

RAPPORT TRIMESTRIEL DE L'ACFC

Trimestre 1 – 2025

25 juin 2025



Table des matières

Introduction.....	3
Sommaire	3
État de l'économie canadienne.....	5
Aperçu économique.....	6
Chaînes d'approvisionnement	8
Perturbations relatives à la main-d'œuvre.....	8
Commerce maritime mondial.....	8
Navires mondiaux.....	9
Ports canadiens.....	9
Chemins de fer canadiens.....	9
Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l'ensemble du réseau	10
Tendance hebdomadaire.....	10
Volumes de trafic par groupe de produits.....	10
Mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité	13
Industrie du fret canadienne	15
Wagons complets et unités intermodales	15
Commerce	17
Tarifs marchandises	17
Données sur le transport ferroviaire de voyageurs.....	19
Achalandage chez les membres de l'ACFC.....	19
Transport en commun et trains de banlieue.....	19
Tourisme ferroviaire.....	20
Transport de voyageurs intervilles	21
Performance du secteur ferroviaire en matière de sécurité	22

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 afin de faire une mise à jour opportune sur la performance des chemins de fer marchandises et voyageurs. Les mesures des volumes de trafic et de la performance du secteur ferroviaire sont étroitement liées à la force de l'économie, de même qu'à la performance des partenaires du secteur sur les chaînes d'approvisionnement. Pour fournir un contexte approprié, les *Rapports trimestriels* commencent par donner un aperçu de la performance récente de l'économie canadienne et des prévisions quant à son avenir. Ils sont ensuite axés sur les chaînes d'approvisionnement, avant de présenter des résultats détaillés pour le secteur.

Le regroupement des données pertinentes ferroviaires et non ferroviaires dans un seul rapport aide le lecteur à mieux comprendre les facteurs qui influencent la performance du secteur. Ces rapports sont une ressource utile pour les professionnels travaillant dans les chaînes d'approvisionnement et la logistique, sur les politiques sur les transports et l'économie, ou dans tout autre secteur économique desservi par les chemins de fer.

Des liens vers toutes les sources de données sont fournis. De plus, les rapports trimestriels et annuels de l'ACFC sur la performance du secteur figurent sur le [site Web de l'ACFC](#).

Les commentaires sur ce rapport peuvent être faits à : Jonathan Thibault, directeur, Économie, Données et Recherche, JThibault@railcan.ca, 613.899.5090.

Sommaire

Au premier trimestre de 2025, le secteur ferroviaire du Canada a affiché une solide performance dans un contexte économique et opérationnel complexe. Alors que l'économie affichait une croissance – le PIB du Canada a augmenté de 2,2 % –, les entreprises ont dû faire face à une incertitude croissante quant aux tarifs, à des défis quant aux expéditions mondiales et à des conditions hivernales rigoureuses. Dans ce contexte, les chemins de fer marchandises canadiens sont restés un partenaire résilient et fiable sur les chaînes d'approvisionnement nationales.

Les tonnes-milles commerciales (TMC) des chemins de fer de classe 1 ont affiché une augmentation de 2 % d'une année à l'autre, menée par une augmentation de 18 % pour les automobiles et de 14 % pour le charbon, et des augmentations pour les produits agricoles comme le blé et le canola. Les chemins de fer ont réalisé ces gains malgré trois semaines consécutives de restrictions à l'exploitation dues au froid en février, démontrant ainsi la résilience du réseau ferroviaire.

Les résultats sur l'achalandage des chemins de fer voyageurs sont mitigés. Alors que les perspectives économiques pour les prochains trimestres semblent sombres, des initiatives comme les voyages gratuits ou à prix réduit sur VIA Rail avec le laissez-passer Un Canada fort devraient encourager plus de voyageurs à prendre le train cet été.

Au premier trimestre de 2025, les chemins de fer de classe 1 ont investi 1,2 milliard de dollars (augmentation de 12 % par rapport à l'année précédente), et prévoient investir 6,3 milliards de dollars en 2025. Huit des douze mesures financières, d'exploitation et de sécurité se sont améliorées. En 2025, la stabilité de la main-d'œuvre a été renforcée par la conclusion de nouvelles ententes pluriannuelles au CN et au CPKC. De plus, le rapport de la *Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest*, publié le 8 mai 2025, offrent des recommandations pour renforcer la stabilité du travail. Au moment de la publication, le gouvernement fédéral n'avait pas indiqué son intention à l'égard des recommandations de la Commission.

La performance du secteur en matière de sécurité a continué à s'améliorer, affichant des progrès significatifs au premier trimestre. Comparativement à la moyenne quinquennale précédente, les chemins de fer de classe 1 au Canada ont améliorés le taux d'accidents de train (FRA) de 27 %, et le taux de blessures personnelles (FRA) s'est amélioré de 22 %. Pour les chemins de fer sous réglementation fédérale, le taux d'accidents de train (BST) s'est amélioré de 15 %, le taux de déraillements sur la voie principale a diminué de 18 % et les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont diminué de 17 %. Ces améliorations renforcent l'engagement du secteur envers des opérations sûres et fiables. Bien que les passages à niveau et les intrusions restent des enjeux clés, des progrès ont été réalisés sur le plan politique, alors que le Québec a adopté des règlements sur les marges de recul, qui est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2024.

Dans l'ensemble, les chemins de fer canadiens ont offert un service fiable, efficace et sûr au premier trimestre de 2025, soutenant le commerce, la compétitivité industrielle et la stabilité économique nationale en une période d'incertitude considérable.



État de l'économie canadienne

Les volumes de trafic du secteur ferroviaire sont étroitement liés à la force de l'économie. Les indicateurs économiques clés présentés ci-dessous permettent souvent de mieux comprendre les tendances du trafic ferroviaire. L'environnement macroéconomique global, les perspectives économiques et la confiance des entreprises et des consommateurs peuvent avoir une incidence plus importante sur le transport de certaines marchandises que sur d'autres.

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. Entre décembre 2024 et mars 2025, il n'y a pas eu de changement majeur pour cinq des indicateurs clés (emploi, PIB, commerce, ventes au détail et expéditions manufacturières).

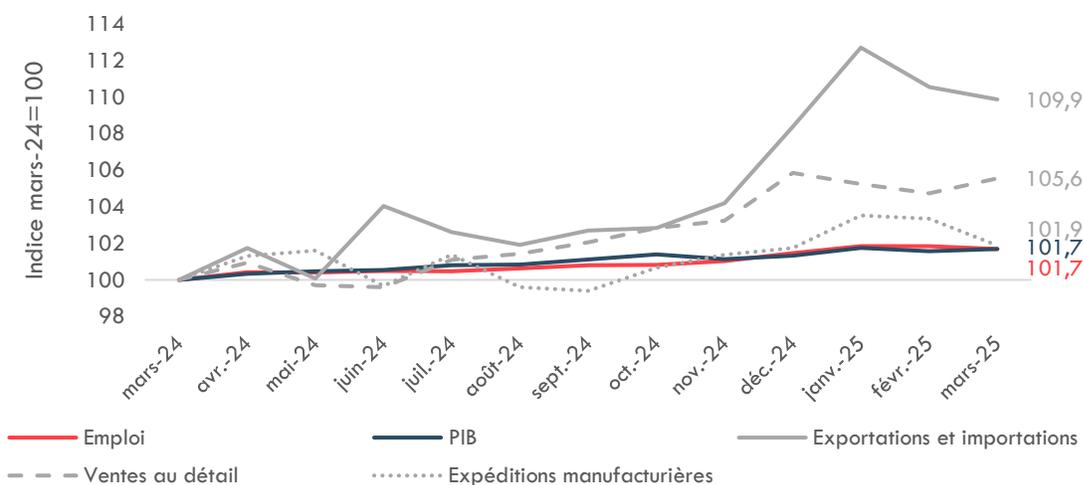
De décembre 2024 à mars 2025, l'emploi total (tous les secteurs) a augmenté de 0,2 % (44 500 emplois).

Pendant cette même période de trois mois, le PIB a augmenté de 0,4 %. Les changements du PIB étaient positifs dans 13 des 20 secteurs, avec des augmentations (en dollars absolus) dans la fabrication (+1,9 % ou 3,8 milliards de dollars) ; le commerce de gros (+1,7 % ou 2,0 milliards de dollars) ; les mines, les carrières et l'extraction de pétrole et de gaz (+1,6 % ou 1,9 milliard de dollars). Le PIB du secteur des transports et de l'entreposage a augmenté de 0,9 % (899 millions de dollars). En dollars absolus, le PIB du secteur de l'immobilier, de la location et du crédit-bail a affiché la baisse la plus importante (-0,6 % ou -1,9 milliard de dollars), suivi du commerce de détail (-0,8 % ou -960 millions de dollars).

