Railway Association of Canada

RAPPORT TRIMESTRIEL DE L'ACFC

Trimestre 2 – 2025

29 septembre 2025

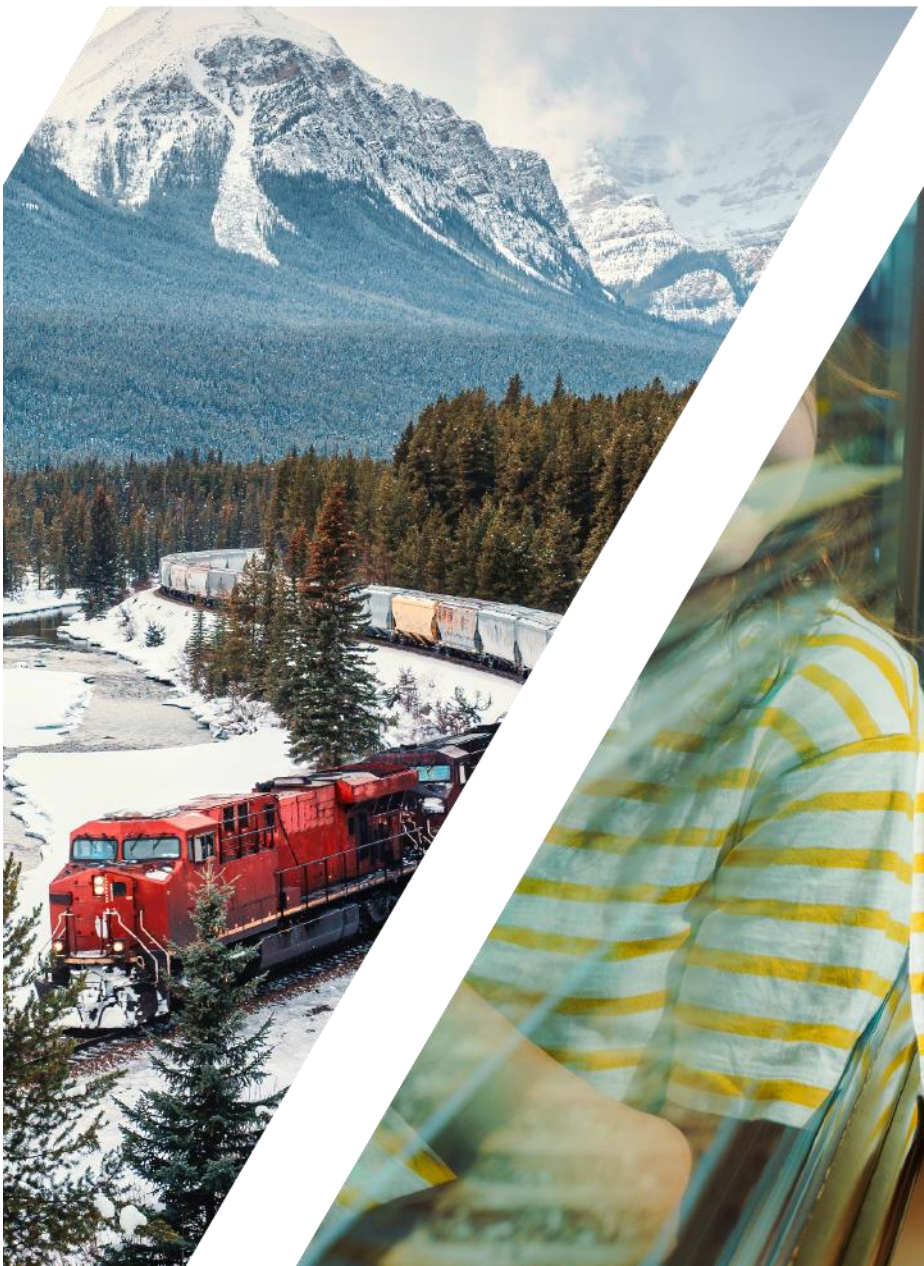


Table des matières

Introduction **3**

Sommaire **3**

État de l'économie canadienne **4**

Aperçu économique 5

Chaînes d'approvisionnement **7**

Perturbations relatives à la main-d'œuvre 7

Commerce maritime mondial 7

Navires mondiaux 8

Ports canadiens 8

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 **16**

Wagons complets et unités intermodales 16

Commerce 19

Tarifs marchandises 20

Données sur le transport ferroviaire de voyageurs **21**

Achalandage chez les membres de l'ACFC 21

Transport en commun et trains de banlieue 21

Tourisme ferroviaire 22

Transport de voyageurs intervilles 23

Performance du secteur ferroviaire en matière de sécurité **25**

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

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*, ainsi que sur le tout nouveau *Tableau hebdomadaire du trafic*.

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

Sommaire

Au deuxième trimestre de 2025, les chemins de fer du Canada ont fait preuve de résilience et de souplesse dans l'un des environnements commerciaux les plus difficiles de ces dernières années. Alors que les États-Unis – le plus important partenaire commercial du Canada – ont imposé des tarifs sur l'acier, l'aluminium et les automobiles, et que la Chine a imposé des tarifs sur les produits du canola, les exportateurs canadiens ont fait face à des difficultés considérables. Malgré ces perturbations, les chemins de fer ont continué à répondre aux besoins de leurs clients, à assurer le transport des marchandises, à trouver de nouvelles possibilités et à soutenir l'économie canadienne dans son ensemble.

Les volumes de fret ont reflété à la fois les défis et les points forts de la base diversifiée d'expéditeurs des chemins de fer canadiens. Alors que les expéditions de métaux, de minéraux, d'automobiles et de produits forestiers ont diminué en raison des pressions tarifaires et/ou de la faiblesse macroéconomique, les chemins de fer ont affiché des gains notables avec le trafic de marchandises en vrac et intermodal. Ces augmentations ont aidé à compenser le ralentissement du commerce dans d'autres secteurs.

Les chemins de fer ont maintenu un engagement fort envers la sécurité et l'efficacité. Le taux d'accidents enregistré par le Bureau de la sécurité des transports (BST) dans le secteur ferroviaire a diminué de 16 % par rapport à l'année précédente et de 22 % par rapport à la moyenne de 2020-2024, alors que les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont diminué de près de 40 %. Les investissements sont restés solides, les chemins de fer de classe 1 ayant dépensé 2,8 milliards de dollars au cours du premier semestre de 2025, pour des investissements annuels prévus de plus de 6 milliards de dollars. Les indicateurs de performance ont mis en lumière une augmentation de 13 % de la vitesse des trains-blocs de grain, ce qui a permis d'améliorer les temps de rotation des wagons et la capacité du système.

Dans le cadre d'« Équipe Canada », les chemins de fer sont des partenaires engagés du renforcement de l'économie du pays. Que ce soit en transportant des volumes records de grain, en maintenant des tarifs marchandises concurrentiels à l'échelle mondiale ou en s'adaptant aux changements soudains de la politique commerciale, les chemins de fer du Canada restent un pilier de la résilience nationale. Peu importe les défis, les chemins de fer sont les forces motrices du Canada.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

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.

De mars à juin 2025, l'emploi total (tous les secteurs) a augmenté de 0,5 % (99 300 emplois), surtout en raison de gains dans le secteur des services (135 200 emplois). Le secteur de la production de biens a perdu 35 900 emplois, presque entièrement dans le secteur manufacturier (-32 300 emplois).

Les conséquences des tarifs et des perturbations commerciales se sont clairement reflétées dans les statistiques officielles du deuxième trimestre de 2025.

En plus des pertes d'emplois dans le secteur manufacturier, les expéditions manufacturières ont diminué de 4,0 % en juin par rapport à mars. Les baisses ont été les plus fortes pour les produits soumis aux tarifs américains. Les expéditions de produits métalliques primaires, ce qui comprend l'acier et l'aluminium (soumis à des tarifs de 25 % qui ont été portés à 50 % en juin), ont diminué de 9,0 %, et les expéditions de matériel de transport (ce qui comprend les composants non américains des automobiles soumis à des tarifs de 25 %) ont diminué de 9,1 %. Ces deux catégories ont représenté plus de la moitié de la réduction totale des expéditions manufacturières.

Les tarifs américains et la réduction des expéditions dans le secteur manufacturier ont eu un impact significatif sur les volumes commerciaux, car les échanges commerciaux du Canada avec les États-Unis sont largement axés sur les produits manufacturés.

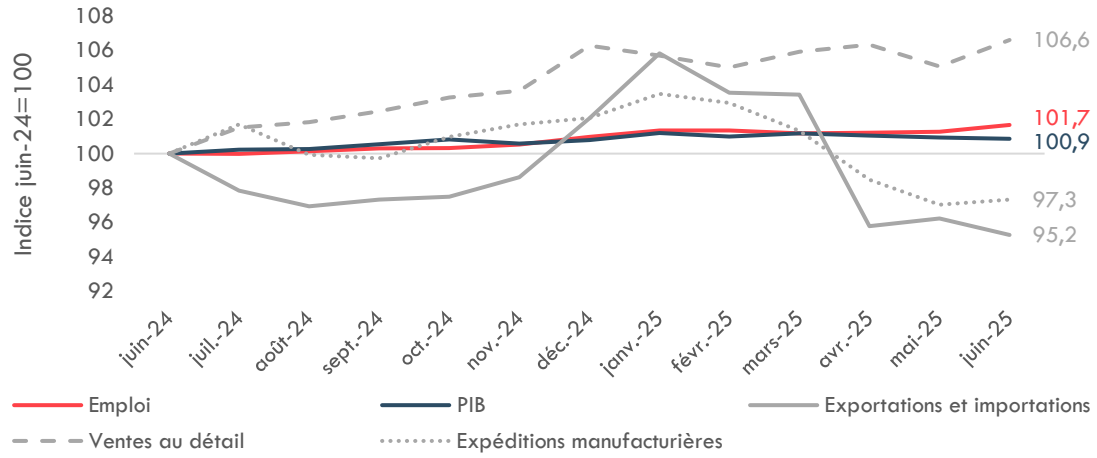
L'activité commerciale du Canada est fortement axée sur les échanges de produits manufacturés avec les États-Unis, qui sont de loin le principal partenaire commercial du Canada. Le volume total des échanges commerciaux (toutes les marchandises, tous les partenaires commerciaux) a diminué de 7,9 % (10,8 milliards de dollars) entre mars et juin, avec une baisse de 4,2 % (2,9 milliards de dollars) des importations et de 11,5 % (7 9 milliards de dollars) des exportations. Une augmentation de 646 millions de dollars (4 %) des exportations vers des marchés autres que les États-Unis n'a guère compensé la baisse de 8,6 milliards de dollars des exportations vers les États-Unis. Le Royaume-Uni a été de loin le plus grand destinataire des exportations canadiennes additionnelles, avec une augmentation de 793 millions de dollars (23 %), devenant ainsi la première destination non américaine des exportations canadiennes (dépassant l'UE en avril).

