

ACFC - RAPPORT TRIMESTRIEL

T4-2023

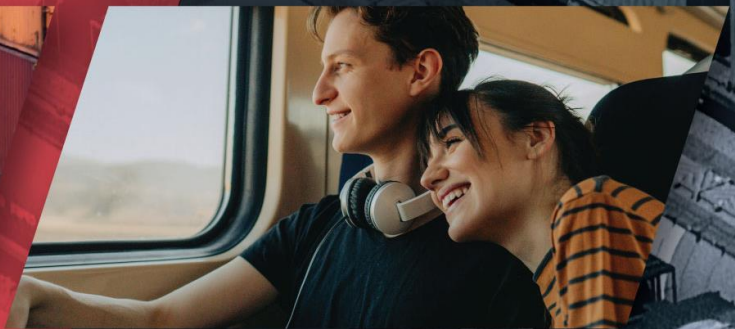


Table des matières

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.....	15
Wagons complets et unités intermodales	15
Tarifs marchandises.....	17
Exportations.....	18
Chaînes d'approvisionnement	20
Monde.....	21
Ports canadiens	22
Chemins de fer canadiens.....	23
Transport de voyageurs.....	24
Achalandage chez les membres de l'ACFC	24
Transport en commun et trains de banlieue	24
Tourisme ferroviaire.....	26
Transport de voyageurs intervilles.....	27
Sécurité ferroviaire	29
Données sur la sécurité de la Federal Railroad Administration.....	29
Données du Bureau de la sécurité des transports.....	29

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

Optimisme prudent quant à l'amélioration de la situation.

La plupart des indicateurs économiques, ce qui comprend l'emploi, le PIB, le commerce et les ventes au détail, se sont améliorés entre août et novembre 2023. Malgré les récentes améliorations, 2023 n'a pas été une bonne année – l'économie a reculé de 1,1 % au troisième trimestre, alors que le PIB de notre voisin du sud a augmenté de 5,0 %.

Les conditions économiques au Canada devraient s'améliorer progressivement, les banques canadiennes prévoyant une croissance modeste de 0,5 % à 1,0 % (chiffres annualisés) par trimestre au cours des prochains trimestres.

Transport de marchandises

Le trafic de wagons complets a été positif, alors que le trafic intermodal a continué à rencontrer des difficultés. La performance des chaînes d'approvisionnement au Canada s'est améliorée, mais il existe toujours des risques liés aux perturbations mondiales majeures.

Au quatrième trimestre de 2023, le trafic des chemins de fer de classe 1 (CN et CPKC, ensemble du réseau), mesuré en tonnes-milles commerciales (TMC), a augmenté de 3 % par rapport à la même période l'année précédente, alors que les wagons complets et les revenus de fret sont restés stables. La croissance des TMC a été dominée par le charbon (+1 632 millions, +16 %), suivi par l'énergie, les produits chimiques et le plastique (+1 515 millions, +7 %) ; alors que les automobiles ont affiché la meilleure augmentation en pourcentage, à +20 %. Le grain et les engrais et les métaux et minéraux ont aussi affiché des gains modestes, alors que les TMC pour les produits forestiers ont diminué de 296 millions (-4 %) et que les TMC intermodales ont diminué de 1 076 millions (-5 %).

Pour l'année, les TMC totales sont restées stables comparativement à 2022. Une augmentation du grain et des engrais a été complètement neutralisée par une réduction des TMC de 10 %, ou 8 829 millions, des volumes intermodaux. Toute l'année, le trafic intermodal a subi les répercussions de la grève aux ports de la côte Ouest de juillet, d'un environnement macroéconomique généralement faible, des ventes au détail plus faibles et d'une pression croissante sur les prix exercée par le secteur du camionnage.

Au quatrième trimestre de 2023, plusieurs mesures importantes de la performance des chemins de fer de classe 1 se sont améliorées. Les investissements ont augmenté de 12 % (portant le montant total des investissements à 5,7 milliards de dollars en 2023 – une augmentation de 32 % comparativement à 2022) et l'emploi a augmenté de 3 %, à plus de 45 000 employés. Avec des investissements et des effectifs importants, les chemins de fer du Canada sont bien placés pour répondre à l'augmentation du trafic prévue pendant toute l'année 2024. La vitesse

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.

des trains a augmenté de 3 %, le rendement du carburant s'est amélioré de 2 %, et le temps d'arrêt a diminué de 8 %, à une moyenne de seulement 8,1 heures.

Quelques indicateurs sur les chemins de fer marchandises de classe 1 ont été défavorables par rapport au quatrième trimestre de 2022. Les revenus de fret par TMC ont diminué de 2 %, notamment en raison de la baisse des suppléments pour le carburant, et le ratio d'exploitation moyen a augmenté de 3 %. Le poids et la longueur moyens des trains ont diminué d'un pour cent et le nombre de wagons en ligne a diminué de 3 % – mais le trafic a augmenté de 3 % par rapport au quatrième trimestre de 2022.

À la fin de l'année, cinq mois après la grève aux ports de la côte Ouest, les importations intermodales au port de Vancouver étaient supérieures aux niveaux de 2022. Au quatrième trimestre de 2023, la performance mondiale des navires s'est améliorée et les temps d'arrêt au port de Vancouver et au port de Montréal étaient bien inférieurs aux années précédentes. Les chemins de fer ont aussi fait leur part, réduisant les temps d'arrêt de 8 % comparativement au quatrième trimestre de 2022, à une moyenne de seulement 8,1 heures.

Quand un problème lié à la chaîne d'approvisionnement est réglé, un autre survient. L'année 2024 commence avec deux défis mondiaux majeurs. En raison de la sécheresse, des restrictions sont imposées au nombre quotidien de navires traversant le canal de Panama, et les attaques dans la Mer Rouge limitent l'utilisation du canal de Suez. Ces perturbations ralentissent les chaînes d'approvisionnement et augmentent les coûts de transport.

Transport de voyageurs

L'achalandage a dépassé les niveaux pré-pandémie dans certaines régions, alors que la reprise est plus difficile dans d'autres.

Plusieurs indicateurs encourageants montrent un retour aux niveaux pré-pandémie. Au quatrième trimestre de 2023, plus de la moitié des membres de l'ACFC ont signalé une augmentation de l'achalandage comparativement au quatrième trimestre de 2019. Par exemple, l'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a dépassé le niveau du quatrième trimestre de 2019 de pas moins de 10 %. De plus, au troisième trimestre de 2023 (dernières données disponibles), les dépenses pour le tourisme au Canada étaient supérieures de 13 % à celles du troisième trimestre de 2019.

L'achalandage du transport intervilles a aussi continué à augmenter. Au troisième trimestre de 2023,² l'achalandage de VIA Rail a dépassé 1,1 million de voyageurs, étant inférieur au niveau pré-pandémie de seulement 17 %.

En décembre 2023, l'achalandage du transport en commun était inférieur de 20 % aux niveaux pré-pandémie – n'affichant aucune amélioration depuis août 2023.

Le principal défi reste celui des trains de banlieue. Bien que l'achalandage s'améliore d'année en année, le transport ferroviaire reste le mode de navettage le plus touché par la pandémie de COVID-19 (p. ex. par rapport au transport par véhicule personnel, par bus, par transport actif, etc.).

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

² Dernières données disponibles le 16 février 2023.

Sécurité ferroviaire

La performance en matière de sécurité au quatrième trimestre a été tout simplement exceptionnelle.

La sécurité est la principale responsabilité de chaque chemin de fer et de chaque cheminot. L'amélioration des mesures de la sécurité au quatrième trimestre de 2023 illustre cette priorité et cet engagement.

Au quatrième trimestre de 2023, le taux de blessures personnelles des chemins de fer de classe 1 ([Federal Railroad Administration \(FRA\)](#)) était inférieur de 20 % à la moyenne de 2020-2022 ;³ et le taux d'accidents de train était de 21 % inférieur à la moyenne de 2020-2022.

Selon les données du [Bureau de la sécurité des transports \(BST\)](#) pour le quatrième trimestre de 2023, le taux d'accidents global des chemins de fer sous réglementation fédérale s'est amélioré de pas moins de 29 % comparativement au quatrième trimestre de 2022, et il était de 19 % inférieur à la moyenne de 2018-2022. De plus, comparativement à 2022, les accidents ont diminué dans toutes les catégories clés : déraillements sur la voie principale (-41 %), accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions (-18 %) et accidents impliquant des marchandises dangereuses (-17 %).

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

État de l'économie canadienne

Les données sur l'ensemble des indicateurs économiques clés sont publiques jusqu'en novembre 2023. Si on les compare aux données d'août 2023 afin d'analyser les tendances récentes, la plupart des indicateurs indiquent une amélioration.

D'août à novembre 2023, l'emploi total (tous les secteurs) a augmenté de 0,5 % (99 000 emplois), passant de 20,22 à 20,32 millions.

Pendant cette même période de trois mois, le PIB a augmenté de 0,3 %, passant de 2 206 à 2 212 milliards de dollars. Le PIB a augmenté dans 12 des 20 secteurs, avec des augmentations (en dollars absolus) dans les soins de santé et l'aide sociale, le commerce de détail et l'agriculture. Le PIB du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 0,7 %.

D'août à novembre 2023, le commerce (exportations + importations) a augmenté de 1,3 %, passant de 126,8 à 128,5 milliards de dollars.

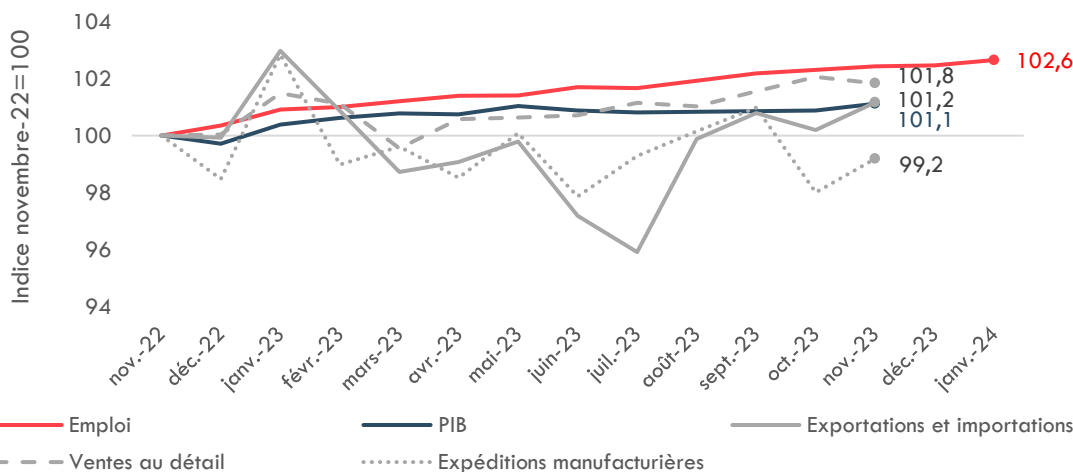
Les ventes au détail nationales donnent un aperçu de la consommation des ménages, le principal contributeur au PIB du Canada, soit plus de 50 % du PIB total et un moteur clé des volumes intermodaux. D'août à novembre, les ventes au détail (en dollars courants) ont augmenté de 0,8 %.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada et la demande mondiale pour ses produits. Les expéditions manufacturières ont diminué de 1 % entre août et novembre.

Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Août 2023	20,22	2 206	126,8	66,1	72,4
Novembre 2023	20,32	2 212	128,5	66,6	71,7
Changement sur 3 mois	0,5 %	0,3 %	1,3 %	0,8 %	-1,0 %

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

L'aperçu économique présenté dans le Rapport du troisième trimestre de 2023 de l'ACFC, fondé sur les prévisions des banques canadiennes, prévoyait une croissance de l'économie canadienne de 0,4 % au troisième trimestre. La performance réelle affichée au troisième trimestre a été beaucoup plus faible. Le trimestre a commencé avec une perturbation majeure sur la chaîne d'approvisionnement – la grève aux ports de la côte Ouest – et l'économie s'est contractée de 1,1 %. Cela représente un contraste avec l'impressionnante croissance de 5,0 % de l'économie américaine, stimulée par une forte augmentation des dépenses des consommateurs et du gouvernement.

En raison de la faiblesse du troisième trimestre, le PIB canadien devrait croître de façon modérée, de 0,5 % et 1,0 % (chiffres annualisés) par trimestre, au cours des prochains trimestres.

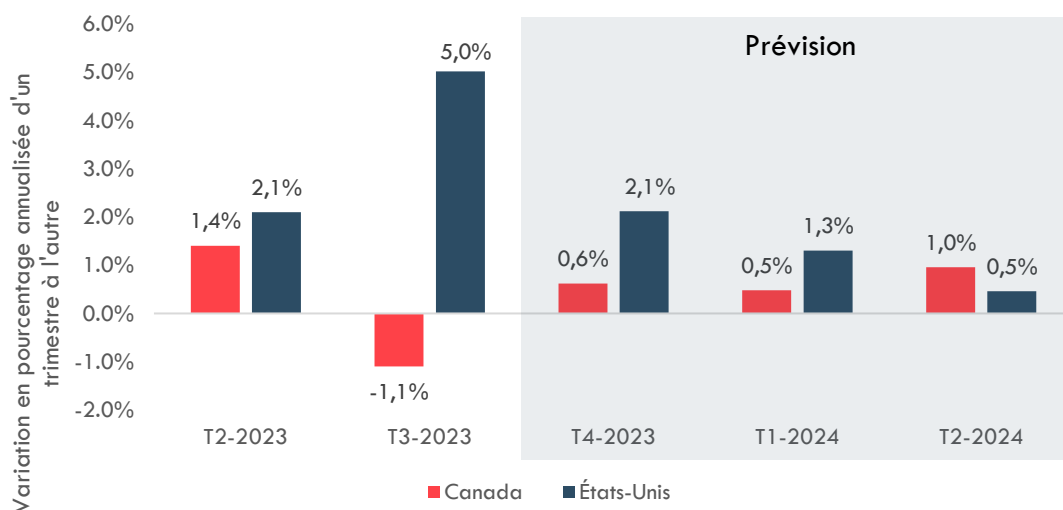
Pour le secteur ferroviaire, les prévisions sont prudemment optimistes en 2024. Des améliorations continues sont prévues au cours de l'année, avec la stabilisation des taux d'intérêt et une croissance modeste de la production industrielle. Les attentes sont plutôt positives dans de nombreux secteurs d'activité, mais une incertitude demeure quant à la politique monétaire, à l'environnement macroéconomique global et aux risques géopolitiques.

Il existe un certain optimisme quant à la baisse des taux d'intérêt et à la reprise de la construction, ce qui soutiendra la demande de produits forestiers. Les attentes pour le charbon et la plupart des produits de base (métaux et minéraux, énergie, produits chimiques et plastique) sont positives. Le secteur de l'automobile a connu une excellente année 2023 et, malgré quelques fermetures prévues pour le rééquipement des véhicules électriques, le secteur est bien placé pour afficher une autre année forte en 2024.

Les chemins de fer ont récemment lancé des services intermodaux intégrés de qualité sur le continent afin de s'accaparer une part du marché concurrentiel du camionnage. Cependant, le succès de cette initiative dépend de l'amélioration des conditions économiques et de la demande des détaillants/consommateurs.

Pour le grain, les attentes sont plus neutres. La faiblesse annuelle devrait persister jusqu'à la prochaine récolte. Une récolte normale est prévue pour 2024, ce qui serait une amélioration bienvenue par rapport à 2023.

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.

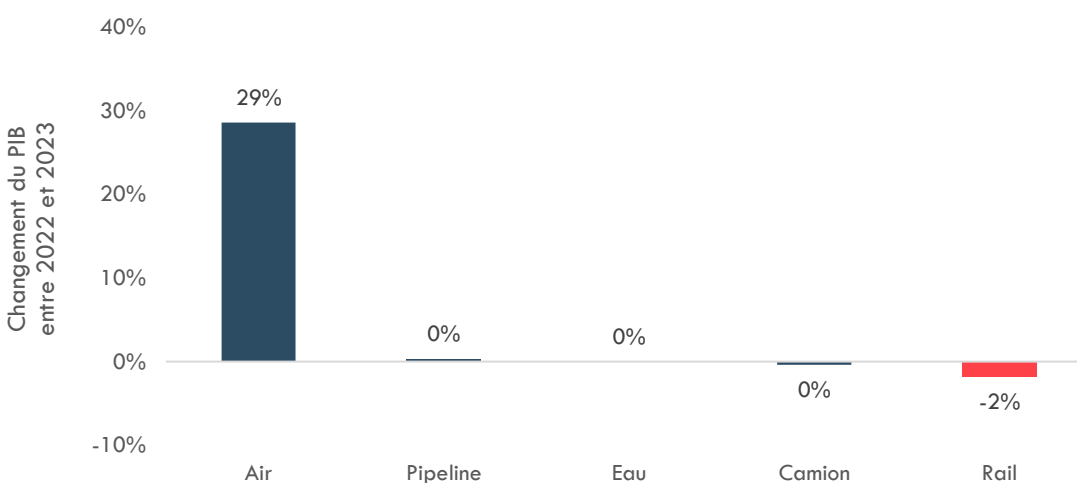
Transport ferroviaire et autres modes de transport des marchandises

Chaque mode de transport a été touché différemment depuis le début de la pandémie. Les effets négatifs ont été considérables dans certains secteurs, surtout ceux qui sont plus axés sur les services aux voyageurs. 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 29 % sur une base annuelle. Ainsi, le PIB de ce secteur a été supérieur d'environ 65 % au niveau prépandémie (2019).

Le PIB (cumul annuel) a été relativement stable comparativement à 2022 dans tous les autres secteurs du transport.

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

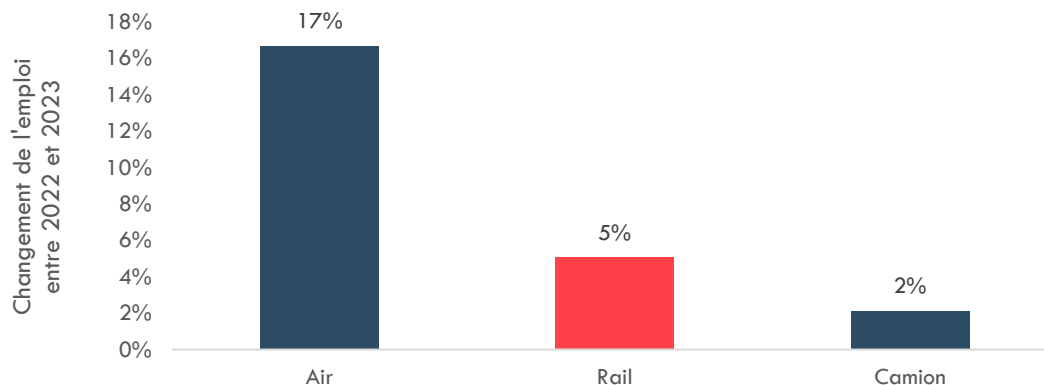


Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)

Note : Les données sont désaisonnalisées.

L'emploi (cumul annuel) a augmenté dans les trois secteurs de transport pour lesquels des données sont disponibles : transport aérien (+17 %), ferroviaire (+5 %) et routier (+2 %).

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



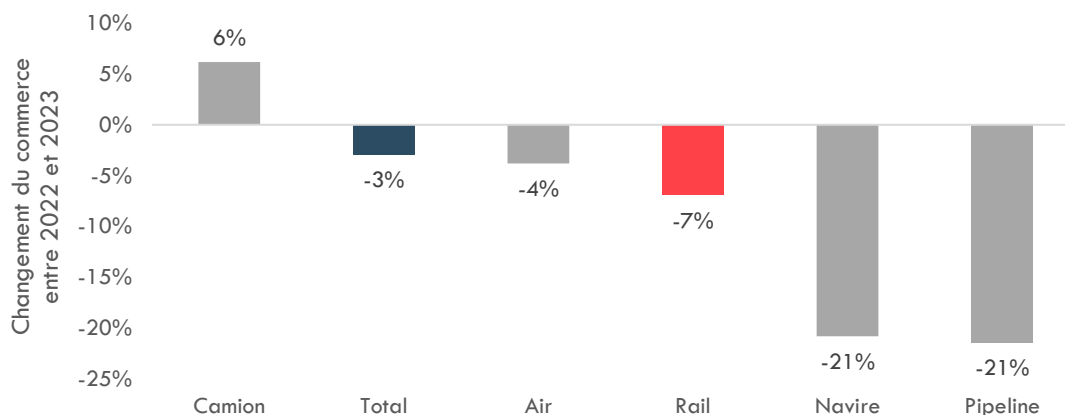
Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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

Note : Les données sont désaisonnalisées.

Les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont diminué de 3 % pendant les onze premiers mois de 2023, comparativement à la même période en 2022.⁴ Les échanges commerciaux par camion ont augmenté (6 %), alors que tous les autres modes ont affiché une baisse : transport aérien (-4 %), transport ferroviaire (-7 %), transport maritime (-21 %) et pipelines (-21 %).