De décembre 2024 à mars 2025, le commerce bilatéral a augmenté de 1,4 %, les ventes au détail ont diminué de 0,3 % et les expéditions manufacturières ont augmenté de 0,1 %.

Au premier trimestre, l'augmentation du PIB du secteur manufacturier était principalement menée par des gains dans le secteur de la fabrication de matériel de transport, et les véhicules et les pièces automobiles ont le plus contribué à la croissance du commerce (importations et exportations). Une partie des activités du secteur automobile ont peut-être été « anticipées » avant l'application des tarifs américains sur les automobiles, qui sont entrés en vigueur le 3 avril 2025.

Principaux indicateurs économiques



Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Décembre 2024	20,92	2 284	136,4	70,0	71,8
Mars 2025	20,96	2 292	138,3	69,8	71,9
Changement sur 3 mois	0,2 %	0,4 %	1,4 %	-0,3 %	0,1 %

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

Au premier trimestre de 2025, l'économie américaine s'est contractée de 0,2 %. L'augmentation des dépenses des consommateurs et des investissements des entreprises a été plus que contrebalancée par une réduction des dépenses publiques et l'augmentation du déficit commercial, les importations ayant augmenté avant l'application des nouveaux tarifs.¹ Au cours du même trimestre, le PIB du Canada a augmenté de 2,2 %, principalement en raison de la constitution de stocks avant l'entrée en vigueur des tarifs douaniers et d'une augmentation des investissements dans la machinerie.²

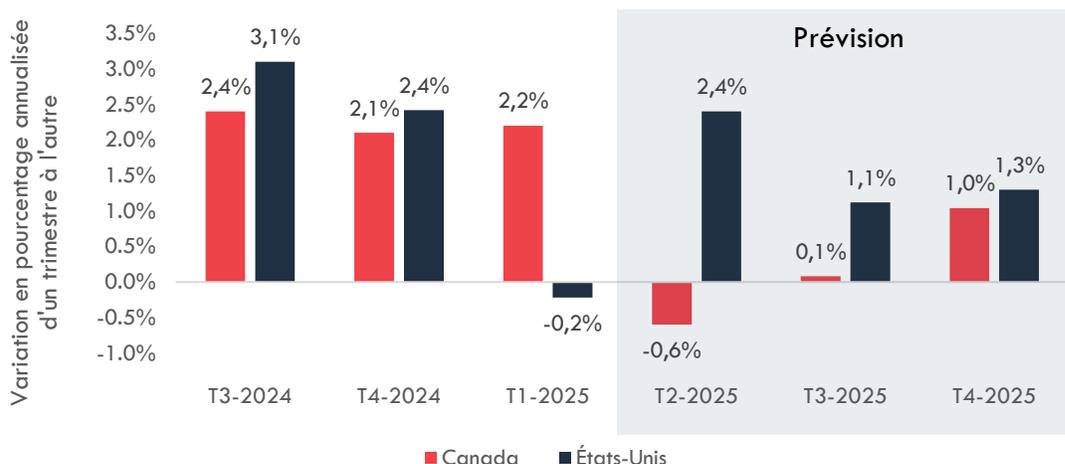
En raison de l'imposition de tarifs pendant la période de mars à juin, la hausse des tarifs et l'incertitude commerciale devraient contribuer au ralentissement de la croissance économique au cours des prochains trimestres.

Selon leurs prévisions de juin, les grandes banques canadiennes prévoient une récession potentielle au deuxième et au troisième trimestres de 2025. La TD et la BMO prévoient une croissance négative pendant les deux trimestres, alors que la Banque Scotia prévoit une croissance négative au deuxième trimestre, suivie d'une augmentation modeste au troisième trimestre. La CIBC et la RBC prévoient une croissance chaque trimestre, de seulement 0,0 % à 0,5 %.

¹ Le PIB américain au T1 indique un faible point de départ, Carrie Freestone, Recherche économique RBC, 30 avril 2025.

² Le PIB du Canada croît lentement, mais ne se contracte pas, Nathan Janzen et Abbey Xu, Recherche économique RBC, 30 mai 2025.

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.

Les chemins de fer de classe 1 prévoient une croissance des TMC de 1 % à 5 % en 2025, principalement au deuxième semestre, alors que le secteur se remet des perturbations de travail de 2024. Il existe une plus grande certitude cette année sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, alors que de nouvelles ententes ont été conclues. Cependant, des inquiétudes persistent en raison des tarifs et de l'incertitude commerciale, de l'augmentation des navigations à vide³ et d'un environnement macroéconomique difficile.

³ Une navigation à vide se produit quand un transporteur maritime annule ou ignore un ou plusieurs ports d'escale prévus.

Chaînes d'approvisionnement

Les opérations ferroviaires canadiennes sont profondément intégrées à des chaînes d'approvisionnement complexes qui comptent divers partenaires interdépendants, notamment des expéditeurs, des installations intermodales, des centres de transbordement, des dépôts d'automobiles, le secteur du camionnage, des ports et plus encore. Quand une perturbation survient sur un maillon de la chaîne, ses répercussions se font sentir largement et profondément chez les autres fournisseurs de services de transport, les entreprises 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. 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. 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, nuit aux entreprises, aux consommateurs et à 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 peuvent être mises en œuvre pour maintenir le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement du pays, protégeant les Canadiens et l'intérêt économique national.

En 2025, les chaînes d'approvisionnement canadiennes ne devraient pas connaître les mêmes perturbations qu'en 2024. Le CN et le CPKC ont récemment conclu plusieurs ententes de travail pluriannuelles. De plus, on ne prévoit pas de perturbations majeures aux ports.

Le conflit du travail de juillet 2023 aux ports de la côte Ouest a poussé le gouvernement fédéral à demander une enquête. Le Rapport final de la *Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest*,⁴ présenté le 8 mai 2025, offrent des recommandations pour renforcer la stabilité du travail. Au moment de la publication, le gouvernement fédéral n'avait pas indiqué son intention concernant les recommandations de la Commission.

Commerce maritime mondial

Le conflit au canal de Suez persiste et les navires continuent à être détournés vers la pointe sud de l'Afrique. Au premier trimestre de 2025, le tonnage traversant le canal a diminué de plus de 60 % comparativement à 2020-2023, touchant particulièrement les porte-conteneurs.

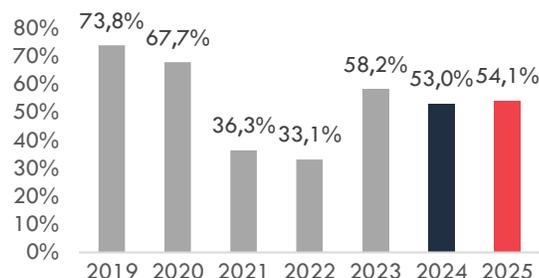
Le canal de Panama a fait l'objet de restrictions liées à la sécheresse de juin 2023 à septembre 2024, ce qui a réduit le nombre de navires quotidien en deçà du maximum normal de 36. Au premier trimestre de 2025, sans restrictions liées à la sécheresse, les transits étaient légèrement inférieurs au maximum de 36 navires par jour, avec une moyenne de 32,6 en janvier, de 34,8 en février et de 33,7 en mars.

⁴ <https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/relations-travail/rapports/commission-enquete-relations-travail-debardeurs-ports-cote-ouest.html>

Navires mondiaux

Au premier trimestre de 2025, la ponctualité mondiale des navires⁵ était de 54,1 %. C'est une légère amélioration par rapport à celle de 53,0 % au premier trimestre de 2024, mais cela reste très défavorable comparativement au premier trimestre de 2019 (avant la pandémie de COVID-19), alors que la fiabilité des horaires était de 73,8 %.

