

RAPPORT TRIMESTRIEL DE L'ACFC

Trimestre 4 – 2024

31 mars 2025



Table des matières

Introduction.....	3
Sommaire	3
Économie canadienne.....	3
Transport de marchandises.....	3
Chaînes d’approvisionnement.....	4
Transport de voyageurs.....	5
Sécurité ferroviaire.....	5
État de l’économie canadienne.....	7
Aperçu économique.....	8
Transport ferroviaire et autres modes de transport de marchandises.....	9
Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l’ensemble du réseau	11
Tendance hebdomadaire.....	11
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets	12
Mesures clés sur les finances et l’exploitation	13
Industrie du fret canadienne	16
Wagons complets et unités intermodales	16
Tarifs marchandises	19
Exportations.....	20
Chaînes d’approvisionnement	22
Perturbations relatives à la main-d’œuvre.....	22
Défis du commerce maritime mondial	23
Navires mondiaux.....	23
Ports canadiens.....	24
Chemins de fer canadiens.....	25
Transport de voyageurs	26
Achalandage chez les membres de l’ACFC.....	26
Transport en commun et trains de banlieue.....	26
Tourisme ferroviaire.....	28
Transport de voyageurs intervilles	28
Sécurité ferroviaire	30
Données de la Federal Railroad Administration.....	30
Données du Bureau de la sécurité des transports.....	31

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](#).

Les commentaires sur ce rapport peuvent être faits à : Jonathan Thibault, Gestionnaire, Économie, Données et Recherche, JThibault@railcan.ca, 613.564.8104.

Sommaire

Économie canadienne

La guerre commerciale a des conséquences négatives sur les économies nord-américaines en 2025.

Du deuxième trimestre au quatrième trimestre de 2024, la croissance du PIB du Canada et des États-Unis est restée supérieure à deux pour cent. La croissance devrait ralentir en 2025.

En mars 2025, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a considérablement réduit ses prévisions (comparativement à son rapport de décembre 2024) pour les économies nord-américaines, la guerre commerciale étant largement responsable de cette situation. L'OCDE a revu à la baisse ses prévisions de croissance du PIB en 2025 pour le Canada de 2,0 % à 0,7 %, pour les États-Unis de 2,4 % à 2,2 %, et pour le Mexique de 1,2 % à -1,3 %.

Transport de marchandises

Volumes touchés par l'arrêt de travail aux ports et l'arrivée précoce du temps froid.

Au début du quatrième trimestre de 2024, le trafic de marchandises a été positif après l'arrêt de travail d'août 2024 au CN et au CPKC. Puis, en novembre, des interruptions de travail aux ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Montréal ont eu un impact considérable sur la chaîne d'approvisionnement des transports. Comparativement à novembre 2023, les wagons complets non intermodaux ont diminué de 3 %, alors que le trafic intermodal, qui a été plus fortement touché par les interruptions de travail, a chuté de 15 %. La reprise rapide en décembre a été freinée par l'arrivée précoce du temps froid – qui a nécessité des ajustements aux opérations, notamment la réduction de la longueur des trains, pour assurer la sécurité.

Comparativement au quatrième trimestre de 2023, le trafic intermodal canadien total² a diminué de 5 % et les wagons complets non intermodaux sont restés stables. Les augmentations de wagons complets étaient principalement dues aux produits agricoles (+22 628 wagons complets, 15 %), soutenues par des gains importants pour le canola, le blé, d'autres céréales et les légumes. Les produits alimentaires ont affiché une faible augmentation de 575 wagons complets (3 %). Les wagons complets ont diminué pour les huit autres groupes de produits. Les minéraux ont affiché la plus forte diminution de wagons complets (-8 351), ce qui était presque entièrement dû à une baisse des wagons complets de potasse de 7 480 (11,0 %). Cependant, le

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

² Mesuré en unités. Source : Statistique Canada, [Statistiques mensuelles des chargements ferroviaires](#).

quatrième trimestre de 2024 a été le deuxième meilleur quatrième trimestre jamais enregistré pour les wagons complets de potasse,³ après le quatrième trimestre de 2023.

Sur une base annuelle, les chemins de fer canadiens ont terminé 2024 avec un trafic de wagons complets non intermodaux égal aux niveaux de 2023, et des unités intermodales en hausse de 2 %.

Au quatrième 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 diminué de 1 % par rapport à la même période l'année précédente. Sur une base annuelle, les TMC en 2024 ont augmenté de 2 %, principalement pour le grain et les engrais.

Au quatrième trimestre de 2024, la performance des chemins de fer canadiens de classe 1 est restée comparable au quatrième trimestre de 2023 pour la plupart des mesures. Une mesure s'est améliorée – les acquisitions de biens,⁴ qui ont augmenté de 2 %, à 1,7 milliard de dollars au quatrième trimestre. Sur une base annuelle, les acquisitions de biens ont augmenté de 12 %, à 6,4 milliards de dollars. Le ratio d'exploitation moyen des chemins de fer de classe 1 a diminué de 1 %, les dépenses ayant augmenté alors que les revenus par TMC sont restés inchangés. Finalement, les perturbations aux ports en novembre, suivies du temps froid en décembre (comparativement à décembre 2023), ont entraîné une augmentation des temps d'arrêt moyens aux terminaux de 3 % au quatrième trimestre de 2024. Sur une base annuelle, les temps d'arrêt ont diminué de 3 %.

Chaînes d'approvisionnement

La fluidité de toute la chaîne d'approvisionnement touchée par les interruptions de travail, les conditions météorologiques, la sécheresse et les conflits.

En octobre, avant les interruptions de travail à plusieurs ports canadiens, les temps d'arrêt aux terminaux étaient plus courts qu'en octobre 2023 et octobre 2022. Ils ont augmenté pendant les interruptions de travail, et les chemins de fer soumis à des restrictions dues au temps froid ont eu de la difficulté à rattraper les retards accumulés pendant le reste du trimestre. Dans l'ensemble, les temps d'arrêt aux terminaux au quatrième trimestre de 2024 étaient de 8,65 heures en moyenne (une augmentation de 7 % par rapport au quatrième trimestre de 2023). Les temps d'arrêt aux ports de Vancouver et de Montréal se sont progressivement aggravés pendant tout le trimestre. Comparativement au quatrième trimestre de 2023, les temps d'arrêt au port de Vancouver ont augmenté de 33 % (passant de 4,2 à 5,5 jours) et les temps d'arrêt au port de Montréal ont plus que doublé (passant de 3,3 à 7,7 jours).

Au palier international, les perturbations aux deux principaux canaux ont continué à influencer la performance des chaînes d'approvisionnement mondiales. Dans les Amériques, les restrictions au nombre de transits quotidiens au canal de Panama sont restées en place, alors qu'au Moyen-Orient, les navires ont continué à passer par la pointe sud de l'Afrique afin d'éviter les conflits autour du canal de Suez. La fiabilité des horaires mondiaux a diminué de 61,0 % au quatrième trimestre de 2023 à 53,1 % au quatrième trimestre de 2024, et le retard moyen des arrivées tardives des navires a augmenté de 5,1 à 5,5 jours. Les deux mesures de la performance sont restées très défavorables comparativement au quatrième trimestre de 2019, quand la fiabilité des horaires était de près de 80 % et que le retard moyen des arrivées tardives des navires était d'environ quatre jours.

³ Source : Analyse de l'ACFC fondée sur Statistique Canada, [Statistiques mensuelles des chargements ferroviaires](#).

⁴ Les acquisitions de biens comprennent les investissements de capitaux dans les voies ferrées et les routes, le matériel roulant, les bâtiments, les technologies de l'information et d'autres biens.

Transport de voyageurs

Les augmentations annuelles de l'achalandage se poursuivent.

Au quatrième trimestre de 2024, 56 % des membres de l'ACFC faisant rapport ont indiqué que l'achalandage était supérieur au quatrième trimestre de 2023. Sur une base annuelle, 70 % des membres faisant rapport ont indiqué que l'achalandage en 2024 était supérieur à 2023.

Les deux principaux chemins de fer intervilles – VIA Rail et Amtrak – ont signalé une augmentation de l'achalandage. L'achalandage de VIA Rail au troisième trimestre de 2024⁵ a augmenté de 4 %. Sur une base trimestrielle et annuelle, l'achalandage a augmenté de 7 % par rapport à 2023. Au quatrième trimestre de 2024, l'achalandage sur les itinéraires d'Amtrak ayant des segments au Canada a augmenté de 14 %. Sur une base annuelle, l'achalandage a augmenté de 23 % par rapport à 2023.

En décembre 2024, l'achalandage du transport en commun était de 14 % inférieur au niveau pré-pandémie.

Le secteur touristique du Canada a fait des gains modestes au troisième trimestre de 2024,⁶ alors que les dépenses totales pour le tourisme ont augmenté de 2 % comparativement au troisième trimestre de 2023. Les dépenses pour le transport de voyageurs ont augmenté de 11 %, à égalité avec les autobus interurbains (+11 %) et derrière les locations de véhicules (+13 %).

Sécurité ferroviaire

Résultats mitigés au quatrième trimestre pour terminer une année 2024 exceptionnellement bonne.

La sécurité demeure la priorité première du secteur, comme l'illustrent les données de 2024.

En 2024, le taux de blessures personnelles des chemins de fer canadiens de classe 1 ([Federal Railroad Administration \(FRA\)](#)) s'est amélioré de 18 % comparativement à la moyenne de 2020-2023 et de 6 % comparativement à 2023. Le taux d'accidents de train s'est amélioré de 20 % comparativement à la moyenne de 2020-2023 et de 4 % comparativement à 2023.

Les données du [Bureau de la sécurité des transports \(BST\)](#) indiquent également des améliorations significatives en 2024. Le taux d'accidents s'est amélioré de 15 % comparativement à la moyenne de 2019-2023 et de 4 % comparativement à 2023. Le nombre de déraillements sur la voie principale a diminué de 33 % comparativement à la moyenne de 2019-2023 et de 13 % comparativement à 2023. Le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a diminué de 18 % comparativement à la moyenne de 2019-2023, mais a augmenté de 1 % comparativement à 2023.

Les passages à niveau et les intrusions demeurent des points de préoccupation majeurs. Au quatrième trimestre de 2024, les statistiques étaient comparables aux moyennes historiques, mais il y a eu une forte augmentation des accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions plus tôt dans l'année. Les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions en 2024 ont augmenté de 20 % comparativement à la moyenne de 2019-2023 et de 13 % comparativement à 2023. Les problèmes sont complexes 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.

⁵ Les données du troisième trimestre de 2024 étaient les dernières disponibles au 25 mars 2025.

⁶ Les données du troisième trimestre de 2024 étaient les dernières disponibles au 25 mars 2025.

Au quatrième trimestre de 2024, le taux de blessures personnelles des chemins de fer canadiens de classe 1 ([Federal Railroad Administration \(FRA\)](#)) était comparable à celui du quatrième trimestre 2023, mais affichait une amélioration de 13 % par rapport à la moyenne de 2020-2023.⁷ Le taux d'accidents de train au quatrième trimestre de 2024 a augmenté de 3 % comparativement au quatrième trimestre de 2023, mais était de 12 % inférieur à la moyenne de 2020-2023.

L'analyse par l'ACFC des données du [Bureau de la sécurité des transports \(BST\)](#) pour le quatrième trimestre indique des résultats mitigés, selon l'indicateur et la comparaison avec 2023 ou la moyenne de 2019-2023.

⁷ 2020 est la première année pour laquelle des données sont disponibles.

État de l'économie canadienne

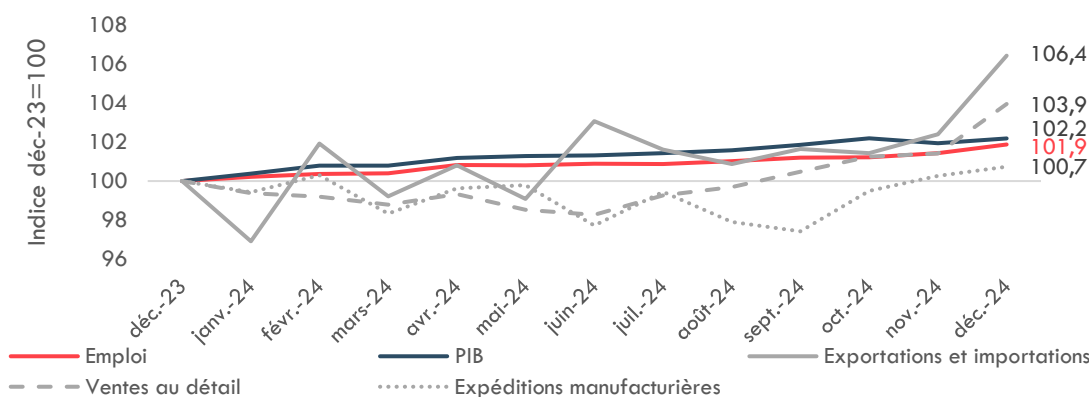
Les données sur l'ensemble des indicateurs économiques clés sont fournies sur une base désaisonnalisée. Ainsi, les données les plus récentes sont analysées par rapport aux mois précédents, plutôt que par rapport au même trimestre l'année précédente. Si l'on compare décembre 2024 à septembre 2024, tous les indicateurs clés – emploi, PIB, commerce, ventes au détail et expéditions manufacturières – se sont améliorés.