De mars à juin 2025, le PIB a diminué de 0,3 % (-7,2 milliards de dollars), ce qui est presque entièrement attribuable à une baisse de 3,1 %, ou 6,5 milliards de dollars, du PIB du secteur manufacturier. Le PIB du secteur des transports et de l'entreposage est resté stable.

De mars à juin, les ventes au détail ont augmenté de 0,6 %, avec des hausses dans 7 des 9 catégories.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

Principaux indicateurs économiques



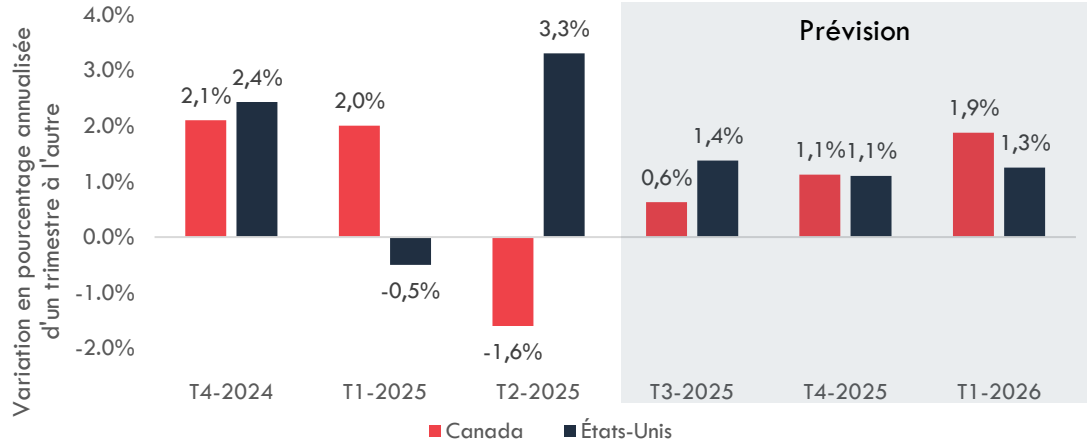
Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G$, annualisé)	Exportations + importations (G$)	Ventes au détail (G$)	Expéditions manufacturières (G$)
Décembre 2024	20,96	2 293	137,3	69,8	71,3
Mars 2024	21,06	2 286	126,5	70,2	68,5
Changement sur 3 mois	**0,5%**	**-0,3%**	**-7,9%**	**0,6%**	**-4,0%**

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

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.

Au deuxième trimestre de 2025, l'économie américaine a bondi de 3,3 %, alors que le PIB canadien a diminué de 1,6 %. Les exportations canadiennes ont diminué de 27 %, principalement en raison des tarifs américains et à la suite de la constitution de stocks avant leur

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

entrée en vigueur au premier trimestre. Cette perte a été partiellement compensée par une forte augmentation (4,5 %) des dépenses de consommation. Les investissements résidentiels ont augmenté de 6,3 %, alors que les investissements non résidentiels (un facteur clé de la productivité des travailleurs) ont diminué de 10 %. Une coalition de dix associations industrielles, dont l'ACFC fait partie, presse le gouvernement fédéral d'adopter des politiques sur l'amortissement accéléré afin de débloquer les investissements privés nécessaires.[1]

Pour septembre, les grandes banques canadiennes prévoient une faible croissance jusqu'à la fin de 2025, de seulement 0,6 % au troisième trimestre et de 1,1 % au quatrième trimestre, après une contraction de 1,6 % au deuxième trimestre. Après un deuxième trimestre solide aux États-Unis (+3,3 %), la croissance au sud de la frontière devrait se modérer à un peu plus de 1 %.

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 interruptions de travail de 2024. Malgré une plus grande certitude en matière de main-d'œuvre cette année sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, les difficultés restent importantes. Les tarifs auront probablement une incidence significative sur les volumes de trafic au deuxième semestre de 2025.

Le Canada et les États-Unis ne sont pas parvenus à un accord commercial qui permettrait d'éliminer les tarifs. Les tarifs américains sur l'acier et l'aluminium non seulement restent en vigueur, mais ils ont été augmentés à 50 % au début du mois de juin, et les tarifs de 25 % sur les composants non américains des automobiles restent également en vigueur. Les droits antidumping américains sur le bois d'œuvre canadien ont augmenté en juillet – et les droits antidumping et compensateurs combinés se situent entre 26 % et 48 %.[2] De plus, les tarifs de 100 % imposés par la Chine sur l'huile et la farine de canola canadiennes, en vigueur depuis mars, restent en place, et des tarifs de 75,8 % ont été imposés sur les graines de canola en août.[3] La Chine est l'un des principaux clients du canola canadien. En 2024, elle recevait 68 % des exportations de graines de canola et 35 % des exportations de farine de canola (la majeure partie des exportations d'*huile de* canola est destinée aux États-Unis).[4]

Avec l'escalade des tarifs, les chemins de fer canadiens collaborent avec leurs clients pour trouver d'autres débouchés, notamment au sein du Canada.

En plus des tarifs, les facteurs défavorables sont entre autres un environnement macroéconomique difficile et une augmentation des navigations à vide.[5]

En ce qui a trait aux marchandises, les perspectives pour le portefeuille de produits en vrac demeurent solides, notamment pour le grain, la potasse et le charbon. La faible demande et/ou les tarifs continueront d'avoir une incidence sur les volumes de marchandises (ce qui comprend les produits forestiers, les métaux et les minéraux) et le commerce automobile. Les volumes intermodaux devraient être comparables à ceux de 2024, car le secteur aura surmonté les perturbations liées à la main-d'œuvre de cette année.

Les répercussions économiques des perturbations commerciales et tarifaires actuelles soulignent l'importance de tenir compte du contexte quand on évalue le rendement du secteur ferroviaire et de la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble.

[1] https://movingeconomies.ca/fr/
[2] Affaires mondiales Canada, https://www.international.gc.ca/controls-controles/softwood-bois_oeuvre/recent.aspx?lang=fra
[3] Canola trade with China | Canola Council of Canada
[4] Les pourcentages sont exprimés en tonnes. Analyse de l'ACFC fondée sur les données de la Commission canadienne des grains.
[5] Une navigation à vide se produit quand un transporteur maritime annule ou ignore un ou plusieurs ports d'escale prévus.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

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. Une coalition de dix associations industrielles, dont l'ACFC fait partie, presse le gouvernement fédéral de moderniser les lois canadiennes sur le travail afin d'atténuer les dommages économiques et d'améliorer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement en établissant un processus clair et transparent pour résoudre rapidement les conflits.[6]

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,*[7] présenté le 8 mai 2025, offrent des recommandations pour renforcir 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 sont détournés vers la pointe sud de l'Afrique. Au deuxième trimestre de 2025, le tonnage traversant le canal a diminué de plus de 60 % comparativement à 2020-2023, touchant particulièrement les porte-conteneurs.[8]

Le canal de Panama, qui a fait l'objet de restrictions liées à la sécheresse de juin 2023 à septembre 2024, ne devrait pas être sujet à d'autres restrictions pendant le reste de 2025 et au début de 2026.[9]

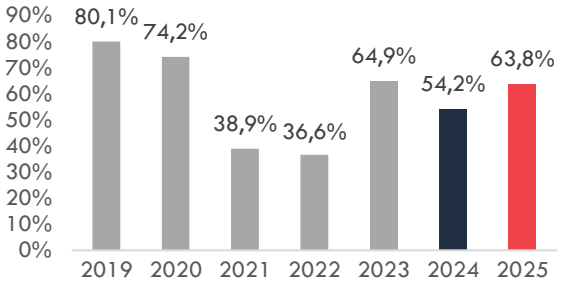
[6] https://movingeconomies.ca/fr/
[7] https://www.canada.ca/fr/emploi-developpement-social/programmes/relations-travail/rapports/commission-enquete-relations-travail-debardeurs-ports-cote-ouest.html
[8] SCA – Statistiques de navigation
[9] https://mykn.kuehne-nagel.com/news/article/panama-canal-has-plenty-of-water-10-jul-2025

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

Navires mondiaux

Au deuxième trimestre de 2025, la ponctualité mondiale des navires[10] était de 63,8 %. C'est une nette amélioration par rapport à celle de 54,2 % au deuxième trimestre de 2024, mais cela reste très défavorable comparativement au deuxième trimestre de 2019 (avant la pandémie de COVID-19), alors que la fiabilité des horaires était de 80,1 %.