Fiabilité des horaires mondiaux, T1

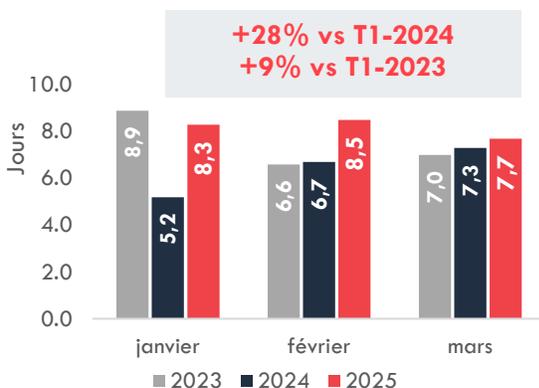


Source : Sea-Intelligence, [Global Liner Performance \(GLP\) report](#)

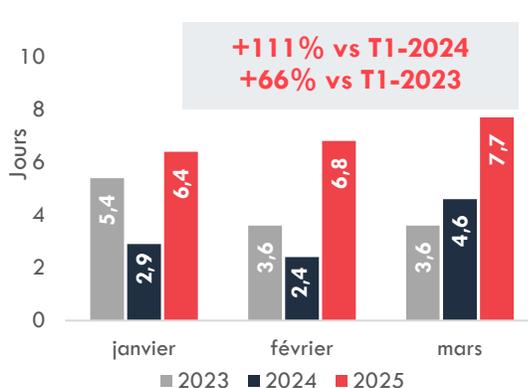
Ports canadiens

Le temps d'arrêt aux principaux ports du Canada, notamment Vancouver et Montréal, était plus long que les années précédentes.

Vancouver – Temps d'arrêt au terminal Gateway par mois



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



Source : Port de Vancouver, [Supply chain performance, Container terminal rail performance](#) ; Source : Port de Montréal, [Rapports de performance, Bulletin intermodal mensuel](#).

Chemins de fer canadiens

Au premier trimestre de 2025, le temps d'arrêt était de 9,05 heures en moyenne – une augmentation de 8 % comparativement au premier trimestre de 2024. L'augmentation était presque entièrement attribuable au temps extrêmement froid en février, alors que des restrictions à la longueur et à la vitesse des trains ont été imposées pendant trois semaines consécutives. Pour obtenir plus d'information sur le temps d'arrêt aux terminaux, veuillez vous reporter aux [Mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité](#).

À l'internationale, des défis continus auxquels est confronté le commerce maritime et la ponctualité des navires, des développements positifs quant à la main-d'œuvre au Canada peuvent aider à renforcer les chaînes d'approvisionnement du pays et à soutenir le commerce face à l'incertitude due aux tarifs.

⁵ Mesurée avec le [Global Liner Performance report](#) de Sea-Intelligence, *Global Schedule Reliability*.

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

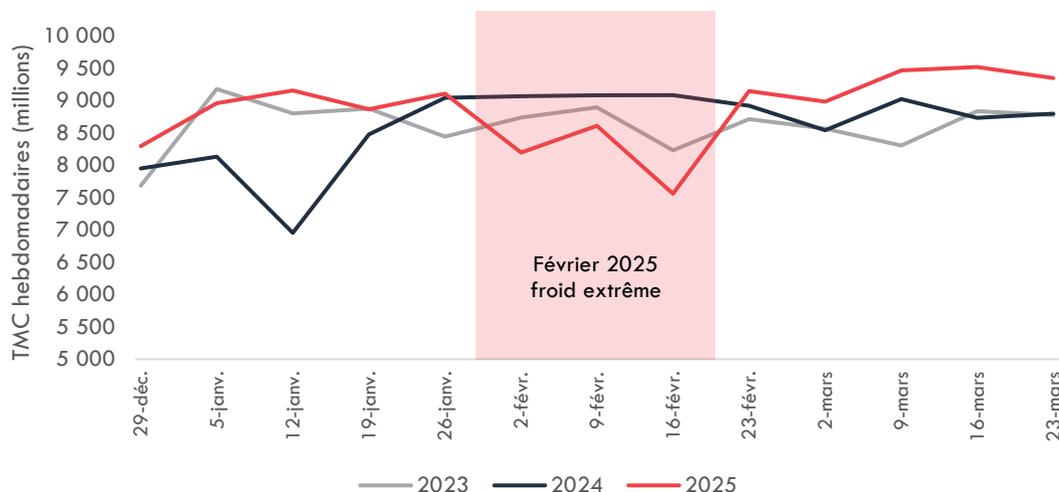
Cette section présente une mise à jour sur la performance des chemins de fer de classe 1 du Canada. Chaque semaine, les chemins de fer de classe 1 publient une série d'indicateurs sur les volumes de trafic, la performance opérationnelle et d'autres points. En présentant des données sur le trafic et la performance du CN et du CPKC pour l'ensemble du réseau (Amérique du Nord) sous forme agrégée, cette section est une ressource utile pour ceux qui souhaitent surveiller la performance des gros chemins de fer canadiens.

Tendance hebdomadaire

Au premier trimestre de 2025, le trafic des chemins de fer de classe 1, mesuré en tonnes-milles commerciales (TMC), a dépassé les niveaux de 2024 pendant 10 des 13 semaines. Les niveaux de trafic étaient plus faibles en février, alors le froid extrême a entraîné trois semaines consécutives de restrictions à la longueur et à la vitesse des trains.

Les chemins de fer de classe 1 ont terminé le trimestre avec des TMC supérieures de 2 % à celles du premier trimestre de 2024.

Chemins de fer de classe 1 - Tonnes-milles commerciales, T1



Source : [Indicateurs clés hebdomadaires du CN](#) ; [Indicateurs clés hebdomadaires du CPKC](#).

Note : La date indique le premier jour de la semaine (p. ex., 5-Jan correspond à la semaine du 5 au 11 janvier). La semaine commençant le 5 janvier 2025 (pour la série de 2025), est comparée aux semaines commençant le 7 janvier 2024 et le 8 janvier 2023.

Volumes de trafic par groupe de produits

Comme l'indiquent la figure et le tableau ci-dessous, comparativement au premier trimestre de 2024, les TMC ont augmenté de 2 % alors que les wagons complets totaux sont restés stables.

Comme nous l'avons précisé plus tôt, une partie des activités du secteur automobile ont été « anticipées » avant l'application des tarifs américains sur les automobiles le 3 avril 2025. Les TMC pour les automobiles ont bondi de 18 % (+313 millions de TMC), affichant la plus forte croissance en pourcentage des sept groupes de produits.

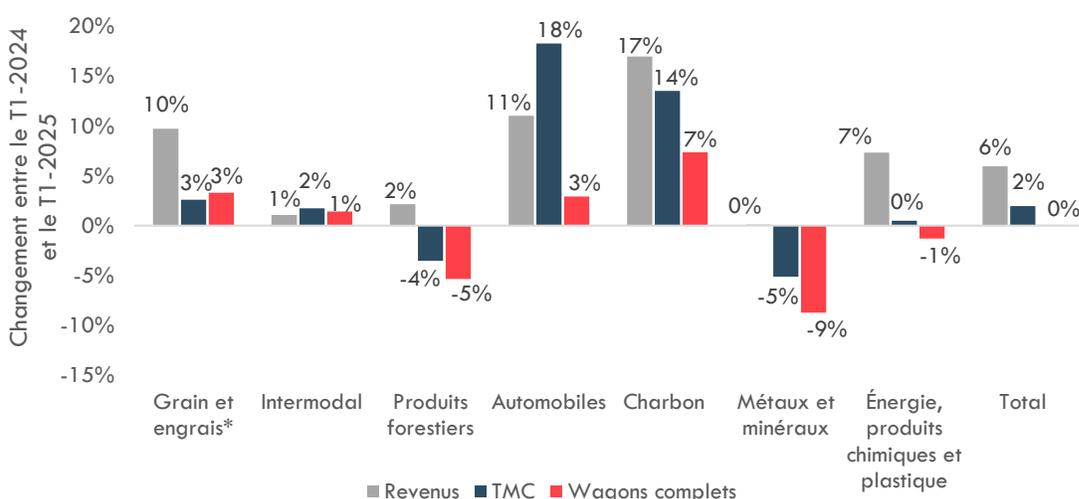
Sur une base absolue, la croissance des TMC a été menée par le charbon (+14 %, 1 339 millions de TMC). L'augmentation des volumes de charbon a été soutenue par une hausse des expéditions

de charbon métallurgique canadien, une réduction des stocks et une augmentation des exportations vers la côte du golfe du Mexique, relativement plus éloignée.

Les trois groupes de produits à plus fort volume ont tous affiché une croissance modérée des TMC : grain et engrais (3 %), unités intermodales (2 %), et énergie, produits chimiques et plastique (0,5 %). Le grain canadien a été un point positif dans le groupe du grain et des engrais, les expéditions de l'Ouest canadien (en tonnes) ayant augmenté de 9 % par rapport au premier trimestre de 2024 et de 20 % par rapport à la moyenne des trois dernières années.