De septembre à décembre 2024, l'emploi total (tous les secteurs) a augmenté de 0,7 % (1 38 100 emplois), passant de 20,78 à 20,92 millions.

Pendant cette même période de trois mois, le PIB a augmenté de seulement 0,3 %, passant de 2 276 à 2 283 milliards de dollars. Les changements du PIB étaient positifs dans 10 des 20 secteurs, avec des augmentations (en pourcentage et en dollars absolus) pour les ventes au détail (+2,2 % ou 2,6 milliards de dollars), l'immobilier, la location et le crédit-bail (+0,7 % ou 2,0 milliards de dollars), les mines, les carrières et l'extraction de pétrole et de gaz (+1,7 % ou 2,0 milliards de dollars). Le PIB du secteur des transports et de l'entreposage a diminué de 0,7 % (746 millions de dollars), principalement en raison de la grève du Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes, qui a commencé le 15 novembre 2024 et a été suspendue le 17 décembre 2024. En dollars absolus, le PIB du secteur manufacturier a affiché la plus forte baisse (-0,8 % ou -1,7 milliard de dollars), alors que 12 des 18 industries manufacturières ont faibli.

De septembre à décembre 2024, le commerce bilatéral a augmenté de 4,7 % (de 129,0 à 135,1 milliards de dollars), les ventes au détail ont augmenté de 3,4 % (de 67,3 à 69,6 milliards de dollars), et les expéditions manufacturières ont augmenté de 3,4 % (de 69,4 à 71,8 milliards de dollars). À première vue, ces chiffres semblent très élevés, mais ils sont exprimés en dollars canadiens courants. De septembre à décembre, le dollar canadien s'est déprécié de 5,1 % par rapport au dollar américain. La dévaluation rapide du dollar canadien au cours de cette période a contribué à la croissance de ces trois indicateurs.

Principaux indicateurs économiques



Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Septembre 2024	20,78	2 276	129,0	67,3	69,4
Décembre 2024	20,92	2 283	135,1	69,6	71,8
Changement sur 3 mois	0,7%	0,3%	4,7%	3,4%	3,4%

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.

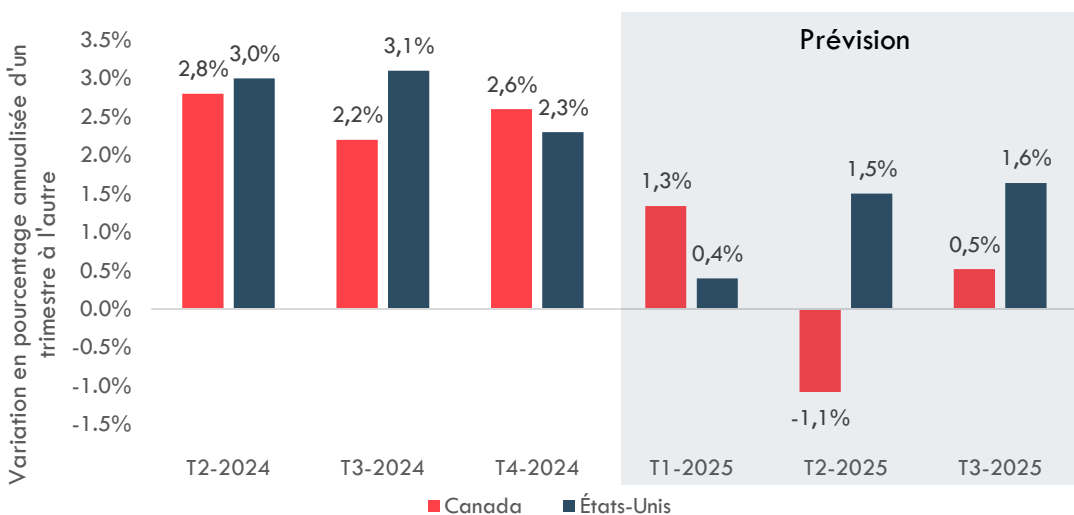


Aperçu économique

Du deuxième trimestre au quatrième trimestre de 2024, la croissance du PIB du Canada et des États-Unis est restée supérieure à deux pour cent. La croissance des deux économies devrait ralentir en 2025.

Les grandes banques canadiennes prévoient une croissance d'un peu plus d'un pour cent au premier trimestre de 2025, avant une baisse de 1,1 % au deuxième trimestre et une modeste reprise de 0,5 % au troisième trimestre.

PIB réel prévu - Canada et États-Unis



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

En mars 2025, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a considérablement réduit ses prévisions (comparativement à son rapport de décembre 2024) pour les économies nord-américaines, la guerre commerciale étant largement responsable de cette situation.⁸ L'OCDE a revu à la baisse ses prévisions de croissance du PIB en 2025 pour le Canada de 2,0 % à 0,7 %, pour les États-Unis de 2,4 % à 2,2 %, et pour le Mexique de 1,2 % à -1,3 %. La réduction de la croissance du PIB du Canada de 1,3 point de pourcentage (de 2,0 % à 0,7 %) se traduit par un impact d'environ 40 milliards de dollars sur le PIB national en 2025, soit environ 100 millions de dollars par jour.⁹

En mars 2025, l'OCDE a revu à la baisse ses prévisions de croissance du PIB en 2025 pour le Canada de 2,0 % à 0,7 %, la guerre commerciale étant largement responsable de cette situation. Cette réduction se traduit par un impact d'environ 40 milliards de dollars sur le PIB national en 2025, soit environ 100 millions de dollars par jour.

Les chemins de fer de classe 1 prévoient une croissance à un chiffre faible ou moyenne des TMC en 2025, avec une pondération vers le deuxième semestre de l'année, alors que le secteur se remet des interruptions de travail de 2024. Il existe une plus grande certitude quant à la main-d'œuvre sur la chaîne d'approvisionnement en 2025, avec de nouveaux accords de quatre ans.

⁸ OCDE, [Perspectives économiques de l'OCDE, Rapport intermédiaire](#), 17 mars 2025.

⁹ Calculs de l'ACFC fondés sur des données de Statistique Canada, [Produit intérieur brut, en termes de dépenses](#).

Cependant, la guerre commerciale présente un risque important pour la croissance et pourrait avoir un impact sur les niveaux de trafic de certains groupes de produits plus que d'autres.

Les prévisions de trafic pour les marchandises en vrac, notamment le grain, le charbon, les engrais et la potasse, sont relativement neutres dans l'ensemble.

Les perspectives pour l'énergie, les produits chimiques et le plastique sont positives, surtout pour le gaz naturel, les carburants raffinés, les carburants alternatifs (p. ex. l'éthanol et le diesel renouvelable), les produits chimiques et le plastique. Les perspectives pour les métaux et les minéraux sont plus neutres, la force continue du sable de fracturation pouvant contrebalancer une demande incertaine pour les métaux et les minéraux. Les produits forestiers continueront à subir la faiblesse du marché.

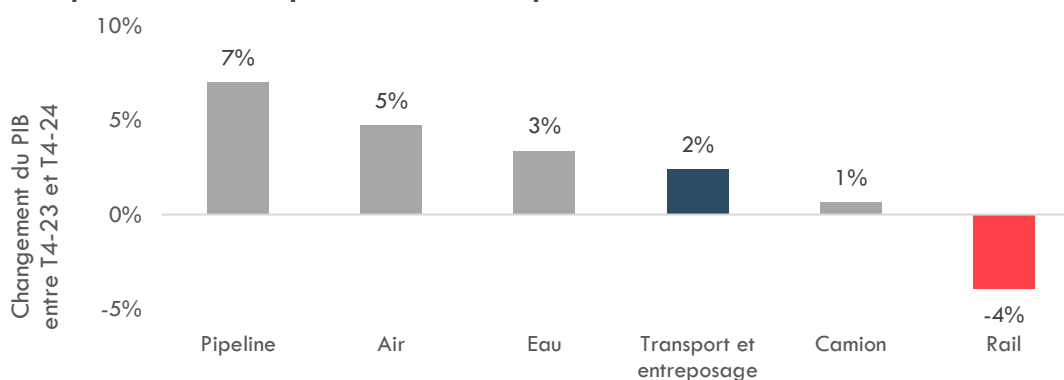
Les volumes intermodaux internationaux et nationaux devraient augmenter, alors que les chemins de fer continuent à améliorer leurs services et se remettent des interruptions de travail de 2024. Les perspectives pour l'automobile sont incertaines et ce groupe pourrait être durement touché par les tarifs.

Il existe une plus grande certitude quant à la main-d'œuvre sur la chaîne d'approvisionnement en 2025, avec de nouveaux accords de quatre ans.

Transport ferroviaire et autres modes de transport de marchandises

Comparativement au quatrième trimestre de 2023, le PIB pour l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 2 %. Le PIB a augmenté pour les pipelines (+7 %), le transport aérien (+5 %), le transport maritime (+3 %) et le camionnage (+1 %), alors que le PIB du secteur ferroviaire a diminué de 4 %. Les interruptions de travail aux ports canadiens en novembre, l'arrivée précoce du temps froid en décembre (par exemple, le CN n'a eu aucun jour d'exploitation sous restriction en novembre et en décembre 2023 comparativement à 28 jours en novembre et en décembre 2024),¹⁰ et une réduction de la production et du commerce automobiles ont contribué à la réduction du PIB du secteur ferroviaire au quatrième trimestre de 2024.

Comparaison du PIB par mode de transport, T4



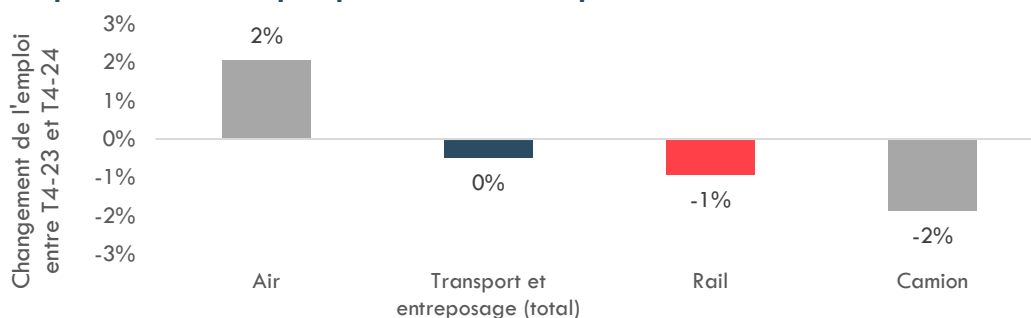
Source : Statistique Canada, [Produit intérieur brut par industrie](#)

Note : Les données sont désaisonnalisées.

¹⁰ Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada, *Résultats financiers du quatrième trimestre de 2024*, 30 janvier 2025.

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 quatrième trimestre a augmenté pour le transport aérien (+2 %), alors qu'il a diminué pour le transport ferroviaire (-1 %) et le camionnage (-2 %). L'emploi dans l'ensemble du secteur des transports et de l'entreposage est resté stable.

Comparaison de l'emploi par mode de transport, T4



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

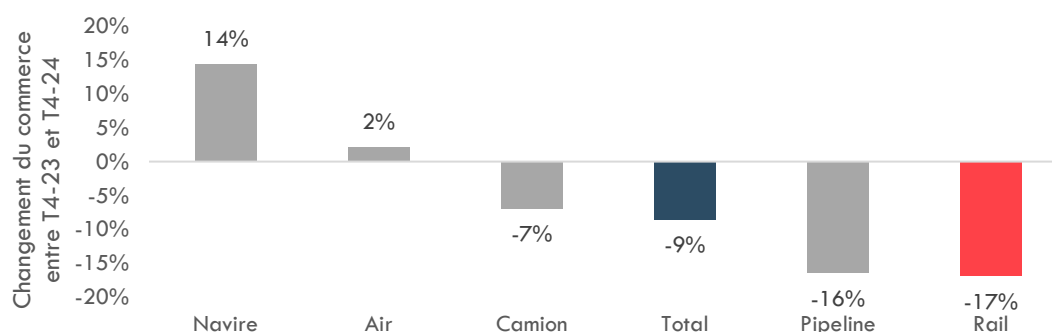
Note : L'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail ne fournit pas de données sur le transport maritime et par pipeline.

Note : Les données sont désaisonnalisées.

Les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont diminué de 9 % au quatrième trimestre de 2024 comparativement à la même période en 2023. Les échanges commerciaux ont augmenté pour le transport maritime (+14 %) et le transport aérien (+2 %), alors que les autres modes ont affiché une baisse, ce qui comprend le camionnage (-7 %), les pipelines (-16 %) et le transport ferroviaire (-17 %).

