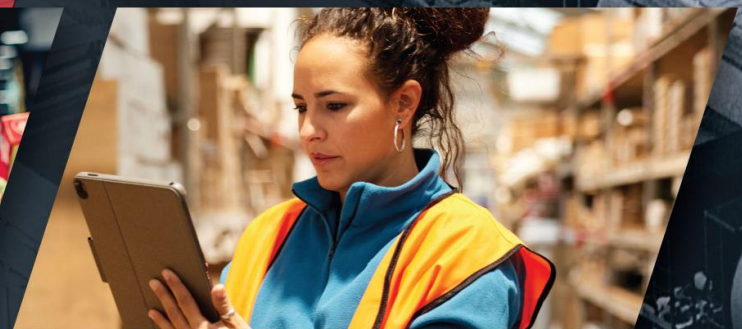
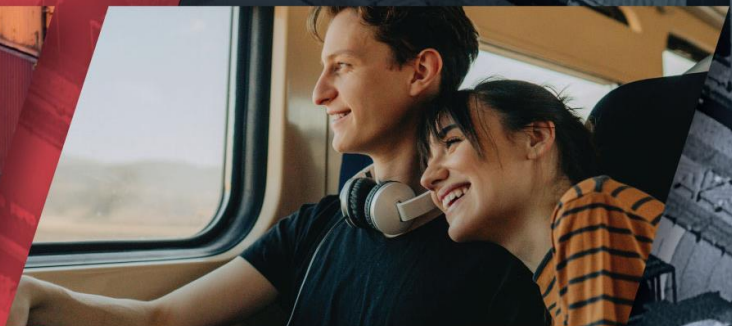


ACFC - RAPPORT TRIMESTRIEL

T3-2023



24 novembre 2023

Table des matières

Introduction	3
Sommaire.....	3
Économie canadienne.....	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
Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l'ensemble du réseau.....	10
Tendance hebdomadaire.....	10
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets	10
Mesures clés sur les finances et l'exploitation	12
Industrie du fret canadienne.....	14
Wagons complets et unités intermodales	14
Tarifs marchandises	16
Exportations.....	17
Chaînes d'approvisionnement.....	19
Monde.....	20
Ports canadiens.....	21
Chemins de fer canadiens.....	22
Transport de voyageurs.....	23
Achalandage chez les membres de l'ACFC.....	23
Transport en commun et trains de banlieue.....	23
Tourisme ferroviaire.....	25
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	27

Introduction

Le Rapport trimestriel de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) présente des données hebdomadaires, mensuelles et trimestrielles provenant des chemins de fer et de différents organismes statistiques et de réglementation afin de faire une mise à jour opportune de l'état de l'économie, du secteur du transport et des opérations relatives au déplacement des marchandises et des voyageurs.¹ Des liens vers toutes les sources de données sont fournis. De plus, les rapports trimestriels et annuels de l'ACFC figurent sur le [site Web de l'ACFC](#).

Sommaire

Économie canadienne

Faible croissance économique prévue au Canada.

Les principaux indicateurs économiques du Canada, de mai à août 2023, montrent peu d'amélioration. L'emploi a augmenté de 0,5 % alors que le PIB s'est contracté. En outre, les ventes au détail, le commerce international et les expéditions manufacturières – qui sont tous mesurés en dollars courants et ne tiennent donc pas compte de l'inflation – n'ont augmenté que de 0,4 %, 0,2 % et 0,0 % (stable), respectivement.

Depuis quelques mois, les perspectives économiques du Canada s'affaiblissent. Le PIB s'est contracté de 0,2 % au deuxième trimestre 2023 et ne devrait croître qu'à un rythme très modeste au cours des prochains trimestres – 0,4 % au troisième trimestre 2023, 0,2 % au quatrième trimestre 2023 et 0,1 % au premier trimestre 2024.

Transport de marchandises

La faiblesse de l'environnement macroéconomique et une grève préjudiciable aux ports de la Colombie-Britannique ont des répercussions négatives sur le trafic de marchandises au Canada.

L'importance de la stabilité des chaînes d'approvisionnement et la nécessité de solutions pragmatiques améliorant la capacité et la fluidité des chaînes d'approvisionnement ont de nouveau été mises en lumière au troisième trimestre 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 4 % par rapport à la même période l'année précédente. Les wagons complets et les revenus de fret ont également diminué de 8 % et 9 % respectivement. La croissance des TMC pour le grain et les engrais (7 %, 2 110 millions), de même que de faibles gains (TMC absolues) pour les automobiles (13 %, 212 millions), les métaux et les minéraux (1 %, 114 millions) et le charbon (0,3 %, 34 millions), n'a pas suffi à compenser pour les baisses considérables des TMC intermodales (-18 %, -4 285 millions), les produits forestiers (-11 %, -988 millions) et l'énergie, les produits chimiques et le plastique (-8 %, -1 744 millions).

Depuis le début de l'année, les TMC totales ont été inférieures à 1 % par rapport à 2022. Les données sur les wagons complets de Statistique Canada, qui sont propres aux opérations canadiennes et incluent les données de tous les chemins de fer marchandises, ce qui comprend les chemins de fer d'intérêt local, indiquent que sur une base annuelle (janvier-août), le trafic de wagons complets non intermodaux a augmenté de 5 %, alors que le trafic intermodal a diminué de 12 %.

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.

En matière de performance, deux mesures clés sur l'exploitation et les finances sur dix se sont améliorées comparativement à la même période l'année précédente, deux sont restées inchangées, et six se sont détériorées. Le poids et la longueur des trains ont été réduits pour répondre à des volumes de trafic plus faibles, tout en maintenant les opérations ferroviaires prévues et les niveaux de service. La grève aux ports de la C.-B. a perturbé les chaînes d'approvisionnement et a probablement contribué à l'augmentation de 6 % du temps d'arrêt moyen aux terminaux. Malgré cette perturbation, le temps d'arrêt est resté inférieur à 10 heures chaque semaine et a continué à s'améliorer pendant le trimestre. Sur le plan financier, les faibles tarifs du camionnage et un retard défavorable avec la surtaxe sur le carburant ont contribué à une réduction de 5 % des revenus de fret par TMC et à une augmentation de 9 % du ratio d'exploitation moyen. Malgré les défis macroéconomiques, l'emploi dans les chemins de fer de classe 1 a augmenté de 4 %, et ces derniers ont investi près de 1,7 milliard de dollars dans leurs actifs – une augmentation de 500 millions de dollars (43 %) comparativement au troisième trimestre de 2022. Avec des investissements et des effectifs élevés, les chemins de fer canadiens sont bien placés pour répondre à l'augmentation des volumes de trafic.

La performance de la chaîne d'approvisionnement pour les transporteurs maritimes internationaux s'est considérablement améliorée au troisième trimestre de 2023 comparativement au troisième trimestre de 2022, se rapprochant beaucoup plus de la performance pré-pandémie. Aux principaux ports canadiens, le temps d'arrêt a augmenté à Vancouver, alors qu'il a diminué à Montréal. Peu importe ces mesures de la performance trimestrielles, le Canada et les Canadiens doivent se préoccuper de la réputation de nos chaînes d'approvisionnement. Après la grève aux ports de la Colombie-Britannique, une partie du trafic à destination des États-Unis, qui passait par les ports de la Colombie-Britannique, continue à être détournée vers les ports américains. La mauvaise position des ports internationaux, l'introduction d'une mesure législative contre les travailleurs de remplacement, la récente grève aux ports de la C.-B. et à la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi qu'une éventuelle grève au port de Montréal en janvier 2024, devraient préoccuper les membres des chaînes d'approvisionnement canadiennes et les décideurs politiques à tous les paliers de gouvernement.

Transport de voyageurs

L'achalandage s'améliore dans tous les segments du transport de voyageurs.

Au deuxième trimestre de 2023 (dernières données disponibles), les dépenses pour le tourisme, qui dépendent à la fois de l'achalandage et des prix, ont augmenté de 14 % comparativement au deuxième trimestre de 2019.

L'achalandage du transport en commun a continué à s'améliorer et, en août 2023, il était de 19 % inférieur aux niveaux pré-pandémie, après un creux de -84 %.

L'achalandage du transport intervilles a aussi continué à augmenter. Au deuxième trimestre de 2023,² l'achalandage de VIA Rail a augmenté de 31 % par rapport à l'année précédente, étant inférieur aux niveaux pré-pandémie de seulement 16 %. Au troisième trimestre de 2023, l'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a augmenté de 62 % comparativement à l'année précédente et était à 6 % du niveau du troisième trimestre de 2019 (pré-pandémie).

Malgré ces tendances positives, après des années d'achalandage inférieur à la normale, le soutien de tous les paliers de gouvernement au transport de voyageurs doit rester une priorité.

² Dernières données disponibles le 17 novembre 2023.

Sécurité ferroviaire

Nombreuses améliorations significatives, mais les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions demeurent un enjeu.

La sécurité est la principale responsabilité de chaque chemin de fer et de chaque cheminot. L'amélioration des mesures de la sécurité au troisième 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 25 % à la moyenne de 2020-2022 ;³ et le taux d'accidents de train était de 15 % inférieur à la moyenne de 2020-2022.

Selon les données du [Bureau de la sécurité des transports \(BST\)](#), au troisième trimestre de 2023, le taux d'accidents global s'est amélioré comparativement à l'année précédente et à la moyenne de 2018-2022. De plus, les déraillements sur la voie principale étaient de 45 % inférieurs à la moyenne de 2018-2022 et les accidents impliquant des marchandises dangereuses étaient de 5 % inférieurs à la moyenne de 2018-2022. D'un autre côté, les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions ont augmenté comparativement aux années précédentes – renforçant la nécessité de continuer à soutenir les activités d'éducation et de sensibilisation à la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain, et à insister sur l'adoption des Lignes directrices sur le voisinage de l'ACFC/la FCM afin d'améliorer la sécurité et l'habitabilité près de l'infrastructure ferroviaire.

³ 2020 est la première année pour laquelle des données sont disponibles.

État de l'économie canadienne

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

De mai à août 2023, l'emploi total (tous les secteurs) a augmenté de 0,5 % (93 400 emplois), passant de 20,11 à 20,21 millions.

Pendant cette même période de trois mois, le PIB a diminué de 0,1 %, passant de 2 085 à 2 083 milliards de dollars. Le PIB a diminué dans 11 des 20 secteurs, avec des diminutions (en dollars absolus) dans la fabrication, l'agriculture et le commerce de détail. Le PIB du secteur des transports et de l'entreposage est resté relativement stable, avec une augmentation de 0,1 %.

De mai à août 2023, le commerce (exportations + importations) a augmenté de 0,2 %, passant de 126,3 à 126,5 milliards de dollars.