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



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 présentaient des données sur le commerce par mode de Transports Canada. En date du 14 février 2024, les dernières données disponibles de *Transports Canada en bref* couvrent septembre 2023. Aussi, cette édition repose sur les données du Bureau of Transportation Statistics (BTS), aux États-Unis, qui couvrent la période allant jusqu'au mois de novembre. Alors que les données de Transports Canada présentées précédemment couvraient les échanges commerciaux du Canada avec tous les partenaires, les données du BTS présentées 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

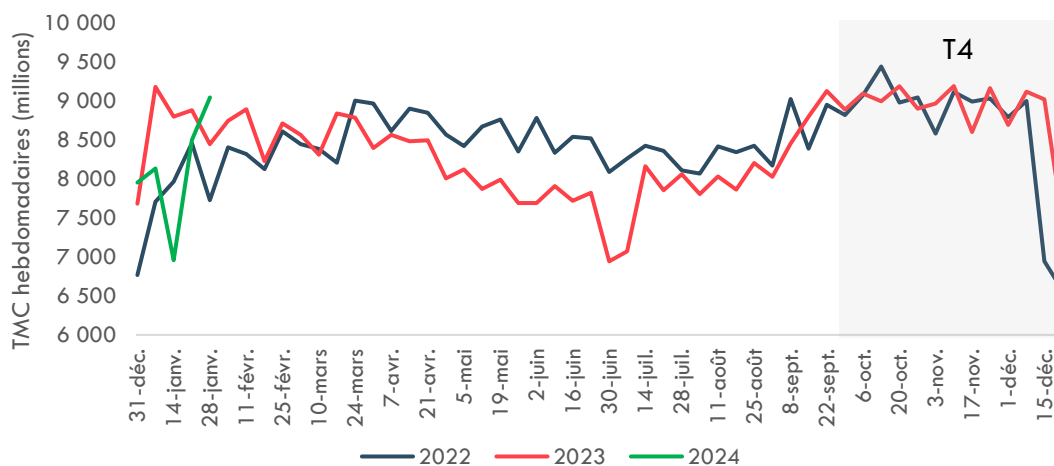
Les données sur les chemins de fer de classe 1 visent les opérations du CN et du CPKC partout en Amérique du Nord.

Tendance hebdomadaire

Après deux trimestres de volumes de trafic relativement bas, les tonnes-milles commerciales (TMC) des chemins de fer de classe 1 ont repris et ont terminé le trimestre avec une augmentation de 3 % par rapport au quatrième trimestre de 2022. Les volumes du quatrième trimestre ont été soutenus par des gains annuels dans la plupart des catégories de produits, à l'exception des produits intermodaux et forestiers.

Pour les cinq premières semaines de 2024, les effets négatifs du froid extrême dans l'Ouest sont évidents. Le froid extrême a ralenti la chaîne d'approvisionnement, ce qui a contribué à une réduction globale des TMC de 6 % comparativement à la même période en 2023. L'énergie, les produits chimiques et le plastique ont augmenté de 3 %, le charbon a diminué de 18 %, alors que le trafic pour tous les autres groupes de produits a diminué de -3 % à -9 %. Heureusement, à la cinquième semaine (commençant le 28 janvier 2024), la chaîne d'approvisionnement a repris et le trafic revient à la normale.

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., 7-avr correspond à la semaine du 7 au 13 avril). La semaine commençant le 31 décembre 2023 (pour la série de 2024) est comparée aux semaines commençant le 1^{er} janvier 2023 et le 2 janvier 2022.

Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets

Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, comparativement au quatrième trimestre de 2022, les TMC totales ont augmenté de 3 % alors que les wagons complets sont restés stables.

Bien que le secteur de l'automobile ait affiché la plus forte augmentation annuelle en termes de pourcentage (20 %), la croissance totale a été principalement due à des gains significatifs dans les catégories de produits à plus fort volume, dont le charbon (+1 632 millions de TMC) et l'énergie, les produits chimiques et le plastique (+1 515 millions de TMC). Le charbon a affiché

une performance favorable comparativement au quatrième trimestre de 2022, alors qu'une panne s'est produite dans l'installation d'un client, et l'énergie, les produits chimiques et le plastique ont connu une forte demande.

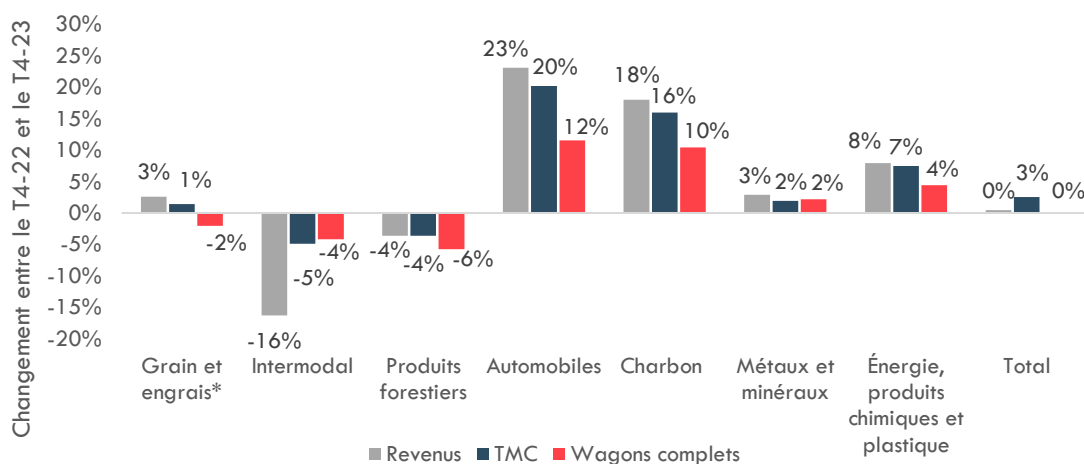
La faible demande pour les produits forestiers s'est maintenue au quatrième trimestre. Sur le plan intermodal, les TMC étaient égales ou inférieures aux niveaux de 2022 pendant chacune des semaines suivant la grève aux ports de la côte Ouest, et ont augmenté de 39 % la semaine du 15 décembre.

Les chemins de fer canadiens continuent à offrir un service aux clients à des tarifs concurrentiels. Les revenus de fret totaux par TMC, qui influencent les tarifs marchandises, ont diminué de 2 % comparativement au quatrième trimestre de 2022. Il importe de noter que les revenus de fret intermodal par TMC ont diminué de 12 % (non indiqué). Les tarifs marchandises pour les autres produits ont été stables ou limités à des augmentations de pas plus de 2 %.

Les tonnes-milles commerciales intermodales étaient égales ou inférieures aux niveaux de 2022 pendant chacune des semaines suivant la grève de juillet aux ports de la côte Ouest, jusqu'à la semaine du 15 décembre.

Pour l'année, les TMC totales ont été stables comparativement à 2022. Le grain et les engrais ont dirigé la croissance avec une augmentation de 6 %, soit 8 331 millions de TMC par rapport à 2022 (les expéditions au cours des huit premiers mois de 2022 ont été très faibles, après un léger report de la récolte de 2021, qui a été touchée par la sécheresse). Cependant, ce gain a été complètement neutralisé par une réduction de 10 %, ou 8 829 millions de TMC, des volumes intermodaux. Le trafic intermodal a été touché par la grève de juillet aux ports de la côte Ouest, un environnement macroéconomique généralement faible, une diminution des ventes au détail et 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, T4-23 vs T4-22



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

	T4-23	T4-22	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	39 772	39 226	1%	546
Intermodal	20 823	21 899	-5%	-1 076
Produits forestiers	7 872	8 168	-4%	- 296
Automobiles	1 922	1 599	20%	323
Charbon	11 843	10 211	16%	1 632
Métaux et minéraux	11 891	11 664	2%	227
Énergie, produits chimiques et plastique	21 744	20 229	7%	1 515
Total	115 867	112 996	3%	2 871

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

	2023	2022	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	139 009	130 678	6%	8 331
Intermodal	82 453	91 282	-10%	-8 829
Produits forestiers	32 157	34 200	-6%	-2 043
Automobiles	7 239	6 497	11%	742
Charbon	46 731	44 960	4%	1 771
Métaux et minéraux	49 051	47 530	3%	1 521
Énergie, produits chimiques et plastique	80 646	83 453	-3%	-2 807
Total	437 286	438 600	0%	-1 314

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

*Cela comprend la potasse.

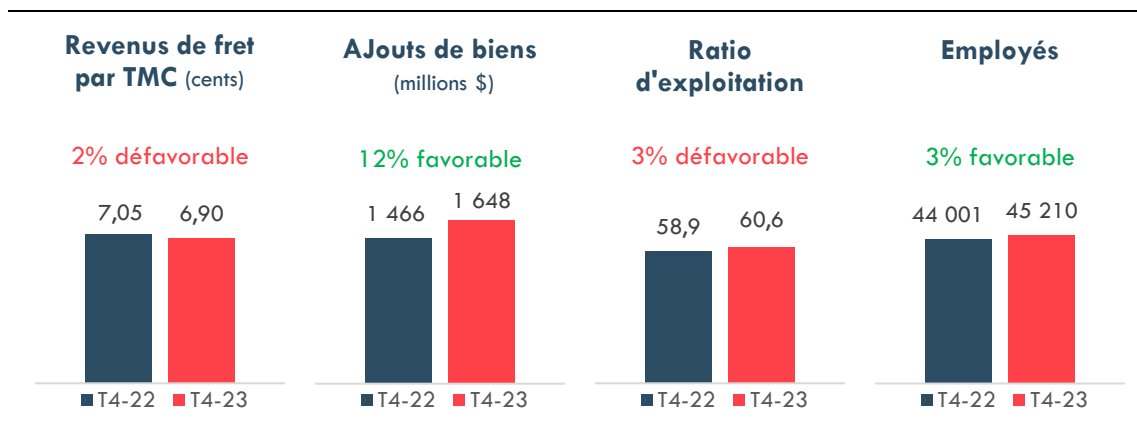
Mesures clés sur les finances et l'exploitation

Au quatrième trimestre de 2023, plusieurs importantes mesures de la performance, ce qui comprend la vitesse des trains, le rendement du carburant et les temps d'arrêt, se sont améliorées. De plus, les investissements et le nombre d'employés ont augmenté afin de soutenir la future croissance des volumes.

Du quatrième trimestre de 2022 au quatrième trimestre de 2023, les revenus de fret par TMC ont diminué de 2 %, alors que ratio d'exploitation moyen des chemins de fer de classe 1 a augmenté de 3 %. Cependant, malgré les défis macroéconomiques et les perturbations sur la chaîne d'approvisionnement en 2023, les chemins de fer canadiens de classe 1 ont fait des investissements de capitaux de plus de 1,6 milliard de dollars au quatrième trimestre de 2023 – une augmentation de 12 % comparativement à la même période l'année précédente. Pour l'année, les chemins de fer de classe 1 ont investi un total de 5,7 milliards de dollars, une augmentation de 32 % comparativement à 2022.

Les chemins de fer canadiens de classe 1 ont fait des investissements de capitaux de plus de 1,6 milliard de dollars au quatrième trimestre de 2023, portant le montant total investi en 2023 à 5,7 milliards de dollars – une augmentation de 32 % comparativement à 2022.