Fiabilité des horaires mondiaux, T2



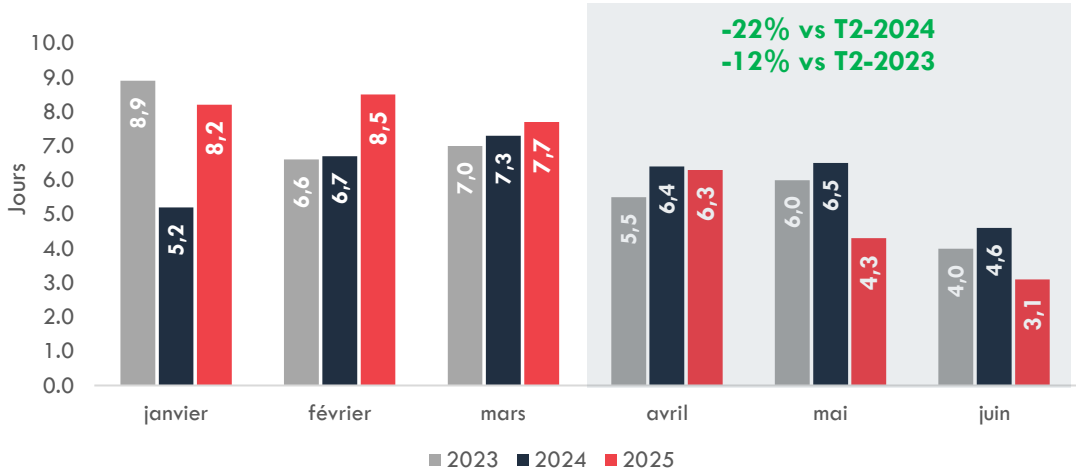
Source : Sea-Intelligence, Global Liner Performance (GLP) report

Ports canadiens

Le temps d'arrêt au port de Vancouver a diminué au deuxième trimestre de 2025, étant de seulement 3,1 jours en juin – le temps d'arrêt mensuel le plus court depuis novembre 2021. Dans l'ensemble, pour le trimestre, le temps d'arrêt moyen a été de 4,6 jours, une amélioration de 22 % par rapport au deuxième trimestre de 2024 et de 12 % par rapport au deuxième trimestre de 2023.

Le temps d'arrêt au port de Montréal a augmenté pour atteindre une moyenne de 6,4 jours, une augmentation de 38 % par rapport au deuxième trimestre de 2024 et de 50 % par rapport au deuxième trimestre de 2023.

Vancouver – Temps d'arrêt au terminal Gateway par mois

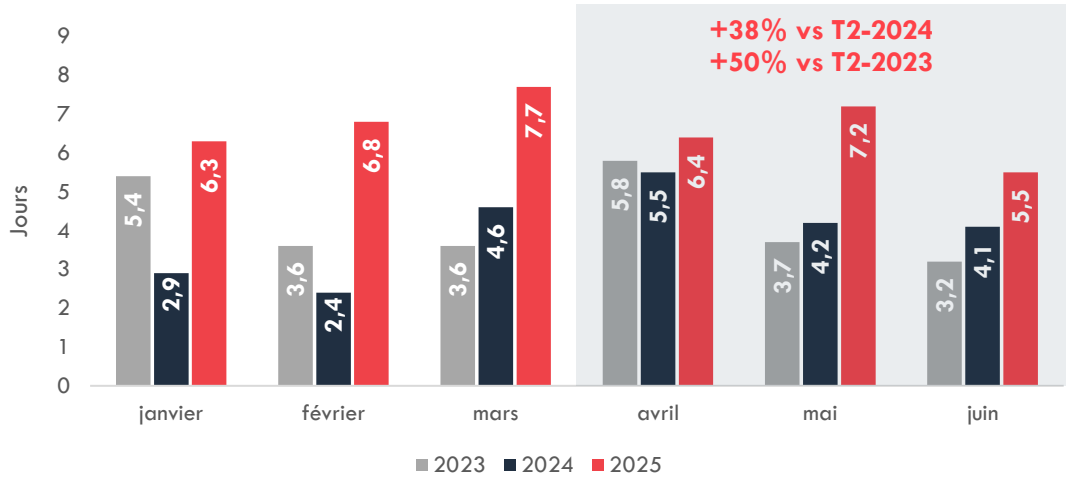


Source : Port de Vancouver, Supply chain performance, Container terminal rail performance

[10] Mesurée avec le Global Liner Performance report de Sea-Intelligence, *Global Schedule Reliability*.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

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



Source : Port de Montréal, Rapports de performance, Bulletin intermodal mensuel

Chemins de fer canadiens

Au deuxième trimestre de 2025, le temps d'arrêt moyen des chemins de fer de classe 1 canadiens était de 8,5 heures – une augmentation de 4 % par rapport au deuxième trimestre de 2024. L'intégration des systèmes d'exploitation du CPKC aux États-Unis et au Canada a contribué à une augmentation temporaire du temps d'arrêt au deuxième trimestre aux terminaux du sud des États-Unis, mais la situation s'est depuis rétablie (le temps d'arrêt au Canada n'a pas augmenté).[11] 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*.

Malgré les perturbations continues au canal de Suez, qui revêt une importance mondiale, la situation évolue dans la bonne direction en ce qui concerne la ponctualité des navires, le temps d'arrêt au port le plus achalandé du Canada (Vancouver) et la stabilité de la main-d'œuvre sur les chaînes d'approvisionnement canadiennes. La solidité et la stabilité des chaînes d'approvisionnement canadiennes resteront essentielles pour relever les défis posés par les tarifs, une situation qui ne disparaîtra pas du jour au lendemain.

[11] CPKC Q2 2025 Earnings Call Transcript; CPKC Weekly Key Metrics.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

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

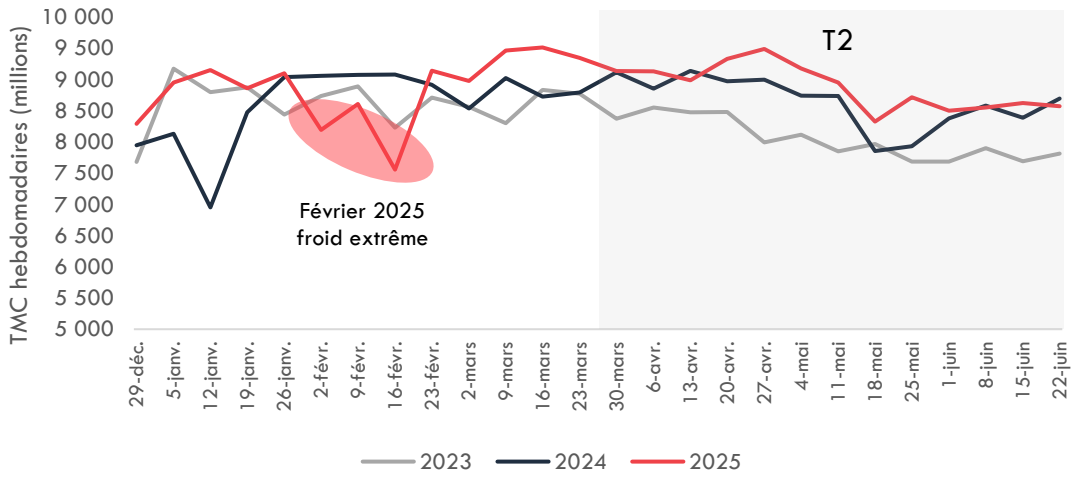
Cette section présente une mise à jour sur la performance des chemins de fer de classe 1 du Canada. Chaque semaine, les chemins de fer de classe 1 publient une série d'indicateurs sur les volumes de trafic, la performance opérationnelle et d'autres points. En présentant des données sur le trafic et la 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. Les indicateurs hebdomadaires figurent également dans le *Tableau hebdomadaire du trafic de l'ACFC*, mis à jour tous les mardis.

Tendance hebdomadaire

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

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., 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 deuxième trimestre de 2024, les TMC et les wagons complets ont augmenté de 2 %.

Le grain et les engrais ont mené la croissance, avec une augmentation des TMC de 11 % (+3 911 millions) et une augmentation des wagons complets de 7 % comparativement au deuxième trimestre de 2024. Les deux chemins de fer de classe 1 ont affiché des gains pour le grain canadien et américain. L'autre point positif a été le transport intermodal, avec une hausse de 5 % des TMC (+1 241 millions) et de 6 % des wagons complets.

Les wagons complets d'automobiles ont diminué de 5 %, mais les TMC ont augmenté de 4 % en raison de trajets moyens plus longs. Les tarifs américains de 25 % sur les composants non américains des automobiles sont entrés en vigueur le 3 avril, au début du trimestre. Au deuxième

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

trimestre de 2025, les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis dans le secteur automobile (véhicules finis et pièces détachées), pour tous les modes de transport, ont diminué de 14 % par rapport au deuxième trimestre de 2024.[12]

Pour le charbon, les TMC sont restées stables alors que les wagons complets ont augmenté de 4 %.

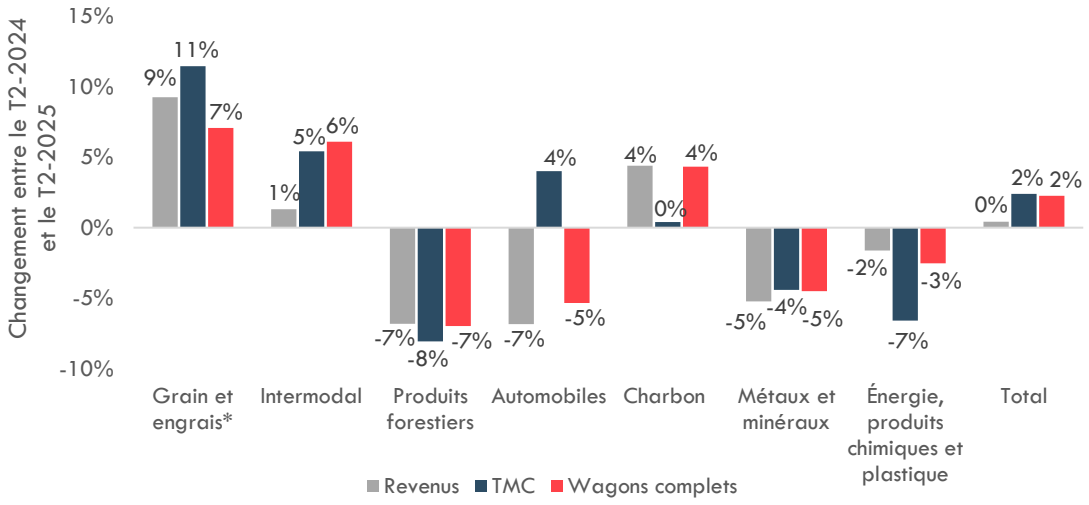
Le marché des produits forestiers reste faible et l'augmentation des tarifs en juillet, qui ont atteint plus de 50 %, sera un autre facteur défavorable pour ce groupe au deuxième semestre. Les TMC ont diminué de 8 % (-646 millions) et les wagons complets ont diminué de 7 % au deuxième trimestre de 2025.