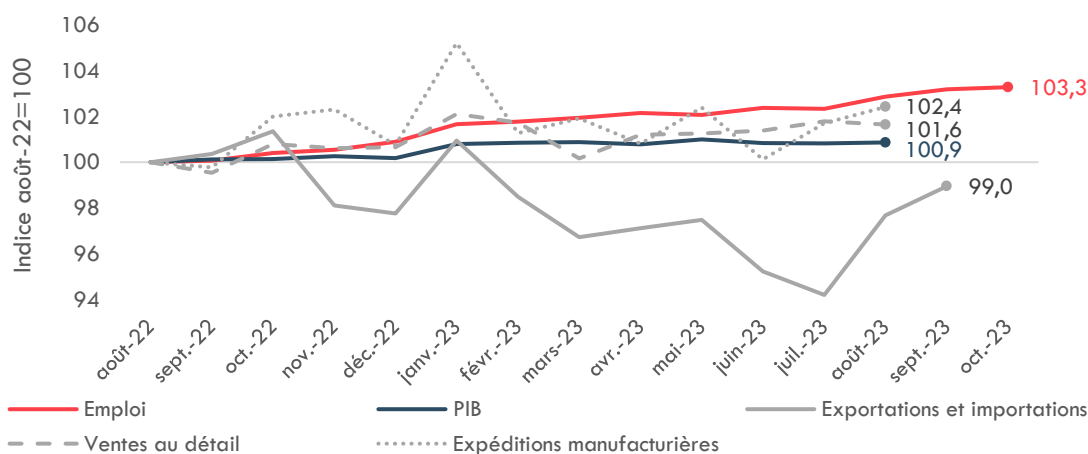
Les ventes au détail nationales donnent un aperçu de la consommation des ménages, le principal contributeur au PIB du Canada, soit plus de 50 % du PIB total et un moteur clé des volumes intermodaux. De mai à août, les ventes au détail (en dollars courants) ont augmenté de 0,4 %. Cependant, au cours de la même période, les prix à la consommation ont augmenté de 1,1 %, suggérant que les ventes au détail *réelles* ont probablement diminué en raison du ralentissement de la demande et de la croissance négative du PIB.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada et la demande mondiale pour ses produits. Les expéditions manufacturières sont restées stables de mai à août.

Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Mai 2023	20,11	2 085	126,3	65,8	72,3
Août 2023	20,21	2 083	126,5	66,1	72,4
Changement sur 3 mois	0,5 %	-0,1 %	0,2 %	0,4 %	0,0 %

Principaux indicateurs économiques



Source : Statistique Canada, [Enquête sur la population active](#) ; [Produit intérieur brut aux prix de base](#) ; [Commerce international de marchandises du Canada](#) ; [Ventes de commerce de détail par industrie](#) ; et [Enquête mensuelle sur les industries manufacturières](#).

Note : Les données sont désaisonnalisées. 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.



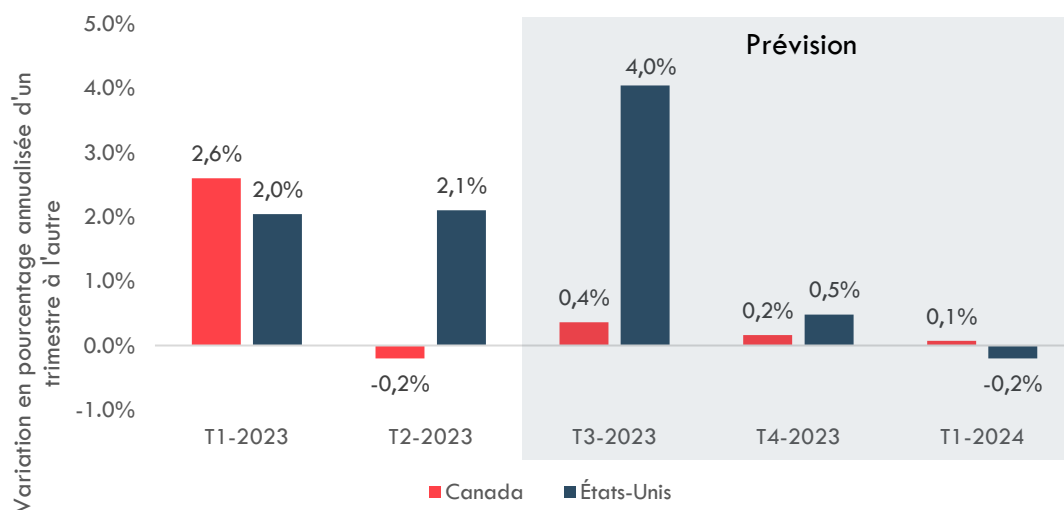
Aperçu économique

Comparativement à l'aperçu économique présenté dans le Rapport du deuxième trimestre de 2023 de l'ACFC, la performance historique et l'aperçu de l'économie canadienne sont plus négatifs, alors qu'ils sont plus positifs aux États-Unis.

La croissance du PIB (réel) du Canada au premier trimestre de 2023 a été revue à la baisse, de 3,1 % à 2,6 % ; le PIB au deuxième trimestre de 2023 devait précédemment afficher une croissance de 1,2 %, alors qu'il s'est contracté de 0,2 % (réel) ; et les prévisions pour le troisième trimestre de 2023 ont diminué de 0,5 % à 0,4 %. Aux États-Unis, la croissance du PIB (réel) pour le premier trimestre de 2023 a été révisée à la hausse, passant de 1,7 % à 2,0 % ; le PIB au deuxième trimestre de 2023 devait afficher une croissance de 1,6 %, alors qu'il a augmenté de 2,1 % (réel) ; et les prévisions pour le troisième trimestre de 2023 se sont considérablement améliorées, passant de 0,4 % à 4,0 %. La grève aux ports de la côte Ouest a probablement contribué à certaines de ces pressions à la baisse pour le PIB.

Pour le secteur ferroviaire, l'aperçu à court terme est généralement positif, étant stable ou positif pour la plupart des produits de base. Les attentes restent positives pour les produits de base en vrac. Les expéditions de grain devraient rester importantes jusqu'au printemps 2024, les exportations de charbon sont soutenues par les prix élevés des produits de base et une forte demande, et les attentes pour la potasse au quatrième trimestre sont fortes. Les attentes pour les marchandises sont généralement positives (métaux, minéraux, énergie et produits chimiques), l'exception étant les produits forestiers, en raison du ralentissement de l'économie et de la lenteur des mises en chantier. Les automobiles restent un point positif, la demande comprimée restant forte, et les deux chemins de fer canadiens de classe 1 ne s'attendent qu'à un impact limité de la grève des Travailleurs unis de l'automobile qui s'est terminée récemment. Une incertitude demeure avec le transport intermodal. Alors que les chemins de fer canadiens de classe 1 offrent de nouveaux services intermodaux en Amérique du Nord, des défis persistent en raison d'un environnement macroéconomique faible, de niveaux de stocks élevés, de tarifs de camionnage bas et concurrentiels, et des effets durables de la grève aux ports de la Colombie-Britannique. Les volumes de trafic ont été détournés vers les ports américains pendant la grève de 13 jours en juillet, mais la reprise est lente, car le trafic continue à être détourné vers les ports américains. La grève a eu un impact durable et préjudiciable sur la réputation des chaînes d'approvisionnement du Canada, et des efforts sont déployés pour récupérer le trafic dans les ports canadiens.

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.

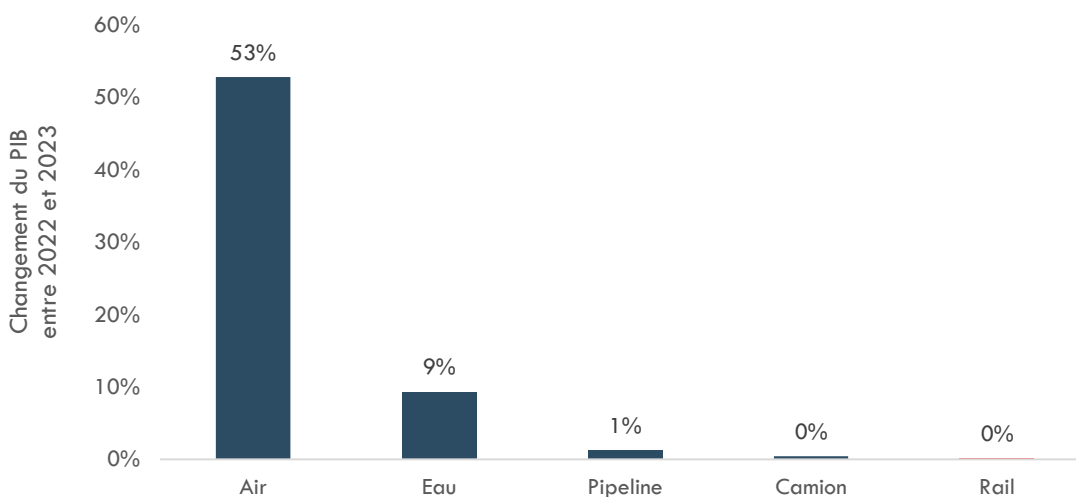
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises

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, par conséquent, 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 53 % sur une base annuelle. Ainsi, le PIB de ce secteur a été supérieur d'environ 74 % au niveau prépandémie (2019).

Le PIB (cumul annuel) a été stable ou a augmenté comparativement à 2022 dans tous les secteurs du transport : transport aérien (+53 %), transport maritime (+9 %), pipelines (+1 %), alors que le transport ferroviaire et le camionnage sont restés stables.

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

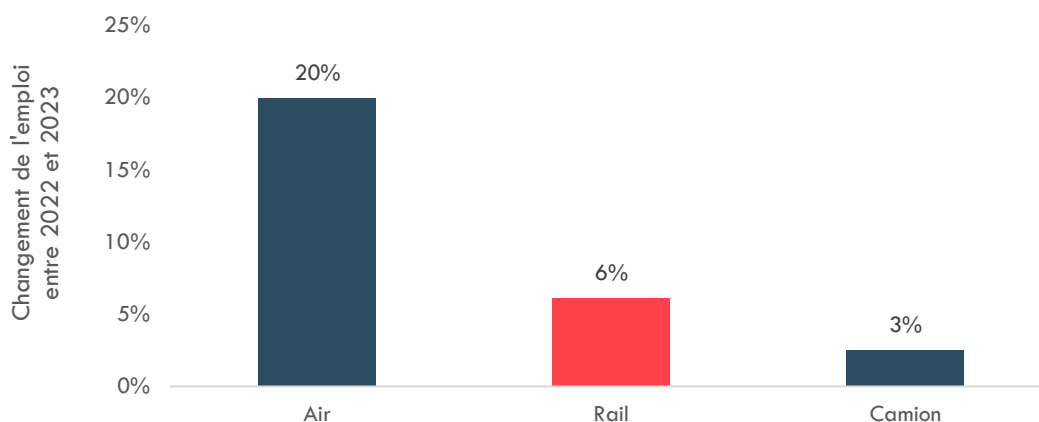


Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)

Note : Les données sont désaisonnalisées.