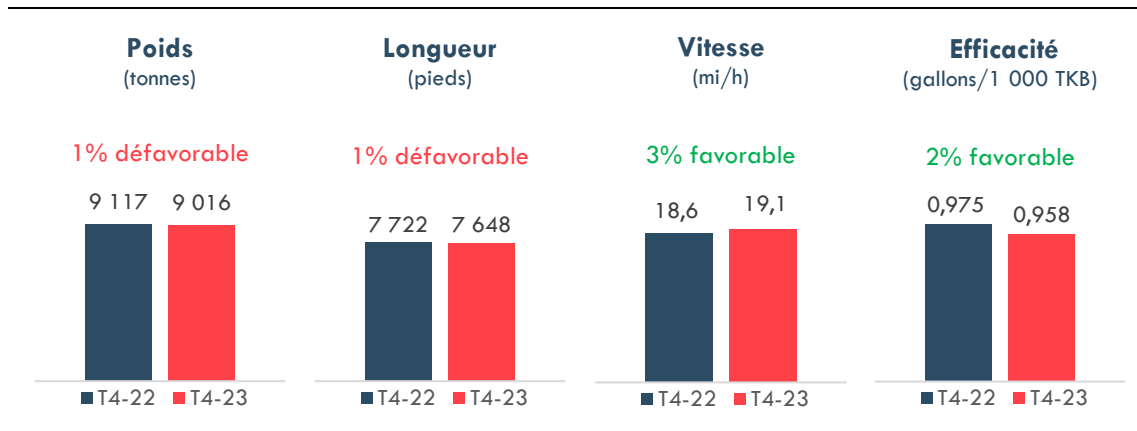
L'emploi a augmenté de 3 %, pour atteindre plus de 45 000 employés. Les chemins de fer du Canada sont en bonne position pour répondre à la croissance future du trafic avec la mise en service de nouveaux trains et l'augmentation de la longueur des trains.



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 quatrième trimestre de 2023, la longueur et le poids moyens des trains ont diminué de 1 % comparativement au quatrième trimestre de 2022. Les deux autres indicateurs de la performance des trains, soit le rendement du carburant et la vitesse moyenne, se sont améliorés de 2 % et de 3 % respectivement. L'augmentation de la vitesse des trains est particulièrement impressionnante compte tenu du fait que le trafic intermodal était faible et que les trains intermodaux ont des vitesses moyennes beaucoup plus élevées que les autres types de trains (p. ex. trains-blocs de grain, trains-blocs de charbon et trains réguliers). L'exploitation sécuritaire à des vitesses plus élevées et la réduction des temps d'arrêt sont essentielles pour améliorer les temps de transit de bout en bout et offrir des services intermodaux intégrés de qualité concurrentiels au camionnage.



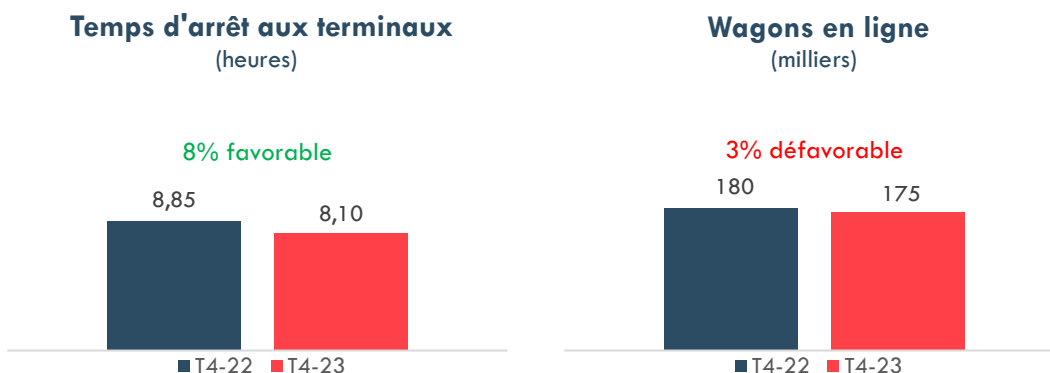
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

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

Au quatrième trimestre de 2023, les temps d'arrêt aux terminaux ferroviaires sont restés inférieurs à neuf heures pendant toutes les semaines du trimestre. Pendant chacune des dix dernières semaines du quatrième trimestre de 2023, les temps d'arrêt moyens aux terminaux pour les principales gares de triage et toutes les gares de triage étaient plus courts qu'en 2022. Dans l'ensemble, le temps d'arrêt moyen était de 8,10 heures pour le trimestre – une amélioration de 8 % par rapport à l'année précédente.

Le nombre moyen de wagons en ligne a diminué de 3 % comparativement au quatrième trimestre de 2022. Le nombre de wagons porte-automobiles en ligne a considérablement augmenté (+1 270 wagons, 14 %) afin de soutenir l'augmentation de 20 % des TMC pour les

automobiles, alors que les wagons en ligne dans la plupart des autres catégories ont légèrement diminué.



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 certaines données sur le fret sont analysées sur une base annuelle ou mensuelle, et non trimestrielle.

Wagons complets et unités intermodales

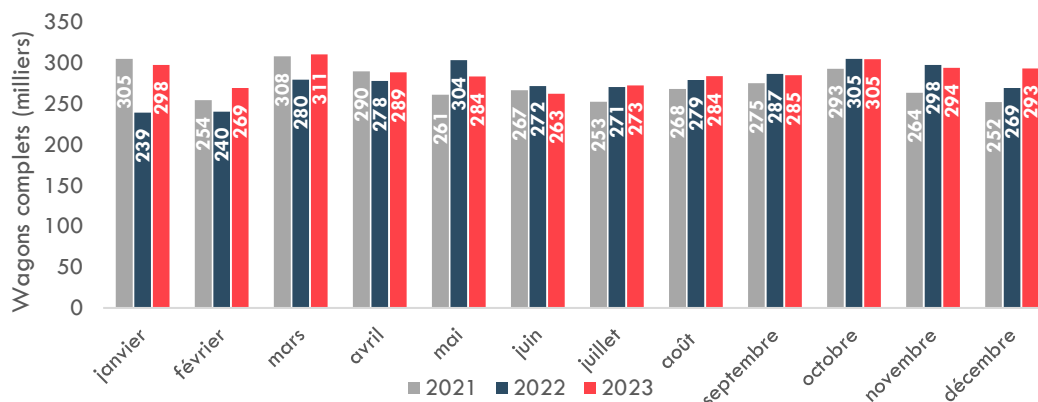
Statistique Canada signale des chargements ferroviaires mensuels pour plus de 60 groupes de produits (catégorisés en 10 groupes de produits dans ce rapport), et les unités intermodales.

Pour l'année, les wagons complets non intermodaux ont augmenté de 4 % par rapport à 2022. Les wagons complets ont augmenté pour quatre groupes de produits non intermodaux, avec une hausse de 21 % pour l'agriculture, suivie d'une hausse de 20 % pour la machinerie et les automobiles et d'une hausse de 16 % pour les produits alimentaires.

Huit mois de solides gains pour les wagons complets de produits agricoles ont pris fin en septembre, alors que la récolte de 2023 a été très inférieure à l'année précédente. De septembre à décembre, les wagons complets de produits agricoles ont diminué de 13 % comparativement à 2022. Sur une base annuelle, les expéditions de canola ont été particulièrement faibles, avec une baisse de 42 % au quatrième trimestre, car les prix du canola canadien n'étaient pas concurrentiels au palier mondial.⁵ Les wagons complets pour les six autres groupes de produits non intermodaux ont affiché une baisse d'un chiffre, les produits forestiers (-6 %) affichant la baisse la plus importante.

Le trafic intermodal total en 2023 était inférieur de 9 % à celui de 2022. Après douze mois de baisse consécutifs, le trafic intermodal a augmenté de 10 % (sur une base annuelle) en décembre alors que le volume des importations au port de Vancouver s'est rétabli (voir [Chaînes d'approvisionnement](#)).

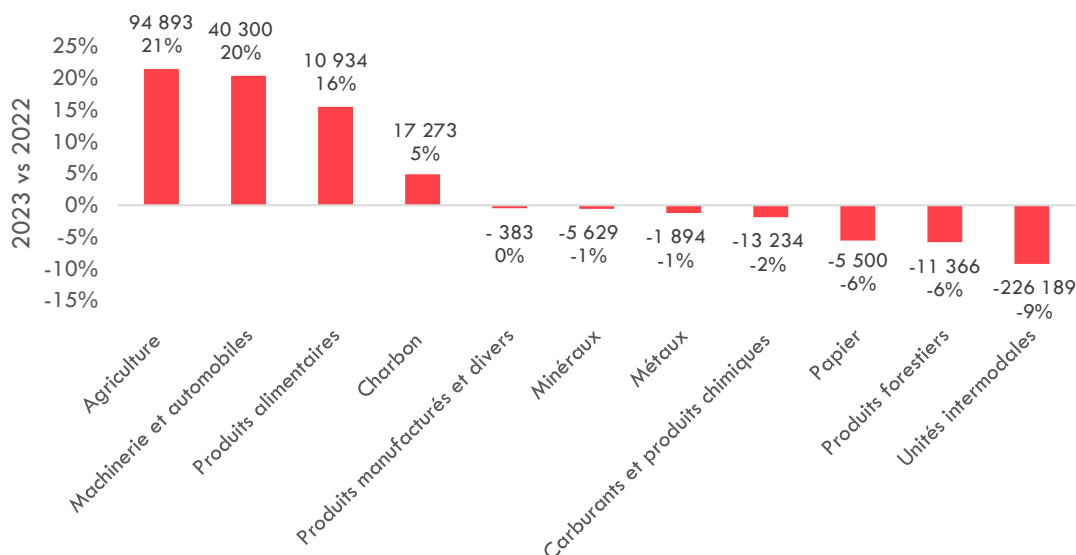
Chemins de fers canadiens, wagons complets



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

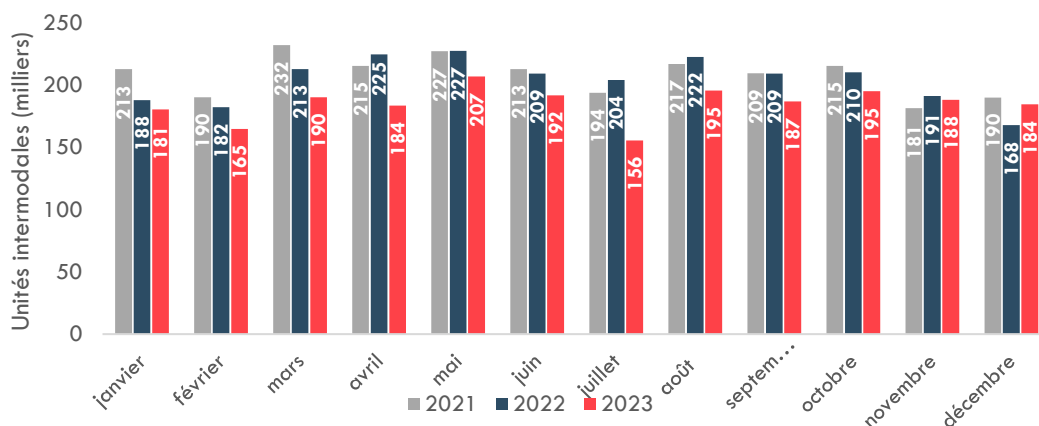
⁵ <https://www.producer.com/news/expensive-canola-results-in-imports/>

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



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

Chemins de fer canadiens, unités intermodales



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

En 2023, les wagons complets sont restés stables dans l'Est, mais ont augmenté de 7 % dans l'Ouest du Canada, alors que les unités intermodales ont diminué de 5 % dans l'Est et de 12 % 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 fortement axé sur les minéraux (environ la moitié de tous les wagons complets non intermodaux), et a affiché une faible diminution.