Les volumes de métaux et de minéraux, ce qui comprend l'acier, l'aluminium et leurs matières premières comme le minerai de fer, ont diminué au deuxième trimestre de 2025. Les TMC ont diminué de 4 % par rapport au deuxième trimestre de 2024 et les wagons complets ont diminué de 5 %. Les exportateurs canadiens ont été confrontés aux tarifs américains sur l'acier et l'aluminium, qui sont passés de 25 % à 50 % le 3 juin. Les exportations canadiennes d'acier vers les États-Unis ont diminué de 40 % en juin comparativement à l'année précédente.

Les TMC pour l'énergie, les produits chimiques et le plastique ont diminué de 7 % et les wagons complets ont diminué de 3 %. La baisse enregistrée au deuxième trimestre est principalement liée à des arrêts prolongés et à des pannes aux installations des clients. Cette baisse devrait être temporaire, et une reprise est attendue à la deuxième moitié de l'année.

Les TMC ont suivi la même tendance au deuxième trimestre et depuis le début de l'année, avec des hausses dans les secteurs du grain et des engrais, des unités intermodales, de l'automobile et du charbon, et des baisses dans les secteurs des produits forestiers, des métaux et minéraux, de l'énergie, et des produits chimiques et du plastique.

Chemins de fer de classe 1 - Revenus, TMC et wagons par groupe de produits, T2



[12] Analyse de l'ACFC fondée sur les Données sur le commerce en direct.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

T2 : Chemins de fer de classe 1 – TMC (millions), par groupe de produits

	T2-2025	T2-2024	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	38 007	34 096	11%	3 911
Intermodal	24 113	22 872	5%	1 241
Produits forestiers	7 349	7 995	-8%	- 646
Automobiles	2 277	2 189	4%	88
Charbon	11 131	11 087	0%	44
Métaux et minéraux	11 979	12 532	-4%	- 553
Énergie, produits chimiques et plastique	19 888	21 295	-7%	-1 407
Total	**114 744**	**112 066**	**2%**	**2 678**

Année (T1-T2) : Chemins de fer de classe 1 – TMC (millions), par groupe de produits

	2024	2023	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	76 045	71 174	7%	4 871
Intermodal	45 894	44 282	4%	1 612
Produits forestiers	15 079	16 008	-6%	- 929
Automobiles	4 302	3 901	10%	401
Charbon	22 360	20 977	7%	1 383
Métaux et minéraux	23 412	24 583	-5%	-1 171
Énergie, produits chimiques et plastique	41 425	42 728	-3%	-1 303
Total	**228 517**	**223 653**	**2%**	**4 864**

Source : *Rapport trimestriel du CN* ; *CPKC Earnings Release*.
*Cela comprend la potasse.

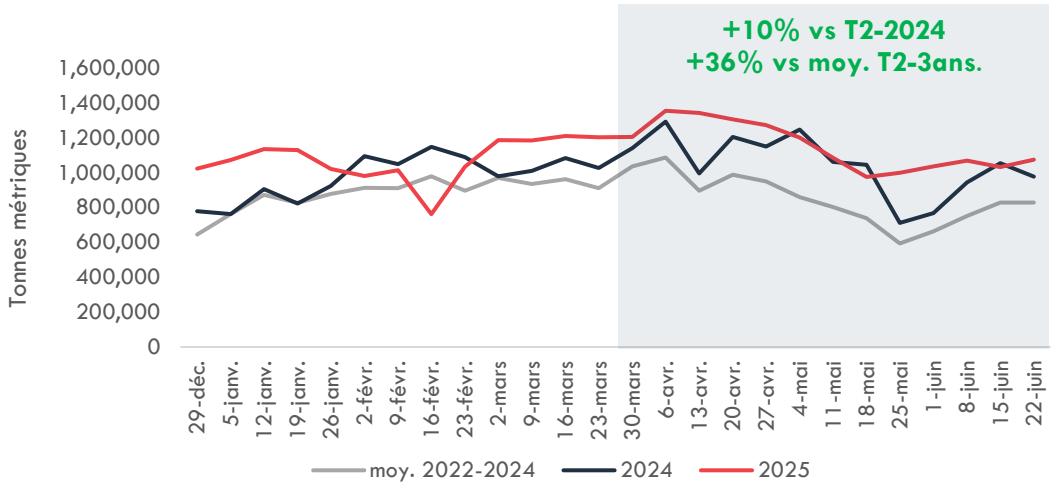
Les volumes de grain transportés par les chemins de fer fluctuent d'une année à l'autre et sont fortement liés à l'importance de la récolte et au moment où les producteurs et les sociétés céréalières décident d'expédier leurs produits, ce qui est considérablement influencé par les variations des prix 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 deuxième trimestre de 2025.

Pendant le trimestre, les expéditions ont augmenté de 10 % par rapport à l'année précédente et de 36 % par rapport à la moyenne des trois dernières années. Les expéditions hebdomadaires ont dépassé la moyenne des trois dernières années chaque semaine.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

Expéditions de grain de l'Ouest canadien, année civile



Source : *Rapport du CN sur les céréales de l'Ouest du Canada*, *CPKC Canadian Grain Performance Scorecard*

À la suite de l'augmentation des tarifs sur les exportations canadiennes vers les États-Unis (et la Chine), les chemins de fer de classe 1 du Canada ont collaboré avec leurs clients afin de trouver d'autres débouchés, notamment au sein du Canada. Bien que le trafic ait globalement diminué en raison des tarifs, les volumes de fret ont augmenté dans leur ensemble grâce à la force des secteurs du grain et des unités intermodales.

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

Au deuxième trimestre de 2025, la performance liée aux mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité étaient mitigée.

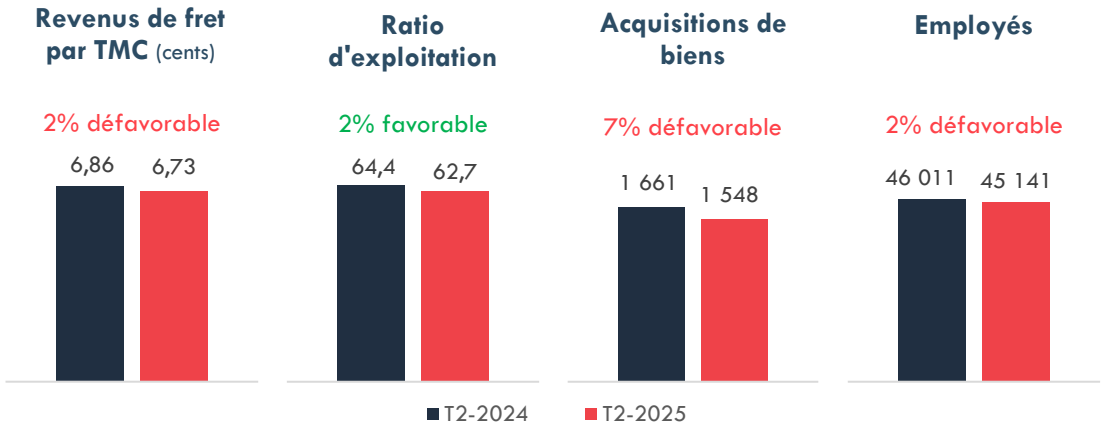
Du deuxième trimestre de 2024 au deuxième trimestre de 2025, les revenus de fret globaux par TMC ont diminué de 2 %. Parmi les facteurs ayant contribué à cette diminution, on compte l'élimination de la taxe sur le carbone, qui a entraîné une baisse des suppléments pour le carburant, et une réorientation des activités vers les marchandises en vrac (notamment le grain et les engrais), dont les tarifs marchandises moyens sont moins élevés. Malgré une diminution des revenus de fret par TMC, le ratio d'exploitation s'est amélioré de 3 %, les charges d'exploitation par revenu ayant diminué de 5 % (en raison d'une réduction des dépenses de carburant).

Les chemins de fer de classe 1 ont continué à faire des investissements significatifs,[13] soit plus de 1,5 milliard de dollars au deuxième trimestre de 2025, portant le total depuis le début de l'année à 2,8 milliards de dollars. Selon leurs plans d'immobilisations, les chemins de fer de classe 1 prévoient investir plus de 6,0 milliards de dollars en 2025.

Avec 45 141 employés, les effectifs étaient inférieurs de 2 % à ceux du deuxième trimestre de 2024. La baisse de 2 % des effectifs, combinée à l'augmentation de 2 % des TMC, indique une augmentation de la productivité par rapport à l'année précédente.