Plus d'un tiers des échanges commerciaux par train entre le Canada et les États-Unis (selon la valeur du produit, et non le volume) sont axés sur les produits automobiles, ce qui explique en partie la réduction considérable de la valeur des échanges ferroviaires. Au quatrième trimestre de 2024, la production automobile aux États-Unis a diminué de 19 % par rapport à l'année précédente.¹¹ La majeure partie de la réduction des échanges ferroviaires avec les États-Unis découle de la baisse des exportations et, dans une plus large mesure encore, de la réduction des importations de voitures et de camions légers.¹²

Comparaison du commerce par mode de transport avec les États-Unis, T4



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

¹¹ Analyse de l'ACFC fondée sur les données de la Federal Reserve Bank of St. Louis, [Domestic Auto Production](#).

¹² Analyse de l'ACFC fondée sur les données de Statistique Canada. [Tableau 12-10-0177-01](#) Commerce international de marchandises du Canada par mode de transport, sur une base douanière, mensuel (x 1,000)

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.

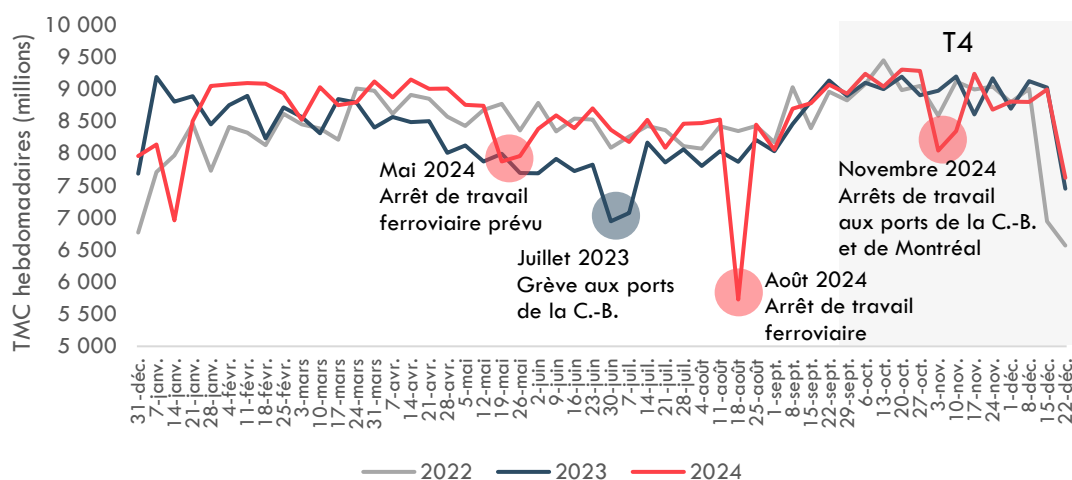
Tendance hebdomadaire

Le trafic ferroviaire a continué à augmenter après l'arrêt de travail d'août 2024 – les TMC étant égales ou supérieures aux niveaux de 2023 pendant chacune des cinq premières semaines du quatrième trimestre. Puis, en novembre, les interruptions de travail aux ports de Vancouver, Prince Rupert et Montréal ont eu un impact négatif sur les volumes de fret ferroviaire. Comparativement à la semaine commençant le 27 octobre 2024, les TMC des chemins de fer de classe 1, sur l'ensemble du réseau, ont chuté de 13 % la semaine du 3 novembre et sont restées à 10 % la semaine du 10 novembre.

Après les perturbations portuaires, le rattrapage rapide des retards a été freiné par l'arrivée précoce du temps froid, qui a obligé les chemins de fer à appliquer des restrictions et à raccourcir les trains pour assurer la sécurité. Les chemins de fer de classe 1 ont terminé le trimestre avec des TMC inférieures de 1 % à celles du quatrième trimestre de 2023.

Les TMC des chemins de fer de classe 1 étaient égales ou supérieures aux niveaux de 2023 pendant chacune des cinq premières semaines du quatrième trimestre, avant les interruptions de travail aux ports en novembre et l'arrivée précoce du temps froid (comparativement à 2023) qui a suivi.

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.

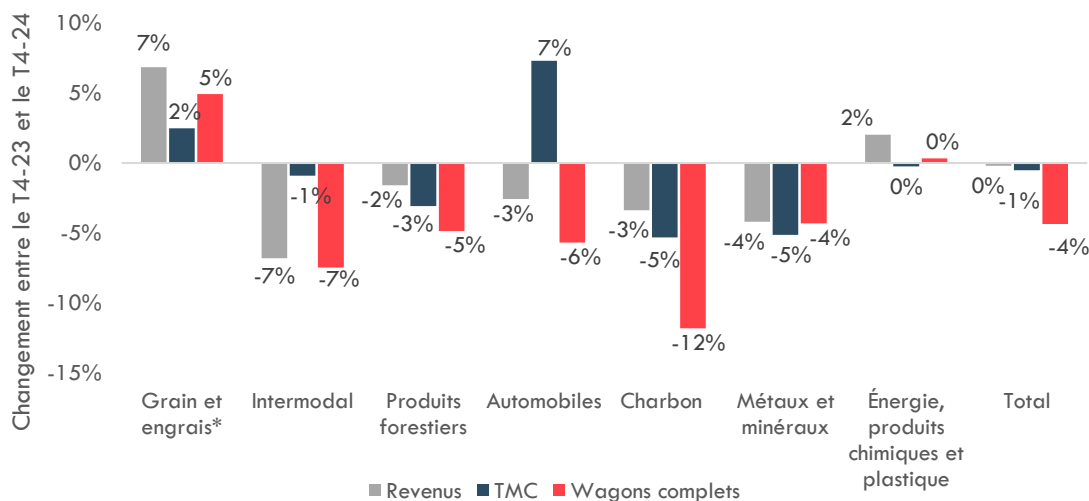
Revenus, tonnes-milles commerciales et wagons complets

Comme l'indiquent le graphique et le tableau ci-dessous, comparativement au quatrième trimestre de 2023, les TMC ont diminué de 1 %, alors que les wagons complets totaux ont diminué de 4 % (indiquant une augmentation de la moyenne des trajets). Sur une base annuelle, les TMC en 2024 ont augmenté de 2 % comparativement à 2023.

Grâce à l'augmentation de la moyenne des trajets, les TMC pour l'automobile ont augmenté de 7 % (+140 millions de TMC) malgré une réduction de 6 % du nombre de wagons complets d'automobiles. La seule autre catégorie de produits ayant affiché une hausse des TMC était celle du grain et des engrais, avec une augmentation de 2 % (982 millions de TMC). Dans ce groupe de produits, les volumes de potasse ont diminué, alors que les expéditions de grain, en particulier le grain canadien, ont augmenté. Les deux chemins de fer ont établi des records au quatrième trimestre et, sur une base combinée, ont transporté 15 % de plus de grain de l'Ouest canadien qu'au quatrième trimestre de 2023. Les TMC ont diminué pour toutes les autres catégories de produits, principalement le charbon (-5 % ou -627 millions de TMC), suivi des métaux et des minéraux (-5 % ou -608 millions de TMC).

Sur une base annuelle, les TMC en 2024 ont augmenté de 2 % comparativement à 2023. Les augmentations étaient principalement dues au grain et aux engrais (5 % ou 6 835 millions de TMC), suivis de l'énergie, des produits chimiques et du plastique (6 % ou 4 721 millions de TMC), des unités intermodales (4 % ou 2 955 millions de TMC) et de l'automobile (12 % ou 894 millions de TMC). Le charbon a affiché la plus grosse baisse (-8 % ou -3 679 millions de TMC), suivi des métaux et minéraux (-2 % ou -1 045 millions de TMC) et des produits forestiers (-3 % ou -971 millions de TMC).

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T4



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

	T4-24	T4-23	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	40 754	39 772	2%	982
Intermodal	20 636	20 823	-1%	- 187
Produits forestiers	7 631	7 872	-3%	- 241
Automobiles	2 062	1 922	7%	140
Charbon	11 216	11 843	-5%	- 627
Métaux et minéraux	11 283	11 891	-5%	- 608
Énergie, produits chimiques et plastique	21 693	21 744	0%	- 51
Total	115 275	115 867	-1%	- 592

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

	2024	2023	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	145 844	139 009	5%	6 835
Intermodal	85 408	82 453	4%	2 955
Produits forestiers	31 186	32 157	-3%	- 971
Automobiles	8 133	7 239	12%	894
Charbon	43 052	46 731	-8%	-3 679
Métaux et minéraux	48 006	49 051	-2%	-1 045
Énergie, produits chimiques et plastique	85 367	80 646	6%	4 721
Total	446 996	437 286	2%	9 710

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

*Cela comprend la potasse.

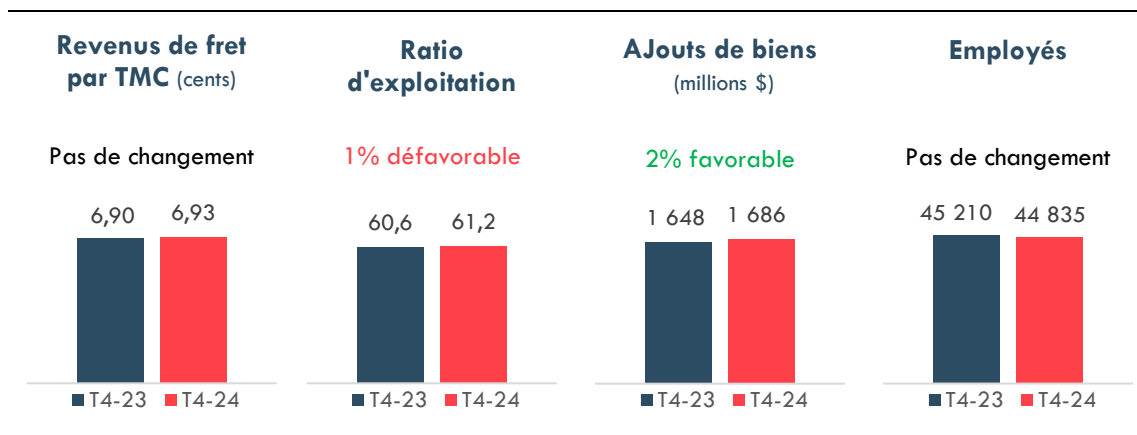
Mesures clés sur les finances et l'exploitation

Au quatrième trimestre de 2024, sept mesures clés sont restées inchangées (changeant de moins de 1,0 % d'une année à l'autre), une mesure s'est améliorée et deux ont changé de manière défavorable.

Du quatrième trimestre de 2023 au quatrième trimestre de 2024, les revenus de fret globaux par TMC sont restés stables. Les revenus de fret par TMC ont diminué pour l'automobile (-9 %) et les unités intermodales (-6 %), alors que les augmentations pour les autres groupes de produits se situaient entre un et quatre pour cent. Le ratio d'exploitation moyen des chemins de fer de classe 1 a diminué de 1 %, alors que les dépenses d'exploitation par TMC ont augmenté de près de 2 %.

Les chemins de fer de classe 1 ont continué à faire des investissements significatifs¹³ dans leurs réseaux, soit le montant impressionnant de 1,7 milliard de dollars au quatrième trimestre de 2024 – une augmentation de 2 % comparativement à la même période l'année précédente. Sur une base annuelle, les acquisitions de biens ont augmenté de 12 %, à 6,4 milliards de dollars. L'emploi est resté stable au quatrième trimestre, à environ 45 000 employés.

¹³ 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.

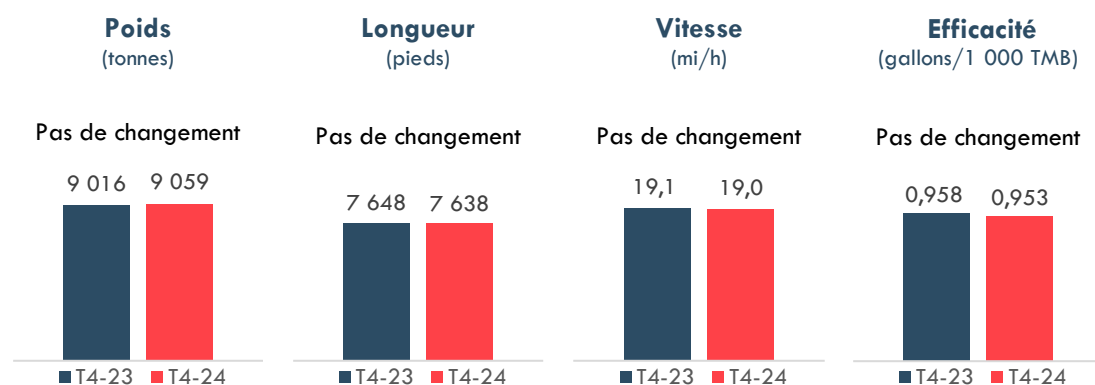


Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

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

Au quatrième trimestre de 2024, le poids, la longueur et la vitesse moyens des trains des chemins de fer de classe 1, et leur efficacité énergétique, étaient identiques à l'année précédente. Pendant chacune des huit premières semaines du trimestre, la vitesse moyenne des trains a été plus élevée qu'au quatrième trimestre de 2023. L'hiver est arrivé plus tôt cette année (les températures moyennes de décembre au Canada étaient inférieures de plusieurs degrés à celles de décembre 2023),¹⁴ et les plans d'exploitation hivernale des chemins de fer ont été mis en œuvre. La longueur et la vitesse des trains ont été réduites pour assurer la sécurité et le respect des règles.

