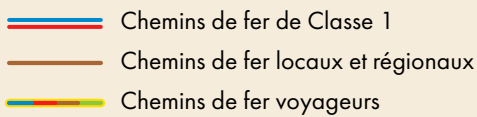


Tendances ferroviaires */ 2025*







Compagnies membres 2024

ACR	Agawa Canyon Railroad, ULC (incl. Agawa Canyon Tour Train, ACTT)
AMC	ArcelorMittal Infrastructure Canada S.E.N.C.
AMTK	Amtrak
APR	Alberta Prairie Railway Excursions
BCR	BCR Properties Ltd.
BCRY	Barrie-Collingwood Railway
BNSF	BNSF Railway Company
BRR	Battle River Railway NGC Inc.
BSR	Big Sky Rail Corp.
BTRC	Boundary Trail Railway Co.
CBNS	Cape Breton & Central Nova Scotia Railway
CEMR	Central Manitoba Railway Inc.
CFC	Train touristique de Charlevoix Inc.
CFL	Compagnie du Chemin de Fer Lanaudière Inc.
CN	Canadian National Railway
CPKC	Canadian Pacific Kansas City
CR	Capital Railway
CFRR	Romaine River Railway Company
CSX	CSX Transportation Inc.
CTRW	Carlton Trail Railway
EMRY	Eastern Maine Railway Company
ETR	Essex Terminal Railway Company
EXO	exo
GEXR	Goderich-Exeter Railway Company Limited
GIO	GIO Rail Holdings Corporation (incl. GIO-GIO, GIO-TRRY, et GIO-STTY)
GO	Metrolinx
GWRS	Great Western Railway Ltd.
HBRY	Hudson Bay Railway
HCRY	Huron Central Railway Inc.
KLTR	Knob Lake and Timmins Railway
KRC	Keewatin Railway Company
LMR	Last Mountain Railway

NBSR	New Brunswick Southern Railway Company Limited
NCR	Nipissing Central Railway Company
NS	Norfolk Southern Railway
ONR	Ontario Northland Transportation Commission
OSR	Ontario Southland Railway Inc.
OVR	Ottawa Valley Railway
PDCR	Prairie Dog Central Railway – Vintage Locomotive Society Inc.
QGRY	Québec Gatineau Railway Inc.
MFQ	Minerai de fer Québec Inc.
QNSL	Québec North Shore and Labrador Railway Company Inc.
RMR	Great Canadian Railtour Company Ltd.
RS	Roberval and Saguenay Railway Company
SFG	Société du chemin de fer de la Gaspésie
SFP	SFP Pointe-Noire (Chemin de fer Arnaud Québec)
SLQ	St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc.
SOR	Southern Ontario Railway
SRY	Southern Railway of British Columbia Ltd. (incl. Southern Railway of Vancouver Island (SVI))
SSHR	South Simcoe Railway
TRT	Tshietin Rail Transportation Inc.
TTR	Toronto Terminals Railway Company Limited
UP	Union Pacific Railroad Company
VDS	Immeuble VDS Inc.
VIA	VIA Rail Canada Inc.
WCE	West Coast Express Ltd.
WP&YR	White Pass and Yukon Route Railroad

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

Membres associés 2024

Absopulse Electronics Ltd.	Koch Fertilizer Canada ULC
ADOR Tech Inc.	L.A. Hébert Ltée
Alstom Transport Canada Inc.	Lambton College
Arrimage National	Lanyi Rail Solutions Ltd.
Ashcroft Terminal	McCarthy Tétrault
BHP Canada Inc.	Messer Canada Inc.
British Columbia Institute of Technology	NARSTCO
CAD Railway Industries Ltd.	Nu-Edge Rail Ltd
Canadian Heartland Training Railway Services Inc.	Ontario Steel Haulers Inc.
Canadian Rail Research Laboratory	Partum Consulting Inc.
Canadian Railway Services	PNR Railworks Inc.
Canadian Urban Transit Association	Port de Québec
Cando Rail & Terminals Ltd.	Rail Cantech
Cégep de Sept-Iles	Rail-Werx Inc.
Colliers Project Leaders	RazorSecure
Confederation College of Applied Arts and Technology	Ricardo Canada Inc.
CPCS Transcom Limited	RTC Rail Solutions Ltd
Crescent Point Energy	Sandy Cooke Consulting Inc.
Davanac Inc.	Siemens Mobility Limited
Dillon Consulting Limited	Simcoe Rail Solutions Ltd.
Dominion Railway Services Ltd.	Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR)
FORMA-TRAIN	Soulanges Railway Services Inc.
Frauscher Sensor Technology USA Inc.	Southern Alberta Institute of Technology
GATX Rail Canada Corporation	Suncor Energy Products Partnership
GFL Environmental Services Inc.	Tatras Industrial Ltd.
Goodfellow Lumber	Torq Transloading
Green Response Environmental & Rail Inc	T-Rail Products Inc.
Groupe Ingati inc.	Universal Rail Systems
Groupe Pelletier Entretien	Veronneau Solutions
HARSCO Rail	VIP Rail ULC
Hitachi Rail STS	Wabtec Corporation
J. Lanfranco Fastener Systems Inc	Whiting Equipment Canada
Jones Rail Industries Ltd.	X-Rail Signalisation Inc.

