

# RAPPORT TRIMESTRIEL DE L'ACFC

Trimestre 3 – 2024

19 décembre 2024



## Table des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>Sommaire</b> .....	<b>3</b>
Économie canadienne.....	3
Transport de marchandises.....	3
Chaînes d’approvisionnement.....	4
Transport de voyageurs.....	5
Sécurité ferroviaire.....	5
<b>État de l’économie canadienne</b> .....	<b>6</b>
Aperçu économique.....	7
<b>Transport ferroviaire et autres modes de transport de marchandises</b> .....	<b>8</b>
<b>Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l’ensemble du réseau</b> .....	<b>10</b>
Tendance hebdomadaire.....	10
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets .....	11
Mesures clés sur les finances et l’exploitation .....	12
<b>Industrie du fret canadienne</b> .....	<b>14</b>
Wagons complets et unités intermodales .....	14
Tarifs marchandises .....	17
<b>Chaînes d’approvisionnement</b> .....	<b>20</b>
Perturbations relatives à la main-d’œuvre.....	20
Défis du commerce maritime mondial .....	20
Navires mondiaux.....	21
Ports canadiens.....	22
Chemins de fer canadiens.....	23
<b>Transport de voyageurs</b> .....	<b>24</b>
Achalandage chez les membres de l’ACFC.....	24
Transport en commun et trains de banlieue.....	24
Tourisme ferroviaire.....	26
Transport de voyageurs intervilles .....	27
<b>Sécurité ferroviaire</b> .....	<b>28</b>
Données de la Federal Railroad Administration.....	28
Données du Bureau de la sécurité des transports .....	28

## Introduction

Le Rapport trimestriel de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) présente des données hebdomadaires, mensuelles et trimestrielles provenant des chemins de fer et de différents organismes statistiques et de réglementation afin de faire une mise à jour opportune de l'état de l'économie, du secteur du transport et des opérations relatives au déplacement des marchandises et des voyageurs.<sup>1</sup> 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

#### Réduction de l'immigration et menace de tarifs – la croissance économique canadienne est en péril

La croissance du PIB du Canada a été inférieure à celle des États-Unis à chacun des deux derniers trimestres. Le plan du gouvernement canadien visant à réduire l'immigration et la menace des tarifs américains (ainsi que les représailles tarifaires du Canada) pourraient avoir un impact négatif considérable sur la croissance de l'économie canadienne au cours des prochaines années.

Sur une période de trois mois, soit de juin à septembre 2024, l'emploi et le PIB ont affiché une croissance très modeste, de seulement 0,3 % et 0,2 % respectivement. La croissance économique a été ralentie par des contractions dans le secteur manufacturier et de l'extraction de pétrole et de gaz. Le commerce a diminué de près de 2 % et les livraisons manufacturières ont baissé de 0,7 %. Sur une note positive, la tendance à la baisse des ventes au détail s'est inversée, et ces dernières ont augmenté de 1,8 % entre juin et septembre.

### Transport de marchandises

#### Volumes du troisième trimestre considérablement touchés par l'arrêt de travail dans le secteur ferroviaire en août

En août, l'arrêt de travail dans le secteur ferroviaire a eu des répercussions considérables sur les volumes de marchandises. Les wagons complets non intermodaux au Canada (ce qui comprend tous les chemins de fer marchandises, d'intérêt local et de classe 1) ont diminué de 7 %, alors que le transport intermodal a diminué de 15 %, pour atteindre son plus bas niveau en plus de dix ans.

Le trafic dans l'Ouest canadien a été positif par rapport à l'année dernière (qui a été considérablement touchée par la grève des ports en Colombie-Britannique en juillet 2023), surtout pour transport intermodal, malgré l'arrêt de travail du mois d'août. Dans l'Est, les feux de forêt de juillet, combinés à l'arrêt de travail d'août, ont contribué à des réductions annuelles des wagons complets dans les 11 catégories de produits au troisième trimestre de 2024.

Comparativement au troisième trimestre de 2023, le trafic intermodal canadien total a été stable, et les wagons complets non intermodaux ont diminué de 2 %. Les augmentations étaient principalement dues aux produits agricoles (+5 227 wagons complets, 4 %), aux carburants et produits chimiques (2 522 wagons complets, +1 %) et aux produits alimentaires (+283 wagons complets, 1 %), alors que les wagons complets ont diminué pour tous les autres produits. L'augmentation des produits agricoles a été largement menée par une augmentation des wagons complets de canola de 9 024, qui a été modérée par une réduction des wagons complets de blé de 4 621, due aux feux de forêt à Jasper en juillet. Les minéraux ont été responsables de la

---

<sup>1</sup> 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.

diminution la plus importante du nombre de wagons complets (5 991), en raison d'une réduction des minerais de fer et des concentrés en juillet, quand des feux de forêt ont paralysé plusieurs exploitations minières près de Labrador City.

Au troisième trimestre de 2024, le trafic des chemins de fer canadiens 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. Les wagons complets ont toutefois diminué de 2 %. Les données relatives aux chemins de fer de classe 1 reflètent des tendances similaires aux données canadiennes ci-dessus.

Au troisième trimestre de 2024, quatre mesures de la performance se sont améliorées, notamment une augmentation des acquisitions de biens de 15 %, <sup>2</sup> une augmentation de la vitesse des trains de 2 % et une réduction des temps d'arrêt aux terminaux de 5 %. Quatre mesures sont restées inchangées, alors que le nombre de wagons en ligne a diminué de 3 % et que le ratio d'exploitation moyen a augmenté de 2 %.

### Chaînes d'approvisionnement

#### **Perturbations liées à la main-d'œuvre au pays, baisse de la performance des transporteurs maritimes dans le monde**

La vitesse à laquelle les marchandises ont été transportées sur les chaînes d'approvisionnement du Canada au troisième trimestre de 2024 était similaire à l'année précédente. Avant l'arrêt de travail en août, les chemins de fer ont dû cesser d'accepter du trafic, surtout des matières dangereuses, et de protéger les biens, afin d'assurer la sécurité des communautés. Ils ont bien géré l'arrêt de travail afin de minimiser les perturbations sur la chaîne d'approvisionnement. À l'exception de la semaine de l'arrêt de travail (17 au 23 août) et de la semaine suivante (24 au 30 août), le temps d'arrêt aux terminaux pendant chacune des 11 autres semaines a été plus court qu'en 2022 et 2023. Le temps d'arrêt au troisième trimestre de 2024 a été de 8,7 heures en moyenne – une amélioration annuelle de 5 %. Le temps d'arrêt au port de Vancouver a diminué de 8 %, alors que le temps d'arrêt au port de Montréal a été plus long de 81 % par rapport à l'année précédente.

Au-delà des frontières canadiennes, le commerce maritime est confronté à certains défis qui ont une incidence sur les coûts de transport et la performance globale de la chaîne d'approvisionnement. La fiabilité des horaires mondiaux a diminué de 63,8 % au troisième trimestre de 2023 à 52,0 % au troisième trimestre de 2024, le retard moyen des arrivées tardives des navires a augmenté de 4,6 à 5,5 jours, et l'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées (*Global Container Freight Index*) a plus que triplé, d'une moyenne de 1 383 \$ au troisième trimestre de 2023 à 5 074 \$ au troisième trimestre de 2024. Au canal de Panama, on tente de revenir à environ 36 transits par jour ; cependant, les attaques contre les navires commerciaux près du canal de Suez persistent, obligeant les navires à passer par la pointe sud de l'Afrique, ce qui prolonge les temps de transit d'environ 10 jours.

---

<sup>2</sup> Les acquisitions de biens comprennent les investissements dans les voies et chaussées, le matériel roulant, les bâtiments, les technologies de l'information et d'autres actifs.

## Transport de voyageurs

### Les augmentations annuelles de l'achalandage se poursuivent

Au troisième trimestre de 2024, six des dix membres de l'ACFC faisant rapport ont indiqué que l'achalandage était supérieur au troisième trimestre de 2023. Cependant, comparativement au troisième trimestre de 2019, un seul membre faisant rapport a vu son achalandage diminuer de plus de 25 %, alors que trois membres ont signalé un achalandage supérieur aux niveaux du troisième trimestre de 2019.

Les deux principaux chemins de fer intervilles – VIA Rail et Amtrak – ont signalé une augmentation de l'achalandage. L'achalandage de VIA Rail a augmenté de 4 % par rapport au troisième trimestre de 2023, étant de 14 % inférieur au niveau prépandémie (troisième trimestre de 2019). L'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a augmenté de 22 % d'une année à l'autre et a excédé de 15 % le niveau prépandémie (troisième trimestre de 2019).

En septembre 2024, l'achalandage du transport en commun était inférieur de 14 % au niveau prépandémie – présentant une amélioration au cours des derniers mois.

Le secteur touristique du Canada s'est rétabli, alors que les dépenses totales pour le tourisme au deuxième trimestre de 2024 étaient de 15 % supérieures au niveau prépandémie du deuxième trimestre de 2019. L'augmentation annuelle a été menée par des dépenses pour les services ferroviaires aux voyageurs (+14 %), les locations de véhicules (+14 %) et les services aériens aux voyageurs (+10 %).

Malgré cette croissance, 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 afin d'assurer la durabilité de ce service public essentiel.

## Sécurité ferroviaire

### Performance exceptionnelle en matière de sécurité, mais les passages à niveau et les intrusions demeurent des problèmes majeurs

La sécurité demeure la priorité première du secteur, comme l'indiquent les données du troisième trimestre de 2024. Les taux d'accidents ont continué à diminuer à un rythme soutenu.

Au troisième trimestre de 2024, le taux de blessures personnelles des chemins de fer de classe 1 ([Federal Railroad Administration \(FRA\)](#)) était inférieur de 27 % à la moyenne de 2020-2023,<sup>3</sup> et le taux d'accidents de train était de 25 % inférieur à la moyenne de 2020-2023.

Selon les données du [Bureau de la sécurité des transports \(BST\)](#) pour le deuxième trimestre de 2024, le taux d'accidents global des chemins de fer sous réglementation fédérale s'est amélioré de 7 % comparativement à la moyenne de 2019-2023. De plus, comparativement à la moyenne de 2019-2023, les chemins de fer ont fait des progrès majeurs quant au nombre de déraillements sur la voie principale, qui ont diminué de 56 %. Le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses était comparable à la bonne performance des dernières années. Les passages à niveau et les intrusions demeurent des problèmes majeurs. Au troisième trimestre de 2024, les accidents liés aux passages à niveau ont augmenté de 26 % et les accidents liés aux intrusions ont augmenté de 43 % comparativement à la moyenne de 2019-2023. Le problème est complexe et il faudra un effort concerté de la part des chemins de fer, des municipalités et du public, entre autres, pour réaliser la mission d'arriver à zéro.

---

<sup>3</sup> 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 fournies sur une base désaisonnalisée. Ainsi, les données les plus récentes sont analysées par rapport aux mois précédents, plutôt que par rapport au même trimestre l'année précédente. Si l'on compare les données de septembre 2024 à celles de juin 2024, l'emploi et le PIB de l'économie totale sont restés relativement stables, les ventes au détail ont augmenté, alors que les échanges commerciaux et les expéditions manufacturières ont diminué.

De juin à septembre 2024, l'emploi total (tous les secteurs) a augmenté de 0,3 % (66 000 emplois), passant de 20,52 à 20,58 millions.