Les produits forestiers et les métaux et les minéraux ont été les seuls groupes de produits à afficher une baisse des TMC. Ces groupes de produits sont confrontés à l'incertitude commerciale et tarifaire. Le 12 mars, les États-Unis ont imposé des tarifs de 25 % sur l'acier et l'aluminium (à l'encontre de tous les pays), qui ont été portés à 50 % le 4 juin.⁶ En août 2024, le taux des tarifs américains⁷ sur le bois d'œuvre canadien est passé de 8,05 % à 14,54 % et, pendant tout le premier trimestre de 2025, il y avait une incertitude quant à savoir si le bois d'œuvre serait soumis à des tarifs réciproques additionnels de 25 %. Au début d'avril 2025, les États-Unis ont annoncé leur intention d'augmenter les tarifs sur le bois d'œuvre canadien à 34,45 % à l'automne 2025.

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T1



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

	T1-2025	T1-2024	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	38 038	37 078	3%	960
Intermodal	21 781	21 410	2%	371
Produits forestiers	7 730	8 013	-4%	- 283
Automobiles	2 025	1 712	18%	313
Charbon	11 229	9 890	14%	1 339
Métaux et minéraux	11 433	12 051	-5%	- 618
Énergie, produits chimiques et plastique	21 537	21 433	0%	104
Total	113 773	111 587	2%	2 186

Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Earnings Release](#).

*Cela comprend la potasse.

⁶ Le Royaume-Uni est exempté de l'augmentation à 50 %, le taux demeurant à 25 %.

⁷ Les tarifs sur le bois d'œuvre comprennent des droits compensateurs et des droits antidumping.

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.

Les chemins de fer de classe 1 du Canada ont eu une bonne performance avec le grain au premier trimestre de 2025, surtout compte tenu des trois semaines consécutives de froid extrême et des restrictions imposées à la longueur et à la vitesse des trains pendant les semaines du 2 au 22 février.

Pendant le trimestre, les expéditions ont augmenté de 9 % par rapport à l'année précédente et de 20 % par rapport à la moyenne des trois dernières années. Les expéditions hebdomadaires ont dépassé la moyenne des trois dernières années chaque semaine, à l'exception de la semaine du 16 février (troisième semaine consécutive de restrictions).

Expéditions de grain de l'Ouest canadien, T1 (année civile)



Source : [Rapport du CN sur les céréales de l'Ouest du Canada](#), [CPKC Canadian Grain Performance Scorecard](#)

Les chemins de fer de classe 1 du Canada ont travaillé pour leurs clients malgré le froid extrême au premier trimestre de 2025. Le volume de trafic a augmenté le plus pour le grain et le charbon. L'incertitude a influencé le trafic. Les TMC pour les automobiles ont augmenté, les chemins de fer ayant « anticipé » la demande afin d'éviter les tarifs de 25 %, alors que les volumes de trafic pour les produits forestiers (incertitude quant aux tarifs) et les métaux et minéraux (tarifs de 25 %) ont diminué.

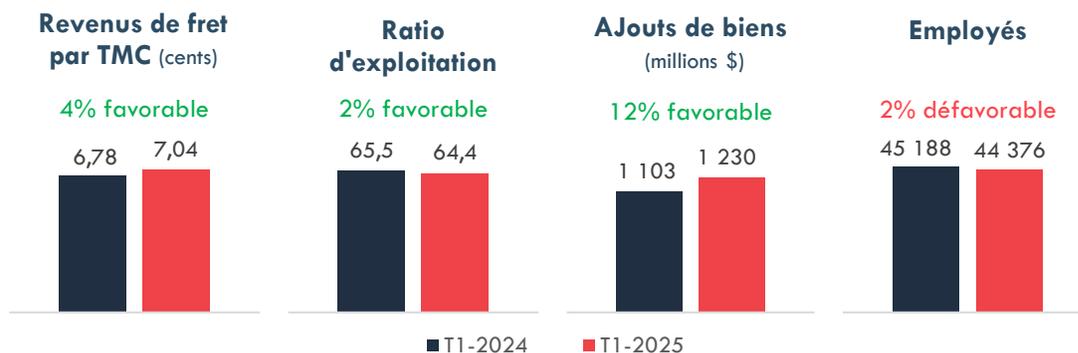
Mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité

Au premier trimestre de 2025, huit des douze mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité se sont améliorées.

Du premier trimestre de 2024 au premier trimestre de 2025, les revenus de fret globaux par TMC ont augmenté de 4 %. Les revenus de fret par TMC ont diminué pour les automobiles (-6 %) et les unités intermodales (-1 %), alors qu'elles ont augmenté pour les autres groupes de produits. Les dépenses d'exploitation par TMC ont également augmenté (non indiqué), de 2 %. Dans l'ensemble, le ratio d'exploitation moyen des chemins de fer de classe 1 a augmenté de 2 %.

Les chemins de fer de classe 1 ont continué à faire des investissements significatifs⁸, soit le montant impressionnant de 1,2 milliard de dollars au premier trimestre de 2025 – une augmentation de 12 % comparativement à la même période l'année précédente. Selon leurs plans d'immobilisations, les chemins de fer de classe 1 du Canada prévoient investir 6,3 milliards de dollars en 2025.

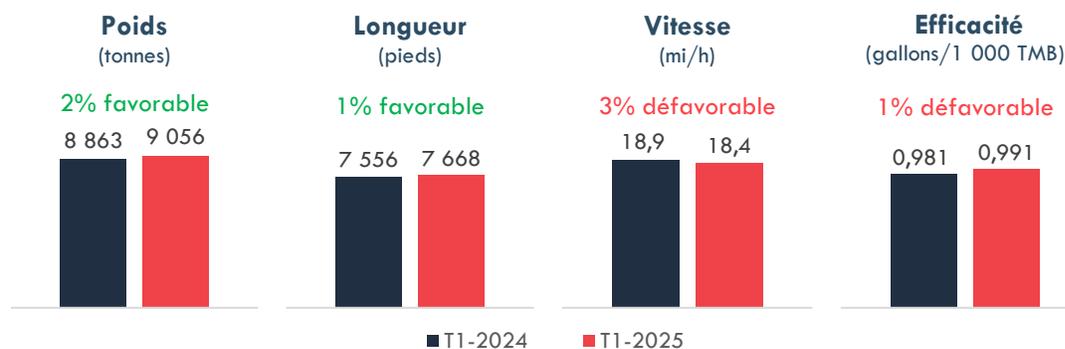
Avec 44 376 employés, les effectifs étaient inférieurs de 2 % à ceux du premier trimestre de 2024. Cependant, ils étaient à peu près équivalents à ceux du premier trimestre de 2023 (44 404) et nettement supérieurs à ceux du premier trimestre de 2022 (41 430).



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Earnings Release](#).

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

Au premier trimestre de 2025, le poids et la longueur moyens des trains des chemins de fer de classe 1 ont augmenté, malgré plusieurs semaines consécutives de restrictions en février. Cependant, le froid extrême en février a eu un impact négatif sur la vitesse moyenne des trains (-3 %). Pendant les trois semaines de froid extrême, la vitesse moyenne des trains a diminué d'environ 10 %.



Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Earnings Release](#).

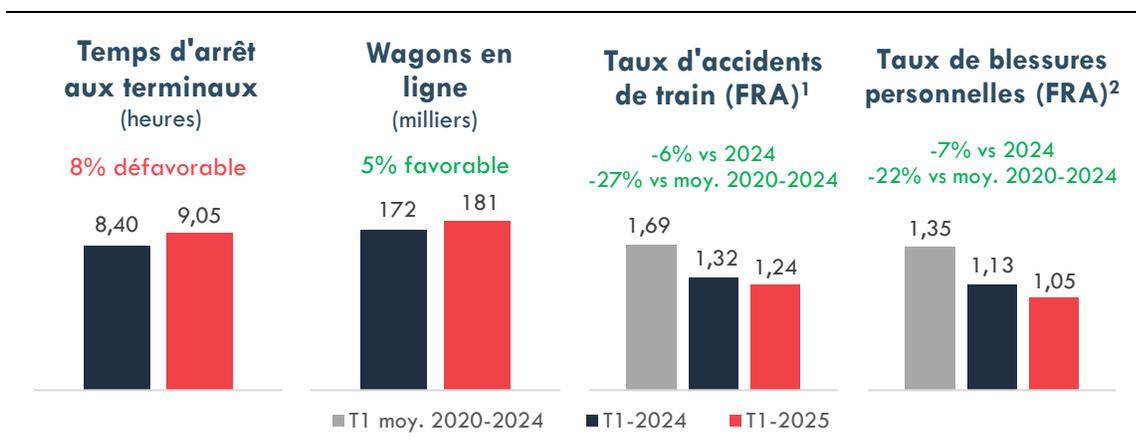
Note : Les quatre mesures sont calculées comme la moyenne simple du CN et du CPKC.