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

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



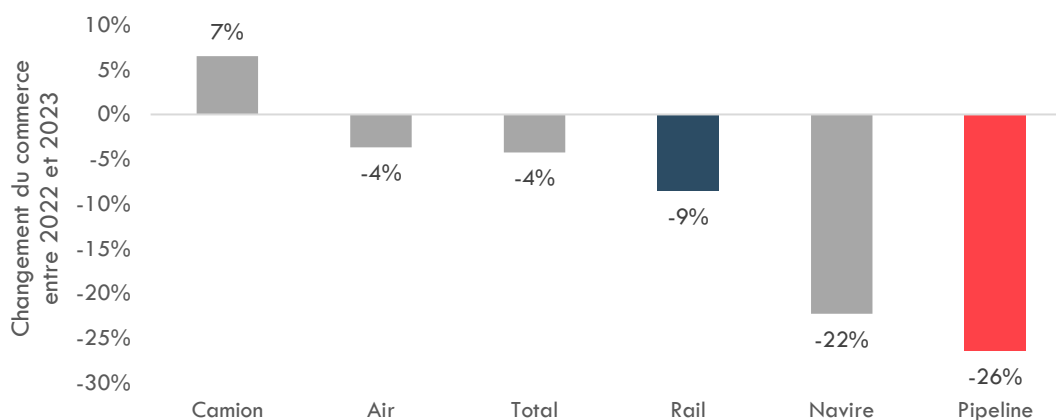
Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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

Note : Les données sont désaisonnalisées.

Les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont diminué de 4 % pendant les huit premiers mois de 2023, comparativement à la même période en 2022.⁴ Les échanges commerciaux par camion ont augmenté (7 %), alors que tous les autres modes ont affiché une baisse : transport aérien (-4 %), transport ferroviaire (-9 %), transport maritime (-22 %), et pipelines (-26 %).

Comparaison du commerce par mode de transport avec les États-Unis (janvier-août)



Source : U.S. Bureau of Transportation Statistics, [News and Statistical Releases: North American Transborder Freight Data](#).

⁴ Les éditions précédentes du Rapport trimestriel de l'ACFC utilisaient des données sur le commerce par mode de Transports Canada. En date du 17 novembre, les dernières données disponibles de *Transports Canada en bref* couvraient le mois de mars. Aussi, cette édition repose sur les données du Bureau of Transportation Statistics (BTS), aux États-Unis, qui couvrent la période allant jusqu'au mois d'août. Alors que les données de Transports Canada utilisées précédemment couvraient les échanges commerciaux du Canada avec tous les partenaires, les données du BTS utilisées ici ne couvrent que le commerce bilatéral entre le Canada et les États-Unis.

Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l'ensemble du réseau

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

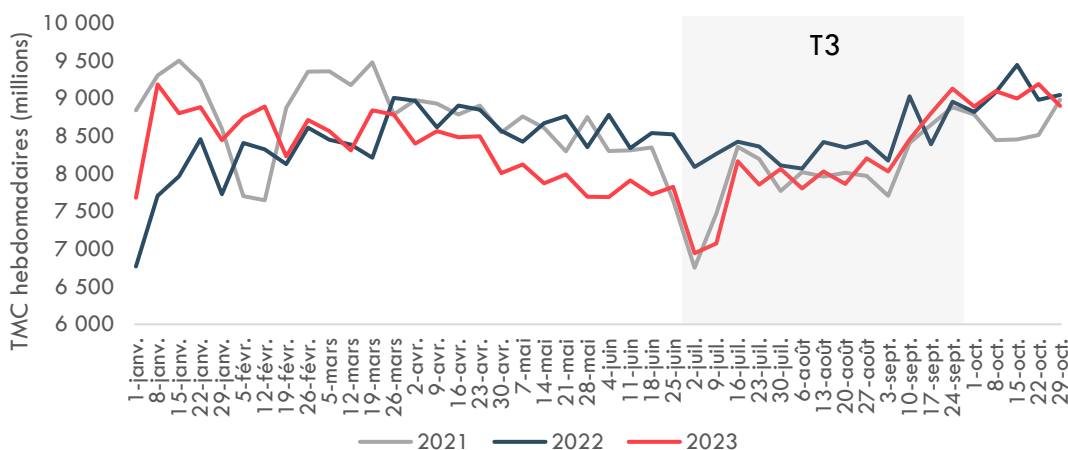
Tendance hebdomadaire

Les tonnes-milles commerciales (TMC) au troisième trimestre de 2023 étaient de 4 % inférieures à celles du troisième trimestre de 2022, mais de 1 % supérieures à celle du deuxième trimestre de 2021. Les TMC étaient inférieures à 2022 pendant les 11 premières semaines du trimestre de 13 semaines.

Le graphique ci-dessous illustre l'impact considérable de la grève aux ports de la Colombie-Britannique sur le trafic ferroviaire au début juillet. Comparativement aux deux premières semaines du troisième trimestre de 2022, les TMC ont diminué de 14 %. Grâce à une performance relativement bonne pour le grain et les automobiles, les TMC ont continué à augmenter pendant la dernière moitié du trimestre, malgré le détournement du trafic des ports de la Colombie-Britannique vers les ports de la côte Ouest des États-Unis.

Pour les cinq premières semaines du quatrième trimestre de 2023, les TMC n'ont diminué que de 1 % par rapport à 2022. Le trafic a augmenté pour cinq des sept groupes de produits, avec en tête le charbon (en termes absolus), mais cela n'a pas suffi à compenser pour la faiblesse persistante du transport intermodal (-12 %) et des produits forestiers (-9 %).

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

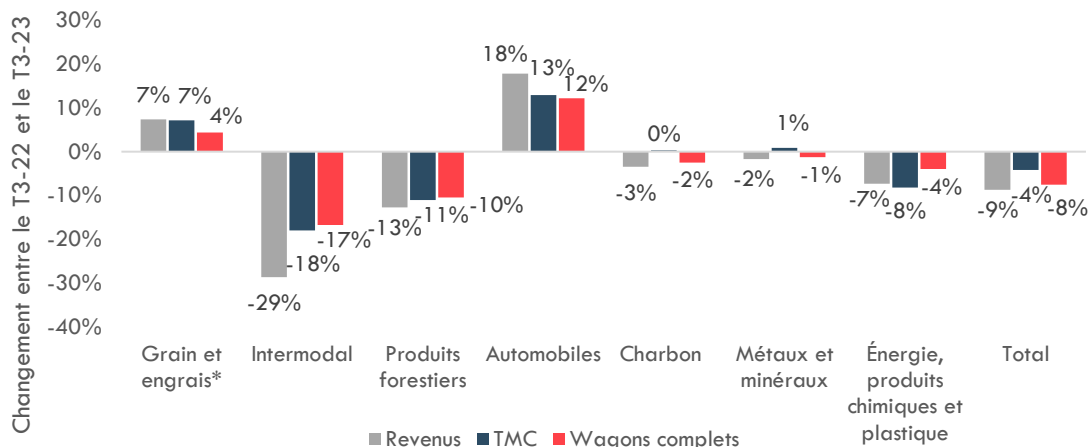
Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, comparativement au troisième trimestre de 2022, le trafic de marchandises total (mesuré en TMC ou wagons complets) et les revenus de fret ont diminué.

La croissance annuelle pour le grain et les engrais, de même que de petits gains (en TMC absolues) pour les automobiles, les métaux et les minéraux, et le charbon n'a pas suffi à

compenser pour les réductions considérables du trafic intermodal (-18 %), des produits forestiers (11 %), et de l'énergie, des produits chimiques et du plastique (8%).

Les chemins de fer canadiens offrent un service aux clients à certains des tarifs les plus bas. Les revenus de fret totaux par TMC, qui influencent les tarifs marchandises, ont diminué de 5 % comparativement au troisième trimestre de 2022. Il importe de noter que les revenus de fret intermodal par TMC ont diminué de 13 % (non indiqué), en raison d'une faible demande et de la pression accrue sur les prix exercée par le secteur du camionnage.

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T3-23 vs T3-22



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

	T3-23	T3-22	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	31 699	29 589	7%	2 110
Intermodal	19 546	23 831	-18%	-4 285
Produits forestiers	7 975	8 963	-11%	- 988
Automobiles	1 853	1 641	13%	212
Charbon	11 502	11 468	0%	34
Métaux et minéraux	12 909	12 795	1%	114
Énergie, produits chimiques et plastique	19 476	21 220	-8%	-1 744
Total	104 960	109 507	-4%	-4 547

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

	Cumul-23	Cumul-22	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	99 237	91 452	9%	7 785
Intermodal	61 630	69 383	-11%	-7 753
Produits forestiers	24 285	26 032	-7%	-1 747
Automobiles	5 317	4 898	9%	419
Charbon	34 888	34 749	0%	139
Métaux et minéraux	37 160	35 866	4%	1 294
Énergie, produits chimiques et plastique	58 902	63 224	-7%	-4 322
Total	321 419	325 604	-1%	-4 185

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

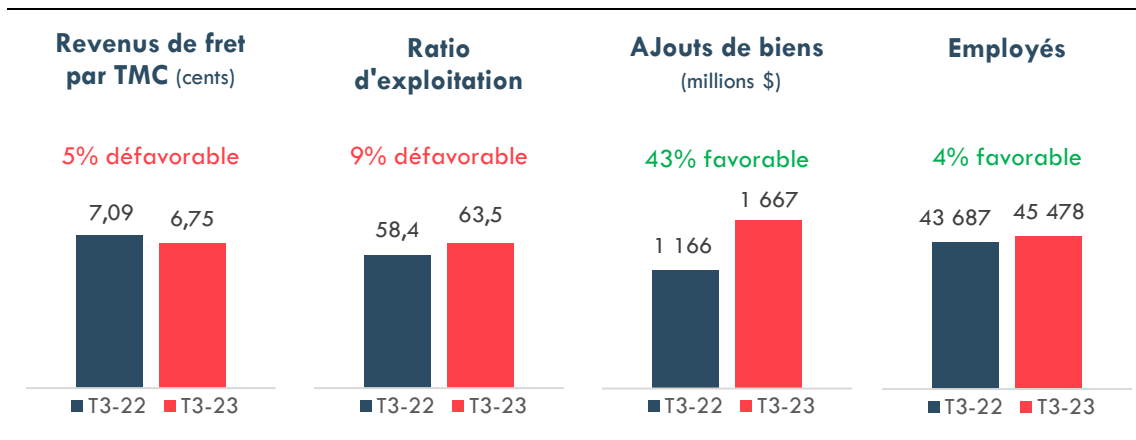
*Cela comprend la potasse.



Mesures clés sur les finances et l'exploitation

Des facteurs comme la faiblesse de l'environnement macroéconomique et la grève aux ports de la Colombie-Britannique ont contribué à une performance financière moins que favorable. Du troisième trimestre de 2022 au troisième trimestre de 2023, les revenus de fret par TMC ont diminué de 5 %, alors que ratio d'exploitation moyen des chemins de fer de classe 1 a considérablement augmenté (+9 %). Malgré les défis macroéconomiques, les chemins de fer de classe 1 du Canada ont investi près de 1,7 milliard de dollars dans leurs actifs au troisième trimestre de 2023 – une augmentation de 500 millions de dollars (43 %) comparativement à la même période l'année précédente. L'emploi a augmenté de 4 %, pour atteindre plus de 45 000 employés. Les plans d'embauche ralentissent maintenant, car les chemins de fer sont en bonne position pour répondre à la croissance future du trafic grâce à la mise en service de nouveaux trains et au prolongement des trains (qui étaient un peu courts au troisième trimestre).