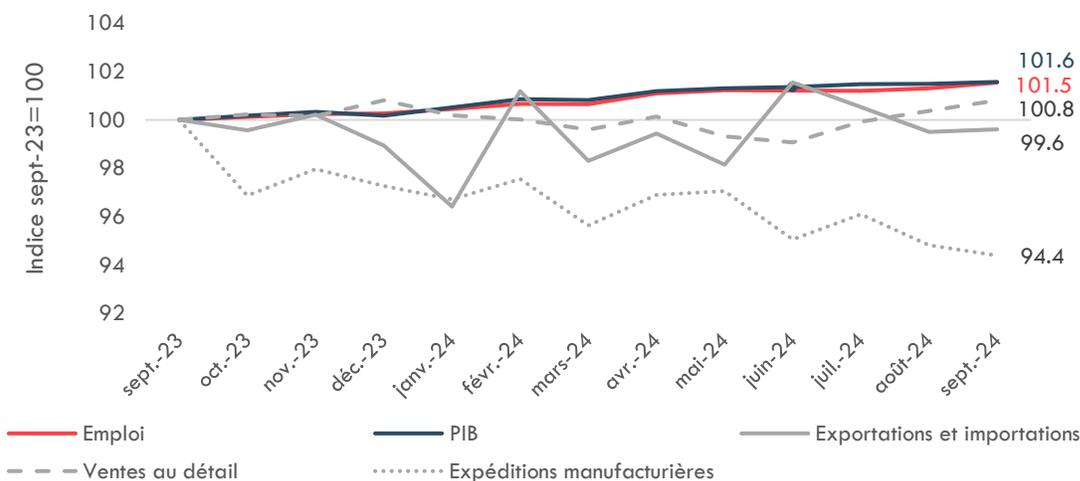
Pendant cette même période de trois mois, le PIB a augmenté de seulement 0,2 %, passant de 2 261 à 2 266 milliards de dollars. Les changements du PIB étaient positifs dans 12 des 20 secteurs, avec des augmentations (en pourcentage et en dollars absolus) pour les ventes au détail (+2,4 % ou 2,7 milliards de dollars) et les finances et les assurances (+1,2 % ou 1,9 milliard de dollars). Le PIB du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 0,4 %. Les diminutions dans deux gros secteurs ont ralenti la croissance économique totale. Le PIB du secteur manufacturier a diminué de 1,5 % (ou 3,0 milliards de dollars), le secteur de la fabrication de produits chimiques étant responsable d'environ la moitié de cette réduction ; et le PIB du secteur des mines, des carrières et de l'extraction de pétrole et de gaz a diminué de 1,7 % (ou 2,0 milliards de dollars), principalement en raison d'une réduction de l'extraction de pétrole et de gaz.

De juin à septembre 2024, le commerce (exportations + importations) a diminué de 1,9 %, passant de 130,2 à 127,7 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 juin à septembre 2024, les ventes au détail (en dollars courants) ont augmenté de 1,8 %. La majeure partie de cette augmentation était due à des dépenses plus élevées pour les véhicules automobiles et les pièces détachées, puis pour les aliments et les boissons.

Les expéditions manufacturières illustrent la force du secteur manufacturier du Canada et la demande mondiale pour ses produits. Les expéditions manufacturières ont diminué de 0,7 % de juin à septembre 2024.

### Principaux indicateurs économiques



## Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Juin 2024	20,52	2 261	130,2	65,8	69,6
Septembre 2024	20,58	2 266	127,7	66,9	69,1
<b>Changement sur 3 mois</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,2%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>1,8%</b>	<b>-0,7%</b>

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

Aux deuxième et troisième trimestres de 2024, la croissance au Canada a été beaucoup plus lente qu'aux États-Unis, et de récentes prévisions indiquent une croissance d'environ 2 % au Canada au cours des prochains trimestres.

L'annonce de la réduction de l'immigration par le gouvernement du Canada le 24 octobre<sup>4</sup> et les résultats de l'élection du 5 novembre aux États-Unis (et les menaces tarifaires du président désigné) auront un impact majeur sur les perspectives économiques du Canada. Le plan sur l'immigration du gouvernement vise à réduire le nombre annuel de résidents permanents de 500 000 à 395 000 en 2025, à 380 000 en 2026 et à 365 000 en 2027.

Le Conference Board du Canada estime que la réduction de l'immigration au Canada pourrait réduire de 0,3 point de pourcentage la croissance du PIB en 2025 et 2026.<sup>5</sup> Quant aux menaces tarifaires, le Laboratoire de données sur les entreprises de la Chambre de commerce du Canada estime qu'un tarif américain de 25 % réduirait le PIB canadien de 1,8 %. L'impact serait de 2,6 % si le Canada exerçait des représailles tarifaires.<sup>6</sup>

*La réduction de l'immigration au Canada pourrait réduire de 0,3 point de pourcentage la croissance du PIB canadien ; et les tarifs pourraient réduire le PIB de 2,6 %.*

Pour le secteur ferroviaire, la prévision sur le trafic est relativement neutre dans l'ensemble, et varie selon les produits.

L'aperçu pour le grain est positif, avec un fort rendement des récoltes au Canada comme aux États-Unis. L'énergie, les produits chimiques et le plastique devraient également afficher une bonne performance dans de nombreuses catégories de produits.

L'aperçu pour le transport intermodal est mitigé. Les volumes intermodaux internationaux subissent les conséquences de la grève aux ports de la Colombie-Britannique en 2023, alors que les volumes intermodaux nationaux continuent d'être touchés par la faible demande des consommateurs. De plus, l'incertitude de l'emploi et l'arrêt de travail du mois d'août ont fait en sorte qu'une partie du trafic ferroviaire a été détournée vers le camionnage. Quant au charbon,

<sup>4</sup> [Le gouvernement du Canada réduit l'immigration – Canada.ca](#)

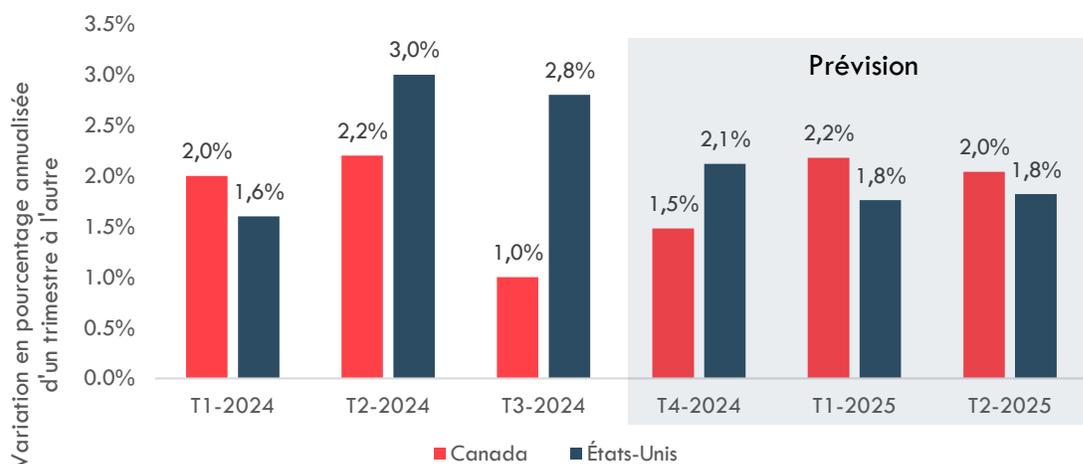
<sup>5</sup> [Rapport du Conference Board du Canada](#)

<sup>6</sup> <https://businessdatalab.ca/publications/what-the-return-of-the-tariff-man-means-for-the-canadian-and-u-s-economies/>

le charbon métallurgique canadien devrait rester stable, alors que les faibles prix du gaz naturel maintiendront la demande de charbon thermique américain à un niveau peu élevé.

Finalement, l'aperçu pour les produits forestiers et les métaux et les minéraux reste faible. Le ralentissement des mises en chantier et la baisse des prix du bois d'œuvre poussent certaines scieries à réduire leur production. La demande reste faible pour l'acier et les matériaux de construction, et le sable de fractionnement a affiché un ralentissement.

### PIB réel prévu - Canada et États-Unis

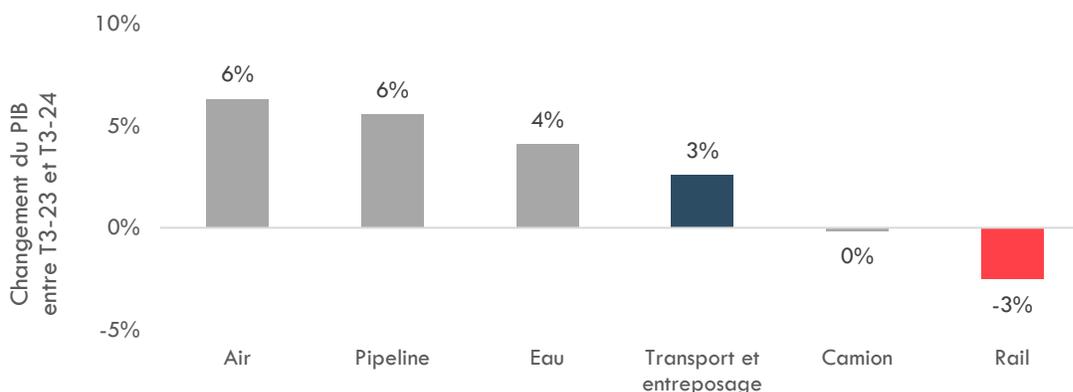


Source : Analyse de l'ACFC fondée sur les prévisions de la [TD](#), la [Banque Scotia](#), la [CIBC](#), [RBC](#) et la [BMO](#). Les chiffres représentent la moyenne des dernières prévisions des cinq banques.

## Transport ferroviaire et autres modes de transport de marchandises

Comparativement au troisième trimestre de 2023, le PIB pour l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 3 %. Le PIB a augmenté pour le transport aérien (+6 %), les pipelines (+6 %) et le transport maritime (+4 %), alors qu'il est resté stable pour le camionnage. Les chemins de fer ont bien géré les effets perturbateurs de l'arrêt de travail du mois d'août, limitant la réduction du PIB trimestriel à seulement 3 %.

### Comparaison du PIB par mode de transport, T3

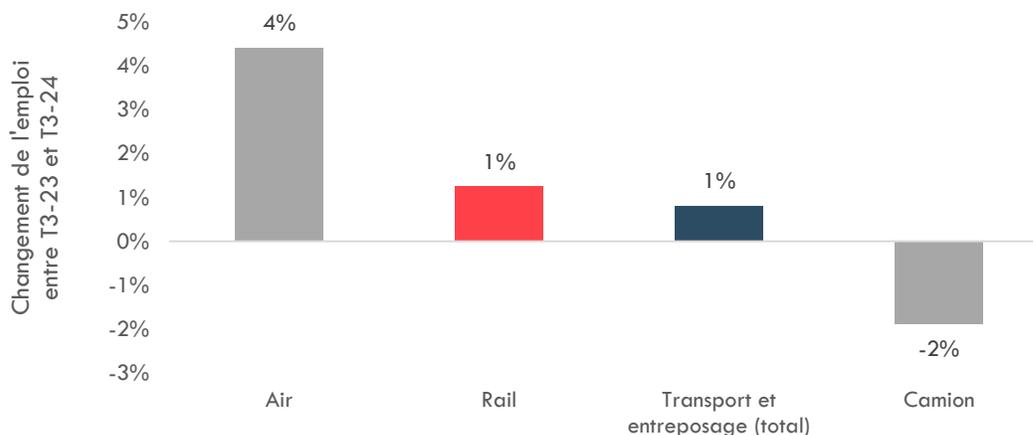


Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)

Note : Les données sont désaisonnalisées.