Pendant chacune des huit premières semaines du trimestre, la vitesse moyenne des trains a été plus élevée qu'au quatrième trimestre de 2023. L'hiver est arrivé plus tôt cette année et les plans d'exploitation hivernale des chemins de fer ont été mis en œuvre.



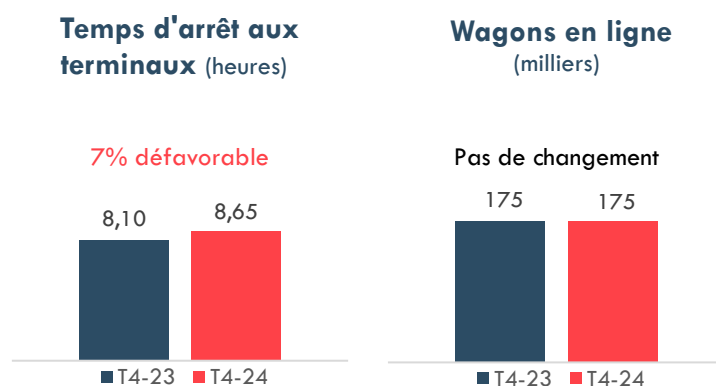
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Unaudited Combined Summary of Supplemental Data](#).

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

¹⁴ Analyse de l'ACFC fondée sur Environnement et Ressources naturelles Canada, [Sommaires climatologiques mensuels](#).

Pendant les quatre premières semaines du quatrième trimestre de 2024, avant les interruptions de travail aux ports de Vancouver, Prince Rupert et Montréal, les temps d'arrêt aux terminaux ferroviaires étaient plus courts qu'au quatrième trimestre de 2023. Les temps d'arrêt ont ensuite augmenté pendant les perturbations aux ports et tard dans l'année, alors que les chemins de fer fonctionnant par temps froid tentaient de rattraper les retards accumulés (par exemple, le CN n'a eu aucun jour d'exploitation sous restriction en novembre et en décembre 2023 comparativement à 28 jours en novembre et en décembre 2024).¹⁵ Sur une base annuelle, les temps d'arrêt des chemins de fer ont diminué de 3 %.

Le nombre moyen de wagons en ligne est resté le même que l'année précédente. Comparativement au troisième trimestre de 2024, il y avait environ 1 600 wagons-trémies couverts supplémentaires en service pour soutenir un quatrième trimestre (année civile) très positif pour le grain. Pendant 12 des 13 semaines du trimestre, les expéditions de grain de l'Ouest canadien ont été supérieures à celles du quatrième trimestre de 2023, terminant le trimestre avec des volumes en hausse de 15 %. Le nombre de wagons-tombereaux, de wagons intermodaux, de wagons porte-automobiles et de wagons couverts en service a 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.

¹⁵ Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada, *Résultats financiers du quatrième trimestre de 2024*, 30 janvier 2025.

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.

Une analyse mois par mois aide à expliquer les tendances du trafic de marchandises au quatrième trimestre de 2024. Au début du trimestre, le trafic était positif après l'arrêt de travail d'août 2024 au CN et au CPKC. Comparativement à octobre 2023, le trafic de wagons complets non intermodaux a augmenté de 2 % et les unités intermodales ont augmenté de 4 %. Puis, les interruptions de travail du début de novembre aux ports de Vancouver, Prince Rupert et Montréal ont eu un impact sur la fluidité des chaînes d'approvisionnement des transports du Canada. Comparativement à novembre 2023, le trafic de wagons complets non intermodaux a diminué de 3 %, alors que le trafic intermodal a diminué de 15 %. La reprise en décembre a été freinée par l'arrivée précoce du temps froid (comparativement à décembre 2023). Comparativement à décembre 2023, le trafic de wagons complets non intermodaux est resté stable et le trafic intermodal est resté en baisse de 3 %.

Si l'on évalue le quatrième trimestre de 2024 dans sa totalité, les wagons complets non intermodaux sont restés stables par rapport au quatrième trimestre de 2023. Les wagons complets ont augmenté pour seulement deux groupes de produits.

Le groupe des produits agricoles a dirigé la croissance en pourcentage et en valeur absolue, avec des gains de 22 628 wagons complets (15 %) comparativement au quatrième trimestre de 2023. Dans le groupe des produits agricoles, c'est le canola qui a le plus contribué à la croissance (+9 828 wagons complets ou 42,2 %), suivi du blé (+7 727 wagons complets ou 10,7 %), d'autres céréales (+2 734 wagons complets ou 20,9 %) et des légumes frais, réfrigérés ou secs (+1 793 wagons complets ou 18,1 %). Le groupe des produits alimentaires a affiché une augmentation de 575 wagons complets (3 %).

Les wagons complets ont diminué pour les huit autres groupes de produits. Les carburants et les produits chimiques sont restés relativement stables (diminution de moins d'un pour cent). Les augmentations des hydrocarbures (ce qui comprend le GPL) et du plastique et du caoutchouc ont été contrebalancées par la diminution des expéditions d'autres produits pétroliers raffinés et de charbon, d'autres produits chimiques de base, de mazout et de pétrole brut.

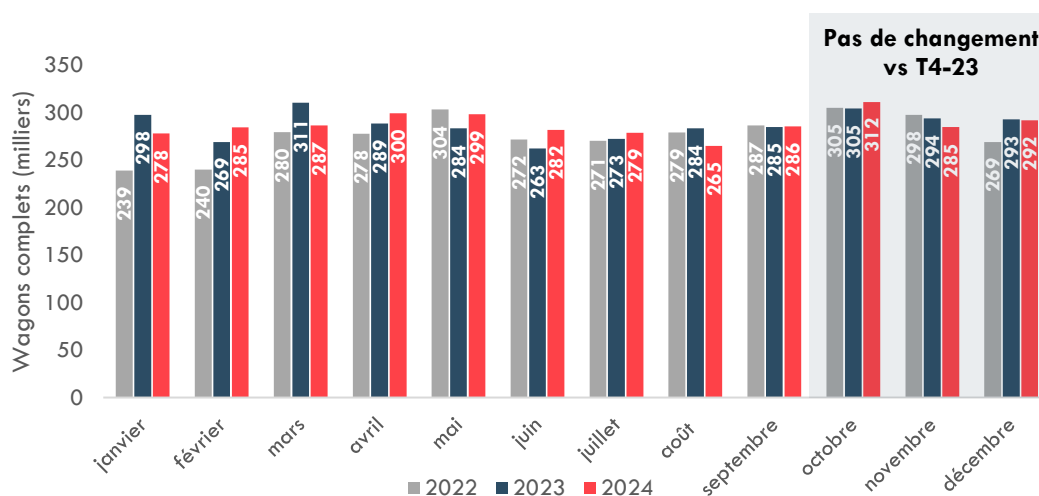
En ce qui a trait aux wagons complets, le groupe des minéraux a affiché la réduction la plus importante, 8 351 wagons complets (-3 %), ce qui était presque entièrement dû à une réduction de 7 480 wagons complets (11,0 %) de potasse. Cependant, le quatrième trimestre de 2024 a été le deuxième meilleur quatrième trimestre jamais enregistré pour les wagons complets de potasse, après le quatrième trimestre de 2023. Les wagons complets de produits forestiers et du papier ont diminué. Les wagons complets de métaux ont diminué, à l'exception des minerais et concentrés de nickel, qui ont augmenté de 15,3 %.

Au quatrième trimestre de 2024, le trafic intermodal a diminué de 5 % comparativement à 2023. Comme nous l'avons précisé plus tôt, le trafic intermodal a diminué de 15 % en novembre, en raison des répercussions négatives des interruptions de travail aux ports de Vancouver, Prince Rupert et Montréal.

En ce qui a trait aux résultats annuels, les chemins de fer canadiens ont terminé l'année 2024 avec un trafic de wagons complets non intermodaux égal à celui de 2023. Les gains pour les produits agricoles (+36 687 wagons complets ou 7 %), les carburants et les produits chimiques (+24 767 wagons complets ou 4 %) et les produits alimentaires (+2 599 wagons complets ou 3 %), ont été contrebalancés par des réductions dans les sept autres catégories de produits non intermodaux.

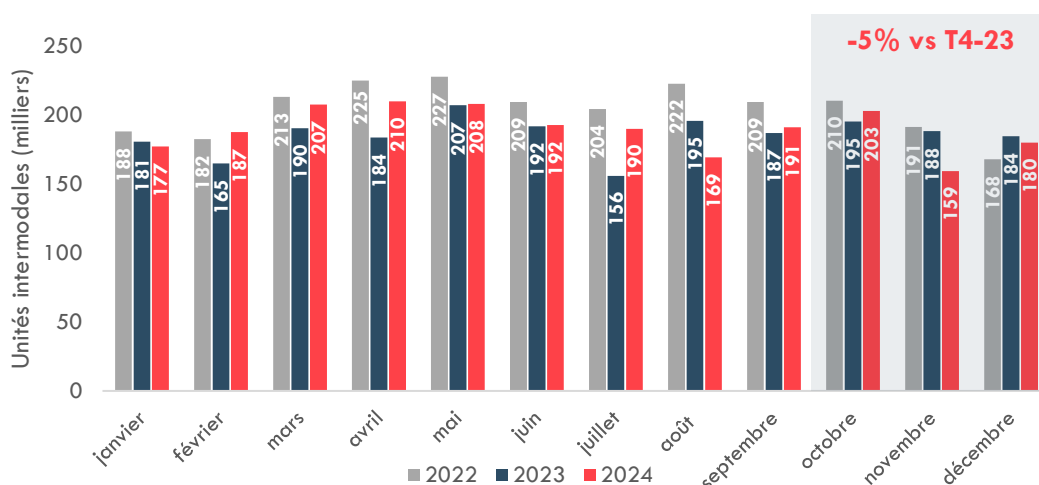
Le transport intermodal a terminé l'année avec une hausse de 2 % (49 579 unités) comparativement à 2023. 2024 a été une année difficile, avec l'incertitude entourant un arrêt de travail des chemins de fer et, finalement, un arrêt en août, puis les arrêts de travail aux ports en novembre et le temps froid (comparativement à 2023) à la fin de l'année. Cependant, l'année dans son ensemble se compare favorablement à une année 2023 faible, qui a été profondément touchée par la grève de 13 jours aux ports de la Colombie-Britannique en juillet 2023 et les détournements de trafic vers les ports américains.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



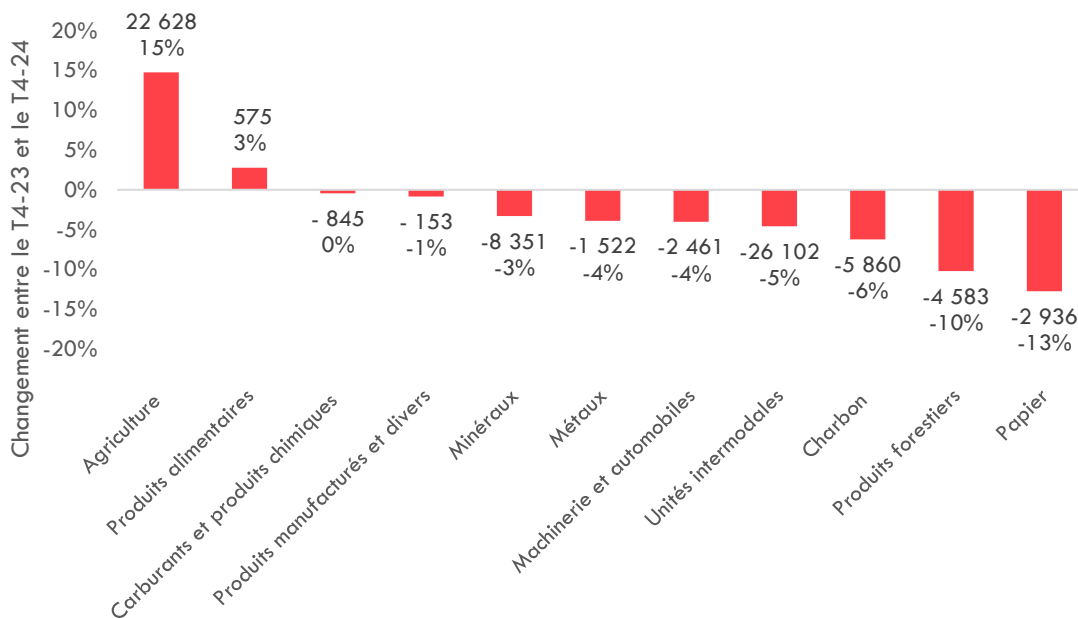
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