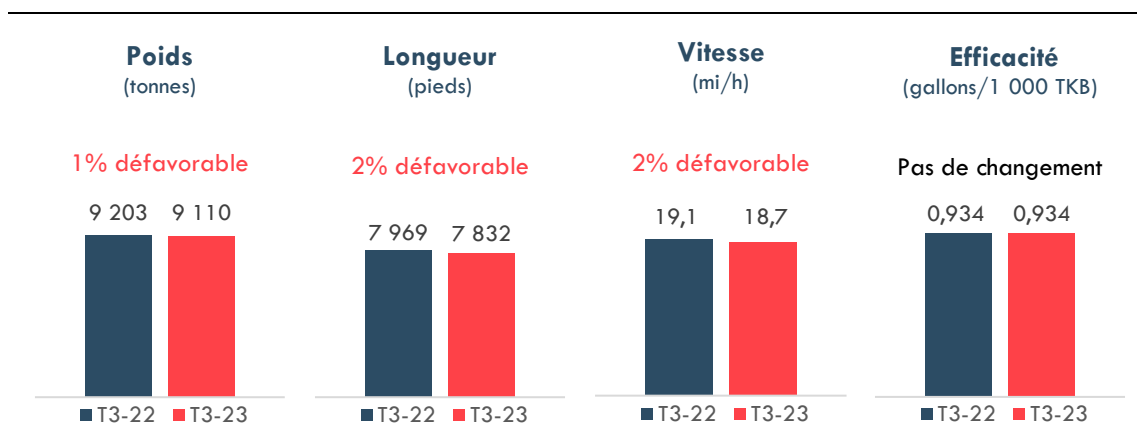
Les chemins de fer de classe 1 du Canada ont investi près de 1,7 milliard de dollars dans leurs actifs au troisième trimestre de 2023 – une augmentation de 500 millions de dollars (43 %) comparativement à la même période l'année précédente.



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 troisième trimestre de 2023, la longueur et le poids moyens des trains ont diminué de 1 % et de 2 %, respectivement, pour répondre à des volumes de trafic plus faibles tout en maintenant les opérations ferroviaires prévues et les niveaux de service. La vitesse moyenne des trains a diminué de 2 %. La réduction significative des volumes intermodaux contribue probablement beaucoup à la réduction de la vitesse des trains, car les trains intermodaux circulent en moyenne à des vitesses beaucoup plus élevées que les autres types de trains (p. ex. unité de grain, unité de charbon et manifeste).

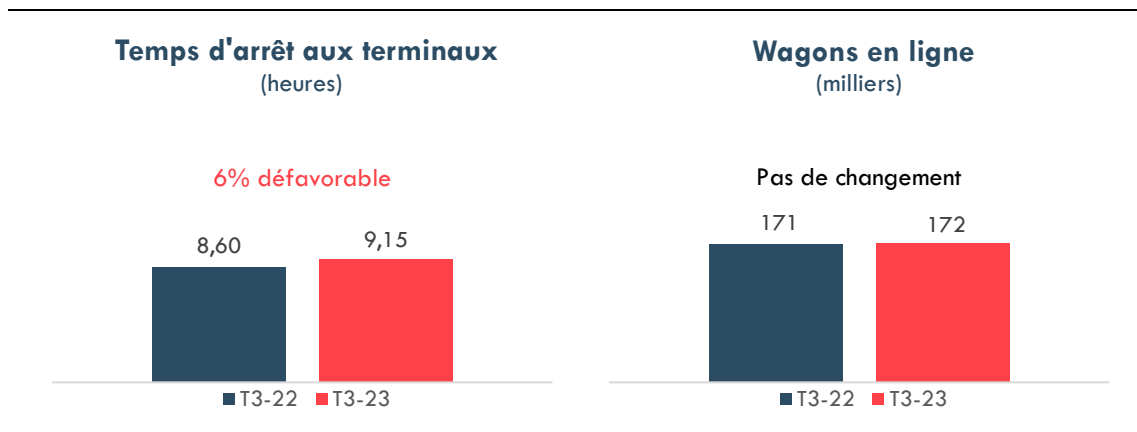


Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

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

Au troisième 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 9,15 heures pour le trimestre. Plus tôt dans le trimestre, la grève aux ports de la Colombie-Britannique a perturbé les chaînes d'approvisionnement et a probablement contribué à l'augmentation des temps d'arrêt, qui ont continué à s'améliorer pendant tout le trimestre. De plus, le temps d'arrêt moyen aux principales gares de triage a continué à s'améliorer pendant tout le trimestre, avec une réduction moyenne de 8 % par rapport au troisième trimestre de 2022.

Le nombre moyen de wagons en ligne est resté stable comparativement au troisième trimestre de 2022. À l'instar des variations des volumes de trafic par groupe de produits, les augmentations des wagons-trémies couverts et des wagons à niveaux multiples (pour le grain et les automobiles) ont été compensées par des réductions des wagons-citernes et du matériel intermodal.



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 canadienne

Les données sur l'industrie du fret 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.

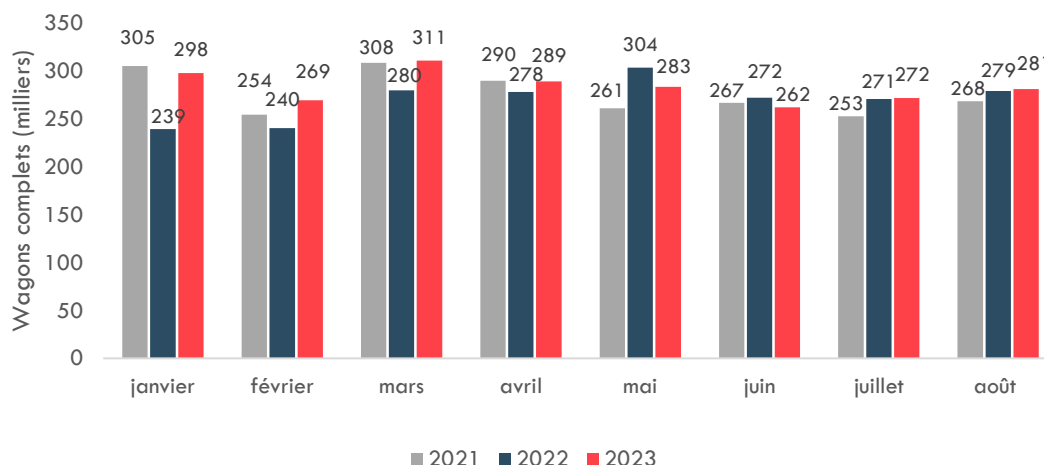
Wagons complets et unités intermodales

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

Les chargements non intermodaux ont augmenté de 5 % depuis le début de l'année (janvier-août). Les wagons complets ont augmenté pour quatre groupes de produits non intermodaux, avec une hausse de 59 % pour l'agriculture, suivie d'une hausse de 20 % pour la machinerie et les automobiles et d'une hausse de 19 % pour les produits alimentaires. Le report de la récolte exceptionnelle de 2022 a soutenu les gains agricoles, le mois d'août étant le 11^e mois consécutif d'augmentation des expéditions de canola et le 12^e mois consécutif d'augmentation des expéditions de blé. Les wagons complets pour les six autres groupes de produits non intermodaux ont affiché une baisse d'un chiffre, les produits forestiers (-7 %) affichant la baisse la plus importante.

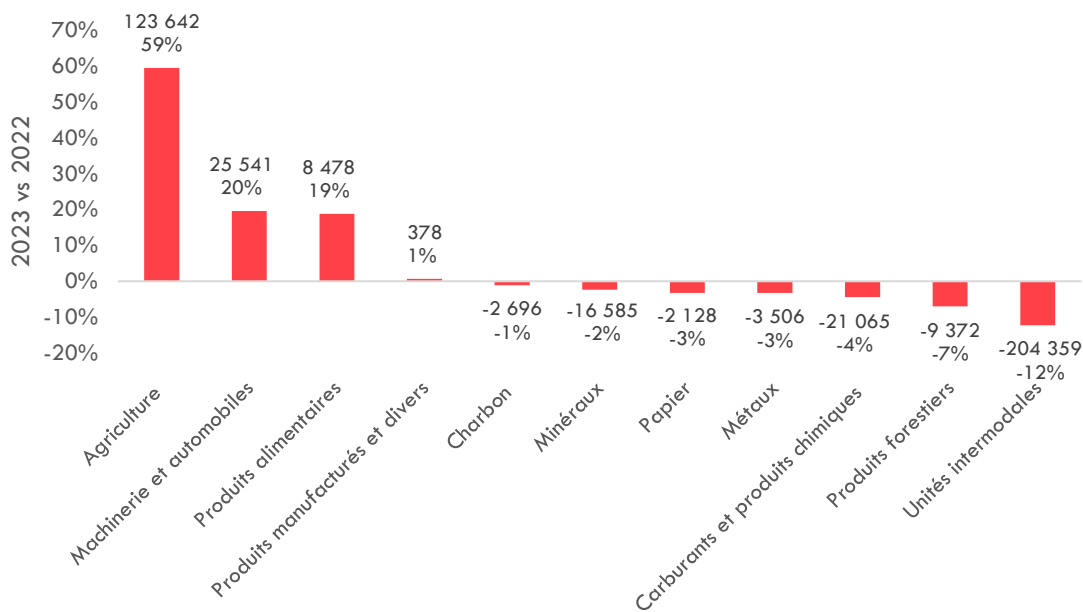
Sur une base annuelle (janvier-août), le trafic intermodal total en 2023 était inférieur de 12 % à 2022. Août 2023 a été le neuvième mois consécutif de baisse du trafic intermodal.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



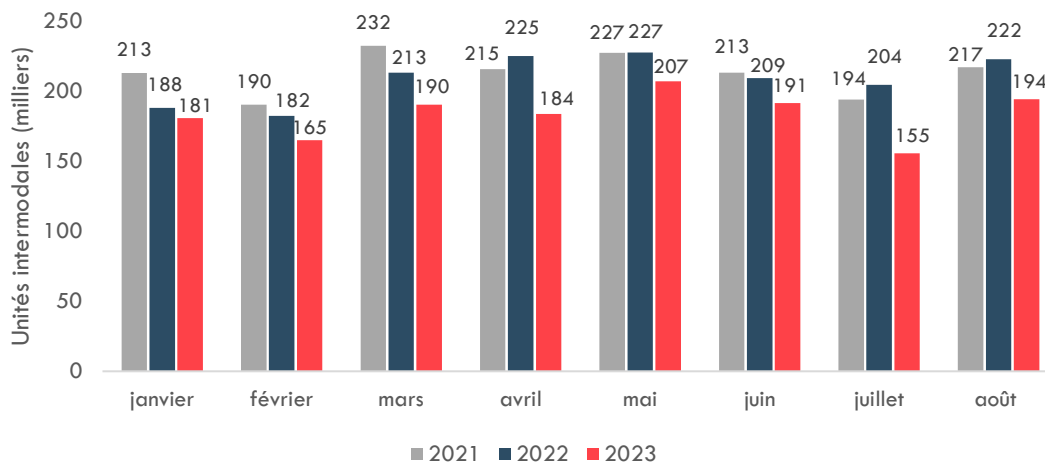
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

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



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-août), les wagons complets sont restés stables dans l'Est et ont augmenté de 8 % dans l'Ouest du Canada, 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. Le trafic dans l'Est est relativement concentré dans les secteurs de la machinerie et des automobiles (qui ont affiché des augmentations de trafic) et des métaux et minéraux (qui ont affiché des baisses de trafic), et se compensent donc plus ou moins.