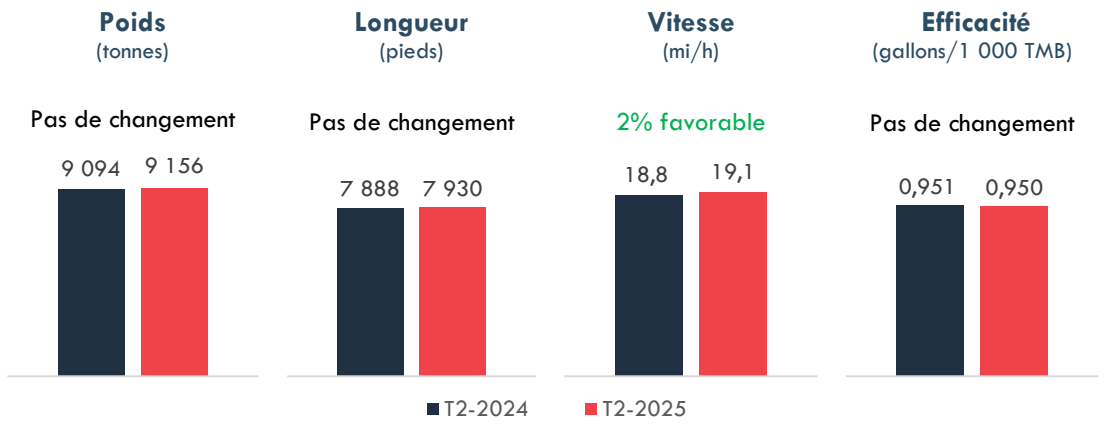
[13] Les acquisitions de biens comprennent les investissements dans les voies et chaussées, le matériel roulant, les bâtiments, les technologies de l'information et d'autres actifs.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca



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 deuxième trimestre de 2025, le poids, la longueur et le rendement du carburant moyens des trains des chemins de fer de classe 1 sont restés inchangés. La vitesse moyenne des trains a augmenté de 2 %, principalement en raison de l'augmentation considérable de 13 % de la vitesse moyenne des trains-blocs de grain. Une vitesse moyenne plus élevée des trains réduit le temps de rotation des wagons et permet à la chaîne d'approvisionnement de transporter plus de marchandises avec la même quantité de matériel.



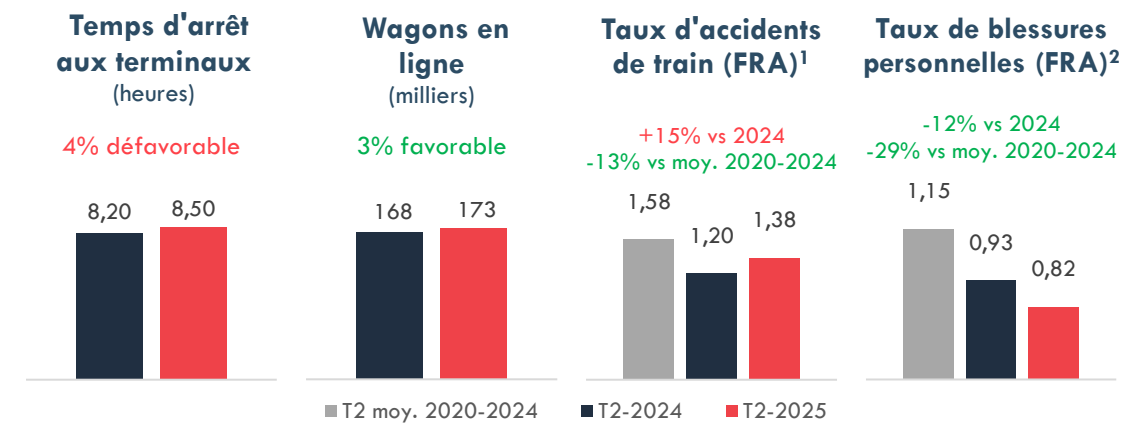
Source : *Rapport trimestriel du CN* ; *CPKC Earnings Release*https://s21.q4cdn.com/736796105/files/doc_financials/2023/CPKC-Selected-Unaudited-Combined-Summary-of-Historical-Data.pdf.
Note : Les quatre mesures sont calculées comme la moyenne simple du CN et du CPKC.

Au deuxième trimestre de 2025, le temps d'arrêt moyen des trains était de 8,5 heures – une augmentation de 4 % comparativement au deuxième trimestre de 2024. L'intégration des systèmes d'exploitation du CPKC aux États-Unis et au Canada a contribué à une augmentation temporaire du temps d'arrêt au deuxième trimestre aux terminaux du sud des États-Unis, mais la situation s'est depuis rétablie (le temps d'arrêt au Canada n'a pas augmenté).

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

Le nombre moyen de wagons en ligne a augmenté de 3 %, à 4 540, et a été supérieur aux niveaux du premier trimestre de 2024, chaque semaine. Pendant le trimestre, 2 127 wagons-trémies couverts additionnels ont été mis en ligne afin de soutenir un trimestre très fort pour le grain. Il y avait également près de 700 wagons intermodaux additionnels en ligne par rapport au deuxième trimestre de 2024, afin de soutenir l'augmentation des volumes de trafic intermodal.

Au deuxième 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 comparativement à la moyenne de 2020-2024.[14] Depuis quelques années, les taux de sécurité des chemins de fer canadiens de classe 1 continuent à afficher une tendance positive.



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 tout ce qui s'est passé au deuxième trimestre, les chemins de fer de classe 1 du Canada n'ont pas perdu leurs priorités de vue. Ils ont continué à investir massivement dans leurs réseaux afin de servir leurs clients, tout en continuant à renforcer leur impressionnant bilan en matière de sécurité.

[14] 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).

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

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 tendances générales du trafic par groupe de produits étaient similaires à celles observées pour les chemins de fer de classe 1 sur l'ensemble du réseau.

À chaque mois du deuxième trimestre de 2025, le trafic intermodal a augmenté par rapport au deuxième trimestre de 2024. Au deuxième trimestre de 2024, il y avait une incertitude quant à une interruption de travail qui a causé des déviations du trafic, ce qui a eu une incidence sur les volumes intermodaux, bien que l'arrêt de travail n'ait eu lieu qu'en août 2024.

Le deuxième trimestre de 2025 a commencé avec une augmentation de 1 % du trafic non intermodal en avril, mais elle a suivie d'une diminution de 3 % en mai et de 2 % en juin.

Dans l'ensemble, la croissance a été menée par les produits agricoles (+10 %, 13 926 wagons complets) et les unités intermodales (+6 %, 37 175 unités), suivis du charbon (+2 %, 2 249 wagons complets) et des produits manufacturés et divers (+8 %, 1 448 wagons complets).

La croissance des expéditions agricoles au deuxième trimestre de 2025 a été soutenue par une augmentation de 20,5 % (14 408 wagons complets) du transport de blé. Cela a amplement compensé les pertes enregistrées pour le canola (-9,9 %, 2 896 wagons complets). La Chine est l'un des principaux acheteurs de canola canadien.[15] Les exportateurs canadiens d'huile et de farine de canola ont fait face à des tarifs chinois de 100 % pendant tout le trimestre. En août 2025, la Chine a imposé un tarif de 75,8 % sur les graines de canola canadiennes, ce qui pourrait toucher les exportations du troisième trimestre.

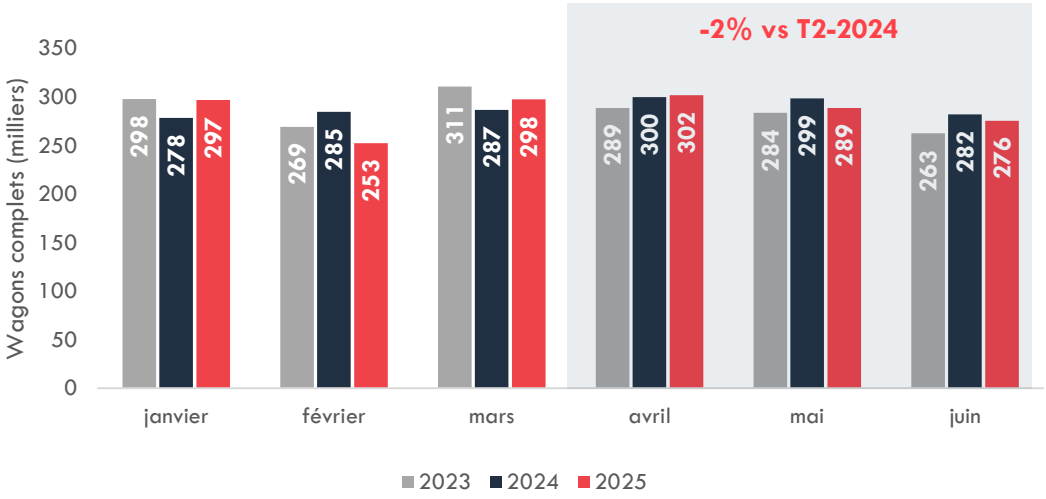
Les chargements de métaux, de minéraux, d'automobiles, de produits forestiers et de produits du papier ont tous diminué au deuxième trimestre de 2025, principalement pour les raisons susmentionnées à la section sur les tarifs, ainsi qu'en raison de la faible demande pour certains produits dérivés et les fermetures de clients. La plus forte baisse parmi les plus de 60 groupes de produits répertoriés dans les données de Statistique Canada a été enregistrée pour les minerais et concentrés de fer (-10 629 wagons complets, 6,7 %). Le minerai de fer est une matière première essentielle à la production d'acier. En juin, les chargements d'acier[16] ont diminué de 31,8 %, ce qui coïncide avec l'augmentation des tarifs américains sur l'acier à 50 % le 3 juin. Pour l'ensemble du trimestre, les chargements d'acier ont diminué de 13,7 %.

[15] Les pourcentages sont exprimés en tonnes. Analyse de l'ACFC fondée sur les données de la Commission canadienne des grains.
[16] Catégorie de Statistique Canada « fer et acier, formes primaires ou semi-finies ».