⁸ 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 premier trimestre de 2025, le temps d'arrêt moyen des trains était de 9,05 heures – une augmentation de 8 % par rapport au premier trimestre de 2024. Cette augmentation était presque entièrement attribuable au froid extrême en février, alors que les chemins de fer ont dû respecter des restrictions à la longueur et à la vitesse des trains pendant trois semaines consécutives afin d'assurer la sécurité. Ces restrictions ont un impact sur la rapidité et la capacité de la chaîne d'approvisionnement, ce qui comprend des indicateurs comme le temps d'arrêt aux terminaux. Sur une base mensuelle, le temps d'arrêt en janvier et en mars était très similaire à celui de 2024, alors qu'il a augmenté d'environ 20 % en février. Le mois de février 2024 était beaucoup plus clément, avec seulement quelques jours de restrictions, ce qui rend la comparaison difficile.

Le nombre moyen de wagons en ligne a augmenté de 5 %, à 9 300, et a été supérieur aux niveaux du premier trimestre de 2024, chaque semaine. Pendant le trimestre, 4 100 wagons-trémies couverts additionnels ont été mis en ligne afin de soutenir un premier trimestre (année civile) très fort pour le grain.

Au premier trimestre de 2025, le taux d'accidents et le taux de blessures personnelles des chemins de fer canadiens de classe 1 (FRA) se sont tous deux améliorés.⁹ Depuis quelques années, les taux de sécurité des chemins de fer canadiens de classe 1 continuent à afficher une tendance positive. Comparativement à la moyenne de 2020-2024, les deux taux se sont améliorés de plus de 20 %.



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

Note : Le temps d'arrêt aux terminaux, le taux d'accidents de train et le taux de blessures personnelles sont calculés en utilisant la moyenne simple du CN et du CPKC.

¹ Accidents par million de trains-milles.

² Blessures par 200 000 heures travaillées.

Malgré un mois de février froid et difficile, les chemins de fer de classe 1 du Canada ont fait preuve de résilience. Ils ont continué à investir dans leurs réseaux, à servir leurs clients et à obtenir des résultats exceptionnels en matière de sécurité.

⁹ Les chemins de fer canadiens de classe 1 indiquent les deux taux (FRA) pour l'ensemble de leurs activités dans leurs rapports trimestriels et annuels (les taux ne se limitent pas aux activités aux États-Unis).

Industrie du fret canadienne

Cette section présente une mise à jour sur les volumes de trafic (par groupe de produits et région), le commerce et les tarifs marchandises. Les données sur l'industrie du fret de cette section chevauchent de nombreuses données sur les chemins de fer de classe 1 ci-dessus. Cependant, les données sur les chemins de fer de classe 1 visent les opérations du CN et du CPKC partout 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. Cette section du rapport est une ressource utile pour ceux qui souhaitent suivre la contribution du secteur ferroviaire à l'économie canadienne.

Wagons complets et unités intermodales

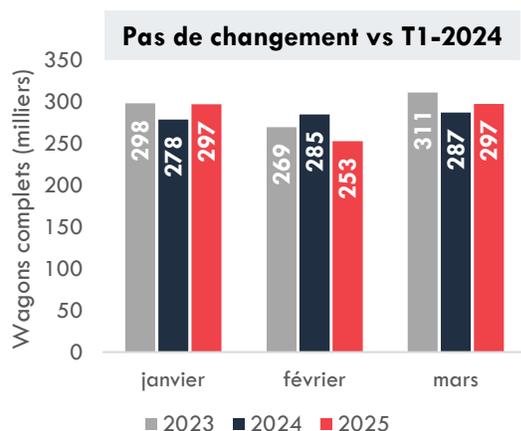
Statistique Canada recueille des données sur les chargements ferroviaires mensuels pour plus de 60 groupes de produits (catégorisés en 10 groupes de produits dans ce rapport) et pour les unités intermodales.

Les volumes de trafic ont considérablement diminué en février 2025 (environ 10 % de moins par rapport à février 2024), car le froid extrême a entraîné trois semaines consécutives de restrictions à la longueur et à la vitesse des trains afin d'assurer la sécurité. Malgré un mois de février difficile, les chargements trimestriels non intermodaux sont restés stables par rapport au premier trimestre de 2024 et le trafic intermodal a augmenté de 2 %.

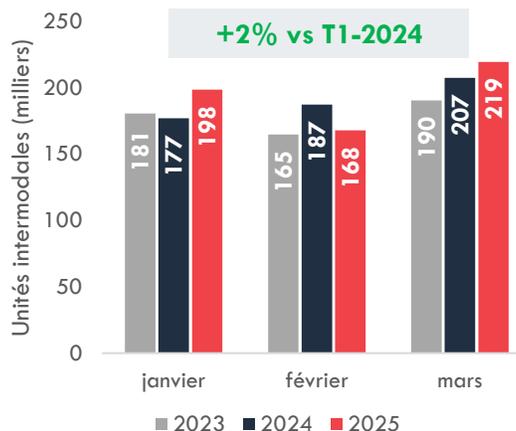
Les tendances par groupe de produits étaient similaires à celles observées pour les chemins de fer de classe 1 sur l'ensemble du réseau. Au Canada, la croissance a été menée par les produits agricoles (+9 %, 12 145 wagons complets), le charbon (+8 %, 6 373 wagons complets) et le transport intermodal (+2 %, 13 865 unités). Le blé (+11,5 %, augmentation de 7 489 wagons complets) et le canola (+34,9 %, augmentation de 6 869 wagons complets) ont été les principaux moteurs de l'augmentation du nombre de wagons complets de produits agricoles.

Les chargements de métaux, de minéraux, de produits forestiers et de produits du papier (qui ont subi les conséquences de l'incertitude commerciale et tarifaire) ont tous diminué au premier trimestre de 2025. Les chargements de machinerie et d'automobiles ont diminué de 7 %, alors que les wagons complets d'automobiles sur l'ensemble du réseau ont augmenté de 3 %. « L'anticipation » de la demande d'automobile avant l'entrée en vigueur des tarifs américains sur les véhicules a peut-être eu un impact plus important sur les volumes d'automobiles aux États-Unis.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



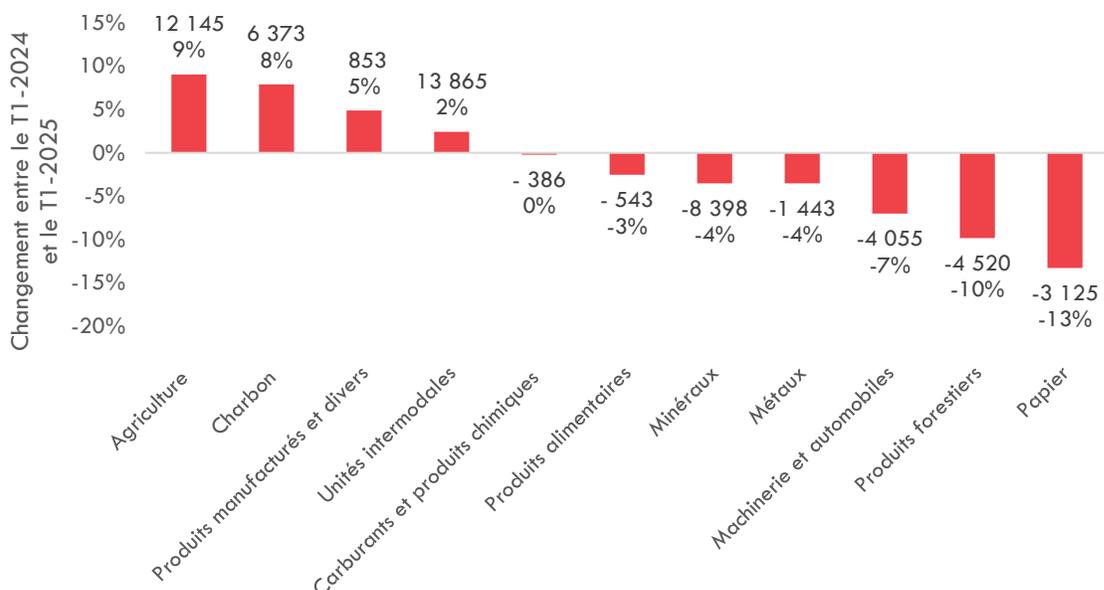
Chemins de fers canadiens, unités intermodales