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

		2023 vs 2022
Division Est		
Wagons complets		0%
Unités intermodales		-6%
Division Ouest		
Wagons complets		8%
Unités intermodales		-17%
Total		
Wagons complets		5%
Unités intermodales		-12%

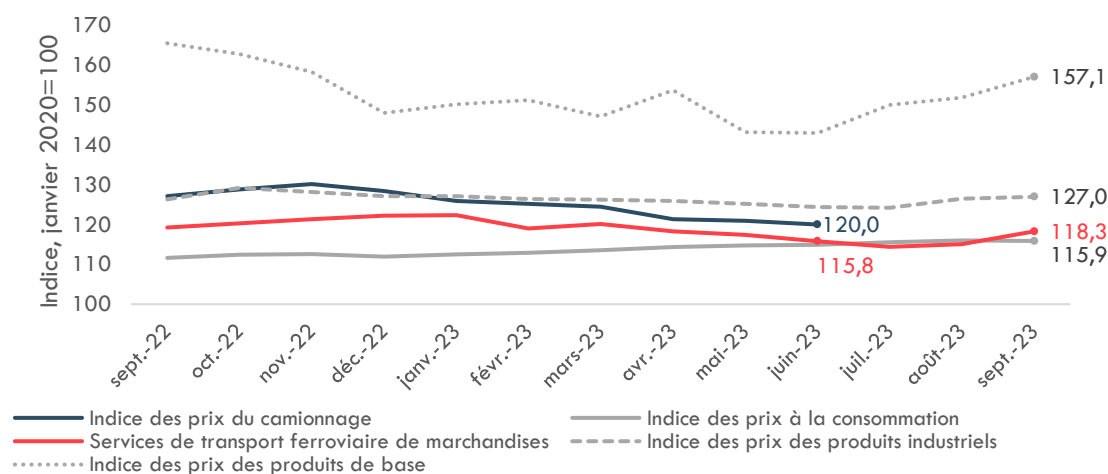
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

Tarifs marchandises

Au cours de l'année écoulée, les indices de prix ont été beaucoup plus stables que pendant les deux premières années qui ont suivi le début de la pandémie de COVID-19. Les baisses des prix du diesel (non indiqué) de la fin 2022 à l'été 2023 ont favorisé les réductions des tarifs marchandises du transport routier et ferroviaire. En juin 2023 (dernier mois pour lequel des données sur les tarifs du camionnage sont disponibles), les tarifs marchandises du transport routier et ferroviaire étaient inférieurs à ceux du début de l'année. Cependant, l'augmentation des prix du diesel à partir de l'été 2023 a commencé à inverser cette tendance.

Depuis janvier 2023, l'indice des prix à la consommation a augmenté de 3,0 % et les prix des produits de base ont augmenté de 4,6 %, alors que les prix industriels sont restés relativement stables (-0,1 %) et que les tarifs marchandises ferroviaires ont diminué de 3,3 %.

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices

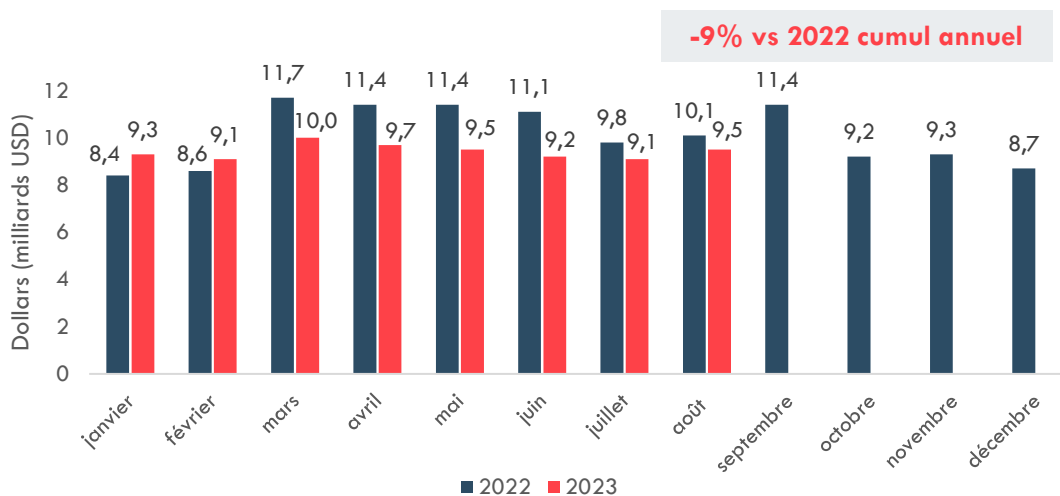


Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

Exportations

Sur une base annuelle, (janvier-août),⁵ les échanges commerciaux par train avec les États-Unis étaient de 9 % inférieurs aux niveaux de 2022. Les échanges mensuels sont restés inférieurs aux niveaux de 2022 pendant chacun des six derniers mois.

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



Source : U.S. Bureau of Transportation Statistics, [News and Statistical Releases: North American Transborder Freight Data](#).

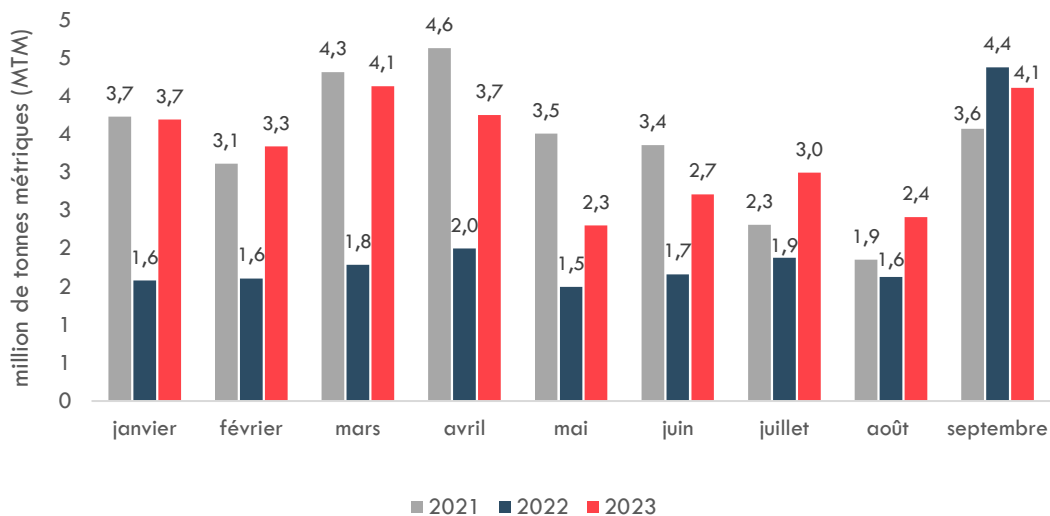
Les récoltes de grain en 2022-2023 ont été considérablement plus importantes que l'année précédente.⁶ Pendant les huit premiers mois de 2023, les expéditions de grain (reportées de la récolte de 2022) vers les ports de l'Ouest ont augmenté de 86 % comparativement à la même période en 2022. Les expéditions en septembre 2023 ont été légèrement inférieures à celles de 2022, et les données hebdomadaires des chemins de fer de classe 1 (non indiqué) indiquent que les expéditions en octobre et au début de novembre ont également été inférieures à celles de l'année précédente.

Pendant les 15 premières semaines de l'année de récolte 2023-2024 (30 juillet au 11 novembre), plus de 5,8 millions de tonnes métriques, ou 27 %, de la capacité ferroviaire prévue pour le grain, n'ont pas été utilisées par les expéditeurs.

⁵ Les éditions précédentes du Rapport trimestriel de l'ACFC utilisaient les données commerciales de Transports Canada. Au 17 novembre 2023, les dernières données disponibles de *Transports Canada en bref* couvrent mars 2023. Aussi, cette édition repose sur les données du Bureau of Transportation Statistics (BTS) des États-Unis, qui couvrent la période allant jusqu'au mois d'août. Il importe de noter que la source du BTS utilise le dollar américain, et non pas le dollar canadien.

⁶ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/221202/dq221202b-fra.htm>

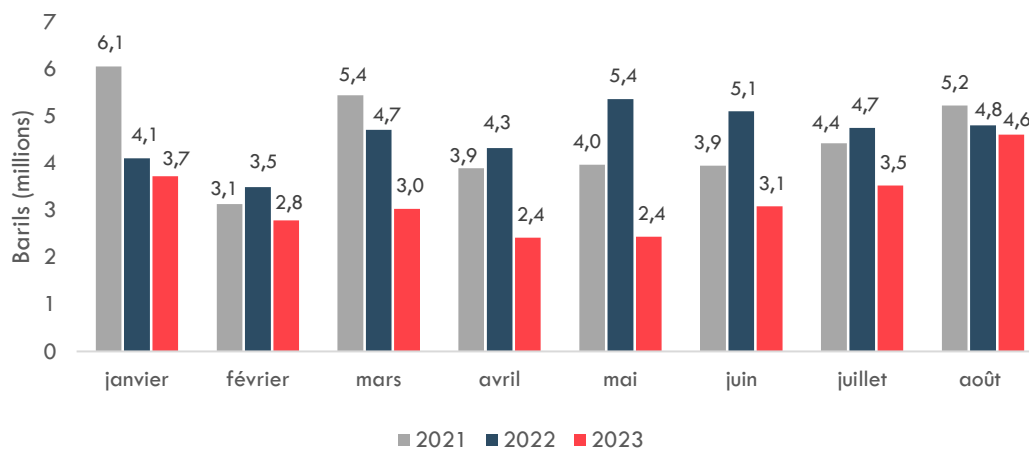
Grain dans les wagons-trémies destinés aux ports de l'Ouest



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

Au cours des huit premiers mois de 2023, les exportations de pétrole brut par train ont diminué de 30 % par rapport à 2022 et de 35 % 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 un maillon est perturbé, l'impact est largement et profondément ressenti par tous les services de transport, les expéditeurs, les fournisseurs et les consommateurs. Le transport ferroviaire est resté l'un des partenaires des chaînes d'approvisionnement les plus fiables et les moins variables ces dernières années, qui ont été marquées par d'énormes bouleversements.⁷

Les chaînes d'approvisionnement ont été ébranlées au début du troisième trimestre, alors les débardeurs des ports de la Colombie-Britannique ont fait grève. La grève a duré 13 jours, mais ses effets se font encore sentir aujourd'hui. Ces perturbations ont des répercussions négatives sur la performance de toute les chaînes d'approvisionnement, sur le revenu des travailleurs, sur les recettes fiscales, et sur la croissance et le bien-être économiques en général.