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

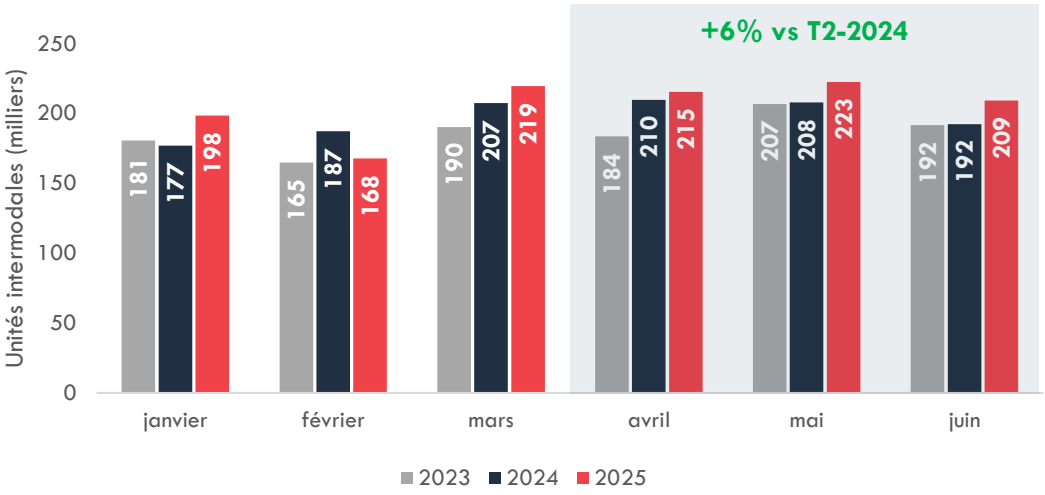
Les chargements ont suivi la même tendance au deuxième trimestre et depuis le début de l'année pour tous les groupes de produits – augmentation pour les produits agricoles, les unités intermodales, le charbon et les produits manufacturés et divers, alors que les wagons complets ont diminué pour tous les autres groupes.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires

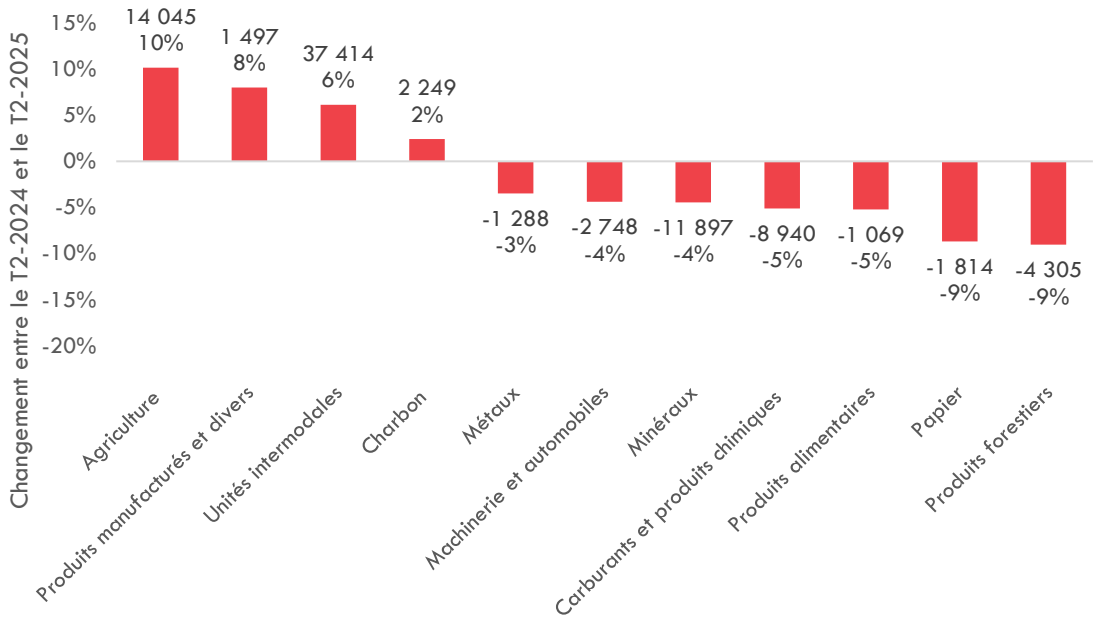
Chemins de fer canadiens, unités intermodales



Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires

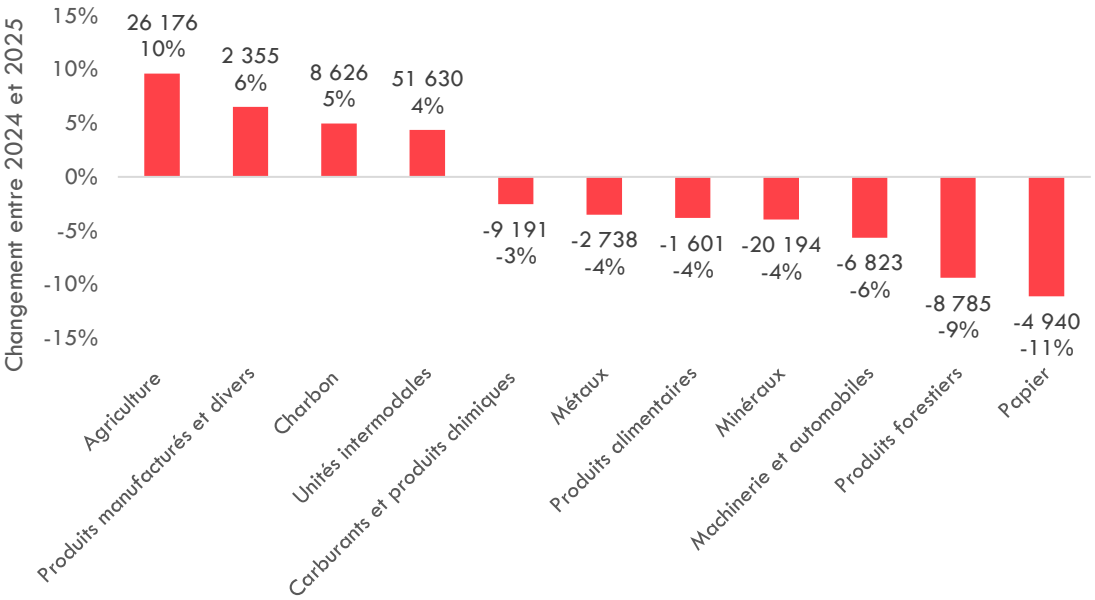
99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales, T2



Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires

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



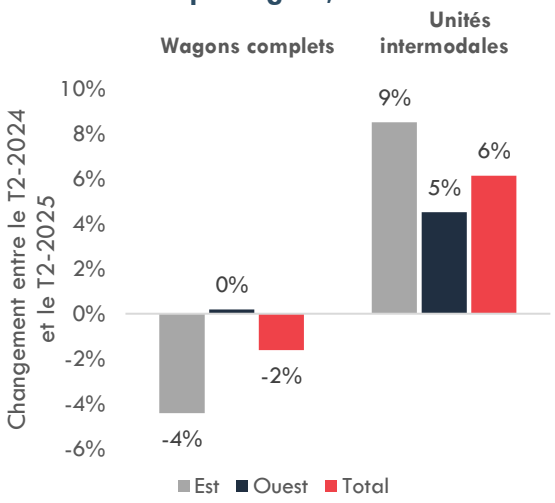
Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

Le trafic intermodal a augmenté dans l'Est (+9 %) et l'Ouest (+5 %) au deuxième trimestre de 2025.

Le trafic non intermodal a diminué de 4 % (-15 249 wagons complets) dans l'Est, où le portefeuille de fret est fortement axé sur des produits sujets aux tarifs américains élevés. Les minéraux représentaient 50 % des wagons complets non intermodaux de l'Est, suivis des automobiles (11 %) et des métaux (10 %).[17] Les réductions les plus importantes (en termes absolus) ont été enregistrées pour les minéraux (-12 531 wagons complets, dont 10 629 contenaient du minerai de fer et des concentrés) et la machinerie et les automobiles (-2 328 wagons complets). Les wagons complets sont restés stables dans l'Ouest – les fortes hausses enregistrées pour les produits agricoles ont été largement contrebalancées par les baisses observées pour les carburants et les produits chimiques, les produits forestiers et les produits du papier.

Wagons complets et unités intermodales par région, T2

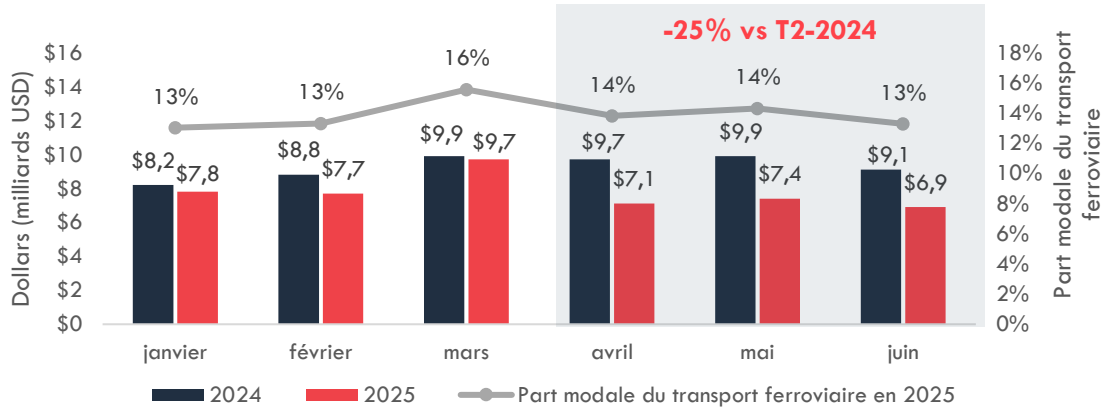


Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires

Commerce

Au deuxième trimestre de 2025, le commerce ferroviaire avec les États-Unis était évalué à un peu plus de 21 milliards de dollars américains, une baisse de 25 % par rapport au deuxième trimestre de 2024. Une grande part de la valeur des échanges commerciaux est axée sur des produits soumis à des tarifs élevés. Cela comprend les produits automobiles (42 % de la valeur totale des échanges commerciaux), dont les composants non américains sont soumis aux tarifs de 25 %, et les métaux (10 % de la valeur totale des échanges commerciaux), qui sont soumis aux tarifs de 25 % sur l'acier et l'aluminium, qui ont été portés à 50 % le 3 juin.[18]