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



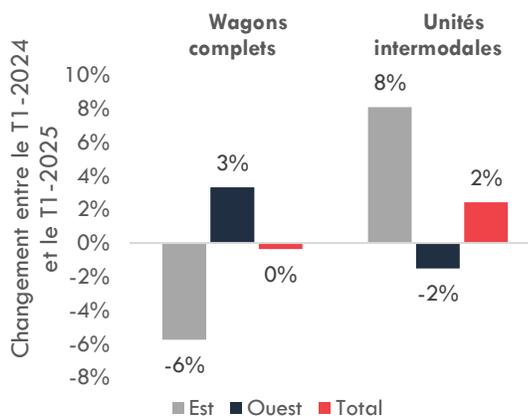
Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales, T1



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

Au premier trimestre de 2025, le trafic non intermodal a diminué dans l'Est et augmenté dans l'Ouest. Le portefeuille de fret de l'Est est dominé par les métaux et les minéraux. À eux seuls, les minéraux représentaient 50 % des wagons complets non intermodaux de l'Est en 2024. Au premier trimestre de 2025, la moitié de la baisse totale du nombre de wagons complets non intermodaux était due à d'importantes réductions du minerai de fer – une matière première utilisée pour la production d'acier. Dans l'Ouest, l'augmentation du nombre de wagons complets non intermodaux a été menée par des gains solides pour les produits agricoles et le charbon.

Wagons complets et unités intermodales par région, T1

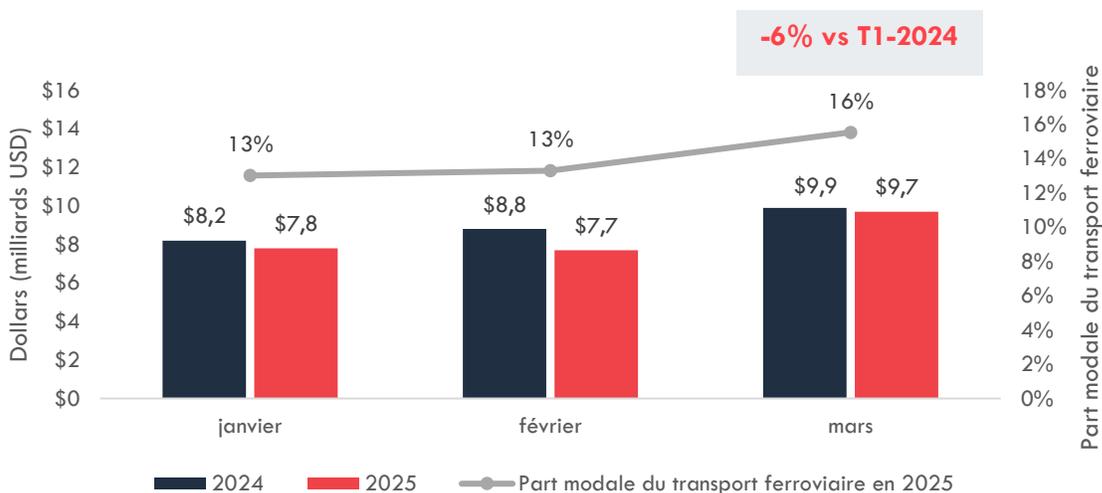


Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#)

Commerce

Au premier trimestre de 2025, le commerce ferroviaire avec les États-Unis était évalué à plus de 25 milliards de dollars américains. En mars, la part modale du transport ferroviaire dans les échanges commerciaux avec les États-Unis (mesurée en valeur monétaire et non en tonnage) était de 16 %, en deuxième place après le camionnage, et supérieure à tous les autres modes de transport, ce qui comprend le transport maritime, les pipelines et le transport aérien.

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



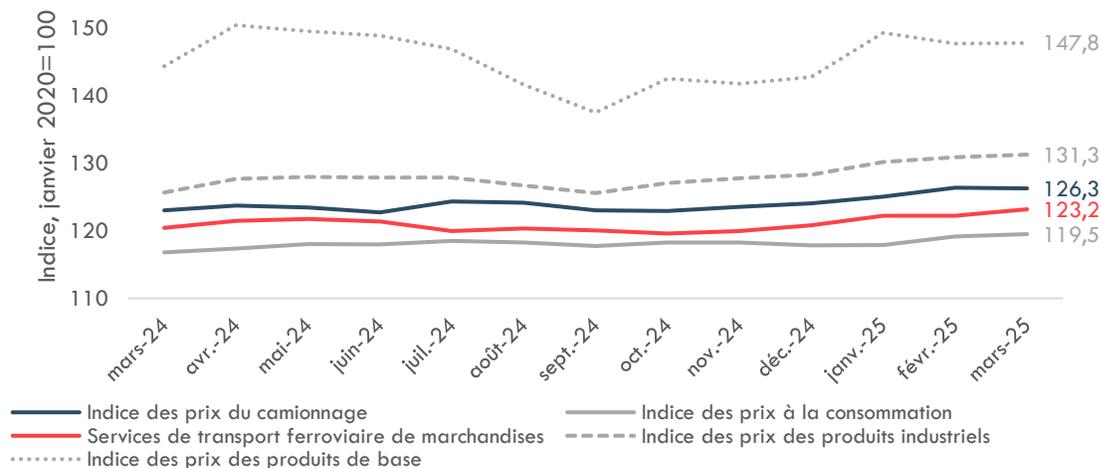
Source : U.S. Bureau of Transportation Statistics, [News and Statistical Releases: North American Transborder Freight Data](#)

Tarifs marchandises

Au cours des douze derniers mois (de mars 2024 à mars 2025), les cinq indices de prix suivis ont tous augmenté de 2 % à 4 %. Les tarifs marchandises ferroviaires, l'Indice des prix à la consommation et les prix des produits de base ont tous augmenté de 2 %, les tarifs du camionnage ont augmenté de 3 % et les prix des produits industriels ont augmenté de 4 %.

Depuis janvier 2020 (niveau de référence avant la pandémie), la croissance des prix des produits industriels (31,3 %) et des prix des produits de base (47,8 %) a surpassé les tarifs marchandises ferroviaires. En conséquence, aujourd'hui les producteurs canadiens paient moins pour les services de transport ferroviaire que ce qu'ils reçoivent pour leurs produits. Le maintien de tarifs marchandises concurrentiels au palier mondial soutient la croissance et la compétitivité de plusieurs industries canadiennes.

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](#)

Par le maintien de tarifs marchandises concurrentiels au palier mondial, les chemins de fer canadiens ont continué à soutenir la croissance et la compétitivité des industries canadiennes. Malgré le froid extrême au premier trimestre de 2025, les chemins de fer canadiens ont transporté plus de marchandises intermodales, de blé, de canola et de charbon que l'année précédente, et ont eu des échanges commerciaux avec les États-Unis d'une valeur de plus de 25 milliards de dollars américains.

Données sur le transport ferroviaire de voyageurs

Les chemins de fer voyageurs du Canada offrent une option de transport accessible, sûre et respectueuse de l'environnement aux navetteurs, aux voyageurs intervilles et aux touristes. L'augmentation de l'achalandage du transport ferroviaire de voyageurs, comme alternative aux déplacements en véhicule personnel, réduit la congestion sur nos autoroutes et dans nos villes, ainsi que les émissions globales et les coûts publics liés à l'entretien de l'infrastructure routière.

Malgré certaines statistiques positives sur le transport ferroviaire de voyageurs au premier trimestre de 2025, après plusieurs années d'achalandage inférieur à la normale et compte tenu du fait que les ententes de travail hybrides vont rester en place, le soutien gouvernemental, à tous les paliers, au transport ferroviaire de voyageurs doit demeurer une priorité absolue.

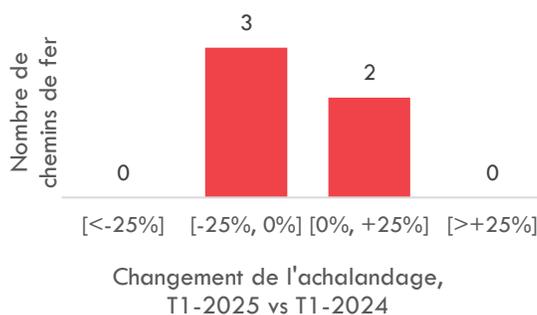
Achalandage chez les membres de l'ACFC

Cette section évalue les tendances d'une année à l'autre de l'achalandage de voyageurs chez les membres de l'ACFC.¹⁰

Au premier trimestre de 2025, trois des cinq membres faisant rapport¹¹ ont indiqué une augmentation annuelle de l'achalandage, alors que deux membres ont indiqué une baisse.