Chemins de fer canadiens, unités intermodales



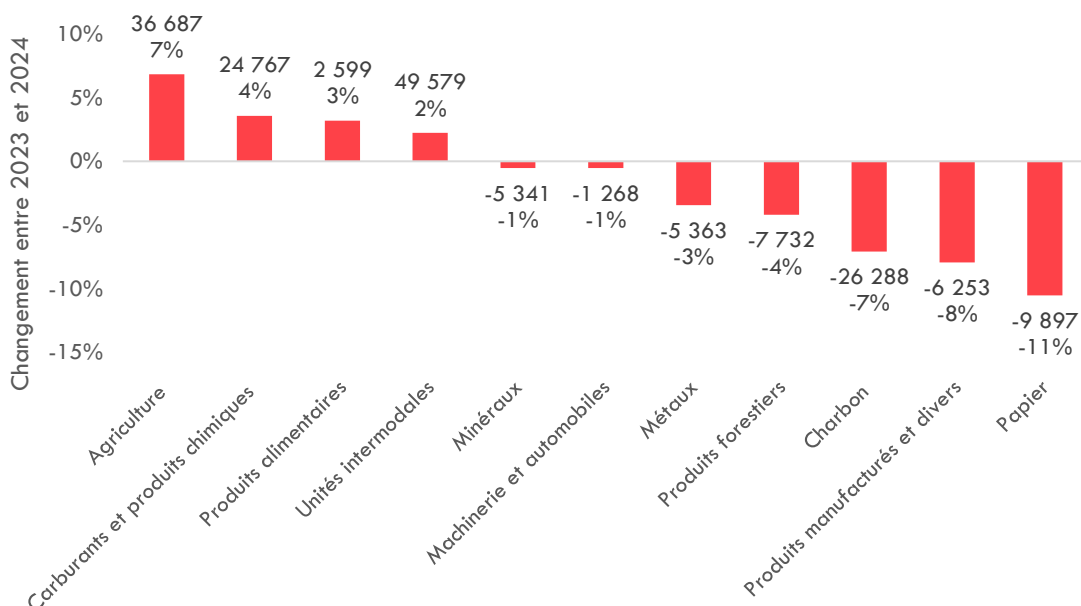
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#).

Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales, T4



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

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



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

Au quatrième trimestre de 2024, le trafic intermodal a diminué dans l'Est et l'Ouest du Canada, les deux régions étant touchées par les interruptions de travail aux ports en novembre et les températures en décembre, qui étaient inférieures de plusieurs degrés par rapport à l'année précédente. Pour l'année, le trafic intermodal dans l'Est a diminué de 5 % alors qu'il a augmenté



de 8 % dans l'Ouest, par rapport à une année 2023 faible, qui a souffert de la grève de 13 jours aux ports de la Colombie-Britannique en juillet.

Dans l'Est, la baisse de 2 % des wagons complets non intermodaux au quatrième trimestre de 2024 était principalement due à des réductions pour les produits forestiers et les produits du papier, suivies par des baisses notables pour les métaux, la machinerie et l'automobile, et le charbon. Pour l'année, la baisse de 3 % était principalement due à une réduction de 11 242 wagons complets pour les minéraux, suivie par des baisses de plus de 5 000 wagons complets pour les produits du papier, la machinerie et l'automobile, les métaux et les produits manufacturés et divers. Les carburants et les produits chimiques sont le seul groupe qui n'a pas affiché de baisse.

Dans l'Ouest, les wagons complets non intermodaux sont restés stables au quatrième trimestre de 2024. Les fortes hausses enregistrées pour les produits agricoles ont suffi à compenser les baisses enregistrées dans la plupart des autres catégories de produits. Pour l'année, l'augmentation globale de wagons complets de 2 % était principalement due à de forts gains pour les produits agricoles (+37 647 wagons complets) et les carburants et les produits chimiques (+24 189 wagons complets). Le charbon (-24 661 wagons complets) et les produits forestiers (-7 315 wagons complets) ont affiché les réductions les plus importantes.

Wagons complets et unités intermodales par région, 2024 vs 2023

	T4	Année
Division Est		
Wagons complets	-2%	-3%
Unités intermodales	-4%	-5%
Division Ouest		
Wagons complets	0%	2%
Unités intermodales	-5%	8%
Total		
Wagons complets	0%	0%
Unités intermodales	-5%	2%

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

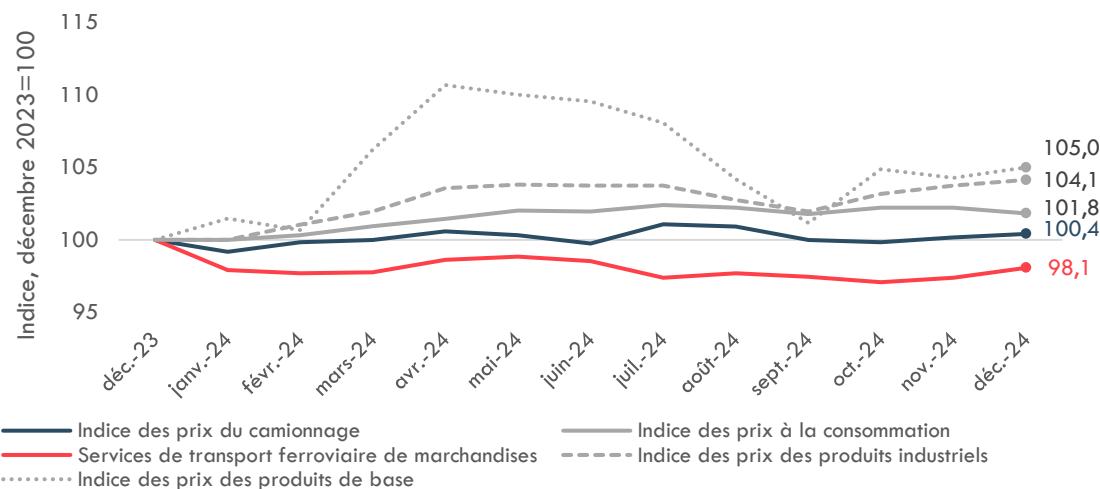
Tarifs marchandises

Au cours des trois derniers mois (septembre à décembre 2024), les tarifs marchandises, les tarifs du camionnage et l'Indice des prix à la consommation canadiens sont tous restés relativement stables (augmentant de moins de 1 %), alors que l'Indice des prix des produits industriels a légèrement augmenté de 2,1 % et l'Indice des prix des produits de base a diminué de 3,88 %.

Au cours de l'année écoulée (décembre 2023 à décembre 2024), tous les indices présentés ci-dessous ont augmenté de 0,4 % à 5,0 %, à l'exception des tarifs marchandises canadiens, qui ont diminué de 1,9 %. Par conséquent, par rapport à décembre 2023, les producteurs canadiens ont reçu des prix plus élevés pour leurs produits, tout en bénéficiant de tarifs marchandises plus bas.

En décembre 2024, comparativement à décembre 2023, les producteurs canadiens ont reçu des prix plus élevés pour leurs produits, tout en bénéficiant de tarifs marchandises plus bas.

Indice des prix des services de transport ferroviaire vs autres indices

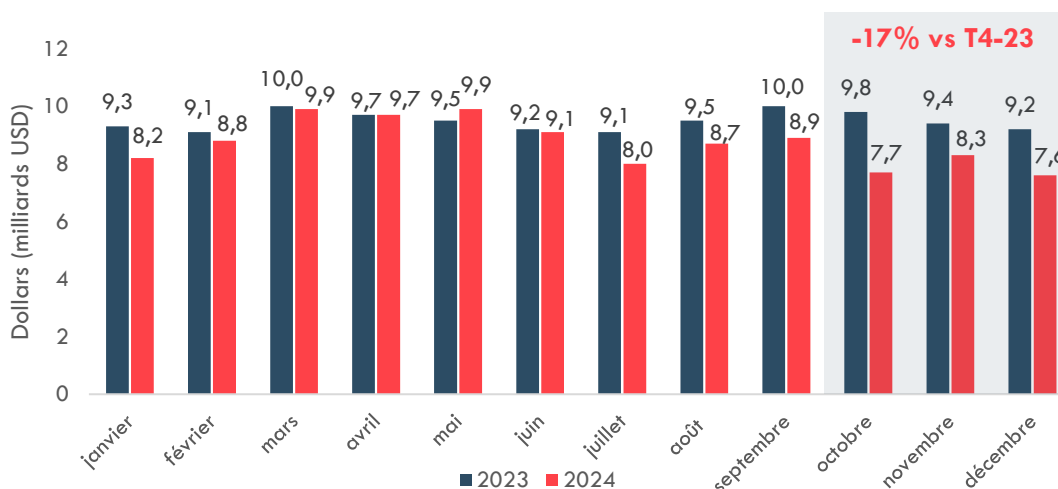


Source : Statistique Canada, [Indice des prix des services de transport ferroviaire de marchandises](#), [Indice des prix des produits industriels](#), [Indice des prix des services de camionnage pour compte d'autrui](#) et [Indice des prix à la consommation](#). Banque du Canada, [Indice des prix des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

Exportations

Au quatrième trimestre de 2024, les échanges commerciaux par train avec les États-Unis étaient de 17 % inférieurs aux niveaux du quatrième trimestre de 2023 (mesurés selon la valeur monétaire, pas le tonnage). Comme nous l'avons indiqué [plus tôt](#) dans ce Rapport, une grande partie de cette baisse était liée à la diminution du commerce automobile, qui représente plus d'un tiers des échanges commerciaux ferroviaires (valeur) entre le Canada et les États-Unis

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 et au moment où les producteurs et les sociétés céréalières décident d'expédier leurs produits, ce qui est considérablement 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. La demande d'expédition de grain n'est pas constante sur une



base hebdomadaire. Généralement, la demande atteint son maximum à l'automne et est suivie d'une demande plus faible plus tard dans l'année de récolte.

Comme l'indiquent leurs plans sur le grain, les chemins de fer de classe 1 du Canada ont la capacité annuelle d'expédier environ 70 millions de tonnes métriques de grain. Ce chiffre est bien supérieur à la demande annuelle des expéditeurs, qui était de 53 à 55 MTM ces dernières années, ce qui signifie que plus de 20 % de la capacité de transport de denrées périssables n'est pas utilisée.¹⁶

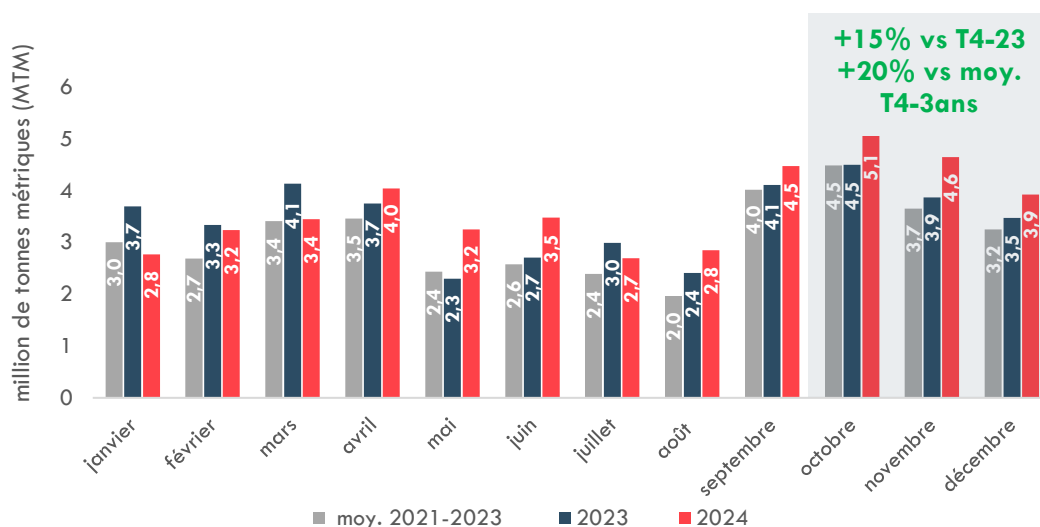
Les chemins de fer de classe 1 du Canada ont eu une performance exceptionnellement bonne avec le grain au quatrième trimestre de 2024. Le CPKC a établi des records hebdomadaires au cours des semaines 11 et 14, et le CN a établi un record hebdomadaire historique de 836 000 tonnes métriques au cours de la semaine 10.

