, l'ensemble du secteur touristique s'était remis, les dépenses étant supérieures de 6 % au niveau pré-pandémie (premier trimestre de 2019). Les dépenses touristiques pour les services ferroviaires de voyageurs n'étaient supérieures que de 4 % au niveau pré-pandémie. Comme le premier trimestre est la saison morte pour la plupart des exploitants de trains touristiques, les dépenses pour le tourisme avec d'autres services ferroviaires de voyageurs (p. ex. transport intervilles) sont les principales responsables de ces chiffres.

Dépenses pour le tourisme, T1



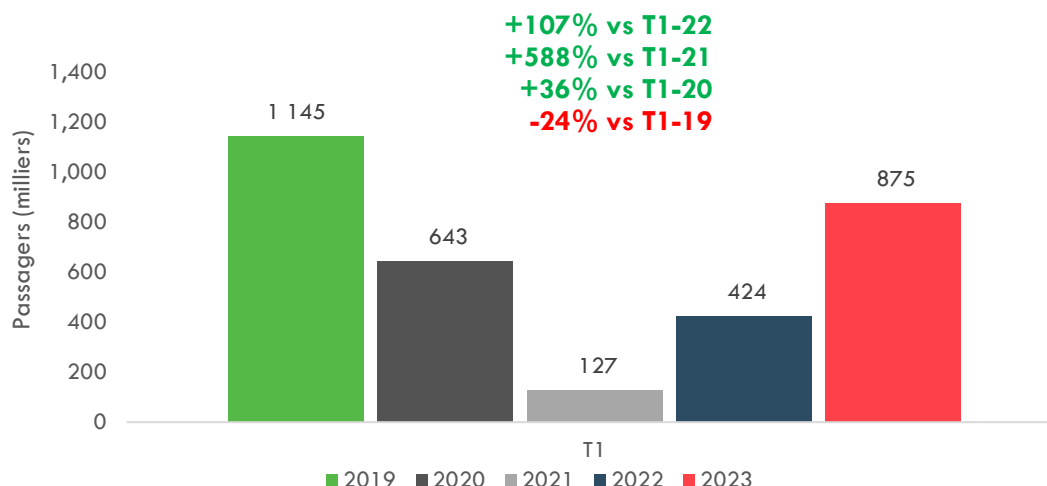
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).

Transport de voyageurs interville

Les dernières données trimestrielles disponibles pour VIA Rail couvrent le premier trimestre de 2023.

Au premier trimestre de 2023, l'achalandage de VIA Rail s'est élevé à 875 000 voyageurs – plus du double du premier trimestre de 2022 et sous le niveau prépandémie de 24 % (premier trimestre de 2019) de 1,145 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.¹⁵

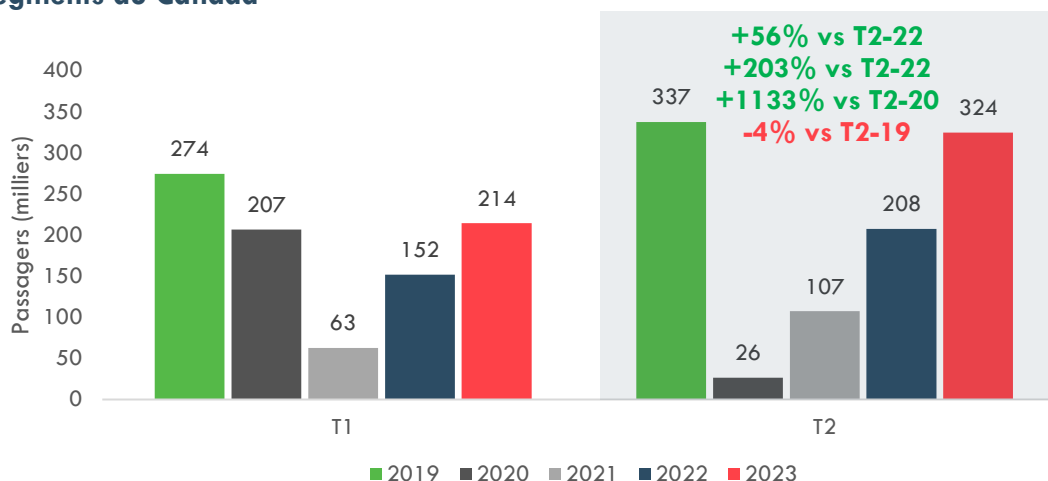
Les données du deuxième trimestre de 2023 pour les itinéraires d'Amtrak comprenant un segment canadien indiquent que l'achalandage a continué à reprendre avec force. Il importe de noter que le 3 avril 2023, Amtrak a rétabli le service de l'itinéraire Adirondack entre New York et Montréal – marquant la reprise de la totalité du service transfrontalier entre les États-Unis et le Canada pour la première fois depuis 2020.¹⁶ Le rétablissement de l'itinéraire Adirondack a contribué à l'augmentation de l'achalandage au deuxième trimestre à juste 4 % sous le niveau prépandémie.

Le 3 avril, Amtrak a rétabli le service de l'itinéraire Adirondack entre New York et Montréal – marquant la reprise de la totalité du service transfrontalier entre les États-Unis et le Canada pour la première fois depuis 2020.