Commerce ferroviaire avec les États-Unis



Source : U.S. Bureau of Transportation Statistics, News and Statistical Releases: North American Transborder Freight Data

[17] Les parts des chargements non intermodaux totaux sont fondées sur les données de 2020 à 2024.
[18] Source pour la part des automobiles et des métaux dans la valeur totale des échanges commerciaux : calcul de l'ACFC fondé sur les données de Transports Canada, Carrefour de données et d'information sur les transports, Tableaux de l'addendum 2023, Tableau RA9.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

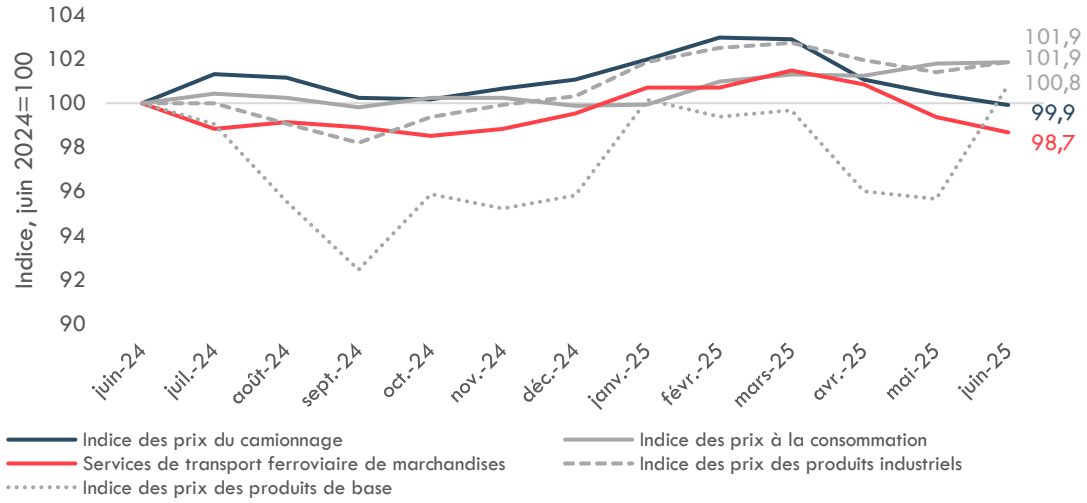
Tarifs marchandises

En juin 2025, les tarifs marchandises étaient inférieurs de 1,3 % par rapport à l'année précédente.

Depuis l'élimination de la taxe sur le carbone imposée aux consommateurs, le 1er avril, les tarifs marchandises ferroviaires et routiers ont diminué d'environ 3 % (de mars à juin 2024). Les Indices des prix à la consommation, des produits de base et des produits industriels sont restés généralement stables, avec une croissance inférieure à 2 % au cours des 12 derniers mois

Depuis janvier 2020 (niveau de référence avant la pandémie, non indiqué), les tarifs marchandises ferroviaires ont augmenté de seulement 19,8 %. Cela est légèrement inférieur à la croissance des prix à la consommation (20,2 %) et des tarifs routiers (22,6 %), et bien inférieur à la croissance des prix des produits industriels (30,3 %) et des prix des produits de base (53,1 %). En conséquence, 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 diverses industries canadiennes.[19]

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.

[19] Pour une étude sur les tarifs marchandises, voir la Comparaison internationale des tarifs marchandises du secteur ferroviaire, CPCS, janvier 2023.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

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.

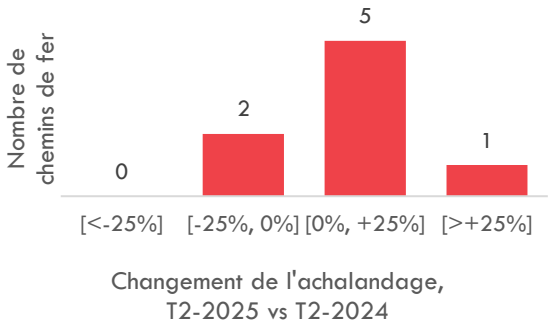
Malgré certaines statistiques positives sur le transport ferroviaire de voyageurs au deuxième trimestre de 2025, après plusieurs années d'achalandage inférieur à la normale, le soutien gouvernemental, à tous les paliers, au transport ferroviaire de voyageurs doit demeurer une priorité absolue.

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.[20]

Au deuxième trimestre de 2025, six des huit membres faisant rapport ont indiqué une augmentation annuelle de l'achalandage, alors que deux membres ont indiqué une baisse.

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. Cependant, la tendance s'inverse vers le travail de bureau, du moins en Ontario. Cela devrait être une bonne nouvelle pour les agences de transport en commun, qui ont vu leur achalandage fortement touché par la réduction du nombre de navetteurs depuis le début de la pandémie de COVID-19 en mars 2020.

Le 14 août, la présidente du Conseil du Trésor de l'Ontario, Caroline Mulroney, a annoncé que les employés qui travaillent au bureau trois jours par semaine devront passer à quatre jours à compter du 20 octobre, puis à cinq jours à compter du 5 janvier 2026. Certaines municipalités de l'Ontario emboîtent le pas, notamment la Ville d'Ottawa, qui exigera que ses employés travaillent à temps plein au bureau à compter du 1er janvier 2026. De gros employeurs du secteur privé renforcent également leurs exigences sur la présence au bureau, notamment nombre des grandes banques canadiennes, qui passeront à quatre jours de présence au bureau en septembre 2025.

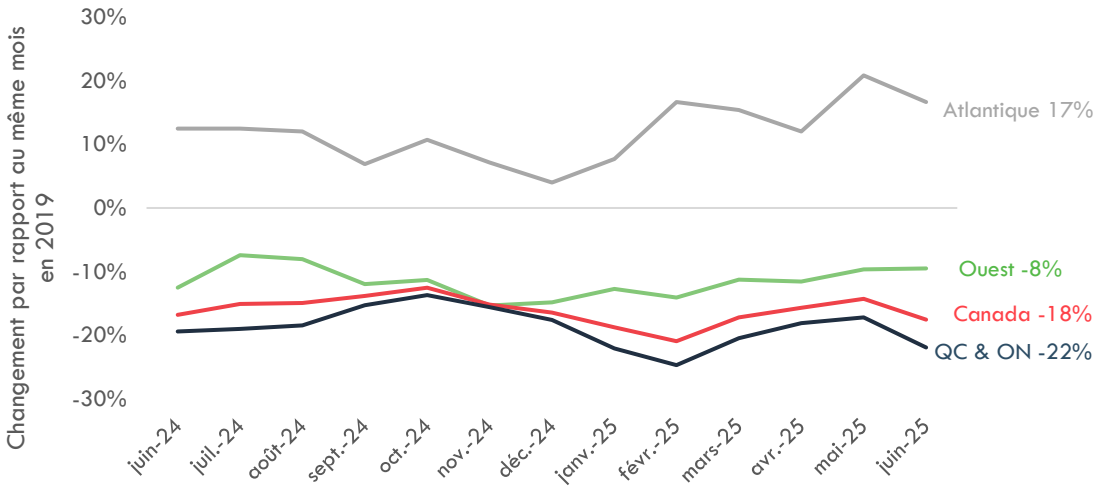
Cependant, ces obligations ne sont pas appliquées sans résistance, les employés demandant des dérogations et les syndicats contestant les nouvelles règles.

[20] https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

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 juin 2025, après des hauts et des bas, l'achalandage était à peu près le même qu'en juin 2024 (en baisse de 17 % à 18 % à l'échelle nationale par rapport à la référence prépandémie de juin 2019).

Achalandage du transport en commun par région

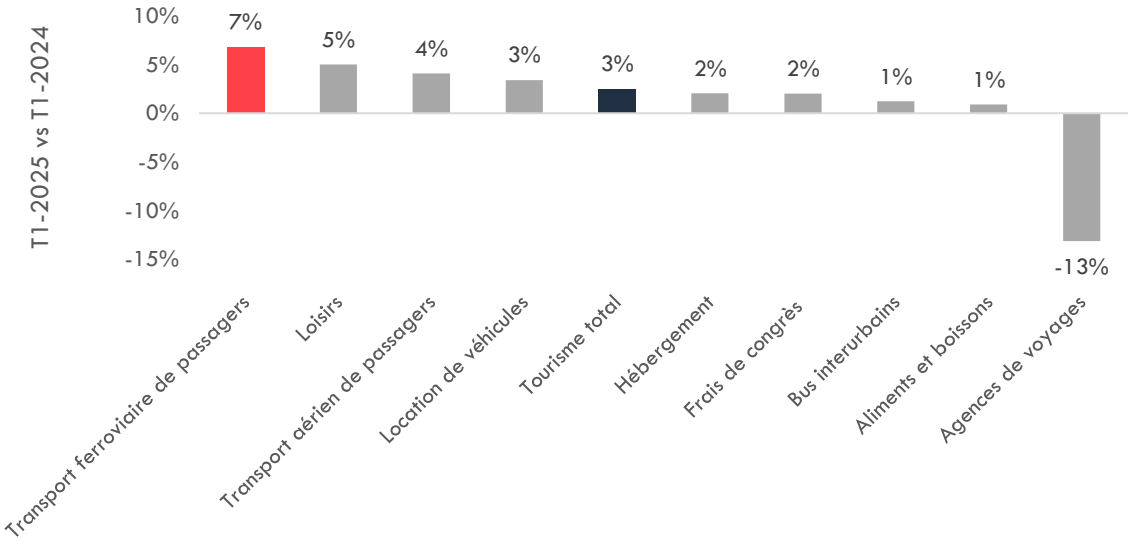


Source : Statistique Canada, Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain

Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le premier trimestre de 2025. Au premier trimestre de 2025, les dépenses totales pour le tourisme ont augmenté de 3 % par rapport à l'année précédente, principalement en raison d'une augmentation du transport ferroviaire de voyageurs de 7 %.