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

Avant-propos

Voici la 33^e édition de *Tendances ferroviaires*. Depuis plus de 30 ans, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) publie un rapport annuel sur le secteur ferroviaire du Canada. Cette publication présente des données financières et statistiques couvrant une période de dix ans, reflétant de nombreux aspects de la performance du secteur ferroviaire du Canada.¹ Cette édition couvre la période de 2015 à 2024.

Les données présentées dans *Tendances ferroviaires* proviennent des chemins de fer membres de l'ACFC,² notamment :

- 37 chemins de fer marchandises locaux et régionaux
- 6 chemins de fer marchandises de classe 1³
- 6 chemins de fer touristiques
- 5 chemins de fer de banlieue
- 3 chemins de fer voyageurs intervilles

Les chemins de fer marchandises de classe 1 (CN et CPKC) réalisent la majeure partie des activités de transport de marchandises au Canada. C'est pourquoi les données présentées dans ce document reflètent largement la performance de ces deux transporteurs de classe 1.

Les membres de l'ACFC représentent la grande majorité des activités des chemins de fer non-classe 1 au Canada. Cependant, ce rapport ne recueille pas les données des non-membres, et n'est donc pas représentatif de l'ensemble du secteur. Les données relatives aux chemins de fer autres que ceux de classe 1 présentées dans ce rapport doivent être considérées dans cette optique.

1 Dans certains cas, des variations relatives au fil du temps illustrent un changement dans la façon dont certains membres rapportent les données, ou un changement chez les membres.

2 Certains chemins de fer offrent plus d'un service (p. ex. transport régional de marchandises et transport de voyageurs intervilles). Pour éviter une double comptabilisation, les chemins de fer sont présentés selon leur service principal.

3 Les données sur les quatre chemins de fer de classe 1 américains sont traitées comme des données sur les chemins de fer d'intérêt local dans les rapports *Tendances ferroviaires*.

Les données de *Tendances ferroviaires* sont présentées sous les rubriques suivantes :

- Transport de marchandises
- Carburant
- Transport de voyageurs
- Sécurité
- Information financière, investissements, taxes et impôts
- Effectif
- Voies et matériel

Les données rendent compte de la performance au Canada seulement. Toutes les statistiques monétaires sont en dollars canadiens. Il se peut que les données ne correspondent pas aux totaux, car elles sont arrondies. La définition des termes en majuscules figure au glossaire de l'*Annexe A*, les facteurs de conversion figurent à l'*Annexe B*, la définition des termes liés à la sécurité figure à l'*Annexe C* et des notes sur les révisions statistiques figurent à l'*Annexe D*.

Commentaires

Les commentaires sur ce rapport peuvent être faits à :