Les données sur l'emploi ne sont pas disponibles pour les secteurs des pipelines ou du transport maritime. Dans les secteurs pour lesquels des données sont disponibles, l'emploi au troisième trimestre a augmenté pour le transport aérien (+4 %) et le transport ferroviaire (+1 %), alors qu'il a diminué de 2 % pour le camionnage. L'emploi dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 1 %.

### Comparaison de l'emploi par mode de transport, T3



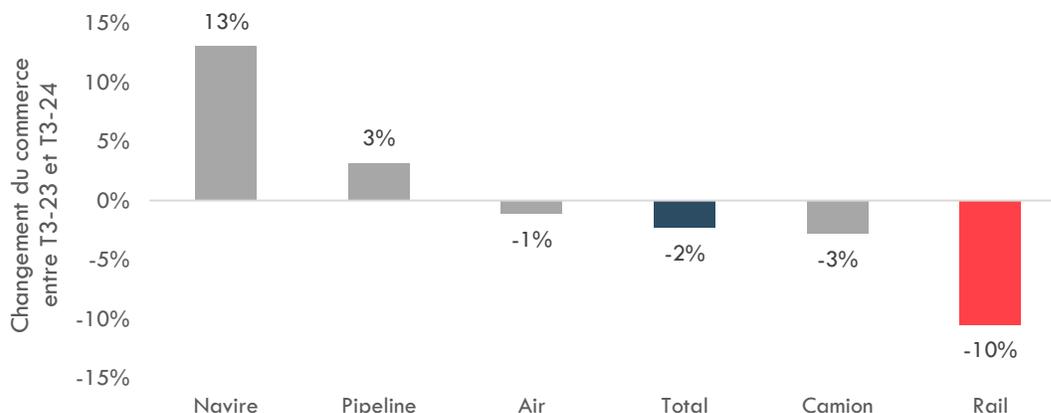
Source : Statistique Canada, [Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail](#).

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 2 % au troisième trimestre de 2024 comparativement à la même période en 2023. Les échanges commerciaux ont augmenté pour le transport maritime (+13 %) et les pipelines (+3 %), alors que les autres modes ont affiché une baisse, ce qui comprend le transport aérien (-1 %), le camionnage (-3 %) et le transport ferroviaire (-10 %).

### Comparaison du commerce par mode de transport avec les États-Unis, T3



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

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

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

### Tendance hebdomadaire

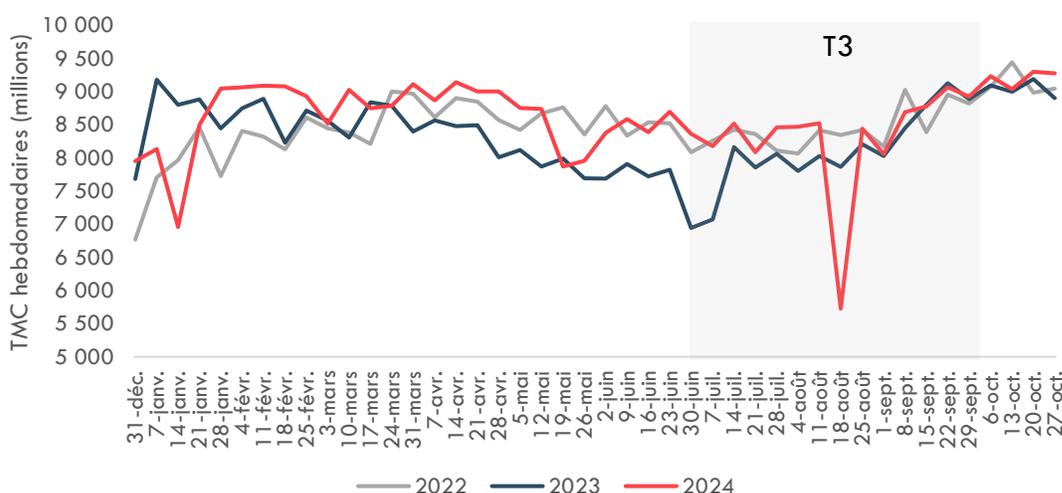
Le troisième trimestre de 2024 a commencé en force, avec des TMC supérieures aux niveaux de 2023 pendant chacune des sept premières semaines du trimestre. L'arrêt de travail est survenu à la huitième semaine (du 18 au 24 août), ce qui a entraîné une réduction de 27 % du trafic hebdomadaire. Après l'arrêt de travail, les chemins de fer ont travaillé fort pour rétablir l'efficacité des opérations et acheminer les marchandises là où elles devaient être. De manière impressionnante, les chemins de fer de classe 1 ont terminé le trimestre avec une augmentation des volumes de 3 % par rapport à 2023.

Pendant les cinq premières semaines du quatrième trimestre de 2024, les TMC totales ont

*Après l'arrêt de travail, les chemins de fer ont travaillé fort pour rétablir l'efficacité des opérations et continuer à acheminer les marchandises. De manière impressionnante, les chemins de fer de classe 1 ont terminé le trimestre avec une augmentation des volumes de 3 % par rapport à 2023.*

augmenté de 2 %, avec des gains à un chiffre pour les automobiles, le transport intermodal, l'énergie, les produits chimiques et le plastique, et le grain et les engrais.

### 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<sup>er</sup> janvier 2023 et le 2 janvier 2022.

## Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets

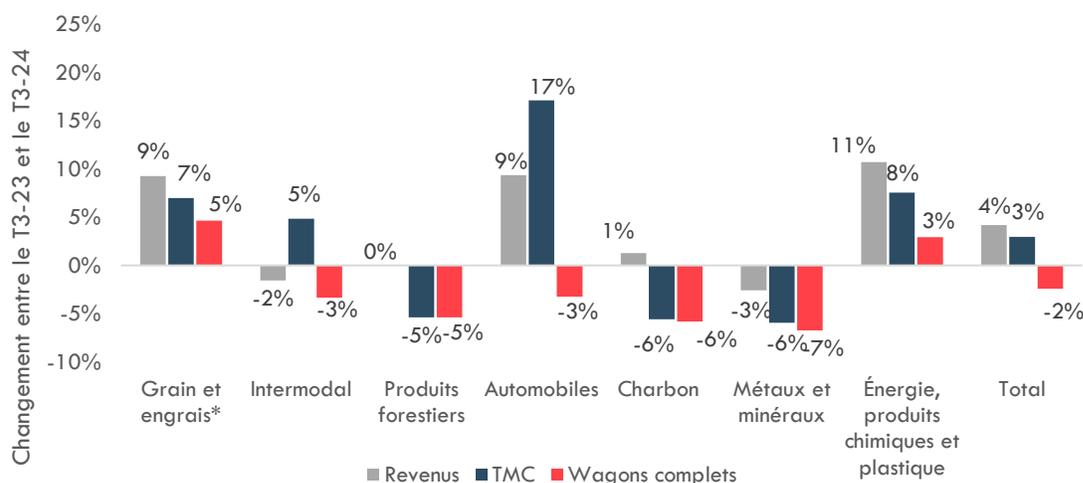
Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, comparativement au troisième trimestre de 2023, les TMC ont augmenté de 3 %, alors que les wagons complets totaux ont diminué de 2 % (indiquant une augmentation de la moyenne des trajets).

Grâce à l'augmentation de la moyenne des trajets, une réduction de 3 % du nombre de wagons complets d'automobiles n'a pas empêché ce secteur d'afficher l'augmentation annuelle la plus impressionnante des TMC (en pourcentage), à 17 % (317 millions de TMC). Malgré la croissance à deux chiffres pour les automobiles, la croissance totale des TMC a été principalement menée par des gains pour les catégories de produits à plus fort volume. Les expéditions de grain et d'engrais ont augmenté de 7 % (2 217 millions de TMC) et l'énergie, les produits chimiques et le plastique ont augmenté de 8 % (1 470 millions de TMC). Les wagons complets intermodaux ont diminué de 3 %, mais les TMC ont augmenté de 5 % (944 millions de TMC), grâce à la performance relativement plus forte du transport intermodal international (par rapport au transport intermodal national) et à l'augmentation de la moyenne des trajets.

Les métaux et les minéraux ont diminué de 6 % (769 millions de TMC), en raison d'un ralentissement précoce pour le sable de fractionnement, de la faiblesse du marché de l'acier et des matériaux de construction, et d'une perte de trafic au bénéfice des camions due à l'incertitude du travail et à l'arrêt de travail du mois d'août. Les expéditions de charbon ont diminué de 6 % (643 millions de TMC), principalement en raison de la baisse de la demande mondiale de charbon thermique américain. Finalement, les produits forestiers ont diminué de 5 % (428 millions de TMC), le marché du bois d'œuvre restant faible.

Les chemins de fer canadiens continuent à offrir aux clients un service à des tarifs concurrentiels. D'une année à l'autre, les revenus de fret totaux par TMC ont augmenté de seulement 1 %. Il importe de noter que les revenus de fret intermodal par TMC ont diminué de 6 % (non indiqué) en raison des pressions sur les prix par le transport intermodal par camion.

### Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T3



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

	T3-24	T3-23	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	33 916	31 699	7%	2 217
Intermodal	20 490	19 546	5%	944
Produits forestiers	7 547	7 975	-5%	- 428
Automobiles	2 170	1 853	17%	317
Charbon	10 859	11 502	-6%	- 643
Métaux et minéraux	12 140	12 909	-6%	- 769
Énergie, produits chimiques et plastique	20 946	19 476	8%	1 470
<b>Total</b>	<b>108 068</b>	<b>104 960</b>	<b>3%</b>	<b>3 108</b>

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

	Cumul-24	Cumul-23	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	105 090	99 237	6%	5 853
Intermodal	64 772	61 630	5%	3 142
Produits forestiers	23 555	24 285	-3%	- 730
Automobiles	6 071	5 317	14%	754
Charbon	31 836	34 888	-9%	-3 052
Métaux et minéraux	36 723	37 160	-1%	- 437
Énergie, produits chimiques et plastique	63 674	58 902	8%	4 772
<b>Total</b>	<b>331 721</b>	<b>321 419</b>	<b>3%</b>	<b>10 302</b>

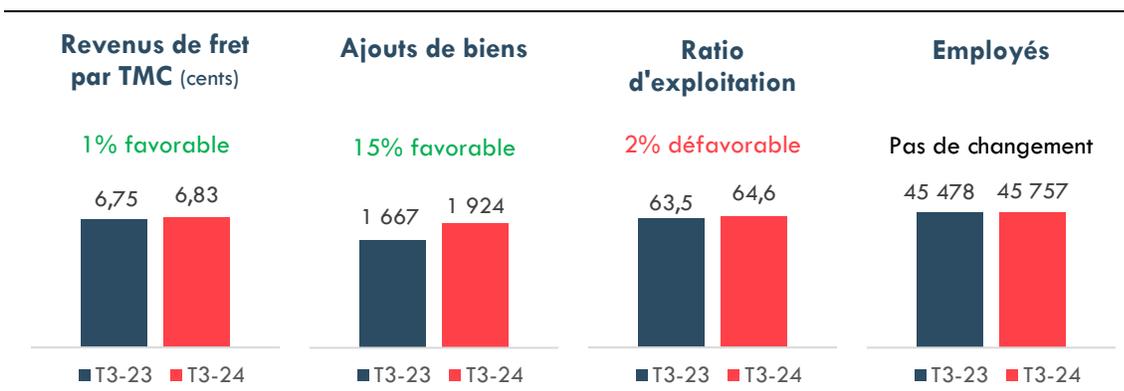
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

\*Cela comprend la potasse.