Au cours des prochains trimestres, l'ACFC surveillera l'impact de la faiblesse de l'économie (voir [Aperçu économique](#)) sur l'achalandage.

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



Transport en commun et trains de banlieue

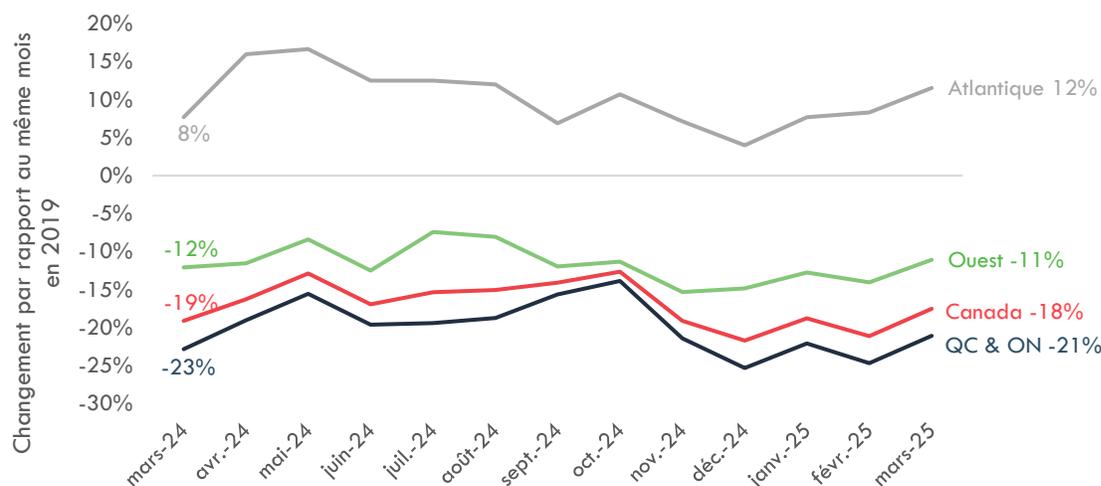
Depuis quelques années, l'achalandage du transport en commun, et des trains de banlieue en particulier, s'ajuste aux changements structurels fondamentaux des habitudes de navettage et à la prolifération des ententes sur le travail à distance et hybride. Les données nationales sur le navettage de Statistique Canada (figurant dans le [Rapport trimestriel T4 2024](#) de l'ACFC) indiquent qu'après la pandémie de COVID-19, le transport ferroviaire de voyageurs et le transport actif n'avaient pas repris par rapport au niveau de référence établi lors du recensement de 2016.

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 mars 2025, après des hauts et des bas, l'achalandage était à peu près le même qu'en mars 2024 (en baisse de 18 % à l'échelle nationale par rapport à la référence pré-pandémie de mars 2019).

¹⁰ <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/>

¹¹ Comparativement aux autres trimestres, moins de membres de l'ACFC ont des données sur l'achalandage au premier trimestre, car la saison touristique/des excursions ne commence qu'au deuxième trimestre.

Achalandage du transport en commun par région

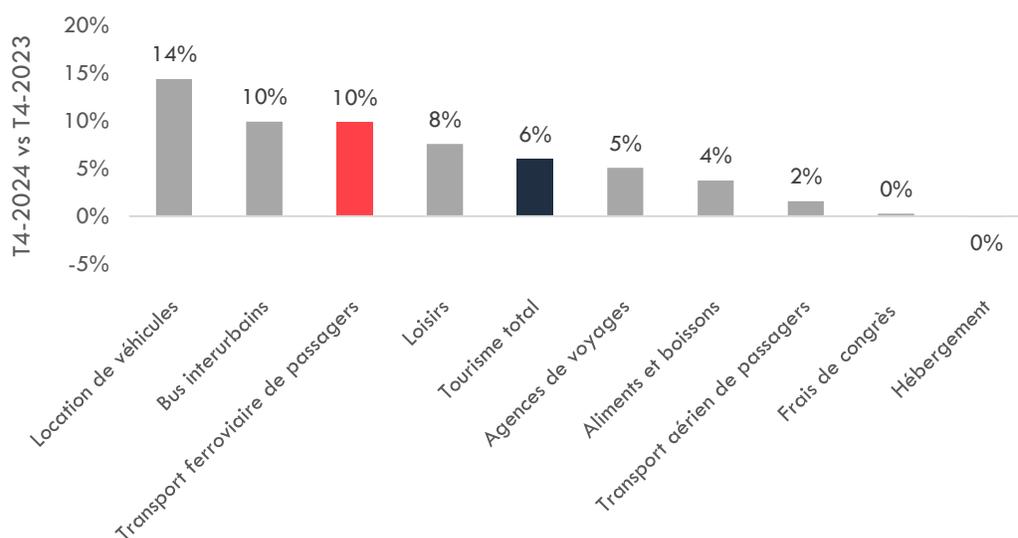


Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#)

Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le quatrième trimestre de 2024. Au quatrième trimestre de 2024, les dépenses totales pour le tourisme ont augmenté de 6 % par rapport à l'année précédente. Les catégories où les dépenses ont augmenté le plus rapidement sont la location de véhicules (+14 %), les autobus interurbains (+10 %) et les trains de voyageurs (+10 %).

Dépenses pour le tourisme, tendance sur un an, T4



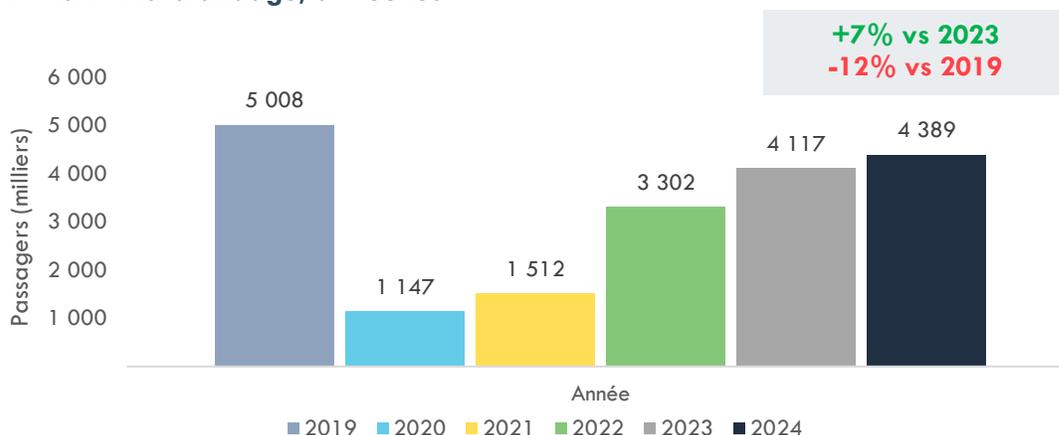
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux sur le tourisme](#)

Transport de voyageurs intervilles

Au moment de la publication du rapport du quatrième trimestre de 2024 de l'ACFC, les données sur l'achalandage de VIA Rail pour 2024 n'étaient pas encore disponibles. Ainsi, en plus des résultats du premier trimestre de 2025, les résultats annuels de 2024 de VIA Rail sont présentés dans ce rapport.

En 2024, l'achalandage de VIA Rail a augmenté de 7 % par rapport à l'année précédente, atteignant près de 4,4 millions de voyageurs. En 2024, l'achalandage n'était que de 12 % inférieur à celui de 2019 (pré-pandémie), qui était de 5 millions de voyageurs.

VIA Rail - Achalandage, annuelles

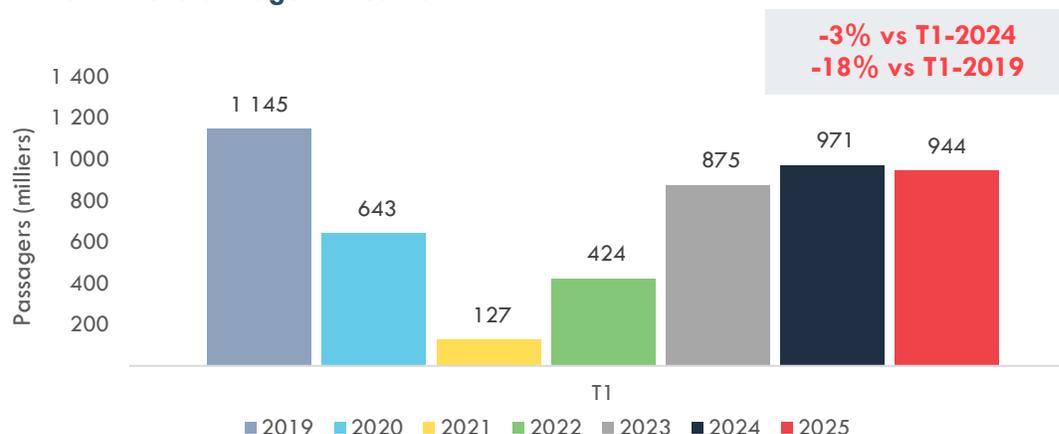


Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#)

Au premier trimestre de 2025, VIA Rail a transporté 944 000 voyageurs – une réduction de 3 % par rapport au premier trimestre de 2024.