Wagons complets et unités intermodales par région (janvier-décembre)

2023 vs 2022	
Division Est	
Wagons complets	0%
Unités intermodales	-5%
Division Ouest	
Wagons complets	7%
Unités intermodales	-12%
Total	
Wagons complets	4%
Unités intermodales	-9%

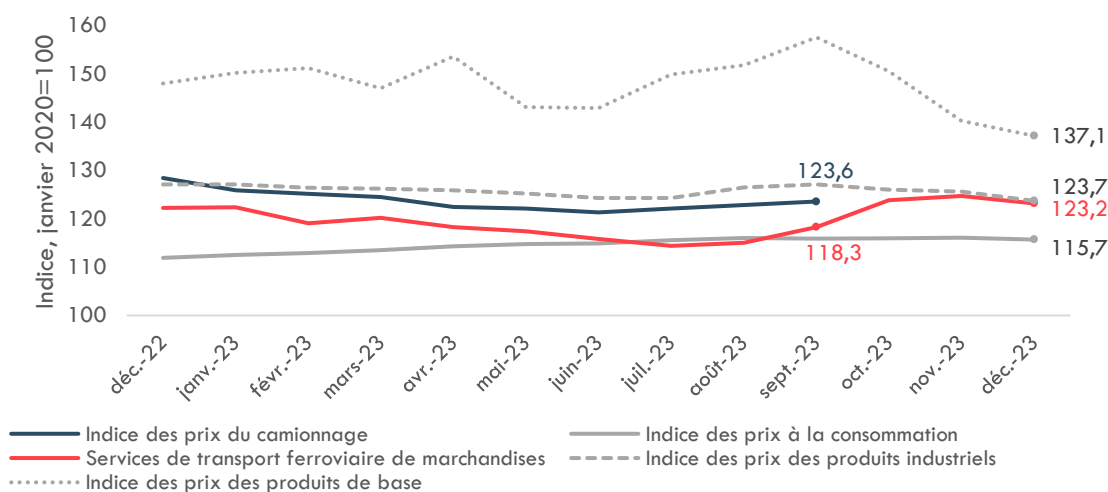
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

Tarifs marchandises

Au cours de l'année écoulée, les indices de prix ont été beaucoup plus stables que pendant les deux années qui ont suivi le début de la pandémie de COVID-19. Les baisses modestes des prix du diesel (non indiqué) à la fin de 2023 ont soutenu une réduction des suppléments pour le carburant et des tarifs marchandises globaux en décembre. En septembre 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. Comparativement à janvier 2020, la période précédant le début de la pandémie de COVID-19, les tarifs du camionnage ont augmenté d'un total de 23,6 %, alors que les tarifs ferroviaires ont augmenté de 18,3 %.

De septembre à décembre, l'indice des prix à la consommation a été stable (-0,1 %), alors que les prix des produits industriels et de base ont respectivement diminué de 2,7 % et de 12,9 %.

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices

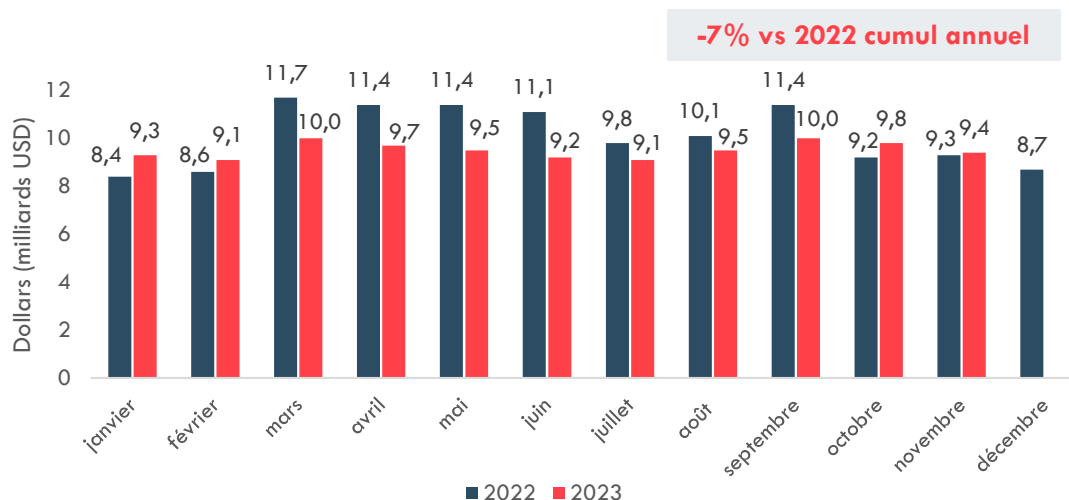


Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

Exportations

Sur une base annuelle, (janvier-novembre),⁶ les échanges commerciaux par train avec les États-Unis étaient de 7 % inférieurs aux niveaux de 2022.

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



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

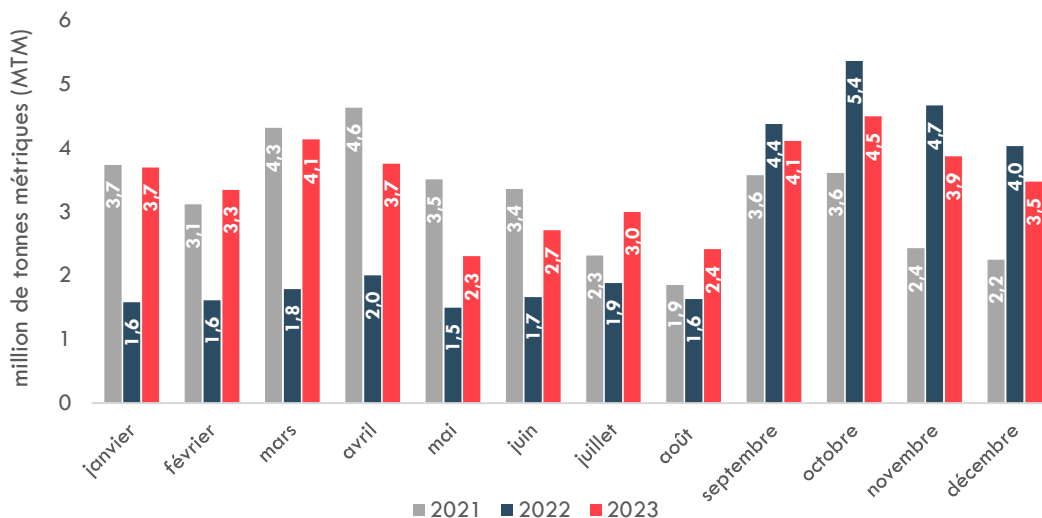
Pendant les 22 premières semaines de l'année de récolte 2023-2024 (30 juillet au 30 décembre), plus de 7,9 millions de tonnes métriques, ou 26 %, de la capacité ferroviaire prévue, n'ont pas été utilisées par les expéditeurs de grain.

Les récoltes de grain en 2022 ont été considérablement plus importantes qu'en 2021.⁷ 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. Tout a changé en septembre, car la récolte de 2023 a été bien inférieure à celle de l'année précédente. De plus, les prix mondiaux du grain n'ont pas été particulièrement attrayants pour les producteurs canadiens, surtout si on les compare aux prix élevés des dernières années. Comparativement à 2022, les expéditions ont diminué de 6 % en septembre, de 16 % en octobre, de 17 % en novembre et de 14 % en décembre. Pendant les 22 premières semaines de l'année de récolte 2023-2024 (30 juillet au 30 décembre 2023), plus de 7,9 millions de tonnes métriques, ou 26 %, de la capacité ferroviaire prévue, n'ont pas été utilisées par les expéditeurs de grain.

⁶ Les éditions précédentes du Rapport trimestriel de l'ACFC présentaient les données commerciales de Transports Canada. Au 14 février 2024, les dernières données disponibles de *Transports Canada en bref* couvrent septembre 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.

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

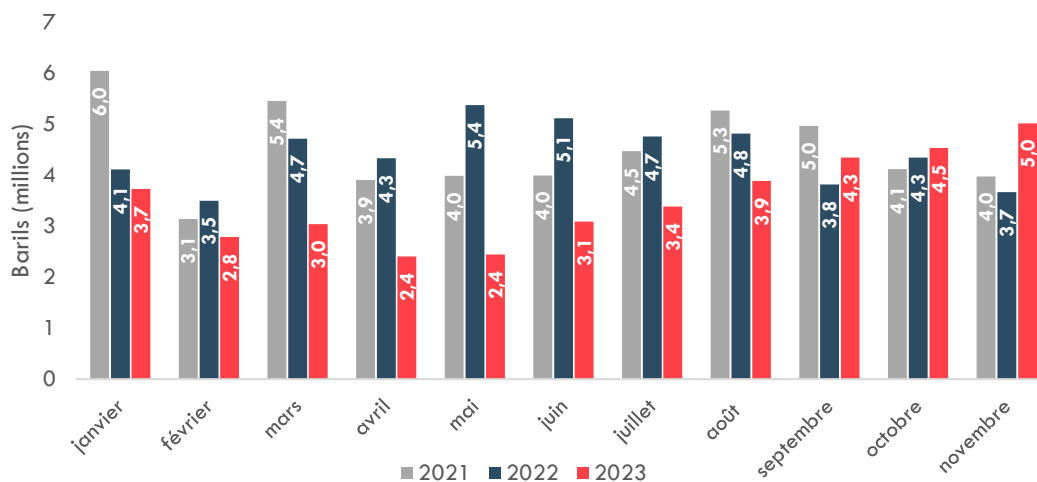
Grain dans les wagons-trémies destinés aux ports de l'Ouest



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

Pendant chacun des huit premiers mois de 2023, les exportations de pétrole brut par train ont diminué par rapport à 2021 et 2022. Depuis avril 2023, les exportations de pétrole brut par train ont augmenté tous les mois, et ont dépassé les niveaux de 2021 et 2022 ces derniers mois.

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 face à d'énormes bouleversements ces dernières années.⁸

Les chaînes d'approvisionnement ont été ébranlées au début du troisième trimestre, alors que les débardeurs des ports de la Colombie-Britannique ont fait grève. La grève a duré 13 jours, mais ses effets sur le trafic au port de Vancouver ont été ressentis pendant des mois, les marchandises ayant été détournées vers les ports américains. Les membres de la chaîne d'approvisionnement ont travaillé fort pour rétablir le trafic aux ports de la côte Ouest du Canada.