### Mesures clés sur les finances et l'exploitation

Au troisième trimestre de 2024, quatre mesures clés se sont améliorées, quatre sont restées inchangées et deux ont changé de manière défavorable.

Du troisième trimestre de 2023 au troisième trimestre de 2024, les revenus de fret par TMC ont augmenté de 1 %. Le ratio d'exploitation moyen des chemins de fer de classe 1 a diminué de 2 %, alors que les dépenses d'exploitation par TMC ont augmenté de près de 4 %. Les chemins de fer de classe 1 ont continué à faire des investissements significatifs<sup>7</sup> dans leurs réseaux, soit le montant impressionnant de 1,9 milliard de dollars au troisième trimestre de 2024 – une augmentation de 15 % comparativement à la même période l'année précédente. L'emploi est resté stable, à près de 46 000 employés.

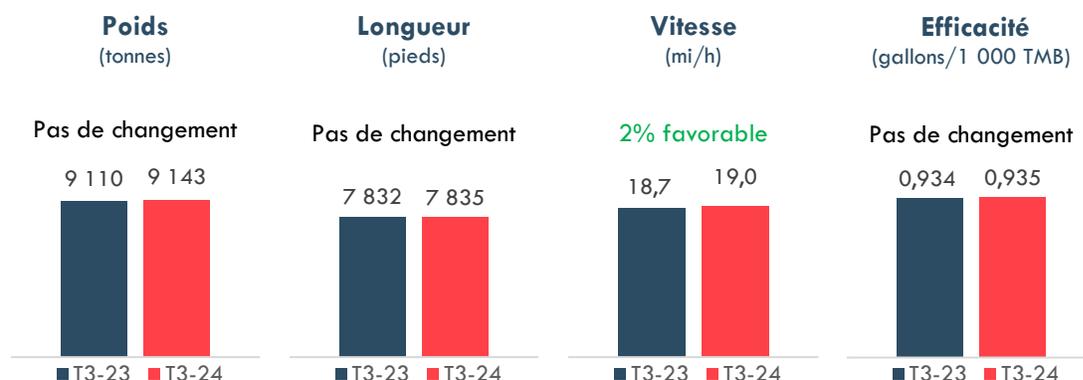


Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

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

<sup>7</sup> Les acquisitions de biens comprennent les investissements dans les voies et chaussées, le matériel roulant, les bâtiments, les technologies de l'information et d'autres actifs.

Au troisième trimestre de 2024, le poids et la longueur moyens des trains étaient identiques à l'année précédente. La vitesse moyenne des trains a augmenté de 2 % et le rendement du carburant est resté stable, à un peu moins de 0,94 gallon par 1 000 TMB.

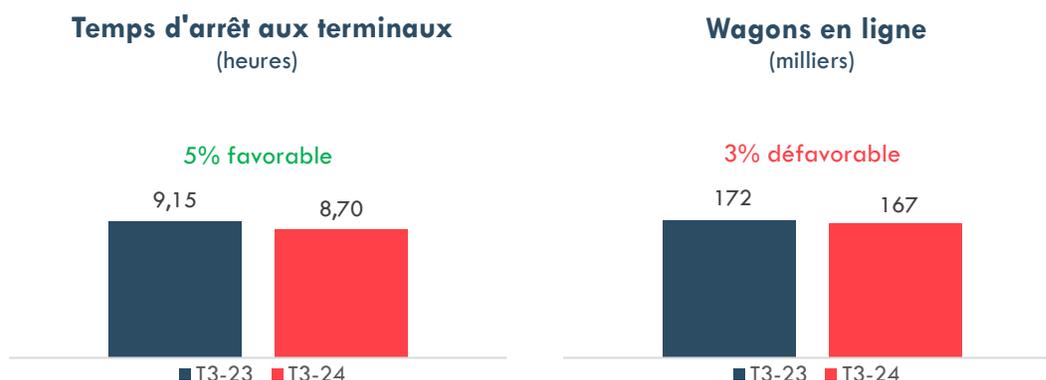


Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

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

Au troisième trimestre de 2024, la performance aux terminaux ferroviaires a été exceptionnelle. À part la semaine de l'arrêt de travail (17 au 23 août) et la semaine suivante (24 au 30 août), le temps d'arrêt aux terminaux pour chacune des 11 autres semaines a été plus court qu'en 2022 et 2023. Dans l'ensemble, le temps d'arrêt moyen aux terminaux ferroviaires était de 8,7 heures pendant le trimestre – une amélioration annuelle de 5 %.

Le nombre moyen de wagons en ligne a diminué de 3 % comparativement au troisième trimestre de 2023.



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.

Les chemins de fer canadiens de classe 1 se sont améliorés pour plusieurs mesures clés, notamment avec une augmentation de 15 % pour les acquisitions de biens, une augmentation de 2 % pour la vitesse des trains, et une réduction de 5 % pour les temps d'arrêt aux terminaux.

## Industrie du fret canadienne

Les données sur l'industrie du fret chevauchent de nombreuses 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.

### 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.

Au troisième trimestre de 2024, le trafic a été touché par les feux de forêt en juillet et par l'arrêt de travail en août. En août plus précisément, les wagons complets non intermodaux ont diminué de 7 %, alors que les wagons complets intermodaux ont diminué de 15 %, atteignant leur plus bas niveau en plus de 10 ans.

Au troisième trimestre de 2024, les wagons complets non intermodaux ont diminué de 2 % comparativement au troisième trimestre de 2023. Les wagons complets ont augmenté pour seulement trois groupes de produits. Les données canadiennes reflètent largement les mêmes tendances que pour les chemins de fer de classe 1, notamment des augmentations de pourcentage à un chiffre pour les produits agricoles et alimentaires (grain et engrais dans les données sur les chemins de fer de classe 1), et pour les carburants et les produits chimiques

---

*En août, les wagons complets non intermodaux ont diminué de 7 %, alors que les wagons complets intermodaux ont diminué de 15 %, atteignant leur plus bas niveau en plus de 10 ans.*

---

(énergie, produits chimiques et plastique dans les données sur les chemins de fer de classe 1), alors que les wagons complets non intermodaux d'autres produits ont diminué.

Le groupe des produits agricoles a dirigé la croissance en pourcentage et en valeur absolue, avec des gains de 4 % et 5 227 wagons complets, comparativement au troisième trimestre de 2023. En août, il y a eu de fortes augmentations d'une année à l'autre pour les expéditions de canola, ce qui a largement contribué à l'augmentation de 9 024 wagons complets (49 %) de canola pendant le trimestre. Les gains pour les produits agricoles ont été modérés par une réduction de 4 621 wagons complets (8 %) de blé, qui ont été touchés par des feux de forêt à Jasper en juillet, certains déplacements ayant été temporairement interrompus.

Les carburants et les produits chimiques ont également affiché une augmentation modeste de 1 %, ou 2 522 wagons complets au troisième trimestre. Les augmentations pour le mazout et le pétrole brut, et pour les hydrocarbures (ce qui comprend le GPL), ont été partiellement compensées par des diminutions pour d'autres produits pétroliers raffinés et de charbon, et d'autres produits chimiques de base.

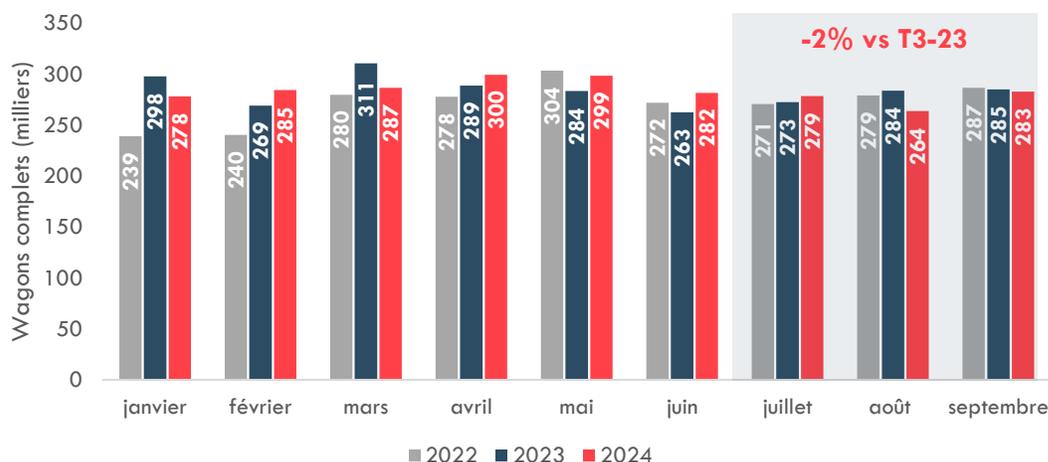
En ce qui a trait aux wagons complets, les minéraux ont affiché la réduction la plus importante – 5 991 wagons complets (2 %). Cela était dû à une réduction de 7 519 wagons complets de minerais de fer et de concentrés en juillet, quand les feux de forêt ont paralysé plusieurs exploitations minières près de Labrador City.

En juillet 2024, le trafic intermodal a augmenté de 19 % d'une année à l'autre, dépassant les faibles volumes transportés en juillet 2023 en raison de la grève aux ports de la Colombie-Britannique. Cependant, en août, le trafic intermodal a diminué de 15 %, car il a été fortement touché par l'arrêt de travail dans le secteur ferroviaire. L'arrêt de travail a entraîné la retenue ou le détournement d'une partie du trafic international entrant du Canada, alors qu'une partie du

trafic national a été détournée vers le camionnage. Le trafic intermodal a repris en septembre pour atteindre le même niveau que l'année précédente, mais n'a pas surcompensé les pertes du mois d'août. Le trafic intermodal total au troisième trimestre de 2024 était équivalent à celui du troisième trimestre de 2023.