À compter du 20 juin, le laissez passer Un Canada fort¹² de VIA Rail offrira des voyages gratuits ou à prix réduit aux enfants et aux jeunes adultes de 24 ans et moins jusqu'au 2 septembre 2025. Ce programme devrait inciter plus de voyageurs à prendre le train cet été, ce qui favorisera l'achalandage au troisième trimestre de 2025.

VIA Rail - Achalandage trimestriel



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

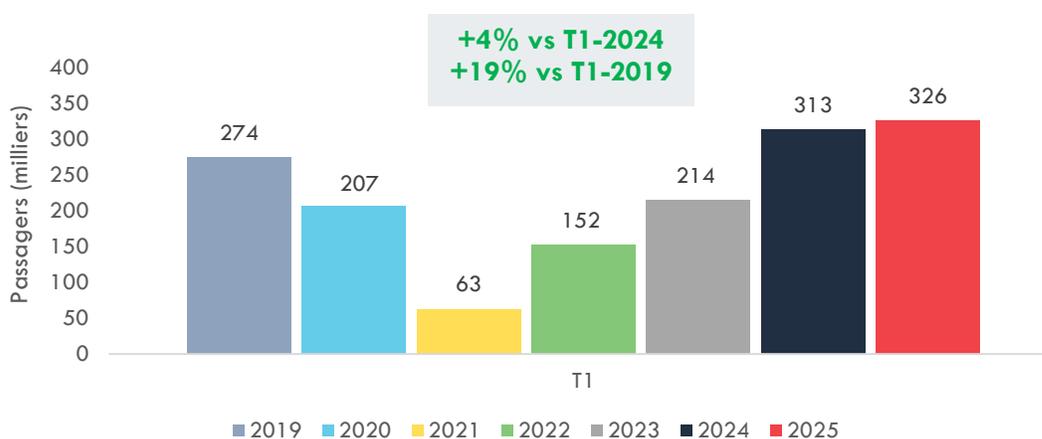
¹² <https://www.viarail.ca/fr/offres/laissez-passer-canada-fort>

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.¹³

L'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada continue à augmenter. Au premier trimestre de 2025, l'achalandage sur ces itinéraires a augmenté de 4 % par rapport à l'année précédente. Sur les trois itinéraires (Maple Leaf, Cascades et Adirondack), Cascades a gagné près de 24 000 passagers par rapport au premier trimestre de 2024, ce qui a largement compensé la diminution de l'achalandage sur les deux autres itinéraires.

L'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a excédé le niveau prépandémie (premier trimestre de 2019) de 19 %.

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



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

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

Les résultats sur l'achalandage sont mitigés – certains exploitants ont signalé une augmentation, alors que d'autres ont signalé une baisse. Il semble que certaines des améliorations enregistrées d'une année à l'autre après la pandémie de COVID-19 diminuent. Comme les perspectives économiques pour les prochains trimestres semblent sombres, il est important de continuer à soutenir les chemins de fer voyageurs canadiens.

¹³ 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.

Performance du secteur ferroviaire en matière de sécurité

La sécurité est la priorité première du secteur ferroviaire canadien. Depuis quelques années, les chemins de fer améliorent leur performance en matière de sécurité, réduisant de façon considérable le nombre de déraillements et d'accidents impliquant des marchandises dangereuses. Nous présentons ici les statistiques sur les accidents les plus récentes du Bureau de la sécurité des transports (BST). Les données sur les accidents couvrent les opérations des chemins de fer marchandises et voyageurs sous réglementation fédérale.

Cette section du rapport est une ressource utile pour les professionnels et les décideurs politiques responsables de la sécurité des transports, et est un outil permettant d'informer le public.

Accidents par million de trains-milles : Au premier trimestre de 2025, le taux d'accidents s'est amélioré de 15 % comparativement à la moyenne de 2020-2024. Bien que le taux d'accidents ne se soit amélioré que de 1 % par rapport au premier trimestre 2024, il importe de noter que le premier trimestre 2024 a affiché des résultats exceptionnels et une amélioration considérable par rapport aux années précédentes. Le fait que les chemins de fer canadiens aient réussi à améliorer leur performance par rapport au premier trimestre de 2024, malgré un hiver beaucoup plus rigoureux, démontre l'engagement du secteur envers l'amélioration continue.

Déraillements sur la voie principale : Au premier trimestre de 2025, il y a eu 14 déraillements sur la voie principale, une amélioration de 18 % par rapport à la moyenne de 2020-2024. Huit des 14 déraillements n'impliquaient qu'un seul wagon.

Marchandises dangereuses : Au premier trimestre de 2025, le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a diminué de 17 % comparativement à la moyenne de 2020-2024 et de 26 % comparativement au premier trimestre de 2024.

Passages à niveau et intrusions : La sécurité aux passages à niveau et les intrusions demeurent des préoccupations majeures. 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. Les programmes éducatifs, dirigés par Opération Gareautrain, sont axés sur les comportements sûrs près de l'infrastructure ferroviaire. De plus, les chemins de fer communiquent de façon continue avec les municipalités sur l'importance d'appliquer les Lignes directrices sur le voisinage dans le cadre de l'approbation de projets d'aménagement près de l'infrastructure ferroviaire. En décembre 2024, le gouvernement du Québec a établi des marges de recul réglementaires pour les aménagements sensibles dans la province, dans le but d'améliorer la sécurité et l'habitabilité.¹⁴ C'est une mesure positive que d'autres provinces devraient envisager, selon l'ACFC.

Au premier trimestre de 2025, le nombre d'accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions a légèrement augmenté par rapport au premier trimestre de 2024 et 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. Le problème est complexe et il faudra un effort concerté pour réaliser la mission d'arriver à zéro.

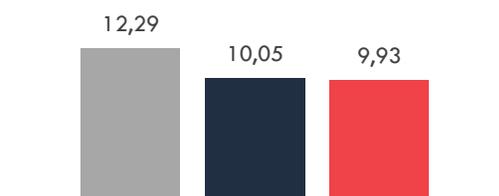
¹⁴ <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/orientations-gouvernementales>

La sécurité est la priorité première du secteur ferroviaire canadien, comme en témoignent les améliorations notables observées au premier trimestre de 2025 quant au taux d'accidents, aux déraillements sur la voie principale et aux accidents impliquant des marchandises dangereuses.

La sécurité aux passages à niveau et les intrusions – une responsabilité partagée par les chemins de fer, les municipalités, les forces de l'ordre et d'autres intervenants – demeurent des préoccupations majeures. L'établissement par le gouvernement du Québec de marges de recul réglementaires est une mesure positive visant à améliorer la sécurité que les autres provinces devraient envisager.

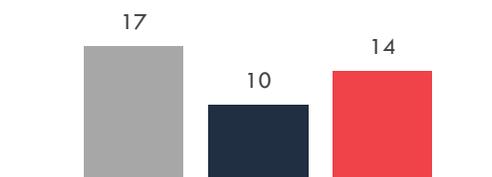
Accidents par million de trains-milles

-1% vs 2024
-15% vs moy. 2020-2024



Déraillements sur voie principale

+40% vs 2024
-18% vs moy. 2020-2024



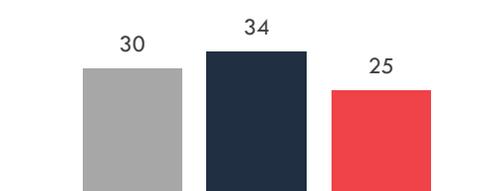
Accidents - Passages à niveau et intrusions

+22% vs 2024
+29% vs moy. 2020-2024



Accidents impliquant des marchandises dangereuses

-26% vs 2024
-17% vs moy. 2020-2024



■ T1 moy. 2020-2024 ■ T1-2024 ■ T1-2025

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

2025_T1_v1