Au quatrième trimestre de 2024, les expéditions de grain ont augmenté de 15 % par rapport à l'année précédente et de 20 % par rapport à la moyenne des trois années précédentes. Sur une

Les chemins de fer de classe 1 du Canada ont eu une performance exceptionnellement bonne avec le grain au quatrième trimestre de 2024 – expédiant 15 % plus de grain qu'au quatrième trimestre de 2023. Le CPKC a établi des records hebdomadaires au cours des semaines 11 et 14, et le CN a établi un record hebdomadaire historique de 836 000 tonnes métriques au cours de la semaine 10.

base hebdomadaire,¹⁷ comparativement au quatrième trimestre de 2023 et à la moyenne sur trois ans du quatrième trimestre, les expéditions ont augmenté chaque semaine, à l'exception de la semaine du 29 septembre au 5 octobre, qui a subi les effets persistants de l'arrêt de travail au port de Vancouver la semaine précédente.

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



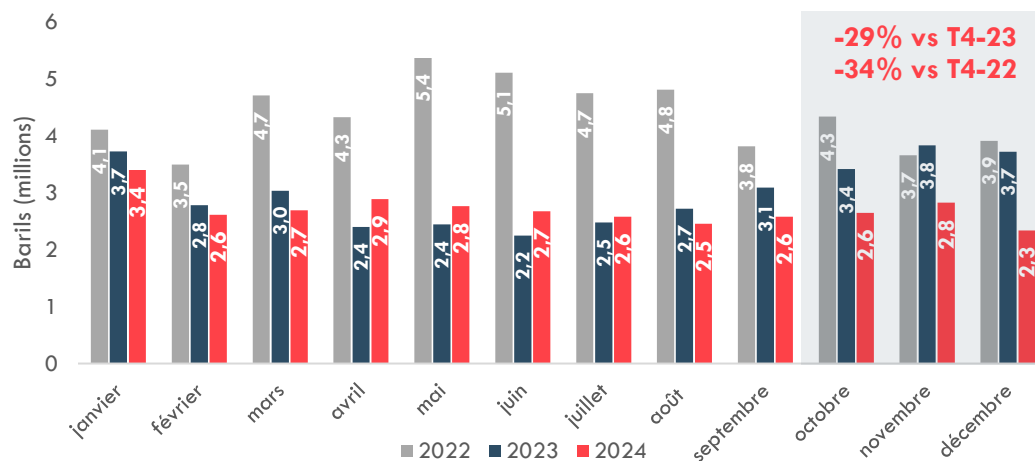
Source : Quorum Corporation, [Canadian Grain Monitor, Monthly Report](#), GMP Data Table 2B-1 M

¹⁶ En 2022-2023, 21 % de la capacité de transport de grain des chemins de fer de classe 1 n'a pas été utilisée et, en 2023-2024, 25 % de la capacité n'a pas été utilisée.

¹⁷ Voir le [Rapport sur les céréales de l'Ouest du Canada](#) du CN et le [Grain Performance Scorecard](#) du CPKC.

Les exportations de pétrole brut au quatrième trimestre ont diminué d'environ un tiers comparativement à l'année précédente et à 2022. Selon la Régie de l'énergie du Canada : « Le pétrole brut est de plus en plus exporté par pipeline ou par navire plutôt que par chemin de fer, après l'accroissement de la capacité pipelinière des dernières années. »¹⁸

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 connu de nombreux arrêts de travail perturbateurs. 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 devrait être modifié pour donner au cabinet fédéral le pouvoir d'imposer un arbitrage exécutoire au lieu de demander un ordre ministériel au Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) au début d'un arrêt de travail. Cela assurerait que des solutions viables et opportunes sont mises en œuvre pour maintenir le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement du pays, protégeant les Canadiens et l'intérêt économique national.

En 2024, plus de 1,3 million de jours de travail ont été perdus dans le secteur des transports et de l'entreposage en raison d'arrêts de travail, le nombre le plus élevé depuis 1966.

Au quatrième trimestre de 2024, les conséquences négatives des interruptions de travail sur les chaînes d'approvisionnement canadiennes ont été considérables.

¹⁸ Régie de l'énergie du Canada, [Aperçu du marché : Les exportations de brut par chemin de fer du Canada atteignent leur niveau le plus bas en huit ans, tandis que les exportations totales de brut atteignent un niveau record](#), 5 mars 2025.

Au début du trimestre, après l'arrêt de travail d'août 2024 au CN et au CPKC, le trafic de marchandises s'est bien rétabli. Puis, le 24 septembre, environ 650 travailleurs¹⁹ des terminaux de grain en vrac au port de Vancouver se sont mis en grève. La grève a pris fin après quatre jours, la *Vancouver Terminal Elevator's Association* et le *Grain Workers Union* ayant conclu un accord de principe qui s'appliquera jusqu'au 31 décembre 2027. L'accord a été ratifié début octobre. Les perturbations survenues fin septembre ont retardé le retour des wagons-trémies vides pour qu'ils soient chargés au pays la semaine suivante.

Au début de novembre 2024, des interruptions de travail ont eu lieu aux ports de Vancouver, Prince Rupert et Montréal, ce qui a eu un impact considérable sur la fluidité de la chaîne d'approvisionnement des transports au Canada. Par rapport à la semaine débutant le 27 octobre 2024, les TMC des chemins de fer de classe 1 sur l'ensemble du réseau ont chuté de 13 % la semaine du 3 novembre et sont restés en baisse de 10 % la semaine du 10 novembre. Les expéditions intermodales canadiennes ont été particulièrement touchées – diminuant de 15 % par rapport à novembre 2023.

Les perturbations en septembre et en novembre se sont ajoutées à une série d'événements 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. En 2024, plus de 1,3 million de jours de travail ont été perdus dans le secteur des transports et de l'entreposage en raison d'arrêts de travail, le nombre le plus élevé depuis 1966.

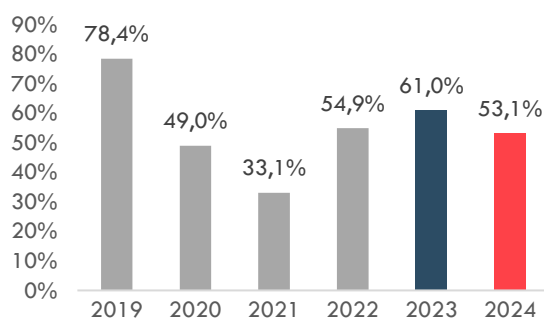
Défis du commerce maritime mondial

Les perturbations aux deux canaux internationaux ont continué à influencer la performance des chaînes d'approvisionnement mondiales. Dans les Amériques, les restrictions au nombre de transits quotidiens au canal de Panama sont restées en place, alors qu'au Moyen-Orient, les navires ont continué à passer par la pointe sud de l'Afrique afin d'éviter les conflits autour du canal de Suez.

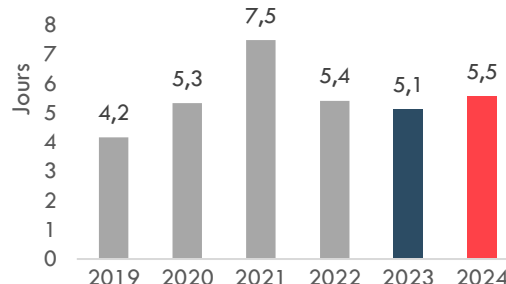
Navires mondiaux

Au quatrième 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 61,0 % au quatrième trimestre de 2023 à 53,1 % au quatrième trimestre de 2024, et le retard moyen mondial des arrivées tardives des navires a augmenté d'une moyenne de 5,1 jours au quatrième trimestre de 2023 à 5,5 jours au quatrième trimestre de 2024. Ces deux mesures de la performance restent très défavorables par rapport à 2019 (avant la pandémie de COVID-19), lorsque la fiabilité des horaires approchait les 80 % et que le retard mondial des arrivées tardives des navires était d'environ 4 jours.

Fiabilité des horaires mondiaux, T4



Retards moyens mondiaux des arrivées tardives des navires, T4



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

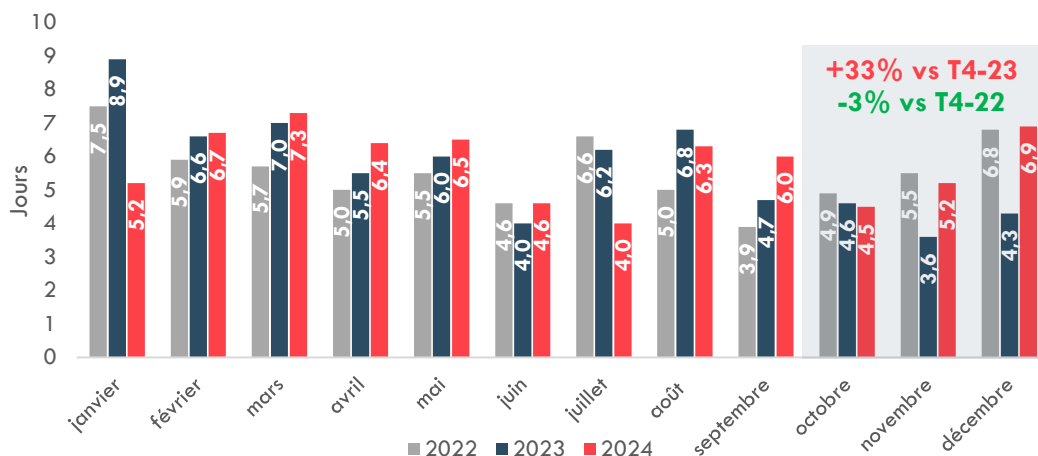
¹⁹ Grain Workers Union, section locale 333, membre de l'*International Longshore and Warehouse Union Canada*.

Ports canadiens

Les temps d'arrêt aux principaux ports du Canada, notamment Vancouver et Montréal, se sont progressivement aggravés pendant tout le trimestre. Les interruptions de travail à ces ports majeurs au début du mois de novembre ont contribué à la baisse de la performance.

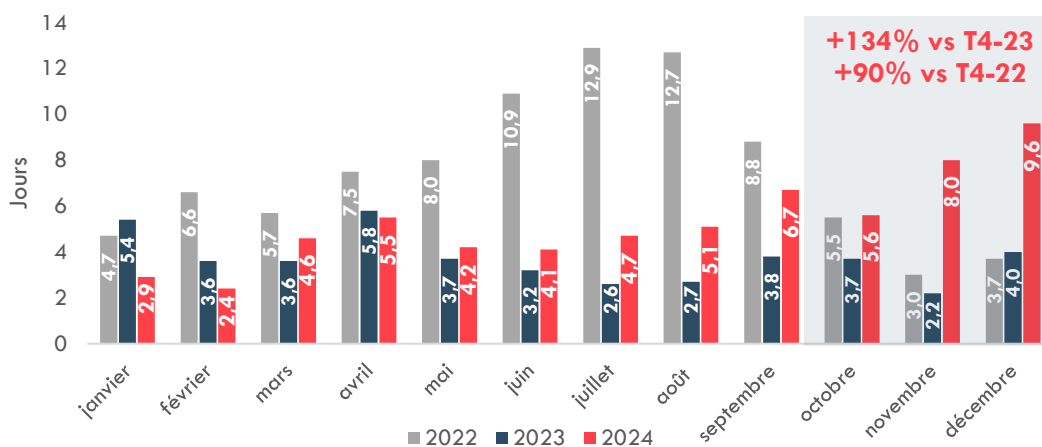
Comparativement à l'année précédente, le temps d'arrêt au quatrième trimestre au port de Vancouver a augmenté de 33 % et le temps d'arrêt au port de Montréal a plus que doublé, atteignant presque 10 jours en décembre.

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)

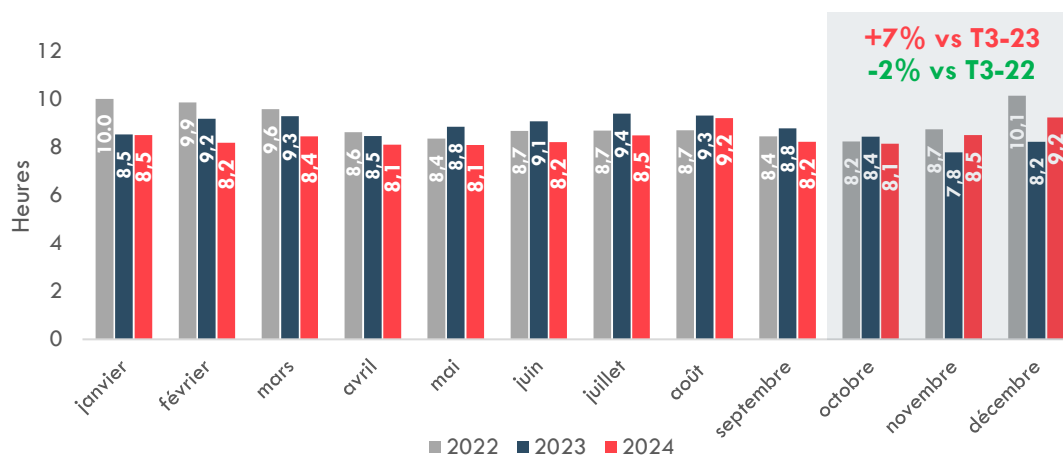


Source : Port de Montréal, [Rapports de performance, Bulletin intermodal mensuel.](#)

Chemins de fer canadiens

En octobre 2024, avant les interruptions de travail à plusieurs ports canadiens, les temps d'arrêt aux terminaux étaient plus courts qu'en octobre 2023 et octobre 2022. Ils ont ensuite augmenté pendant les interruptions de travail tard dans l'année, alors que les chemins de fer soumis à des restrictions dues au temps froid tentaient de rattraper les retards accumulés pendant le reste du trimestre. Dans l'ensemble, les temps d'arrêt au quatrième trimestre de 2024 ont augmenté de 7 % par rapport au quatrième trimestre de 2023, mais ont été inférieurs de 2 % à ceux du quatrième trimestre de 2022. Sur une base annuelle, les temps d'arrêt des trains diminué de 3 %.