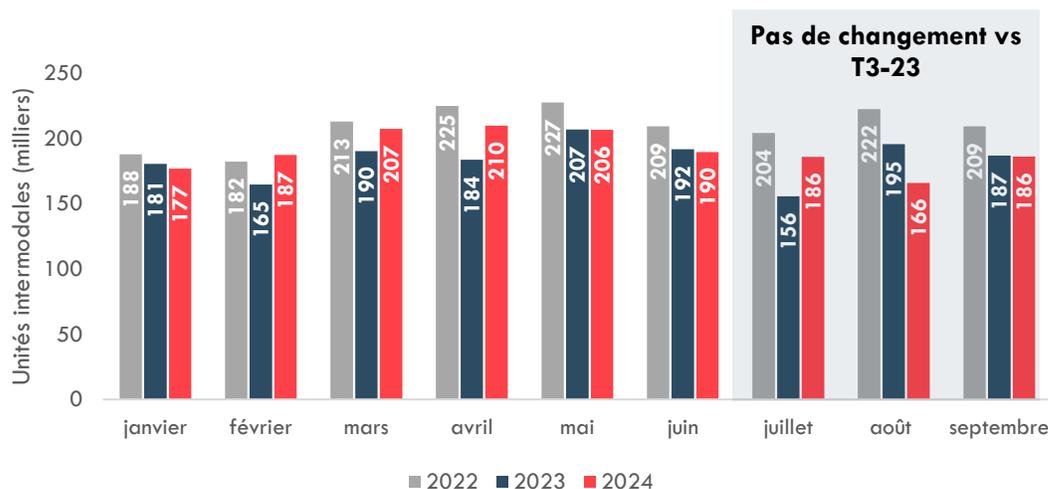
Sur une base annuelle, le trafic intermodal a augmenté de 4 % et les wagons complets non intermodaux sont restés stables.

### Chemins de fers canadiens, wagons complets



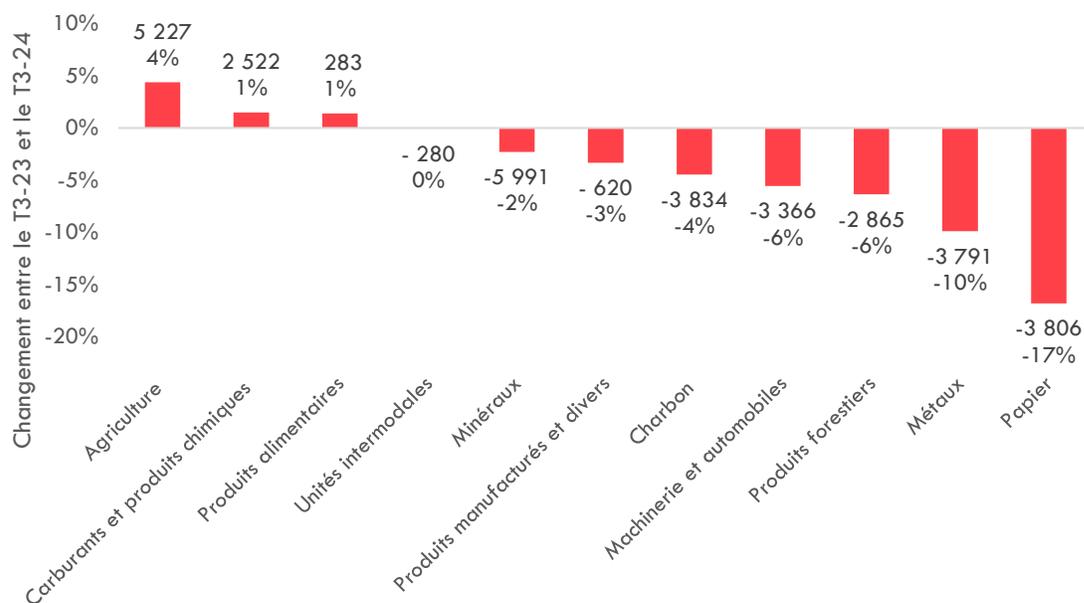
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

### Chemins de fer canadiens, unités intermodales



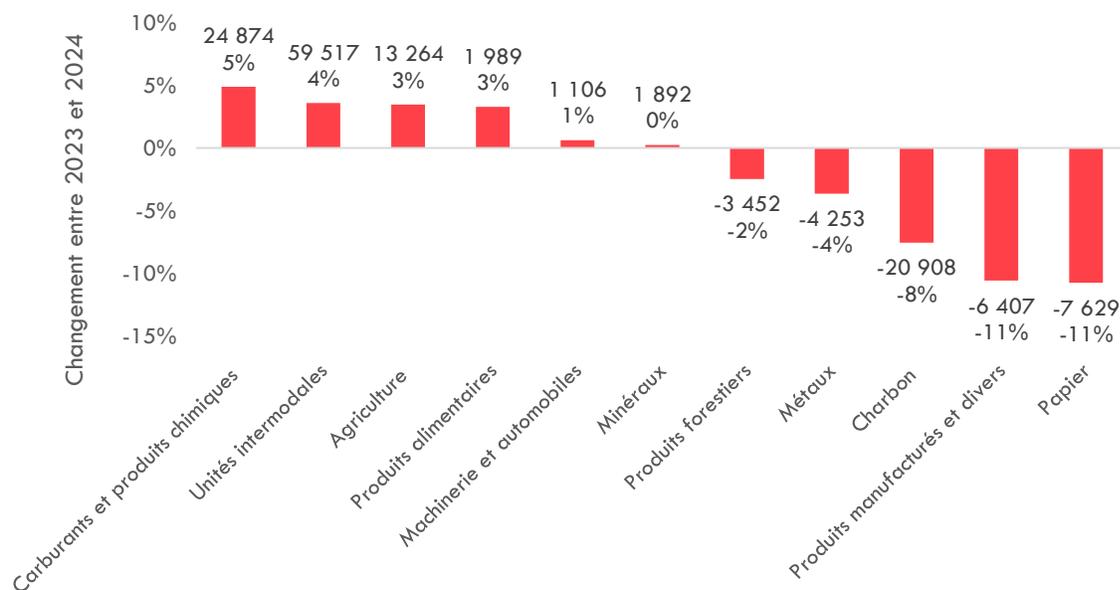
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

### Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales, T3



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

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



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

Au troisième trimestre de 2024, les wagons complets et le trafic intermodal ont augmenté dans l'Ouest. Les baisses de chargements de charbon, de produits forestiers et de produits du papier ont été plus que compensées par les gains avec les produits agricoles, les carburants et les produits chimiques, et les minéraux, pour une augmentation globale du nombre de wagons complets de 2 %. Les unités intermodales ont affiché des gains importants d'une année à l'autre, en comparaison toutefois avec un troisième trimestre relativement faible en 2023, qui a été touché par la grève de 13 jours aux ports de la Colombie-Britannique.

Dans l'Est, l'arrêt de travail du mois d'août a eu un impact significatif sur le trafic trimestriel. Les chargements ont diminué pour chaque groupe de marchandises comparativement au troisième trimestre de 2023.

### Wagons complets et unités intermodales par région, 2024 vs 2023

	T3	Année (T1-T3)
<b>Division Est</b>		
Wagons complets	-7%	-4%
Unités intermodales	-10%	-5%
<b>Division Ouest</b>		
Wagons complets	2%	3%
Unités intermodales	9%	10%
<b>Total</b>		
Wagons complets	-2%	0%
Unités intermodales	0%	4%

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

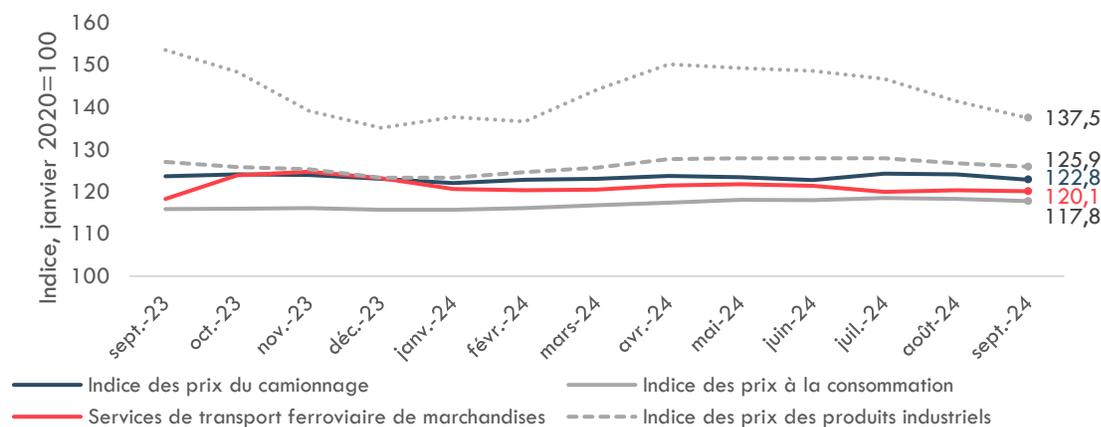
### Tarifs marchandises

Après des années de forte volatilité, les prix ont été modérés au cours de l'année écoulée.

Au cours des trois derniers mois (juin à septembre 2024), les tarifs du camionnage et l'Indice des prix à la consommation sont restés stables, alors que les autres prix ont diminué. Les tarifs ferroviaires ont diminué de 1 %, l'Indice des prix des produits industriels a diminué de 2 % et l'Indice des prix des produits de base a diminué de 8 %.

Comparativement à janvier 2020, la période précédant la pandémie de COVID-19, les tarifs du camionnage ont augmenté de 22,8 % au total, alors que les tarifs marchandises ferroviaires ont augmenté de 20,1 %. Ces deux augmentations sont similaires à l'augmentation des Indices des prix à la consommation (17,8 %) et des produits industriels (25,9 %), mais bien inférieures à l'augmentation de l'Indice des prix des produits de base de 37,5 %.

### Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices

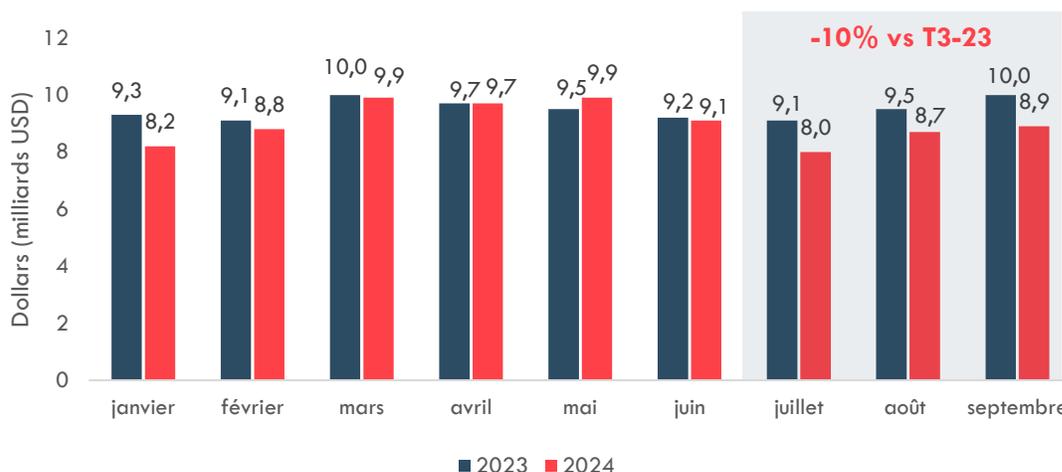


Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

## Exportations

Au troisième trimestre de 2024, les échanges commerciaux par train avec les États-Unis étaient de 10 % inférieurs aux niveaux du troisième trimestre de 2023. Une grande partie de cette diminution était liée aux répercussions de l'arrêt de travail du mois d'août.