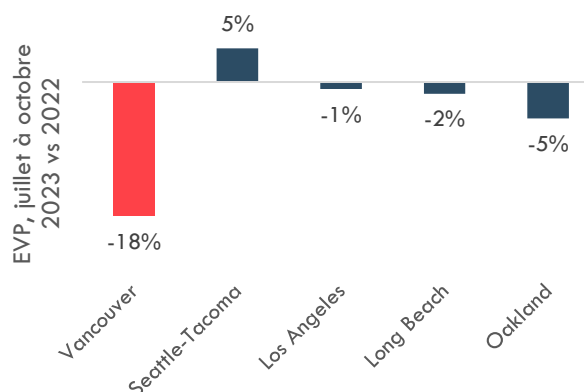
De juillet à octobre, les importations de conteneurs à Vancouver ont diminué de 18 %, alors que les ports de la côte Ouest des États-Unis, qui ont bénéficié des détournements de trafic, ont affiché une bien meilleure performance (notamment le port voisin de Seattle-Tacoma, où les importations de conteneurs ont augmenté de 5 %).

Bien que la grève soit terminée depuis plusieurs mois et que les retards aient été rattrapés, les détournements de trafic vers les ports américains, qui passaient auparavant par les ports de la Colombie-Britannique, se poursuivent.

Maintenant que quatre mois de données sont disponibles, il est évident que les volumes perdus au cours des 13 jours de grève ne seront pas entièrement récupérés.

Comparativement à la période de juillet à octobre de l'année dernière, les importations de conteneurs à Vancouver ont diminué de 18 %, alors que les ports de la côte Ouest des États-Unis, qui ont bénéficié des détournements de trafic, ont affiché une bien meilleure performance (plus particulièrement dans la région de Seattle-Tacoma, où les importations de conteneurs ont augmenté de 5 %). Les chemins de fer s'efforcent de récupérer ce trafic aux ports canadiens.

Importations de conteneurs aux principaux ports de la côte Ouest



Note : Les volumes de conteneurs sont mesurés en équivalents vingt pieds (EVP) et comprennent les importations de conteneurs vides et pleins.

Source : Analyse de l'Association des chemins de fer du Canada selon les données des sites Web des ports.

La réputation des chaînes d'approvisionnement du Canada est en péril. Les deux plus récents rapports de la Banque mondiale sur l'indice de performance des ports à conteneurs ont classé le port de Vancouver au troisième rang (368/370, rapport de 2021) et au deuxième rang (347/348, rapport de 2022) des pires performances. Le port de Montréal est arrivé en 311^e position, ou 313/370 en 2021 et 292/348 en 2022.⁸ Avec la loi contre les travailleurs de

⁷ 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.

⁸ Le rapport de 2021 utilisait deux approches, une « approche administrative » et une « approche statistique ». Vancouver a été classé au même rang en 2021 selon les deux approches, alors que Montréal s'est classé 311^e selon

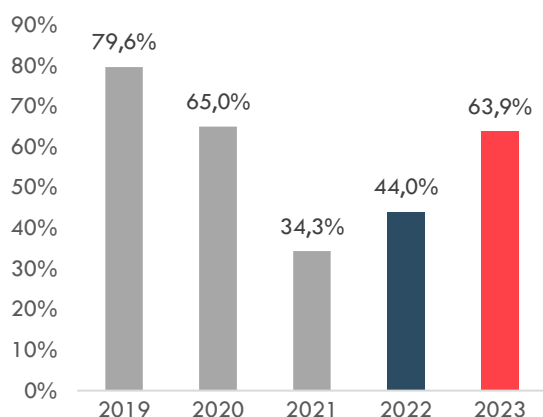
remplacement, la récente grève aux ports de la Colombie-Britannique, la récente grève à la Voie maritime du Saint-Laurent et une éventuelle grève au port de Montréal en janvier 2024, les conditions ne semblent pas propices à un redressement positif.

Il faut améliorer la capacité portuaire du Canada pour soutenir la future croissance de l'économie canadienne. Les projets à Prince Rupert et la récente annonce du projet d'expansion du port de Montréal à Contrecoeur, qui augmentera la capacité du port de 55 %, sont des développements positifs. Le Canada a besoin de plus d'investissements stratégiques dans l'infrastructure de ce genre pour améliorer la capacité et la fluidité des chaînes d'approvisionnement.

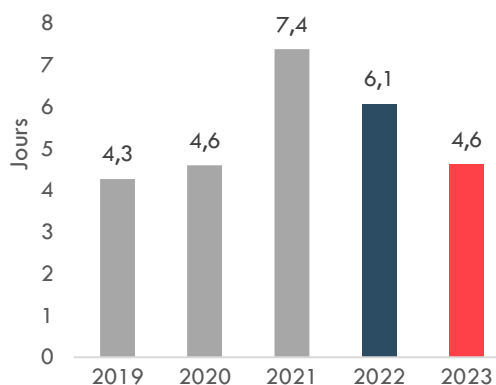
Monde

Au troisième 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 44,0 % au troisième trimestre de 2022 à 63,9 % au troisième 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 6,1 jours au troisième trimestre de 2022 à 4,6 jours au troisième trimestre de 2023 – seulement 0,3 jour de plus que pendant la période prépandémie (troisième trimestre de 2019).

Fiabilité des horaires mondiaux, T3



Retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires, T3



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

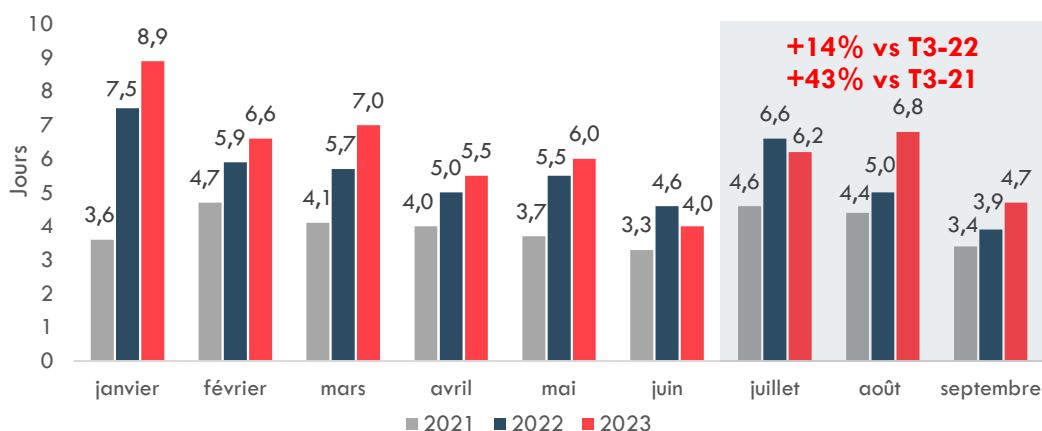
l'approche administrative et 313^e selon l'approche statistique. Le rapport de 2022 regroupe les deux approches en un seul classement. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/66e3aa5c3be4647add01845ce353992-0190062022/original/Container-Port-Performance-Index-2021.pdf>;

Ports canadiens

Le temps d'arrêt moyen au port de Vancouver était de 5,9 jours au troisième trimestre de 2023, soit 14 % de plus qu'au troisième trimestre de 2022 et 43 % de plus qu'au troisième trimestre de 2021.

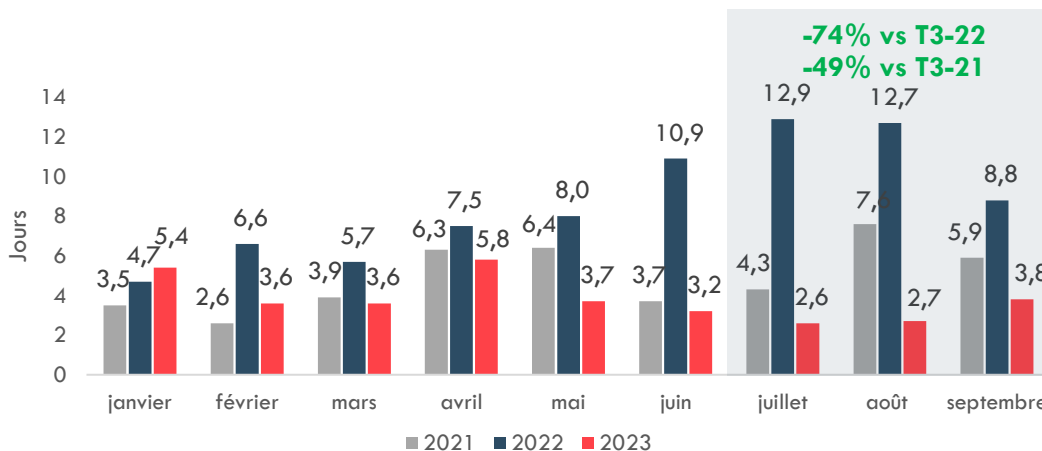
Le temps d'arrêt moyen au port de Montréal s'est considérablement amélioré, étant en moyenne de 3,0 jours, soit 74 % de moins qu'au troisième trimestre de 2022 et 49 % de moins qu'au troisième trimestre de 2021.

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)

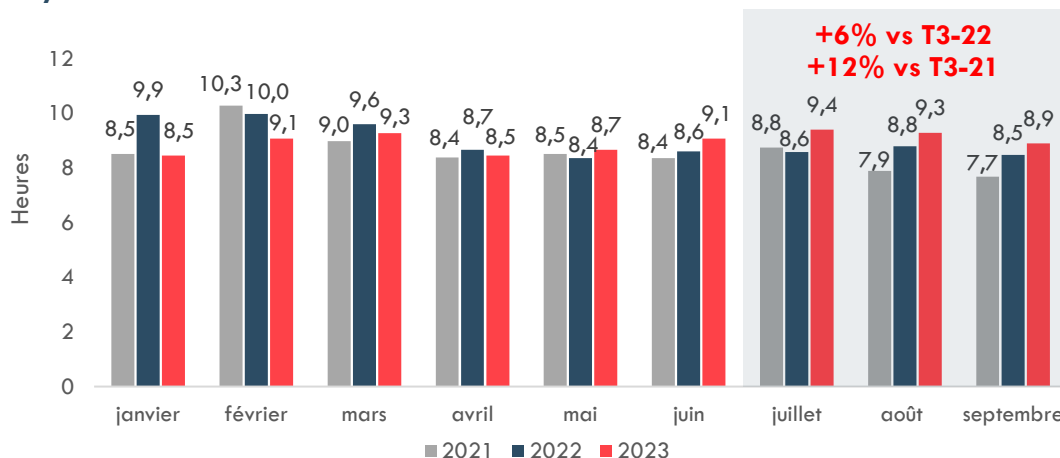


Source : Port de Montréal, [Rapports de performance, Bulletin intermodal mensuel.](#)

Chemins de fer canadiens

Au troisième trimestre de 2023, les temps d'arrêt des chemins de fer étaient légèrement plus longs que les années précédentes. Au troisième trimestre de 2023, les temps d'arrêt moyens étaient 6 % plus longs qu'au troisième trimestre de 2022 et 12 % plus longs qu'au troisième trimestre de 2021. Après les perturbations causées par la grève aux ports de la Colombie-Britannique, les temps d'arrêt des chemins de fer ont continué à s'améliorer pendant tout le trimestre.