Dépenses pour le tourisme, T1



Source : Statistique Canada, Indicateurs nationaux sur le tourisme

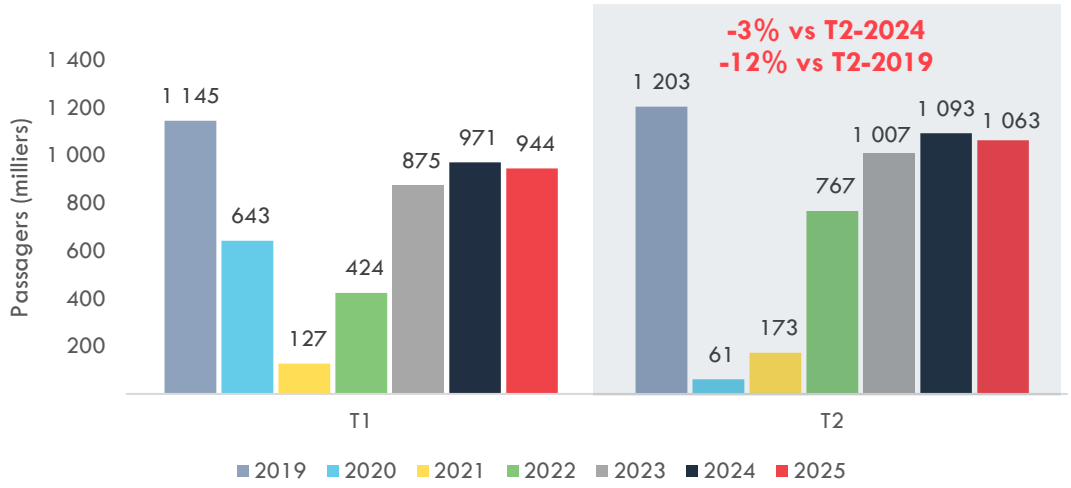
99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

Transport de voyageurs intervilles

Au deuxième trimestre de 2025, VIA Rail a transporté 1,063 million de voyageurs – une réduction de 3 % comparativement au deuxième trimestre de 2024. Les déplacements dans le corridor ont diminué de 2,9 %, alors que les déplacements hors du corridor ont augmenté de 1,6 %.

Du 20 juin au 2 septembre, le laissez passer Un Canada fort[21] de VIA Rail a offert des voyages gratuits ou à prix réduit aux enfants et aux jeunes adultes de 24 ans et moins. Ce programme devrait inciter plus de voyageurs à prendre le train, ce qui favorisera l'achalandage au troisième trimestre de 2025.

VIA Rail - Achalandage trimestriel



Source : VIA Rail, Rapports trimestriels et annuels

[21] https://www.viarail.ca/fr/offres/laissez-passer-canada-fort

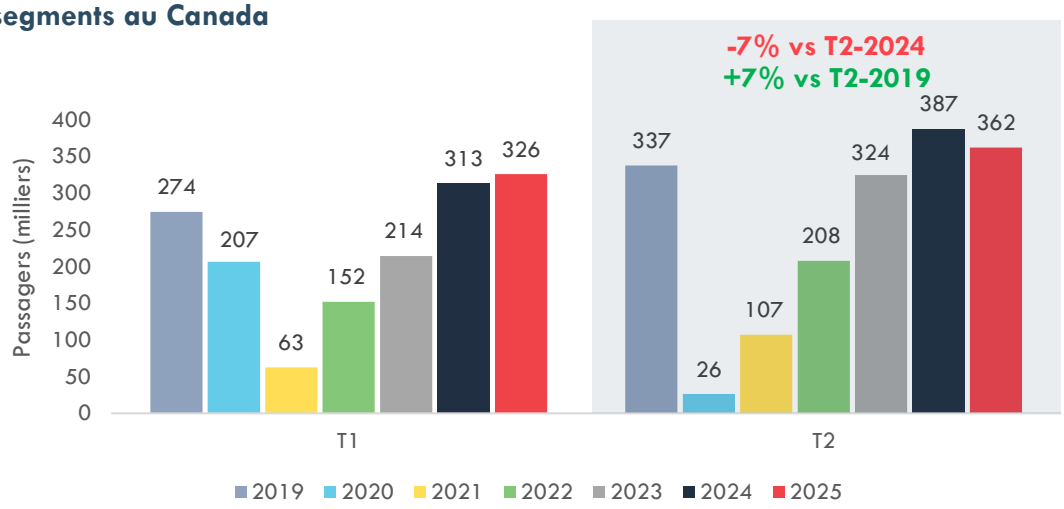
99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

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.[22]

L'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a diminué de 7 % au deuxième trimestre de 2025, à 362 000 passagers, mais est resté supérieur de 7 % aux niveaux prépandémie (deuxième trimestre de 2019). Des données de Statistique Canada et de la U.S. Customs and Border Protection Agency indiquent que le nombre de personnes qui traversent la frontière entre le Canada et les États-Unis est beaucoup plus faible qu'au deuxième trimestre de 2024.

La diminution du nombre de passagers d'une année sur l'autre sur les itinéraires Cascades (Colombie-Britannique, Washington, Oregon) et Maple Leaf (Ontario, New York) a été partiellement compensée par l'augmentation du nombre de passagers sur l'itinéraire Adirondack (Québec, New York).

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).

Après des années de reprise à la suite de la pandémie de COVID-19, l'achalandage des trains de voyageurs semble s'être globalement stabilisé. Cependant, l'augmentation des obligations de retour au bureau imposées par les employeurs des secteurs public et privé, notamment en Ontario, pourrait contribuer à une augmentation significative de l'achalandage des trains de banlieue, le segment qui a subi les plus fortes pertes depuis 2020.

[22] 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.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

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 deuxième trimestre de 2025, le taux d'accidents s'est amélioré de 16 % par rapport à l'année précédente et de 22 % par rapport à la moyenne de 2020-2024. Cette amélioration est attribuable à la réduction du nombre d'accidents dans presque toutes les catégories, malgré une augmentation du nombre de trains-milles.

Déraillements sur la voie principale : Au deuxième trimestre de 2025, il y a eu 15 déraillements sur la voie principale, une augmentation de deux déraillements par rapport au deuxième trimestre de 2024, mais une amélioration de 21 % par rapport à la moyenne de 2020-2024.

Marchandises dangereuses : Au deuxième trimestre de 2025, le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a diminué de 19 % par rapport à l'année précédente. Aucun des 13 accidents survenus au deuxième trimestre de 2025 n'a entraîné un rejet de produit.

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.[23] C'est une mesure positive que d'autres provinces devraient envisager, selon l'ACFC.

Au deuxième trimestre de 2025, le nombre d'accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions a diminué par rapport au deuxième trimestre de 2024 et à la moyenne de 2020-2024, mais reste élevé depuis le début de l'année (janvier-juin). Les accidents liés aux intrusions ont légèrement augmenté par rapport au deuxième trimestre de 2024, qui affichait déjà un nombre élevé. Au deuxième trimestre de 2025, 32 accidents liés à des intrusions ont causé 17 décès et 13 blessures graves. 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.

[23] *https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/orientations-gouvernementales*

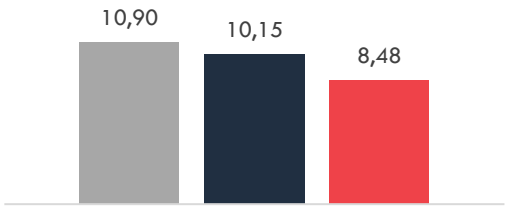
99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

La sécurité est la priorité première du secteur ferroviaire canadien, comme en témoignent les améliorations notables observées au deuxième 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.

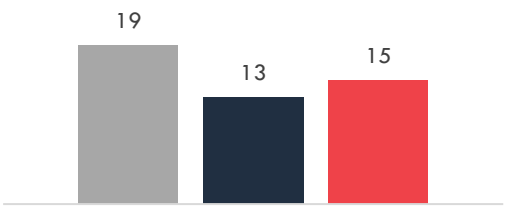
Accidents par million de trains-milles

-16% vs 2024
-22% vs moy. 2020-2024



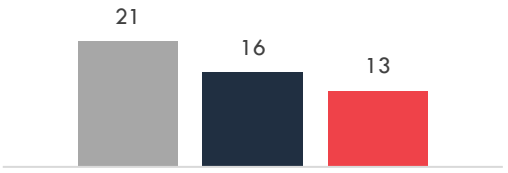
Déraillements sur voie principale

+15% vs 2024
-21% vs moy. 2020-2024



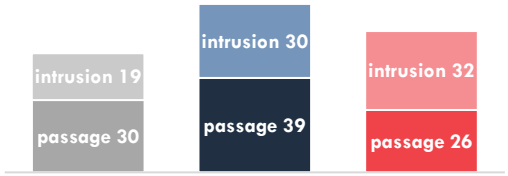
Accidents impliquant des marchandises dangereuses

-19% vs 2024
-38% vs moy. 2020-2024



Accidents - Passages à niveau et intrusions

-16% vs 2024
+18% vs moy. 2020-2024



T2 moy. 2020-2024 T2-2024 T2-2025

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.

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON K1P 6B9 T +1 (613) 567-8591 F +1 (613) 567-6726 railcan.ca

Association des chemins de fer du Canada
99, rue Bank
Ottawa (Ontario) K1P 6B9
www.railcan.ca/fr

2025_T2_v1

Railway Association of Canada