### Commerce ferroviaire avec les États-Unis



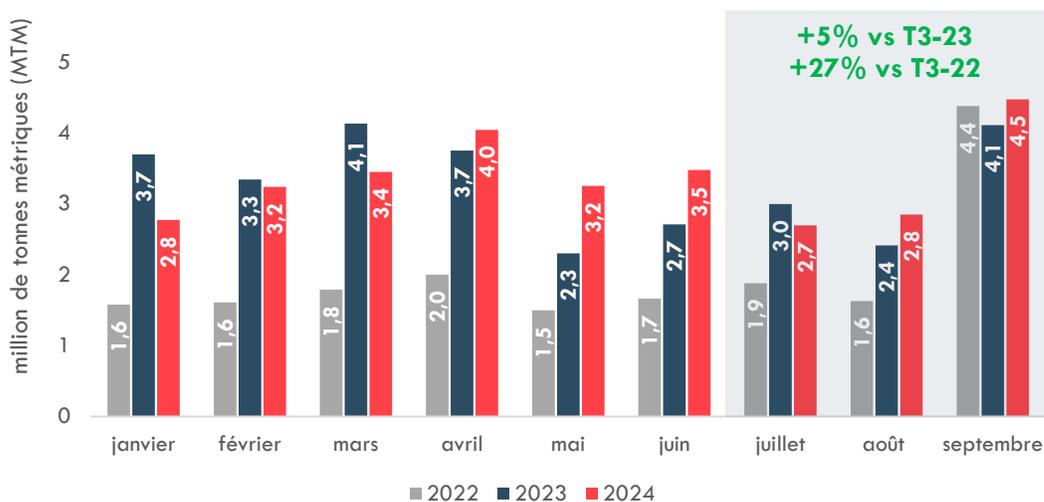
Source : U.S. Bureau of Transportation Statistics, [News and Statistical Releases: North American Transborder Freight Data](#).

Les volumes de grain transportés par les chemins de fer fluctuent d'une année à l'autre et sont fortement liés à l'importance de la récolte. De plus, le moment de la demande peut être volatil, car il est influencé par les variations des prix du marché pour le grain. En investissant dans le stockage à la ferme, les producteurs peuvent retarder les expéditions de grain, choisissant de le vendre quand le marché est le plus favorable pour eux.

Les volumes de grain acheminés par train au troisième trimestre (année civile<sup>8</sup>) sont liés à la fois à la quantité de grain reportée de la récolte précédente et aux conditions de la récolte d'automne en cours. En décembre 2024, Statistique Canada estimait que la production des Prairies (tonnes métriques totales) de blé, de canola, d'orge et d'avoine serait supérieure de 2 % à 2023. Malgré l'arrêt de travail du mois d'août, les expéditions de grain en août ont été plus importantes qu'en 2022 et 2023. Après l'arrêt de travail, les volumes hebdomadaires sont restés supérieurs à un million de tonnes métriques. Au troisième trimestre de 2024, les expéditions de grain ont augmenté de 5 % par rapport au troisième trimestre de 2023 et de 27 % par rapport au troisième trimestre de 2022.

<sup>8</sup> Les Rapports trimestriels de l'ACFC analysent les données sur le grain en fonction de l'année civile janvier-décembre, plutôt qu'en fonction de l'année de récolte août-juillet.

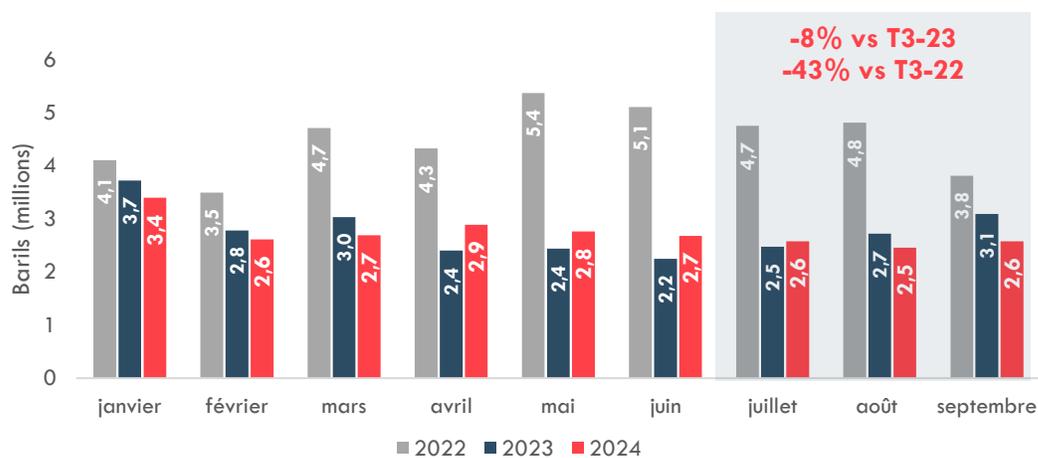
## Grain dans les wagons-trémies destinés aux ports de l'Ouest



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

Les exportations de pétrole brut par train ont diminué de 8 % par rapport à l'année précédente.

## 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.

### Perturbations relatives à la main-d'œuvre

Ces dernières années, les chaînes d'approvisionnement du Canada ont dû composer avec de nombreux cas d'incertitude relative à la main-d'œuvre. L'effet cumulatif de l'incertitude récurrente relative à la main-d'œuvre, ce qui comprend les arrêts de travail, ou la simple menace d'arrêts de travail, a un impact négatif sur les entreprises, les consommateurs et la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable. Le Code canadien du travail doit être modernisé pour améliorer le modèle actuel de conflits de travail, garantissant que des solutions viables et opportunes soient mises en œuvre afin que les chaînes d'approvisionnement continuent à fonctionner et à servir les Canadiens, tout en respectant les droits des travailleurs.

Nos partenaires commerciaux et les expéditeurs ont des choix. La grève aux ports de la Colombie-Britannique en juillet 2023 a considérablement nui à l'économie et à la réputation internationale du Canada. Il a fallu plusieurs mois pour que la majeure partie du trafic détourné revienne vers les ports canadiens.

---

*Avant l'arrêt de travail en août, les chemins de fer ont dû cesser d'accepter du trafic, surtout des matières dangereuses, afin d'assurer la sécurité des communautés.*

---

Cette année, l'arrêt de travail dans le secteur ferroviaire n'a duré que quelques jours, mais les déviations de trafic ont commencé dès le mois de mai. Avant l'arrêt de travail en août, les chemins de fer ont dû cesser d'accepter du trafic, surtout des matières dangereuses, afin d'assurer la sécurité des communautés. Les déviations de trafic se sont poursuivies, les expéditeurs retenant leurs expéditions ou redirigeant le trafic vers les ports américains, s'appuyant sur d'autres chaînes d'approvisionnement. Pour le seul mois d'août, le trafic non intermodal a diminué de 7 % et le trafic intermodal a chuté de 15 %, pour atteindre son niveau le plus bas en plus de 10 ans. Ce n'est qu'un nouvel événement d'une série qui a perturbé les chaînes d'approvisionnement du Canada au cours des dernières années – minant encore plus la réputation du pays en tant que partenaire commercial fiable.

### Défis du commerce maritime mondial

La sécheresse au canal de Panama, qui a commencé à la fin de 2022, est décrite comme la pire de l'histoire du canal.<sup>9</sup> L'Autorité du canal de Panama a signalé une baisse de 29 % des transits de navires pendant l'année financière 2024.<sup>10</sup> Le canal cherche maintenant à revenir à son niveau habituel d'environ 36 transits par jour.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> [Panama Canal says shipping rebound is underway after record drought](#), Hellenic Shipping News.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Ibid.

Au Moyen-Orient, le trafic au canal de Suez, d'une importance mondiale, continue à être perturbé par les attaques de navires dans la mer Rouge. 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 (d'environ 10 jours) et les coûts. Au troisième trimestre de 2024, la fiabilité des navires et les retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires étaient pires que l'année précédente. De plus, les prix de conteneurs étaient beaucoup plus élevés. L'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées de Freightos (*Freightos' Global Container Freight Index*)<sup>12</sup> était de 5 074 \$ en moyenne au troisième trimestre de 2024 – une augmentation de 267 % comparativement à la même période en 2023 (la moyenne était alors de 1 383 \$). La performance des navires et les tarifs des conteneurs ont inévitablement eu un impact sur les chaînes d'approvisionnement au Canada et finissent par augmenter le coût des marchandises pour les consommateurs.

---

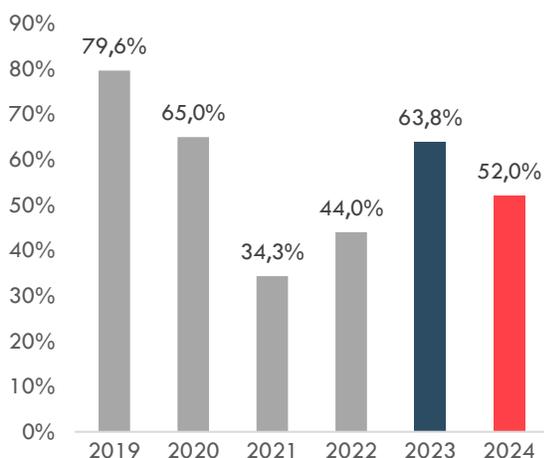
*L'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées de Freightos était de 5 074 \$ en moyenne au troisième trimestre de 2024 – une augmentation de 267 % comparativement à la même période en 2023.*

---

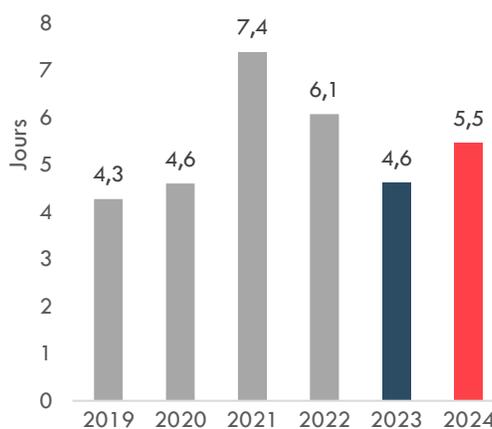
## Navires mondiaux

Au troisième trimestre de 2024, les retards et la ponctualité mondiaux des navires se sont aggravés. Selon le rapport *Global Liner Performance* de Sea-Intelligence, la fiabilité des horaires mondiaux est passée de 63,8 % au deuxième trimestre de 2023 à 52,0 % au troisième trimestre de 2024, et le retard moyen mondiaux des arrivées tardives des navires a augmenté d'une moyenne de 4,6 jours au troisième trimestre de 2023 à 5,5 jours au troisième trimestre de 2024.

**Fiabilité des horaires mondiaux, T3**



**Retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires, T3**



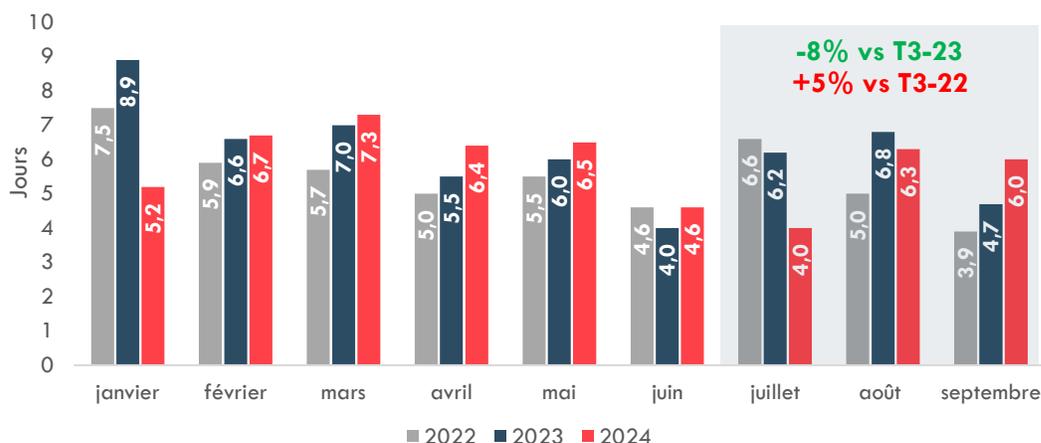
Source : Sea-Intelligence, [Global Liner Performance \(GLP\) report](#).