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](#).

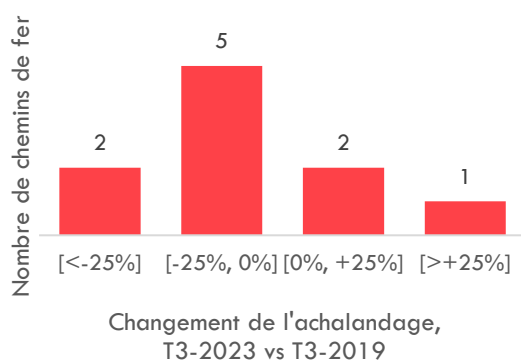
Note : Le temps d'arrêt moyen est calculé comme étant la moyenne simple du CN et du CPKC. Les données hebdomadaires ont été converties en données mensuelles. La conversion n'est pas exacte, car certains mois comprennent 4 semaines de données et d'autres, 5 semaines, et les dates de début des semaines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

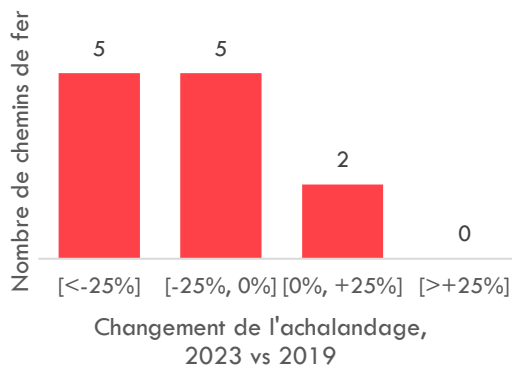
Il existe moins de données mensuelles et trimestrielles sur le transport de voyageurs que sur le transport de marchandises et, dans certains cas, la période d'attente peut être plus longue. Cette section traite du nombre de voyageurs en cours d'année et présente des comparaisons avec l'achalandage pré-pandémie.

Achalandage chez les membres de l'ACFC

Membres de l'ACFC, achalandage, T3



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.⁹

Malgré des augmentations continues depuis les bas niveaux affichés pendant la pandémie, l'achalandage reste sous les niveaux pré-pandémie pour la plupart des exploitants. Au troisième trimestre de 2023, dix membres de l'ACFC ont fourni des données sur l'achalandage. Les données annuelles ci-dessous incluent les données des dix membres qui ont fourni des données au troisième trimestre de 2023, ainsi que les données annuelles des premier et deuxième trimestres pour deux autres membres pour lesquels les données du troisième trimestre n'étaient pas encore disponibles.

Au troisième 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 moins de 25 % et deux autres, une baisse de plus de 25 %. Trois membres ont signalé une augmentation de l'achalandage. Sur une base annuelle, 10 membres ont indiqué une diminution de l'achalandage (la moitié signalant une baisse de plus de 25 % et l'autre moitié signalant une baisse de moins de 25 %), alors que deux membres ont indiqué une augmentation de moins de 25 %.

Transport en commun et trains de banlieue

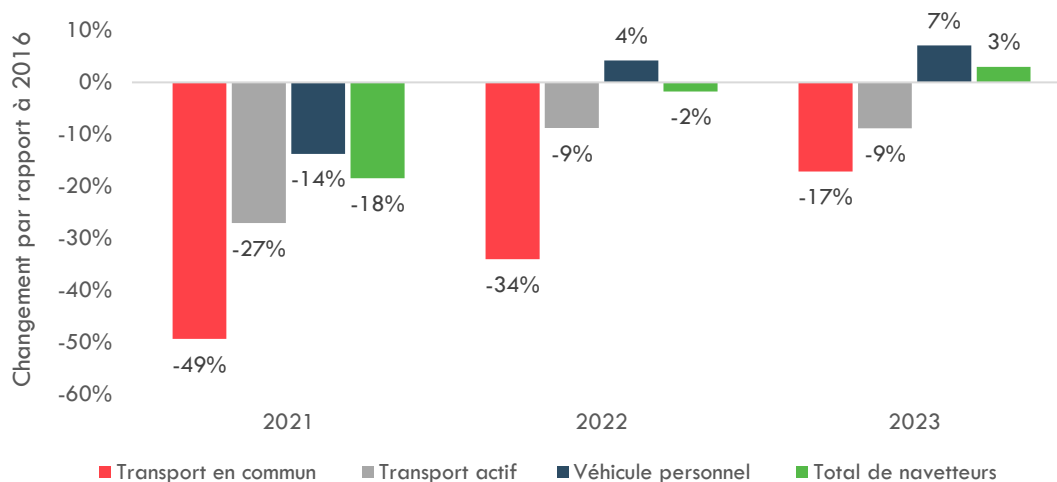
L'achalandage du transport en commun, et des trains de banlieue en particulier, s'ajuste aux changements structurels fondamentaux des habitudes de déplacement et à la prolifération des ententes sur le travail à distance et hybride. En août 2023, Statistique Canada a présenté une analyse, notamment des données nationales sur le navettage par mode – véhicule, transport en commun et transport actif (les données couvrent le mois de mai de chaque année).¹⁰

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

¹⁰ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/230822/dq230822b-fra.htm>

Comparativement à l'année de référence 2016,¹¹ le nombre total de Canadiens se rendant au travail a augmenté de 3 %. Le nombre de navetteurs utilisant un véhicule personnel a augmenté de 7 %, alors que le nombre de navetteurs utilisant le transport en commun a diminué de 17 %.

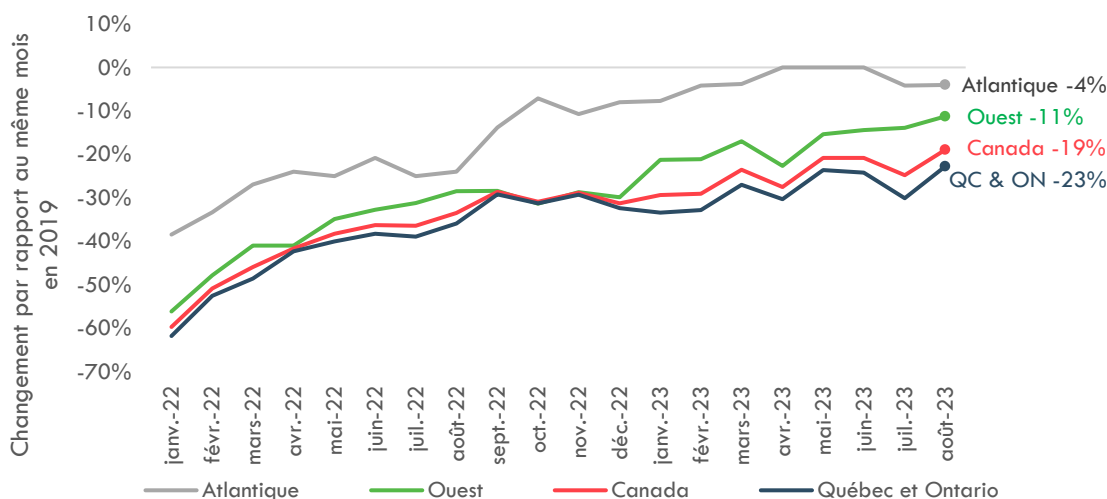
Navettage par mode de transport



Source : Statistique Canada, [Le navettage en automobile et en transport en commun augmente en 2023](#)

Les données sur l'achalandage du transport en commun présentées ci-dessous tiennent compte de l'aspect saisonnier en comparant l'achalandage de chaque mois au mois correspondant en 2019. En août 2023, l'achalandage était inférieur de 19 % aux niveaux pré-pandémie. Les différences entre les parts modales du transport en commun (bus, métro, train, etc.) par région sont probablement très importantes, ce qui contribue à l'inégalité de la reprise de l'achalandage entre les régions. La pandémie a eu des conséquences relativement moins graves sur le transport par autobus. Le Canada atlantique, qui dépend du transport par autobus, a affiché la reprise la plus rapide.

Achalancement du transport en commun par région



¹¹ Mai 2016 est la seule donnée pré-pandémique utilisée dans l'article. « Le présent article s'appuie sur les données du Recensement de la population de mai 2016 et de mai 2021, et sur les suppléments de l'Enquête sur la population active de mai 2022 et de mai 2023. »

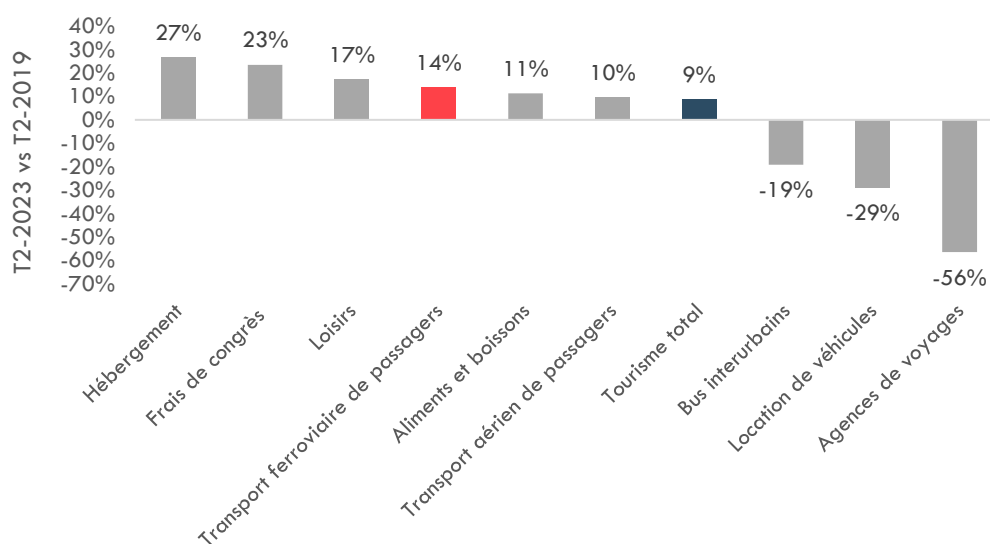
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#).

Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le deuxième trimestre de 2023. 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 deuxième trimestre de 2023, l'ensemble du secteur touristique s'était remis, les dépenses étant supérieures de 9 % au niveau prépandémie (deuxième trimestre de 2019). Les dépenses touristiques pour les services ferroviaires de voyageurs étaient supérieures de 14 % au niveau prépandémie.

Dépenses pour le tourisme, T2



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

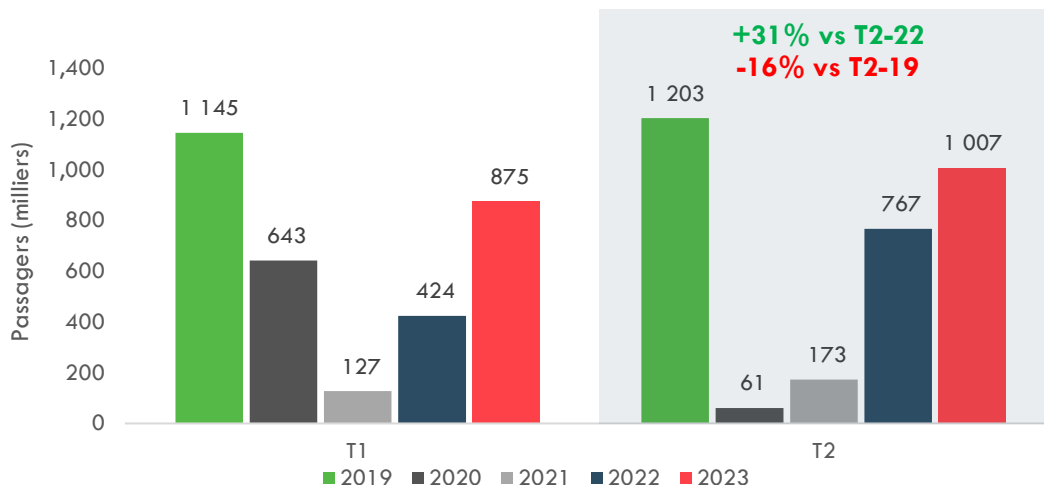
Transport de voyageurs intervilles

Les données trimestrielles les plus récentes indiquent que l'achalandage de VIA Rail a augmenté de 31 % par rapport à l'année précédente, et n'était que de 16 % inférieur aux niveaux prépandémie, alors que l'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a augmenté de 62 % par rapport à l'année précédente et n'était que 6 % inférieur aux niveaux prépandémie.

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

Au deuxième trimestre de 2023, l'achalandage de VIA Rail excédait un million de voyageurs – seulement 16 % sous le niveau du deuxième trimestre de 2019 (prépandémie) de 1,203 million de voyageurs.

VIA Rail - Achalandage trimestriel

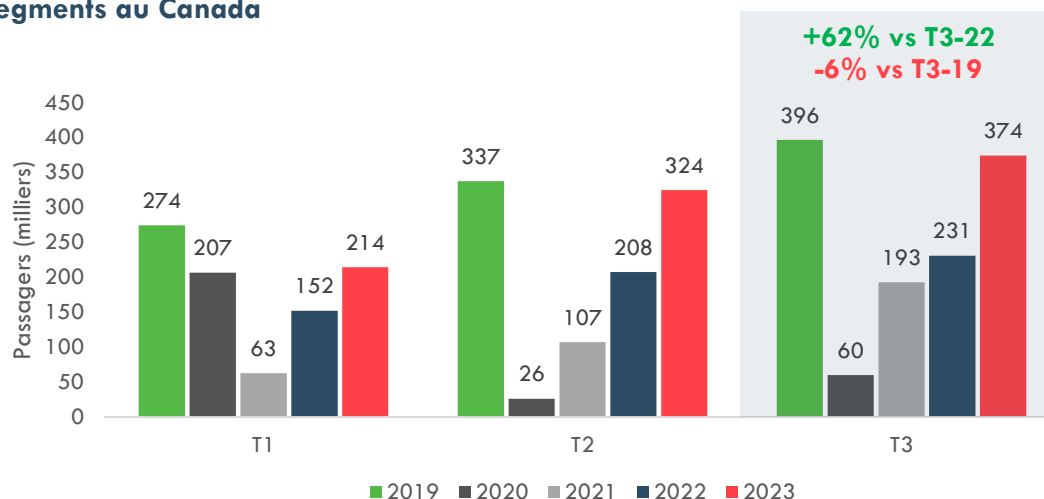


Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#).

Amtrak a de nombreux itinéraires aux États-Unis et trois itinéraires comprenant un segment canadien. L'achalandage sur ces itinéraires n'indique pas que les voyageurs ont traversé la frontière, car ils peuvent avoir voyagé sur un segment donné de n'importe quel côté de la frontière.¹²

Les données du troisième trimestre de 2023 pour les itinéraires d'Amtrak comprenant un segment canadien indiquent que l'achalandage a continué à reprendre avec force. Au troisième trimestre de 2023, l'achalandage a augmenté de 62 % par rapport à l'année précédente et n'était que de 6 % inférieur au niveau du troisième trimestre de 2019 (pré-pandémie) de 396 000 voyageurs.

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



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

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

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

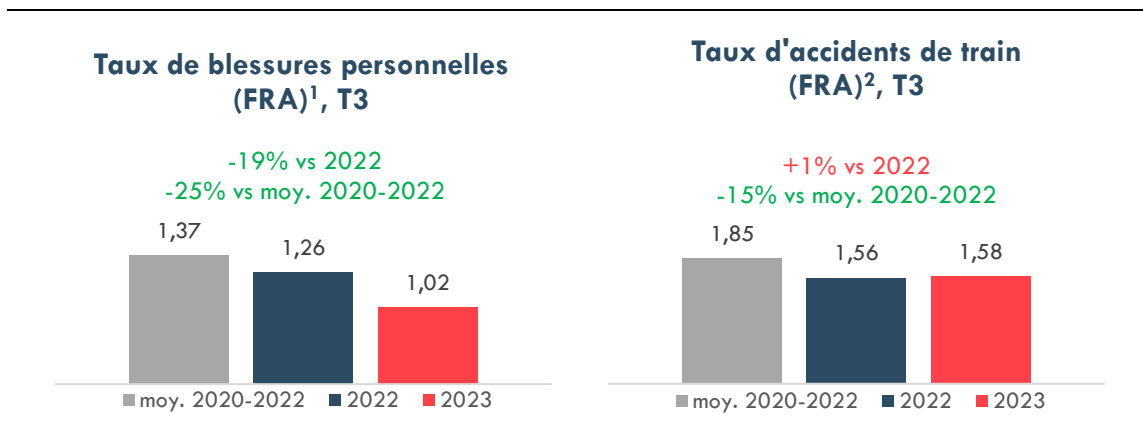


Sécurité ferroviaire

L'ACFC fait le suivi des données sur la performance en matière de sécurité ferroviaire de la Federal Railroad Administration (FRA) et du Bureau de la sécurité des transports (BST). La sécurité demeure la priorité absolue du secteur, comme l'indiquent les données du troisième trimestre de 2023.

Données sur la sécurité de la Federal Railroad Administration

Au troisième trimestre de 2023, le taux de blessures personnelles des chemins de fer de classe 1 canadiens s'était amélioré de 19 % par rapport à l'année précédente et était de 25 % inférieur à la moyenne de 2020-2022.¹³ Le taux d'accidents de train au troisième trimestre de 2023 était pratiquement identique à 2022, et inférieur de 15 % à la moyenne de 2020-2022.



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

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 troisième trimestre de 2023, les chemins de fer ont fait d'importants progrès dans la réduction du nombre de déraillements sur la voie principale, qui ont diminué de 27 % par rapport à 2022 et de 45 % par rapport à la moyenne 2018-2022.

Au troisième trimestre de 2023, le taux d'accidents s'était légèrement amélioré par rapport à l'année précédente et à la moyenne de 2018-2022. Les chemins de fer ont fait d'importants progrès dans la réduction du nombre de déraillements sur la voie principale, qui ont diminué de 27 % par rapport à 2022 et de 45 % par rapport à la moyenne de 2018-2022.

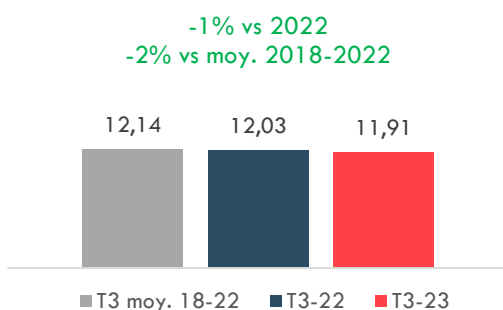
Les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions ont augmenté par rapport aux années précédentes – renforçant la nécessité de continuer à soutenir les activités d'éducation et de sensibilisation à la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain, et à insister sur l'adoption des

¹³ Les données de 2020 sont les plus récentes.

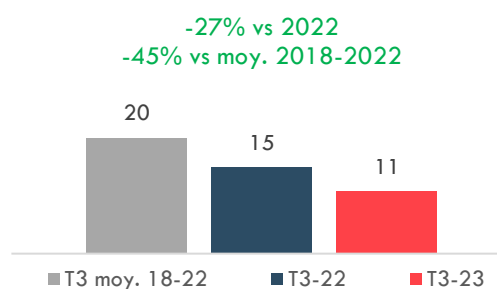
Lignes directrices sur le voisinage de l'ACFC/la FCM afin d'améliorer la sécurité et l'habitabilité près de l'infrastructure ferroviaire.

Le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses s'est amélioré de 5 % comparativement à la moyenne de 2018-2022, mais était supérieur à l'année précédente. Sur une base annuelle, la situation semble plus positive, les accidents impliquant des marchandises dangereuses en 2023 étant inférieurs de 22 % aux niveaux de 2022 et de 29 % à la moyenne de 2018-2022 (non indiqué).

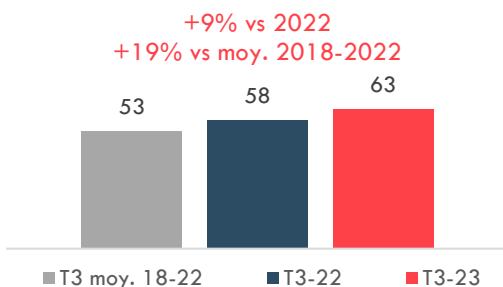
Accidents par million de trains-milles



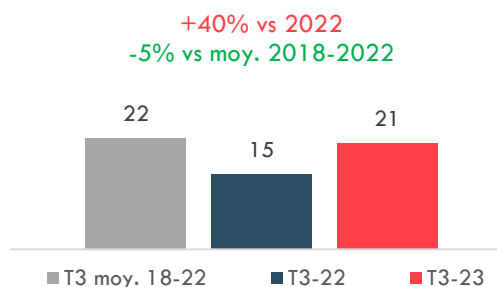
Déraillements sur voie principale



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_T3_Rev.3