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.

¹⁶ <https://media.amtrak.com/2023/04/amtrak-adirondack-train-resumes-today-between-new-york-city-and-montreal/>

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).

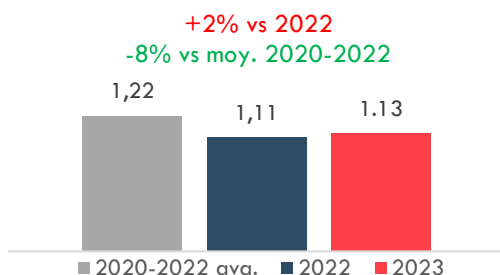
Sécurité ferroviaire

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 deuxième trimestre de 2023.

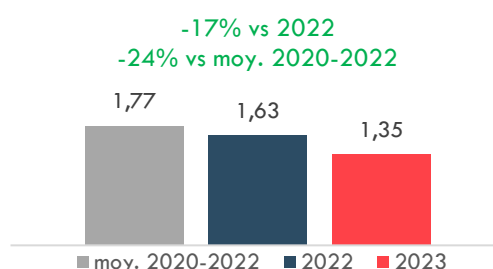
Données sur la sécurité de la Federal Railroad Administration

Au deuxième trimestre de 2023, le taux de blessures personnelles des chemins de fer de classe 1 canadiens était inférieur de 8 % à la moyenne de 2020-2022 ;¹⁷ et le taux d'accidents de train était inférieur de 17 % par rapport à 2022 et de 24 % par rapport à la moyenne de 2020-2022.

Taux de blessures personnelles (FRA)¹, T1



Taux d'accidents de train (FRA)², T1



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 employées

² Accidents par million de trains-milles

¹⁷ Les données de 2020 sont les plus récentes.

Données du Bureau de la sécurité des transports

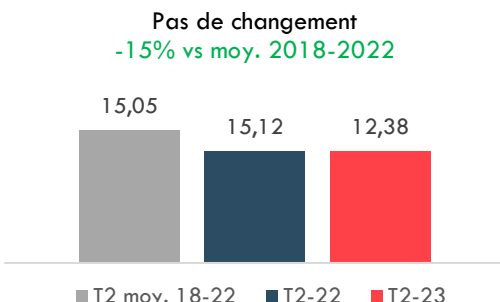
Cette section analyse les plus récentes données du Bureau de la sécurité des transports, qui fournit des statistiques sur les accidents des chemins de fer sous réglementation fédérale au Canada.

Le taux d'accidents et le nombre d'accidents dans les trois principales catégories se sont améliorés comparativement à la moyenne de 2018-2022.

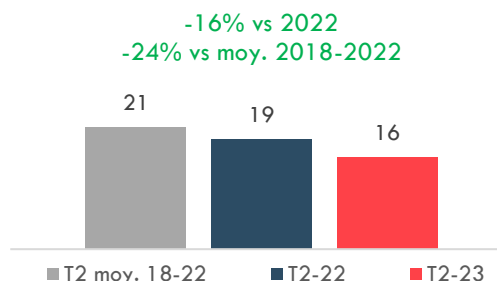
Au deuxième trimestre de 2023, le taux d'accidents global et le nombre d'accidents dans les trois principales catégories - déraillements sur voie principale, accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions, et accidents impliquant des marchandises dangereuses - étaient inférieurs à la moyenne de 2018-2022.

Au deuxième trimestre de 2023, le taux d'accidents global était de 15 % inférieur à la moyenne de 2018-2022. Le nombre de déraillements sur voie principale était inférieur de 16 % à 2022 et de 24 % inférieur à la moyenne de 2018-2022. Le nombre d'accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions, quoique 7 % (ou 3 accidents) supérieur à 2022, était de 4 % (ou 2 accidents) inférieur à la moyenne de 2018-2022. Le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses s'était amélioré de 22 % comparativement à l'année précédente, et était de 16 % inférieur à la moyenne de 2018-2022.

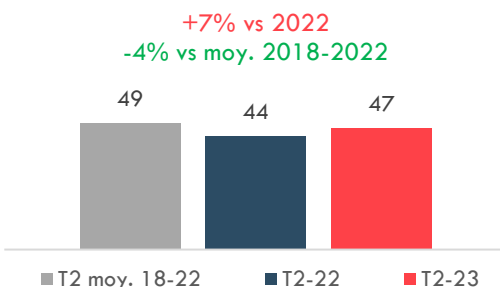
Accidents par million de trains-milles



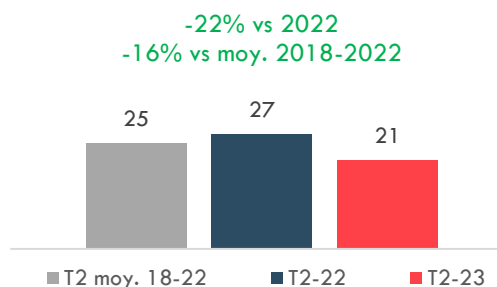
Déraillements sur voie principale



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_T2_Rev.1