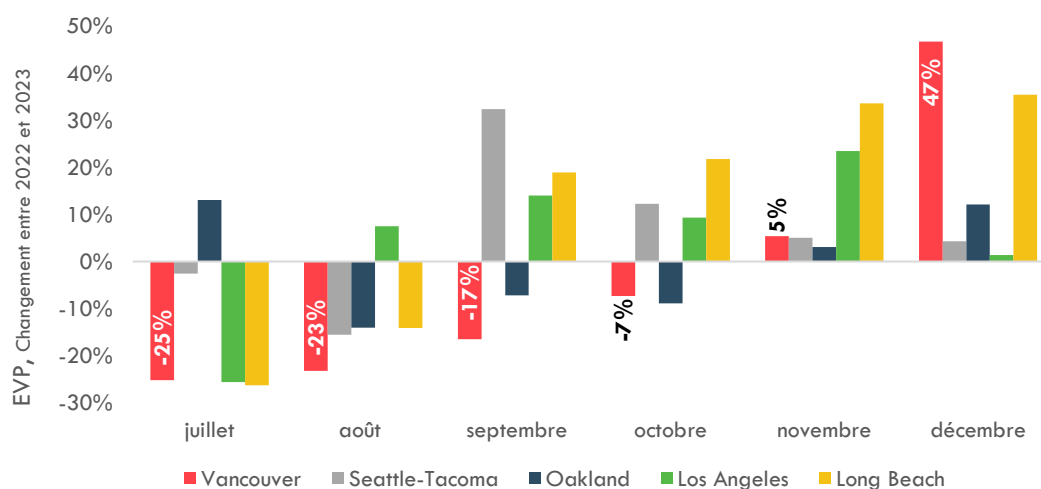
De juillet à décembre, les importations de conteneurs à Vancouver ont diminué de 7 %, alors que les ports de la côte Ouest des États-Unis, qui ont bénéficié du détournement du trafic, ont affiché une bien meilleure performance (notamment le port voisin de Seattle-Tacoma, où les importations de conteneurs ont augmenté de 6 %).

Les importations de conteneurs au port de Vancouver n'ont pas repris immédiatement après le retour au travail. La situation ne s'est améliorée que quelques mois plus tard, alors que les importations ont augmenté de 5 % en novembre et de 47 % en décembre (comparativement aux mêmes mois en 2022). Pendant la période de septembre à décembre 2023, les importations de conteneurs à Vancouver ont diminué de 7 %, comparativement à seulement -1 % à Oakland, +3 % à Los Angeles, à +6 % au port voisin de Seattle-Tacoma et à +8 % à Long Beach.

Importations de conteneurs juillet-décembre 2023 vs 2022

Vancouver	-7%
Oakland	-1%
Los Angeles	3%
Seattle-Tacoma	6%
Long Beach	8%

Reprise des 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.

⁸ 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.

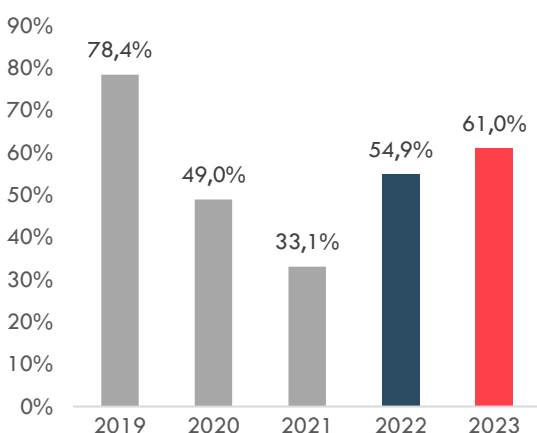
L'année 2024 a commencé en posant au moins deux défis majeurs pour les chaînes d'approvisionnement mondiales. Dans les Amériques, l'exploitation du canal de Panama est touchée par la sécheresse, et le nombre de transits quotidiens est réduit du tiers environ.⁹ Les restrictions vont rester en place jusqu'en avril 2024,¹⁰ après quoi la quantité de pluie pourrait changer les choses. Au Moyen-Orient, le trafic au canal de Suez, d'une importance mondiale, est perturbé par les attaques dans la Mer Rouge. À la fin de janvier 2024, le nombre de porte-conteneurs transitant par le canal de Suez a diminué de 67 %.¹¹ En raison de cette perturbation, les navires doivent être détournés vers la pointe sud de l'Afrique, ce qui augmente considérablement les temps de transit et les coûts. En conséquence, les tarifs d'expédition augmentent rapidement comparativement aux tarifs peu élevés de septembre et novembre 2023, quand l'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées (*Global Container Freight Index*)¹² était aussi bas que 1 048 \$. L'indice a soudainement grimpé à 2 500 \$ pendant la première semaine de 2024 et, à la fin janvier et au début février, il s'élevait à environ 3 400 \$.

L'année 2024 a commencé en posant au moins deux défis majeurs pour les chaînes d'approvisionnement mondiales, nuisant au transit au canal de Panama et au canal de Suez.

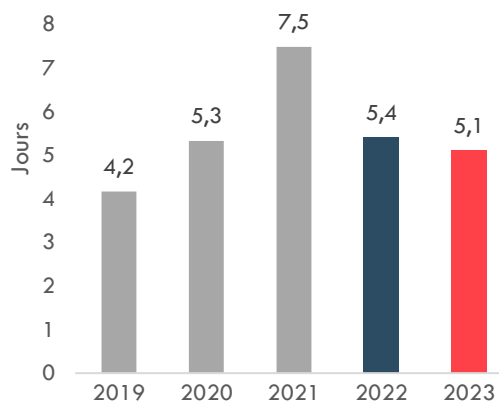
Monde

Au quatrième trimestre de 2023, les retards et la ponctualité mondiaux des navires se sont légèrement améliorés. Selon le rapport *Global Liner Performance* de Sea-Intelligence, la fiabilité des horaires mondiaux a augmenté de 54,9 % au quatrième trimestre de 2022 à 61,0 % au quatrième 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 diminué d'une moyenne de 5,4 jours au quatrième trimestre de 2022 à 5,1 jours au quatrième trimestre de 2023 – demeurant près d'un jour plus longs que pendant la période prépandémie (quatrième trimestre de 2019).

Fiabilité des horaires mondiaux, T4



Retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires, T4



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

⁹ [McKinsey, How could Panama Canal restrictions affect supply chains? 19 janvier 2024.](#)

¹⁰ [Port Technology International, Panama Canal delays transit restrictions until spring, 13 février 2024.](#)

¹¹ [ShareAmerica, Harm ripples from Red Sea shipping attacks, 12 février 2024.](#)

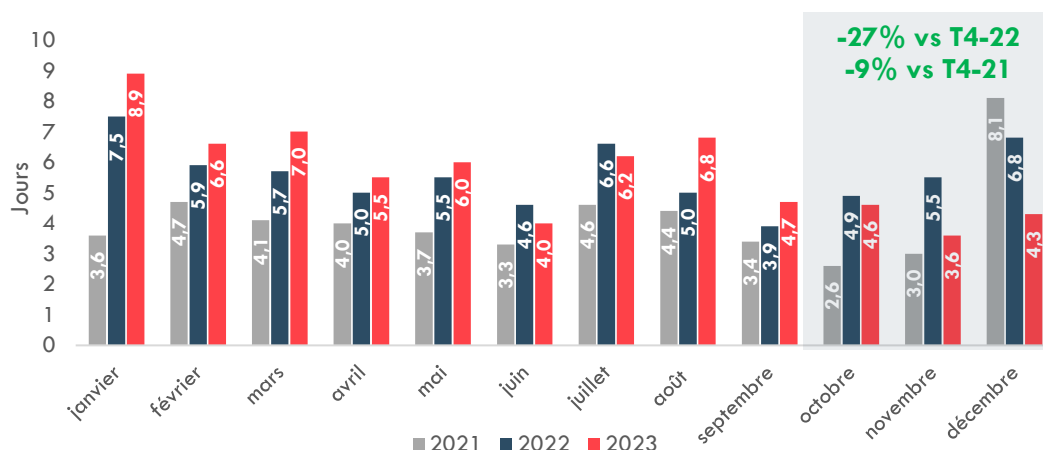
¹² [Freightos Baltic Index \(FBX\): Global Container Pricing Index.](#)

Ports canadiens

Le temps d'arrêt moyen au port de Vancouver était de 4,2 jours au quatrième trimestre de 2023, une amélioration de 27 % par rapport au quatrième trimestre de 2022 et une réduction de 9 % par rapport au quatrième trimestre de 2021.

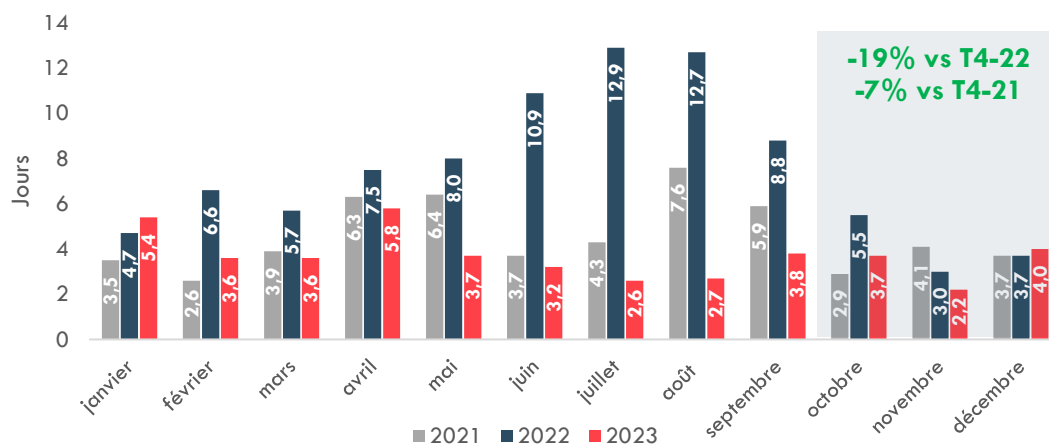
Le temps d'arrêt moyen au port de Montréal s'est également amélioré, étant en moyenne de 3,3 jours, une amélioration de 19 % par rapport au quatrième trimestre de 2022 et une réduction de 7 % par rapport au quatrième trimestre de 2021.

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)

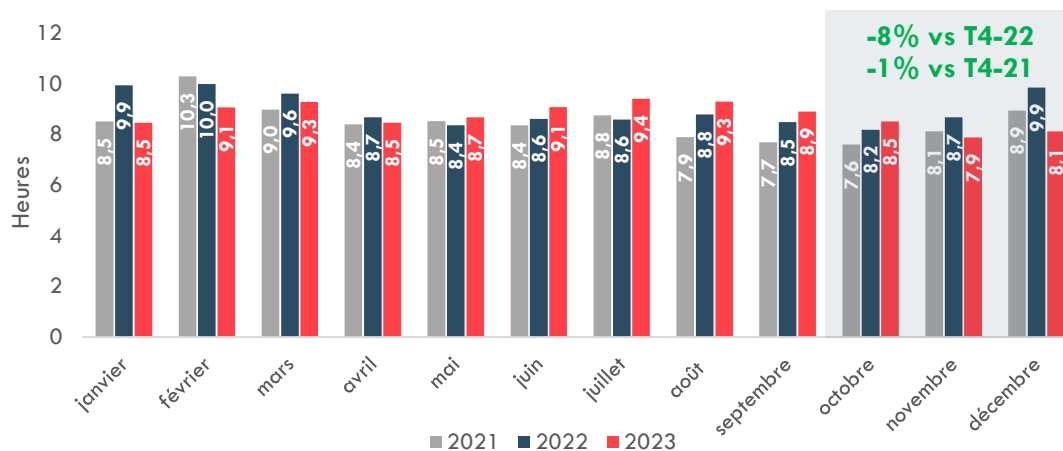


Source : Port de Montréal, [Rapports de performance, Bulletin intermodal mensuel](#).