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

## Ports canadiens

Au troisième trimestre de 2024, le temps d'arrêt moyen au port de Vancouver était de 5,4 jours, soit 8 % plus court qu'au troisième trimestre de 2023, mais 5 % plus long qu'au troisième trimestre de 2022.

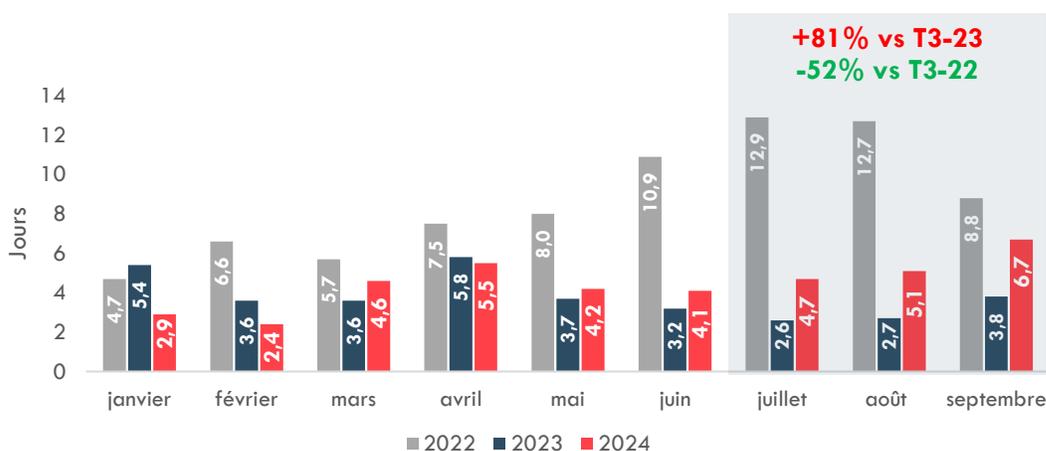
### Vancouver – Temps d'arrêt au terminal Gateway par mois



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

Le temps d'arrêt moyen au port de Montréal était de 5,5 jours au troisième trimestre de 2024, une augmentation de 81 % par rapport à l'année précédente, mais une diminution de 52 % par rapport au troisième trimestre de 2022.

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



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

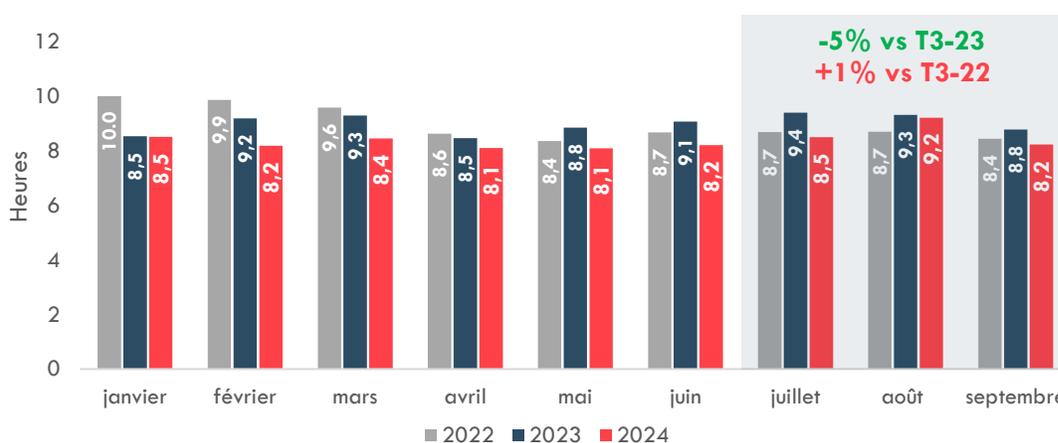
## Chemins de fer canadiens

Les chemins de fer ont géré efficacement l'arrêt de travail du mois d'août afin de minimiser les perturbations sur la chaîne d'approvisionnement. Hormis la semaine de l'arrêt de travail (17 au 23 août) et la semaine suivante (24 au 30 août), le temps d'arrêt aux terminaux pendant chacune des 11 autres semaines a été plus court qu'en 2022 et 2023.

Au troisième trimestre de 2024, le temps d'arrêt moyen des chemins de fer s'élevait à 8,7 heures – une augmentation de 5 % d'une année à l'autre.

*Les chemins de fer ont géré efficacement l'arrêt de travail du mois d'août afin de minimiser les perturbations sur la chaîne d'approvisionnement.*

### 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

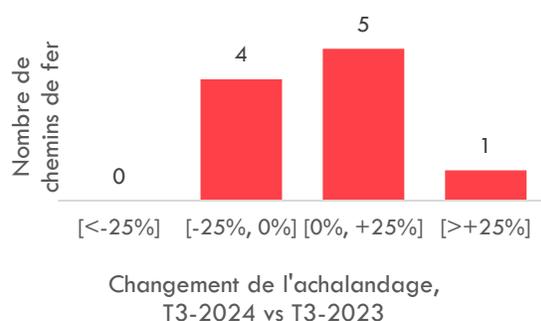
Cette section traite de l'achalandage de voyageurs pour différents types de services, notamment les trains intervilles, touristiques et de banlieue.

### Achalancement chez les membres de l'ACFC

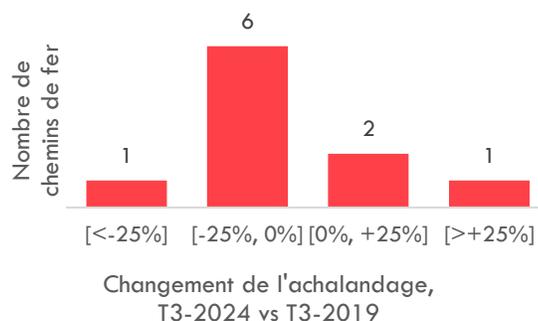
L'achalandage de voyageurs a été considérablement touché par la pandémie de COVID-19 et les restrictions changeantes, et il continue à être influencé par le nombre variable d'employés qui retournent travailler au bureau. Cette section traite de la reprise de l'achalandage de voyageurs chez les membres de l'ACFC.<sup>13</sup>

Au troisième trimestre de 2024, six membres faisant rapport sur dix ont indiqué que l'achalandage était plus élevé qu'au troisième trimestre de 2023. Quatre membres ont indiqué une diminution de moins de 25 %. En comparaison avec la période prépandémie (troisième trimestre de 2019), trois membres ont indiqué une augmentation de l'achalandage – deux membres ont indiqué une augmentation de moins de 25 % et un membre a signalé une augmentation de plus de 25 %. Sur les sept membres qui ont signalé des niveaux d'achalandage inférieurs à la période prépandémie, un seul a signalé une réduction de plus de 25 %.

#### Membres de l'ACFC, achalandage, tendance sur un an



#### Membres de l'ACFC, rétablissement après pandémie



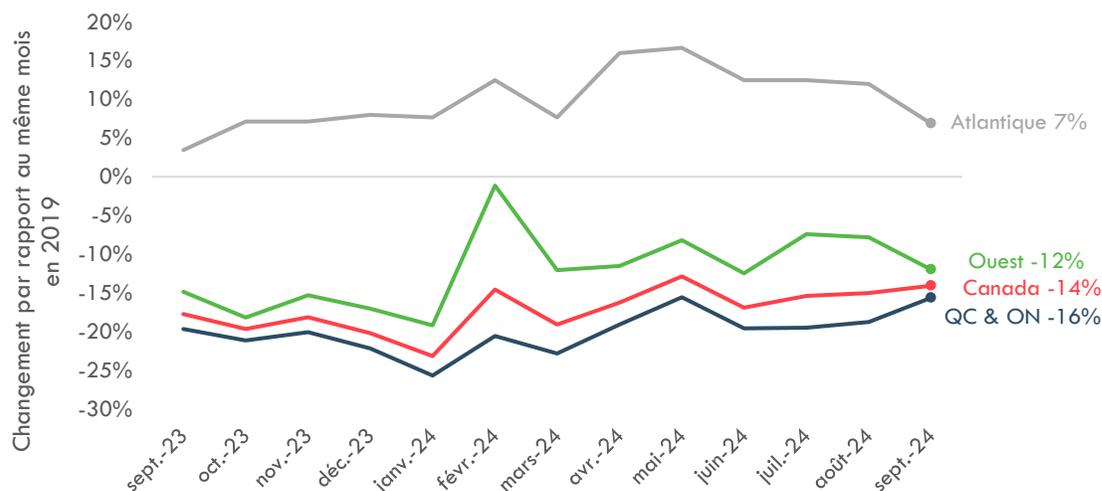
## Transport en commun et trains de banlieue

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.

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 septembre 2024, l'achalandage était inférieur de 14 % au niveau prépandémie. 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. L'achalandage total du système de transport en commun au Canada atlantique, qui dépend considérablement du transport par autobus, s'était pleinement rétabli en février 2023, alors que l'achalandage total du système de transport en commun au Québec et en Ontario, où un plus grand nombre de navetteurs prennent le train, reste inférieur de 16 %.

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

### Achalandage du transport en commun par région

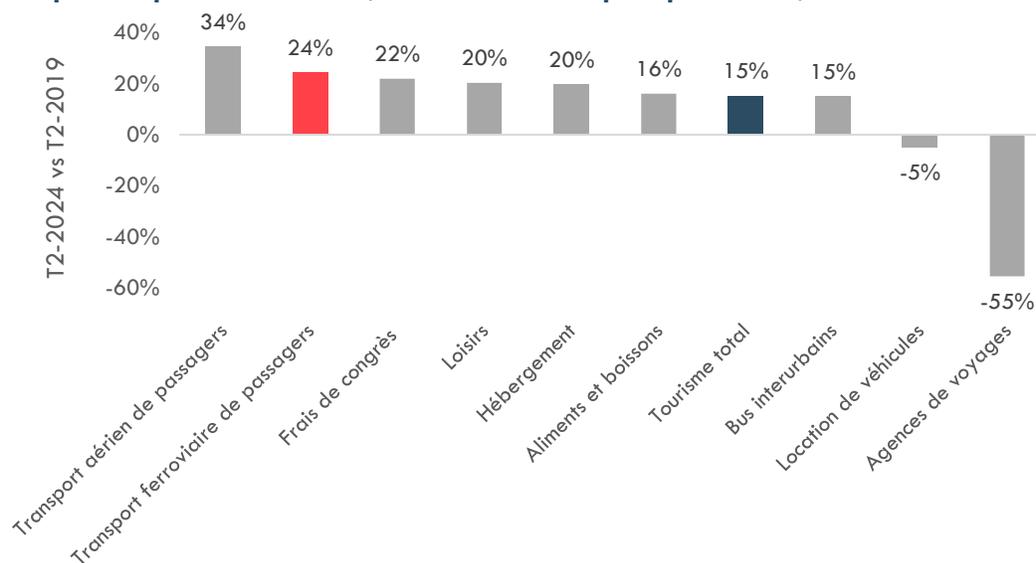


Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#).

## Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le deuxième trimestre de 2024. Au deuxième trimestre de 2024, les dépenses totales pour le tourisme étaient de 15 % supérieures à celles du deuxième trimestre de 2019 (pré-pandémie).

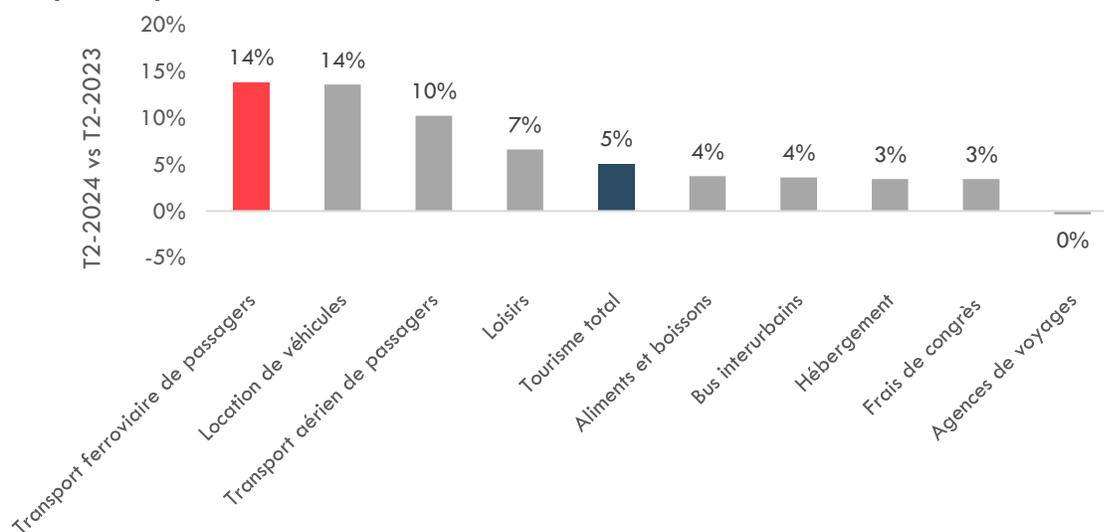
### Dépenses pour le tourisme, rétablissement après pandémie, T2



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

L'augmentation annuelle a été menée par des dépenses pour les services ferroviaires aux voyageurs (+14 %), les locations de véhicules (+14 %) et les services aériens aux voyageurs (+10 %).

### Dépenses pour le tourisme, tendance sur un an, T2

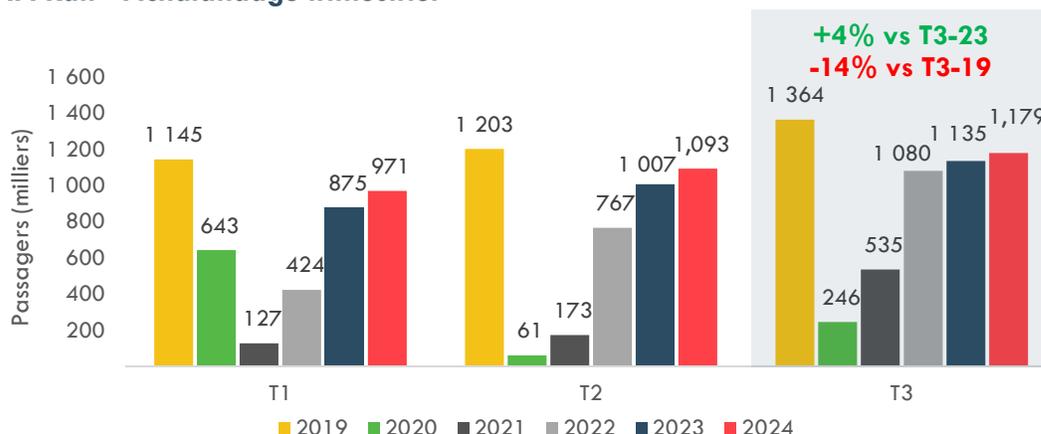


Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).

## Transport de voyageurs intervilles

Au troisième trimestre de 2024, l'achalandage de VIA Rail a augmenté de 4 % comparativement au troisième trimestre de 2023, et était inférieur de seulement 14 % au niveau prépandémie (troisième trimestre de 2019). Sur une base annuelle, l'achalandage a augmenté de 7 % par rapport à 2023 et a diminué de 13 % par rapport à 2019.

### VIA Rail - Achalandage trimestriel

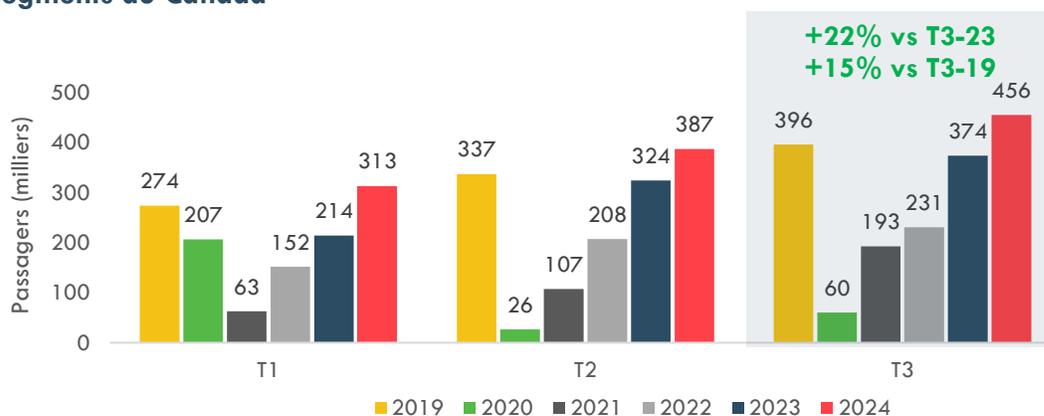


Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#).

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.<sup>14</sup>

Le troisième trimestre de 2024 était le quatrième trimestre consécutif où l'achalandage sur les itinéraires d'Amtrak ayant des segments au Canada était supérieur au niveau prépandémie. Au troisième trimestre de 2024, l'achalandage sur ces itinéraires a augmenté de 22 % par rapport à l'année précédente et a excédé le niveau prépandémie (troisième trimestre de 2019) de 15 %.

### 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).

<sup>14</sup> 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 2024.

### Données de la Federal Railroad Administration

Au troisième trimestre de 2024, le taux de blessures personnelles des chemins de fer canadiens de classe 1 s'est amélioré de 27 % comparativement à la moyenne de 2020-2023 et de 10 % comparativement à 2023, et le taux d'accidents de train s'est amélioré de 25 % comparativement à la moyenne de 2020-2023 et de 22 % comparativement à 2023.<sup>15</sup>

**Taux de blessures personnelles (FRA)<sup>1</sup>, T3**



**Taux d'accidents de train (FRA)<sup>2</sup>, T3**



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.

<sup>1</sup> Blessures par 200 000 heures employés

<sup>2</sup> 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.

*Les chemins de fer sous réglementation fédérale ont amélioré leur taux d'accidents de 7 % et ont réduit le nombre de déraillements sur la voie principale de moitié comparativement à la moyenne de 2019-2023.*

Au troisième trimestre de 2024, le taux d'accidents s'est amélioré de 7 % comparativement à la moyenne de 2019-2023, et de 9 % comparativement 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, de 56 % comparativement à la moyenne de 2019-2023 et de 27 % comparativement à l'année précédente. Le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses était conforme à la forte performance des dernières années.

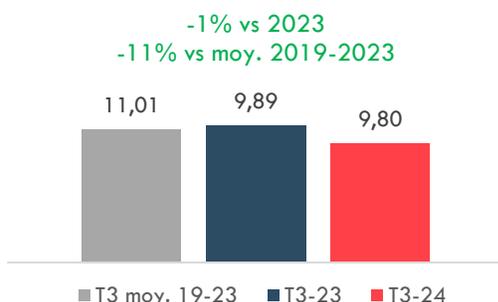
<sup>15</sup> 2020 est la première année pour laquelle des données sont disponibles.

Malgré ces améliorations considérables, les passages à niveau et les intrusions demeurent des problèmes majeurs. Les chemins de fer déploient des efforts significatifs pour informer le grand public des dangers liés à la proximité des voies et du matériel en mouvement. De plus, ils communiquent de façon continue avec les municipalités sur l'importance d'appliquer les lignes directrices sur le voisinage à l'approbation de projets d'aménagement près de l'infrastructure ferroviaire. De façon similaire, des programmes éducatifs, dirigés par Opération Gareautrain, insistent sur les comportements sécuritaires à adopter près de l'infrastructure ferroviaire. En plus de ces efforts, les municipalités, les services sociaux communautaires et le grand public ont un rôle important à jouer dans la réduction des incidents liés aux passages à niveau et aux intrusions.

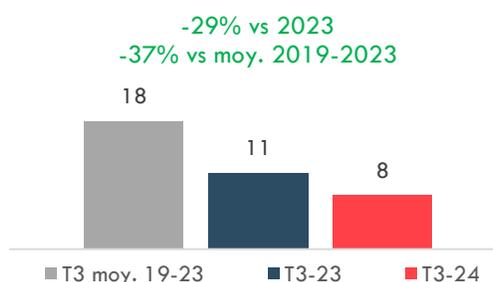
Les neuf premiers mois de 2024 ont été marqués par une forte augmentation des accidents liés aux passages à niveau (+15 % par rapport à la moyenne de 2019-2023) et des accidents liés aux intrusions (+51 % par rapport à la moyenne de 2019-2023).

Au troisième trimestre, les accidents liés aux passages à niveau ont augmenté de 26 % par rapport à la moyenne de 2019-2023, alors que les accidents liés aux intrusions ont augmenté de 43 %, ce qui est préoccupant, par rapport à la moyenne de 2019-2023. L'augmentation des campements le long ou à proximité des voies ferrées, l'adoption de comportements risqués (et illégaux) pour les médias sociaux ou comme jeu, et les problèmes de santé mentale ne sont que quelques-uns des facteurs qui expliquent l'augmentation déconcertante du nombre d'intrusions. Il faudra faire une recherche additionnelle pour étudier ces facteurs et optimiser l'efficacité du matériel de liaison et des campagnes de sensibilisation. Le problème est complexe et il faudra un effort concerté pour réaliser la mission d'arriver à zéro.

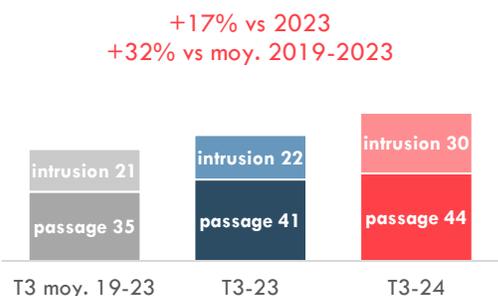
### Accidents par million de trains-milles



### 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](http://www.railcan.ca/fr)

2024\_T3\_Rev.2