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



Source : [Indicateurs clés hebdomadaires du CN](#) ; [CPKC Weekly Key Metrics](#) ; [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

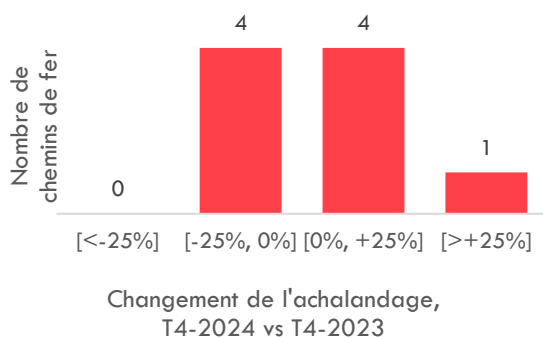
Achalandage chez les membres de l'ACFC

Cette section évalue les tendances d'une année à l'autre de l'achalandage de voyageurs chez les membres de l'ACFC.²⁰

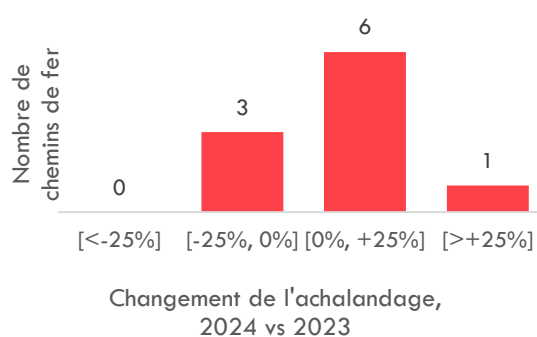
Au quatrième trimestre de 2024, cinq membres faisant rapport sur neuf ont indiqué que l'achalandage était plus élevé qu'au quatrième trimestre de 2023. Un membre a signalé une augmentation de plus de 25 %, quatre membres ont signalé des augmentations de moins de 25 % et quatre membres ont signalé une diminution de moins de 25 %.

Pour l'année, sept membres faisant rapport sur dix ont indiqué que l'achalandage a augmenté par rapport à 2023.²¹ Un membre a signalé une augmentation de plus de 25 %, six membres ont signalé des augmentations de moins de 25 % et trois membres ont signalé une diminution de moins de 25 %.

Membres de l'ACFC, achalandage, T4



Membres de l'ACFC, achalandage, année



Transport en commun et trains de banlieue

Depuis quelques années, 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.

À l'aide des données de Statistique Canada, nous présentons ci-dessous la reprise du navettage au pays (les données couvrent le mois de mai de chaque année).²² En 2023, comparativement à l'année de référence 2016 (avant la pandémie),²³ le nombre total de Canadiens faisant la navette entre leur domicile et leur lieu de travail a augmenté de 4 %, à 16,5 millions de navetteurs. Les déplacements en véhicule personnel ont augmenté de 7 %, soit plus que l'augmentation totale de 4 %, faisant passer la part des véhicules personnels dans le total des navetteurs de 79,5 % à 81,5 %. En 2024, le nombre de navetteurs prenant le bus a atteint le niveau de 2016. Les déplacements par train et le transport actif (marche et vélo) sont tous deux restés en baisse de 9 %. L'achalandage des trains a été fortement touché au début de la pandémie (baisse de 59 % en mai 2021 par rapport à mai 2016). D'une année sur l'autre, l'achalandage a augmenté à un rythme soutenu (p. ex. +33 % de mai 2023 à mai 2024), ce qui

²⁰ <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/>

²¹ Les données de l'un des dix membres sont évaluées sur la base du premier au troisième trimestre de l'année en cours, les données du quatrième trimestre n'étant pas disponibles en date du 25 mars 2025.

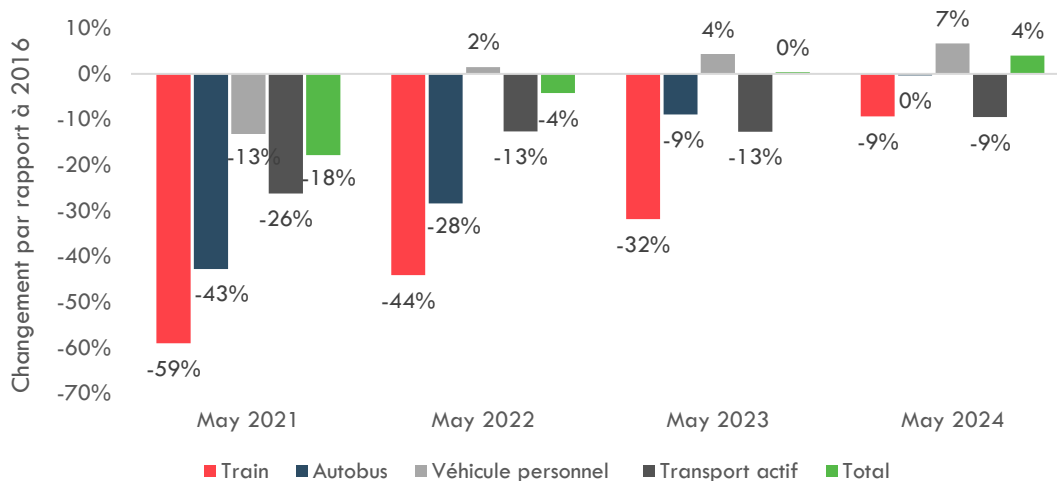
²² Source : Statistique Canada, Recensements de la population de mai 2016 et mai 2021 et suppléments aux Enquêtes sur la population active de mai 2022, mai 2023 et mai 2024.

²³ Une année de référence plus récente (2017, 2018 ou 2019) n'est pas disponible.

permet de surmonter le défi posé par le fait que de nombreux navetteurs travaillent dans des bureaux, où les ententes de travail à distance ou hybrides sont plus fréquentes.

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 2024, l'achalandage était inférieur de 14 % au niveau prépandémie.

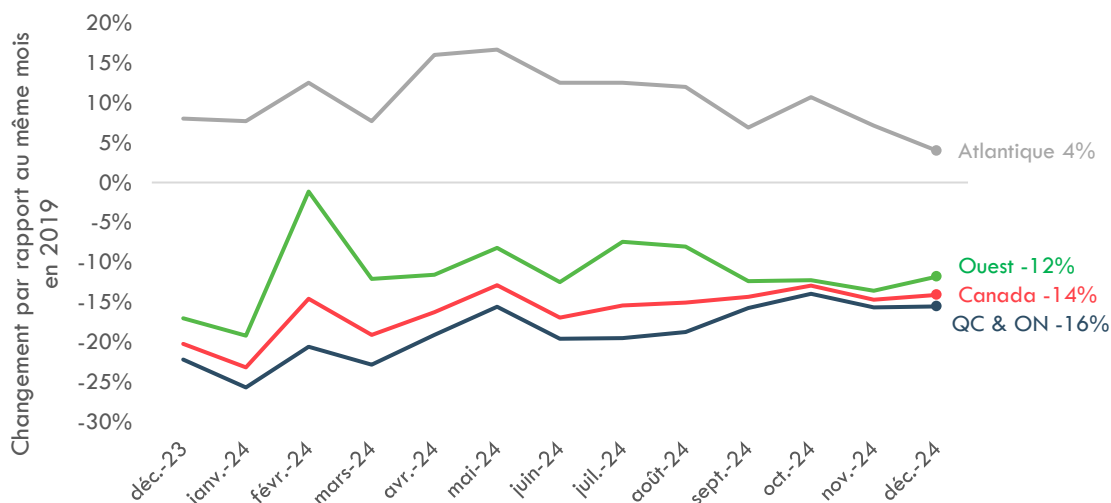
Navettage par mode de transport



Source : Analyse de l'ACFC fondée sur des données de Statistique Canada.

Note : Les données couvrent le mois de mai pour toutes les années. Le véhicule personnel comprend les voitures, les camions ou les fourgonnettes, comme conducteur ou passager ; le train comprend le métro, les trains surélevés, les trains légers, le tramway et les trains de banlieue ; le transport actif comprend la marche et le vélo. L'analyse ne tient pas compte de la catégorie « autres », qui comprend les motos, les scooters et les cyclomoteurs, les ferries et d'autres modes. La catégorie « autres » ne représente qu'un peu plus de 1 % du total des navetteurs.

Achalandage du transport en commun par région

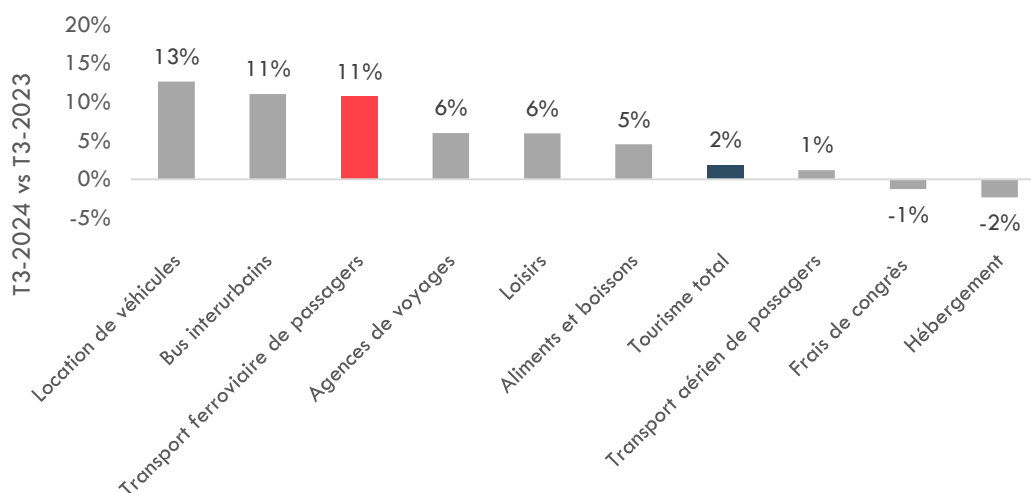


Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#).

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 2024. Au troisième trimestre de 2024, les dépenses totales pour le tourisme ont augmenté de 2 % d'une année sur l'autre. Les catégories où les dépenses ont augmenté le plus rapidement sont la location de véhicules (+13 %), les autobus interurbains (+11 %) et les trains de voyageurs (+11 %).

Dépenses pour le tourisme, T3

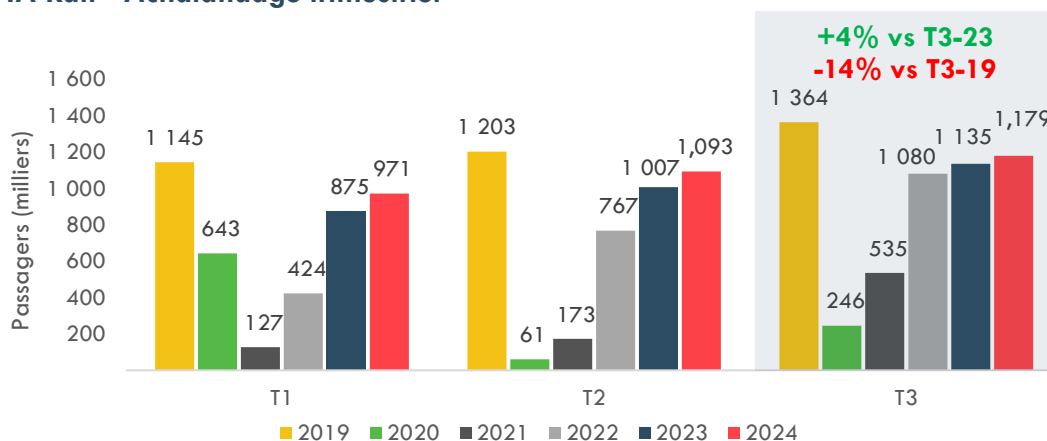


Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux du tourisme](#).