Chemins de fer canadiens

Au quatrième trimestre de 2023, le temps d'arrêt moyen des chemins de fer s'élevait à seulement 8,1 heures. Le temps d'arrêt moyen était inférieur de 8 % à celui du quatrième trimestre de 2022 et inférieur de 1 % à celui du quatrième 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](#).

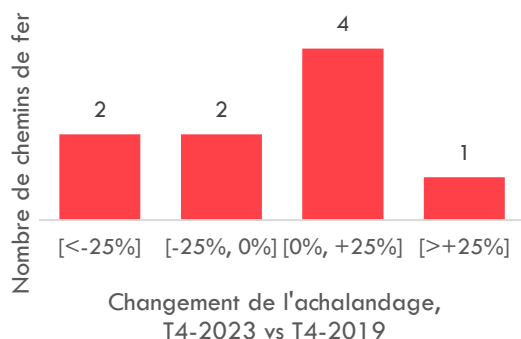
Note : Le temps d'arrêt moyen est calculé comme étant la moyenne simple du CN et du CPKC. Les données hebdomadaires ont été converties en données mensuelles. La conversion n'est pas exacte, car certains mois comprennent 4 semaines de données et d'autres, 5 semaines, et les dates de début des semaines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

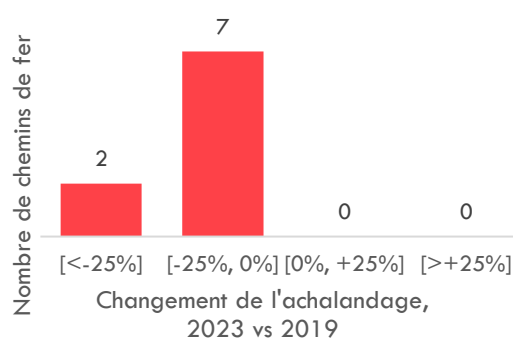
Il existe moins de données mensuelles et trimestrielles sur le transport de voyageurs que sur le transport de marchandises et, dans certains cas, la période d'attente peut être plus longue. Cette section traite du nombre de voyageurs en cours d'année et présente des comparaisons avec l'achalandage prépandémie.

Achalandage chez les membres de l'ACFC

Membres de l'ACFC, achalandage, T4



Membres de l'ACFC, année



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.¹³

Au quatrième trimestre de 2023, plus de la moitié des membres fournissant des données ont indiqué une augmentation de l'achalandage par rapport au quatrième trimestre de 2019 (prépandémie). Au quatrième trimestre de 2023, neuf membres de l'ACFC ont fourni des

Au quatrième trimestre de 2023, plus de la moitié des membres de l'ACFC ont indiqué une augmentation de l'achalandage par rapport à la période prépandémie.

données sur l'achalandage. Un membre a signalé une augmentation de l'achalandage de plus de 25 %, quatre ont signalé une augmentation de 0 % à 25 %, deux ont signalé une baisse de moins de 25 %, et deux ont signalé une baisse de plus de 25 %.

Malgré les chiffres encourageants du quatrième trimestre, pour l'année, l'achalandage est resté inférieur aux niveaux prépandémie pour tous les membres fournissant des données. Sept membres ont signalé une baisse de l'achalandage de moins de 25 % et deux ont signalé une baisse de plus de 25 %.

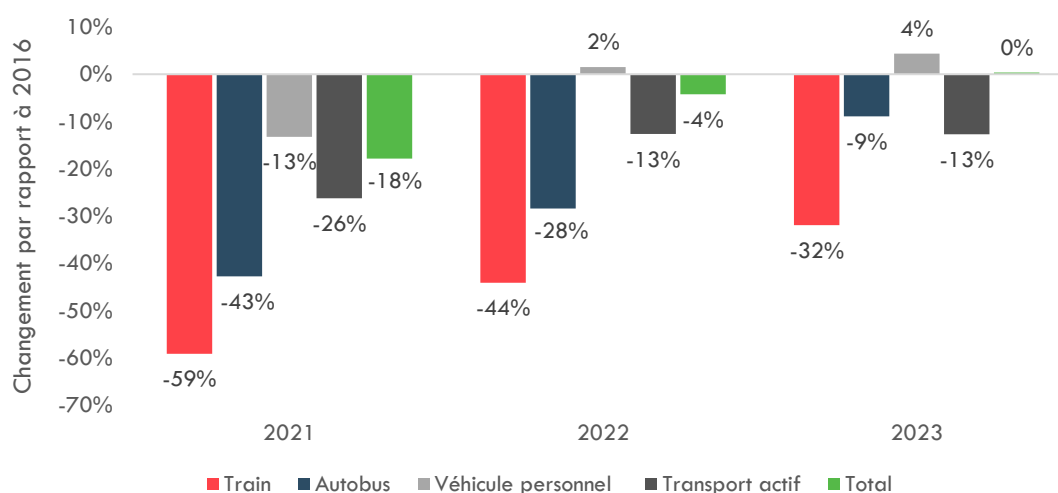
Transport en commun et trains de banlieue

L'achalandage du transport en commun, et des trains de banlieue en particulier, s'ajuste aux changements structurels fondamentaux des habitudes de navettage et à la prolifération des ententes sur le travail à distance et hybride.

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

Les données de Statistique Canada indiquent une reprise du navettage par mode (elles couvrent le mois de mai de chaque année).¹⁴ En 2023, comparativement à l'année de référence 2016, le nombre total de Canadiens faisant la navette entre leur domicile et leur lieu de travail est resté inchangé, à 15,9 millions. Le navettage avec un véhicule personnel est la seule catégorie qui a affiché une augmentation (+4 %). Le navettage par bus est resté inférieur de 9 % aux niveaux de 2016 et le transport actif (marche et bicyclette) a diminué de 13 %. L'achalandage des trains de voyageurs a été durement touché au début de la pandémie, et bien que les chiffres augmentent, le nombre de navetteurs prenant le train en 2023 est resté inférieur de 32 % aux niveaux de 2016. Les navetteurs qui prennent le train sont généralement plus susceptibles de travailler dans des bureaux, où les ententes de travail à distance ou hybride sont plus courantes, ce qui ralentit la reprise de l'achalandage.

Navettage par mode de transport



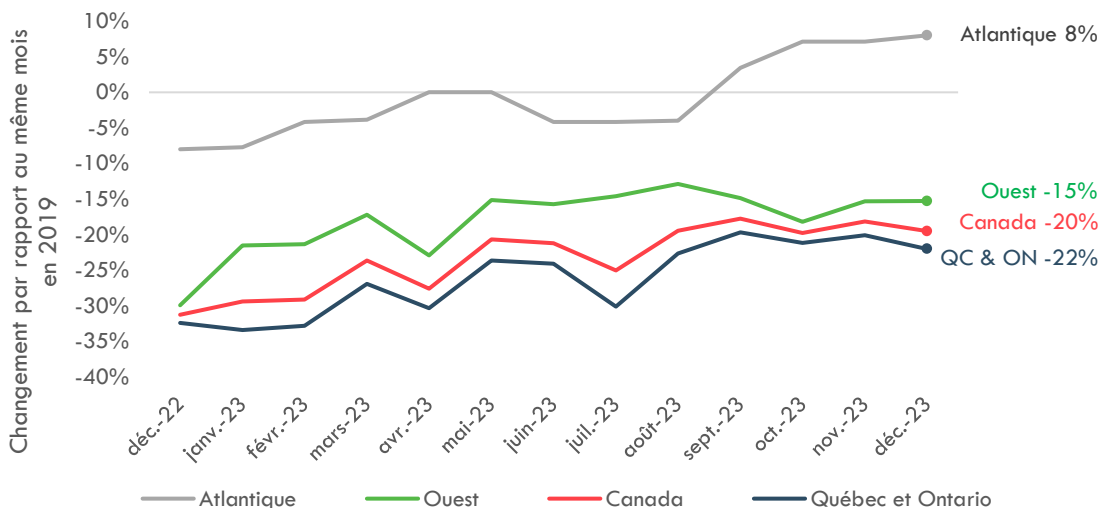
Source : Statistique Canada, [Le navettage en automobile et en transport en commun augmente en 2023](#)

Note : Les données couvrent le mois de mai pour toutes les années. Le véhicule personnel comprend le navettage en voiture, en camion ou en camionnette, comme conducteur ou passager ; le transport ferroviaire comprend le métro, les trains surélevés, les trains légers, les tramways et les trains de banlieue ; le transport actif comprend la marche et la bicyclette. L'analyse ne tient pas compte de la catégorie « autre », qui comprend les motos, les scooters et les cyclomoteurs, les traversiers et d'autres méthodes. La catégorie « autre » ne représente qu'un peu plus de 1 % du nombre total de navetteurs.

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 décembre 2023, l'achalandage était inférieur de 20 % aux niveaux prépandémie – étant resté relativement inchangé depuis août 2023. 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 considérablement du transport par autobus, a affiché la reprise la plus rapide.

¹⁴ Source : Statistique Canada, Recensements de la population en mai 2016 et mai 2021, et suppléments à l'Enquête sur la population active pour mai 2022 et mai 2023. Il n'y a pas d'année de référence plus récente (2017, 2018 ou 2019).

Achalandage du transport en commun par région



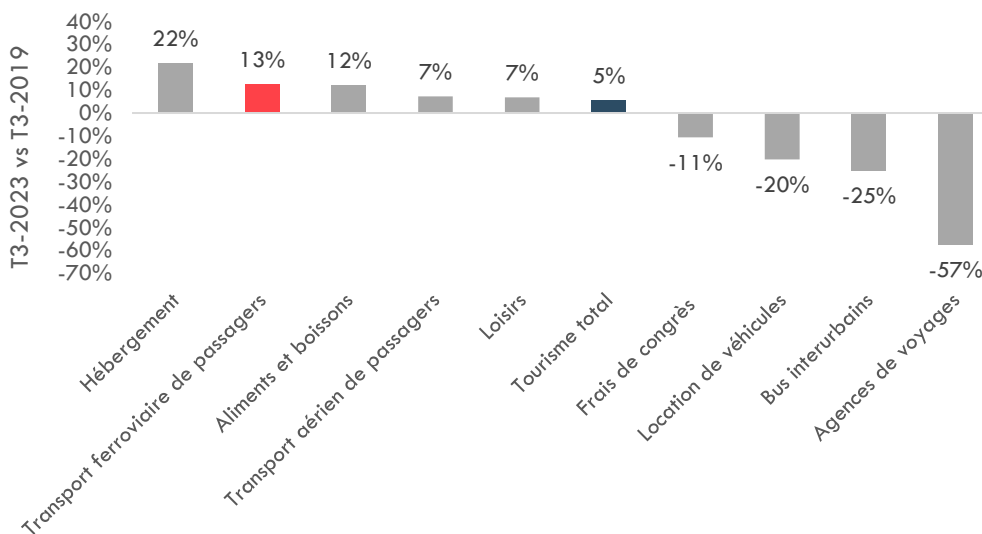
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#).

Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le troisième 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 troisième trimestre de 2023, l'ensemble du secteur touristique s'était remis, les dépenses étant supérieures de 5 % aux niveaux prépandémie (troisième trimestre de 2019). Les dépenses touristiques pour les services ferroviaires de voyageurs étaient supérieures de 13 % aux niveaux prépandémie.

Dépenses pour le tourisme, T3



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

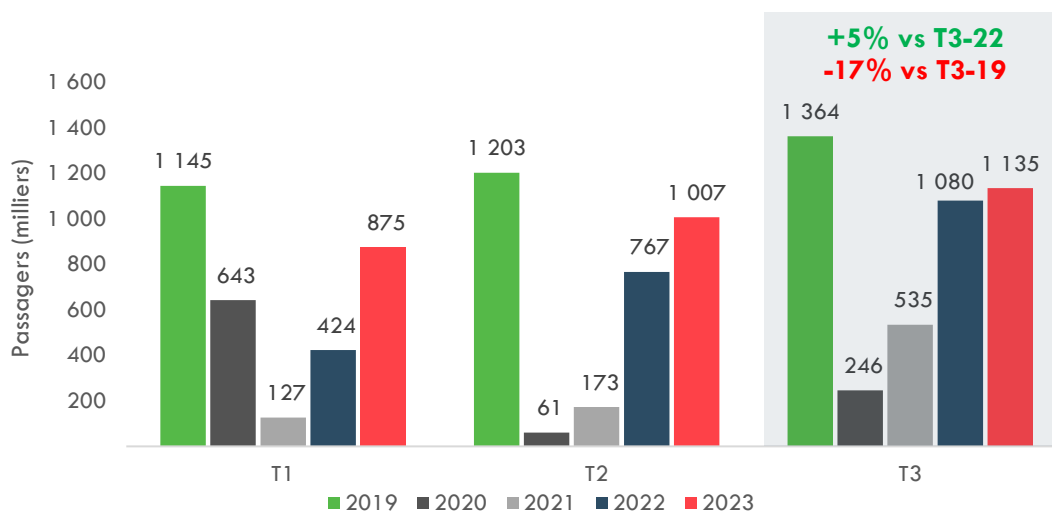
Transport de voyageurs intervilles

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

Au troisième trimestre de 2023, l'achalandage de VIA Rail excédait 1,1 million de voyageurs – seulement 17 % sous le niveau du troisième trimestre de 2019 (pré-pandémie) de 1,364 million de voyageurs.

Sur une base annuelle, pendant les trois premiers trimestres de 2023, l'achalandage de VIA Rail a augmenté de 58 % comparativement à 2022, mais est resté inférieur de 20 % comparativement à 2019.

VIA Rail - Achalandage trimestriel



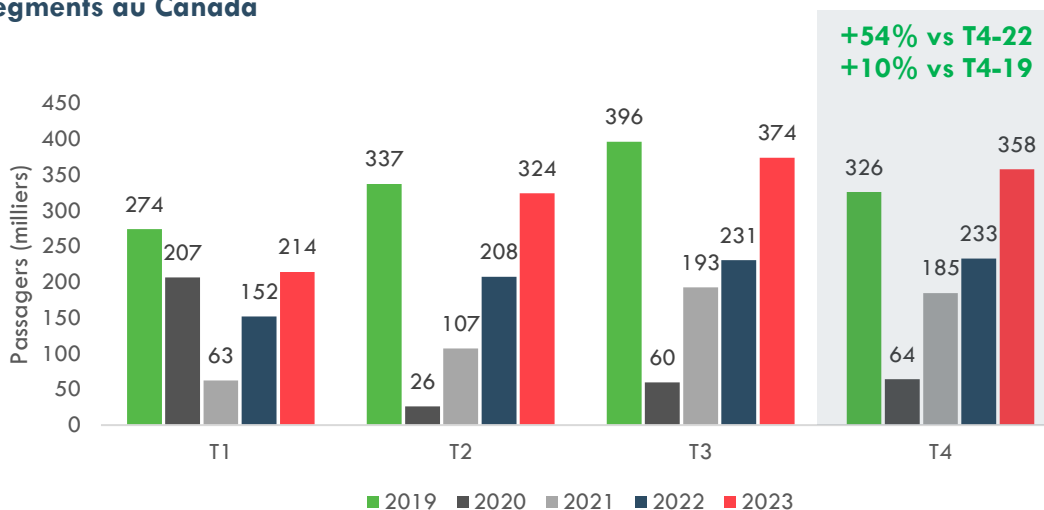
Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#).

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 quatrième trimestre de 2023 indiquent que l'achalandage a pleinement repris pour les itinéraires d'Amtrak ayant des segments au Canada. Au quatrième trimestre de 2023, l'achalandage a augmenté de 54 % sur une base annuelle et a dépassé les niveaux prépandémie (quatrième trimestre de 2019) de pas moins de 10 %.

En 2023, l'achalandage annuel était inférieur de seulement 5 % à celui de 2019.

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



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

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

¹⁵ Par exemple, l'itinéraire Maple Leaf va de New York à Toronto ; le Cascades va d'Eugene, en Oregon, à Vancouver ; et l'Adirondack va de New York à Montréal.

Sécurité ferroviaire

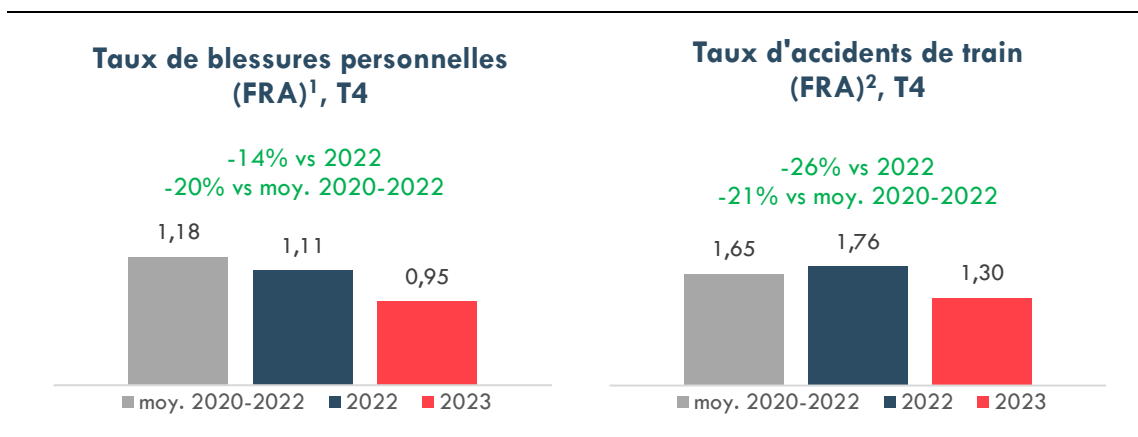
L'ACFC fait le suivi des données sur la performance en matière de sécurité ferroviaire de la Federal Railroad Administration (FRA) et du Bureau de la sécurité des transports (BST). La sécurité demeure la priorité absolue du secteur, comme l'indiquent les données du quatrième trimestre de 2023.

Données sur la sécurité de la Federal Railroad Administration

Au quatrième trimestre de 2023, le taux de blessures personnelles des chemins de fer de classe 1 s'est amélioré de 14 % par rapport à l'année précédente et était de 20 % inférieur à la moyenne de 2020-2022.¹⁶

Au quatrième trimestre de 2023, le taux d'accidents de train s'est amélioré de 26 % par rapport à 2022, et était inférieur de 21 % à la moyenne de 2020-2022.

Pour l'année, comparativement à la moyenne de 2020-2022, le taux de blessures personnelles a diminué de 18 % et le taux d'accidents de trains a diminué de 22 %.



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.

La performance en matière de sécurité au quatrième trimestre de 2023 a été exceptionnelle. Le taux d'accidents s'est amélioré de 29 % comparativement au quatrième trimestre de 2022.

La performance en matière de sécurité au quatrième trimestre de 2023 a été tout simplement exceptionnelle.

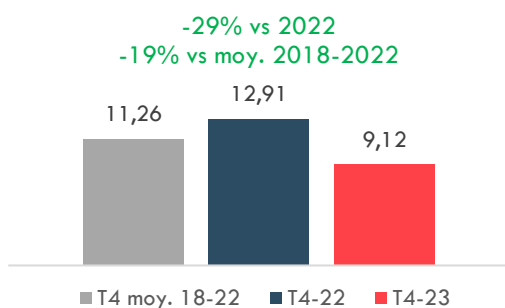
¹⁶ Les données de 2020 sont les plus récentes.

Au quatrième trimestre de 2023, le taux d'accidents s'est amélioré de pas moins de 29 % comparativement au quatrième trimestre de 2022, et était inférieur de 19 % 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 41 % par rapport à 2022 et de 23 % par rapport à la moyenne de 2018-2022.

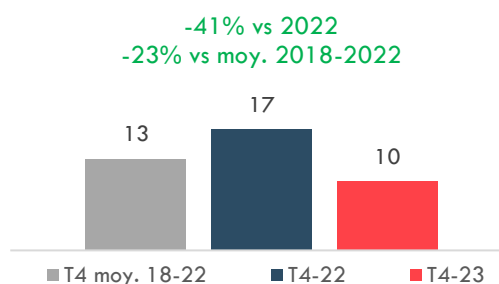
Les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions ont diminué de 18 % par rapport à l'année précédente, mais étaient près de la moyenne de 2018-2022 – renforçant la nécessité de continuer à soutenir les activités d'éducation et de sensibilisation à la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain, 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.

Pour l'année, comparativement à la moyenne de 2018-2022, le taux d'accidents s'est amélioré de 13 %, les déraillements sur la voie principale ont diminué de 30 %, les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions ont augmenté de 5 %, et les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont diminué de 24 %.

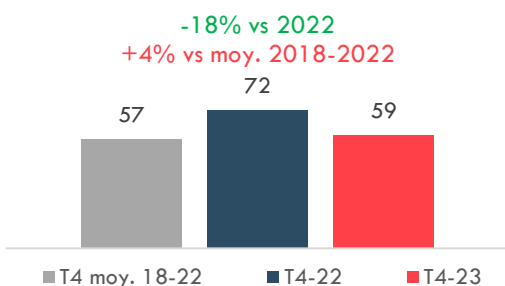
Accidents par million de trains-milles



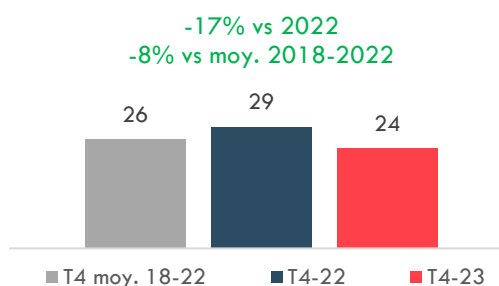
Déraillements sur voie principale



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_T4_Rev.1