Transport de voyageurs intervilles

En date du 25 mars 2025, les dernières données disponibles sur l'achalandage de VIA Rail sont celles du troisième trimestre de 2024. Au troisième trimestre de 2024, l'achalandage de VIA Rail a augmenté de 4 % comparativement au troisième trimestre de 2023, et était inférieur de 14 % au niveau pré-pandémie (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



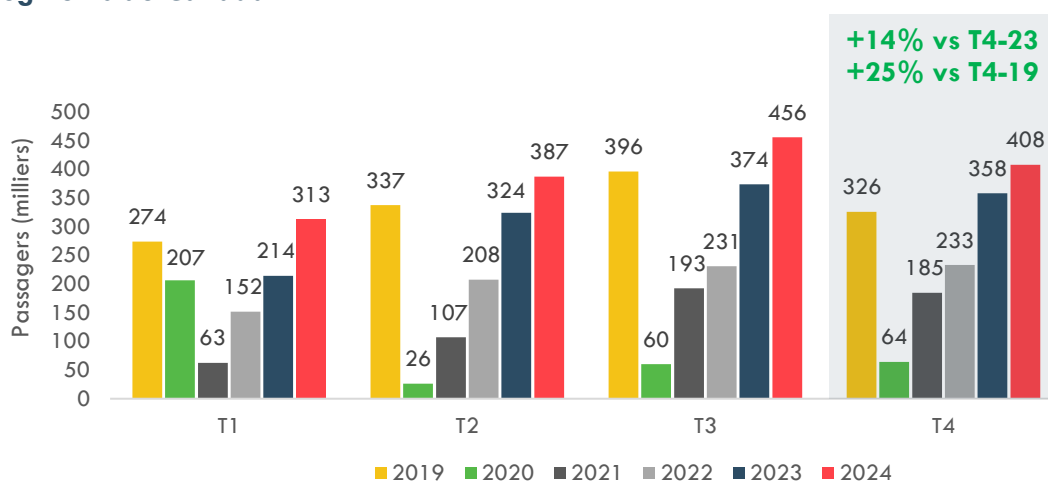
Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#).

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.²⁴

L'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada continue à augmenter. Au quatrième trimestre de 2024, l'achalandage sur ces itinéraires a augmenté de 14 % par rapport à l'année précédente et était supérieur de 25 % au niveau prépandémie (quatrième trimestre de 2019).

Sur une base annuelle, l'achalandage en 2024 a augmenté de 23 % comparativement à 2023 et de 17 % comparativement à 2019.

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



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

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

²⁴ 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

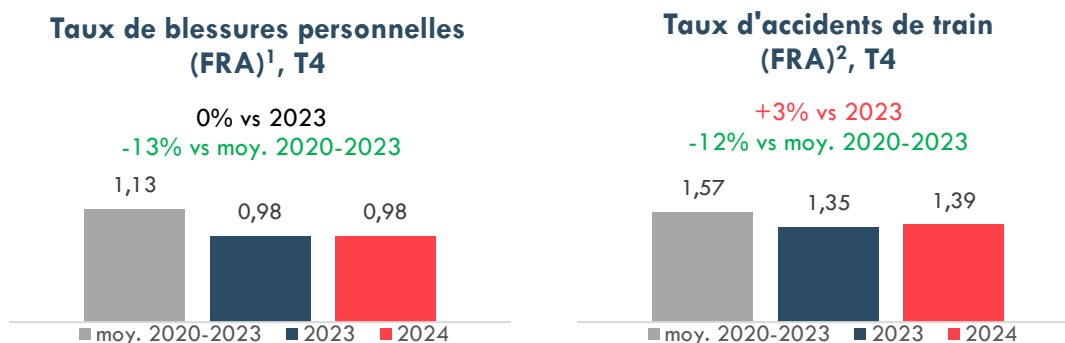
L'ACFC fait le suivi des données sur la performance en matière de sécurité ferroviaire de la Federal Railroad Administration (FRA) et du Bureau de la sécurité des transports (BST). La sécurité demeure la priorité absolue du secteur, comme l'indiquent les données annuelles de 2024.

Données de la Federal Railroad Administration

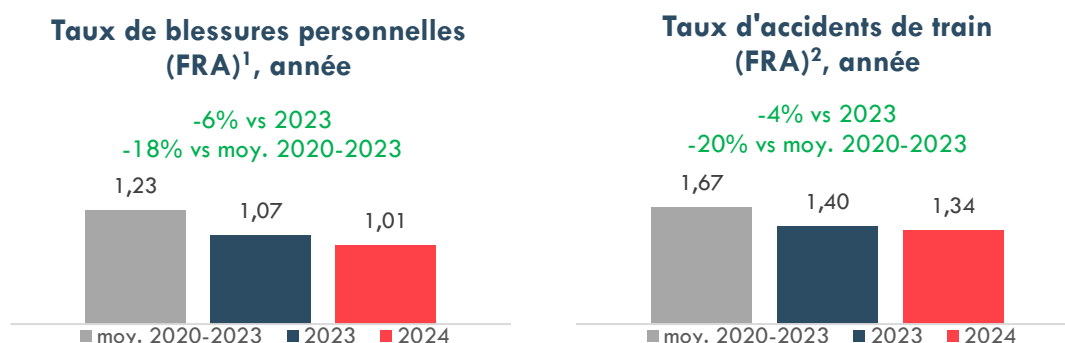
Sur une base annuelle, le taux de blessures personnelles des chemins de fer canadiens de classe 1 (FRA) s'est amélioré de 18 % comparativement à la moyenne de 2020-2023 et de 6 % comparativement à 2023. Le taux d'accidents de train s'est amélioré de 20 % comparativement à la moyenne de 2020-2023 et de 4 % comparativement à 2023.

Au quatrième trimestre de 2024, le taux de blessures personnelles des chemins de fer canadiens de classe 1 (FRA) s'est amélioré de 13 % comparativement à la moyenne de 2020-2023 et est resté stable comparativement à 2023. Le taux d'accidents de train s'est amélioré de 12 % comparativement à la moyenne de 2020-2023 et a augmenté de 3 % comparativement à 2023.²⁵

Données trimestrielles



Données annuelles



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

²⁵ 2020 est la première année pour laquelle des données sont disponibles.

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.

Sur une base annuelle, comparativement à la moyenne de 2019-2023, le taux d'accidents s'est amélioré de 15 %, les déraillements sur la voie principale ont diminué de 33 % et le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a diminué de 18 %.

Accidents par million de trains-milles : Au quatrième trimestre de 2024, le taux d'accidents s'est amélioré de 4 % comparativement à la moyenne de 2019-2023, mais a augmenté de 16 % comparativement au quatrième trimestre de 2023. Le principal facteur de l'augmentation par rapport au quatrième trimestre de 2023 est l'augmentation du nombre de collisions de matériel roulant avec des véhicules et des objets abandonnés. Ces accidents comprennent des situations où du matériel roulant entre en collision avec des véhicules abandonnés sur les voies ferrées, des rochers ou même des animaux comme des orignaux. Ces accidents comprennent également les véhicules motorisés qui sortent de la route et entrent en collision avec du matériel roulant à d'autres endroits que les passages à niveau. Sur une base annuelle, le taux d'accidents s'est amélioré de 15 % par rapport à la moyenne de 2019-2023 et de 4 % par rapport à 2023.

Déraillements sur la voie principale : Au quatrième trimestre de 2024, il y a eu 17 déraillements sur la voie principale, quatre de plus que la moyenne de 2019-2023 et 7 de plus qu'au quatrième trimestre de 2023. Au quatrième trimestre de 2024, la plupart des déraillements sur la voie principale impliquaient moins de 6 wagons. Sur une base annuelle, le nombre de déraillements sur la voie principale a diminué de 33 % comparativement à la moyenne de 2019-2023 et de 13 % comparativement à 2023.

Marchandises dangereuses : Au quatrième trimestre de 2024, le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a diminué de 22 % comparativement à la moyenne de 2019-2023 et de 25 % comparativement à 2023. Sur une base annuelle, les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont diminué de 18 % comparativement à la moyenne de 2019-2023, mais ont augmenté de 1 % comparativement à 2023.

Passages à niveau et intrusions : Les passages à niveau et les intrusions demeurent des points de préoccupation majeurs. Les chemins de fer déploient des efforts significatifs pour informer le 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 public ont un rôle important à jouer dans la réduction des incidents liés aux passages à niveau et aux intrusions.

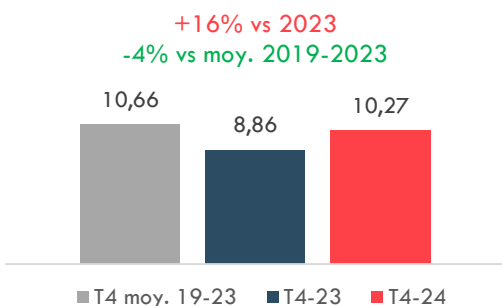
Au quatrième trimestre de 2024, le nombre d'accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions était égal à celui du quatrième trimestre de 2023 et supérieur de 4 % à la moyenne de 2019-2023. Il y a eu une hausse des accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions plus tôt dans l'année, plus précisément aux deuxième et troisième trimestres. Sur une base annuelle, les accidents dans cette catégorie ont augmenté de 20 % comparativement à la moyenne de 2019-2023 et de 13 % comparativement à 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

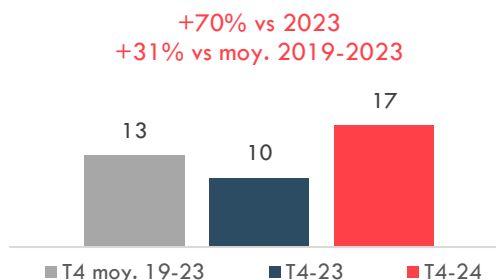
du nombre d'intrusions. Le problème est complexe et il faudra un effort concerté de la part du secteur et des intervenants communautaires pour réaliser la mission d'arriver à zéro.

Données trimestrielles

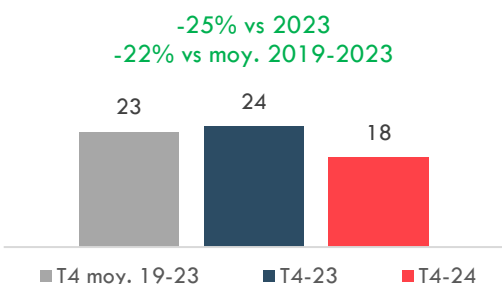
Accidents par million de trains-milles



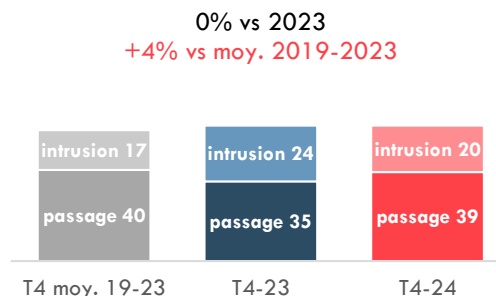
Déraillements sur voie principale



Accidents impliquant des marchandises dangereuses

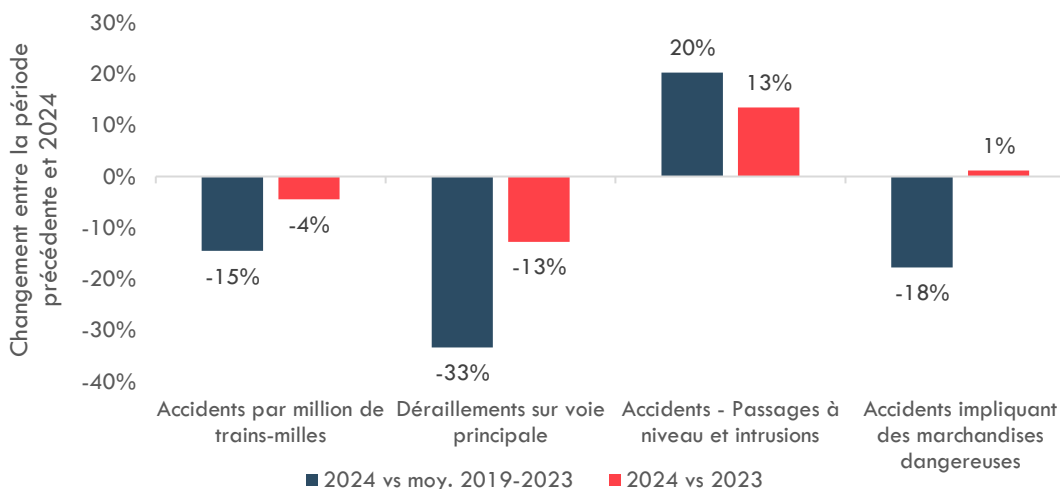


Accidents - Passages à niveau et intrusions



Données annuelles

Sécurité – Performance annuelle



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

2024_T4_Rev.2