Jonathan Thibault

Directeur, Économie, Données et Recherche

Association des chemins de fer du Canada

99, rue Bank, bureau 901

Ottawa (Ontario) K1P 6B9

613.899.5090

JThibault@railcan.ca

Demandes des médias : Communications@railcan.ca

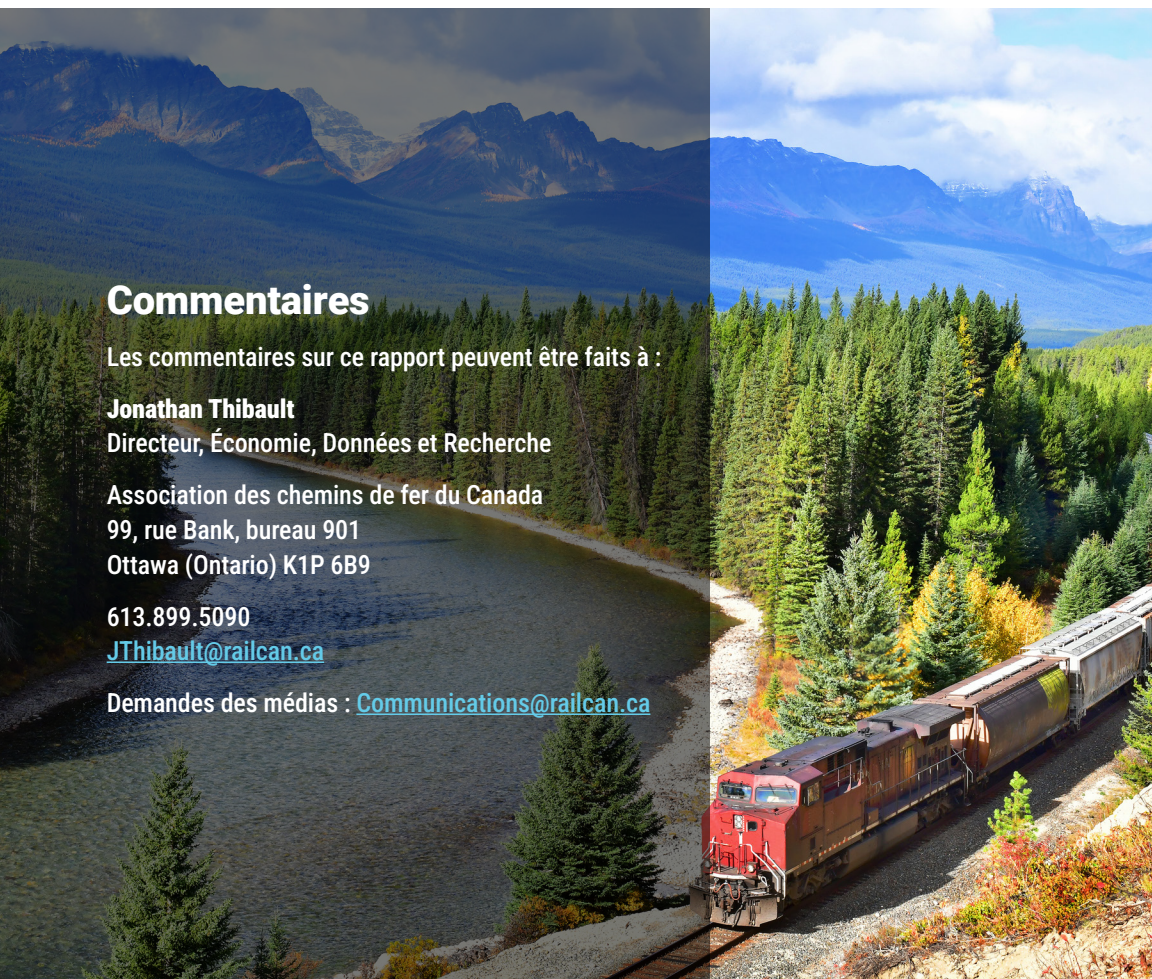


Table des matières

Compagnies membres 2024	04
Membres associés 2024	06
Avant-propos	07
Commentaires	08
Sommaire	10
Trafic marchandises	14
Tonnes-milles commerciales, tonnes-milles brutes et milles de trains marchandises	14
Wagons complets	15
Wagons complets et produits par groupe de marchandises	17
Statistiques sur les trains de marchandises	23
Tarifs marchandises	25
Productivité	26
Chaînes d'approvisionnement	28
Carburant	30
Rendement du carburant	32
Transport de voyageurs	33
Trains de banlieue	33
Transport de voyageurs intervalles	34
Sécurité	36
Aperçu	36
Passages à niveau et intrusions	37
Marchandises	39
Marchandises dangereuses	40
Voyageurs	41
Information financière, investissements, taxes et impôts	42
Exploitation	42
Investissements	45
Taxes et impôts	46
Effectif	51
Représentation de la diversité	52
Voies et matériel	54
Annexe A – Glossaire	56
Annexe B – Facteurs de conversion	57
Annexe C – Définition des termes liés à la sécurité	58
Annexe D – Révisions statistiques	60

Sommaire

L'année 2024 a été marquée à la fois par des défis majeurs et des réalisations notables pour le secteur ferroviaire du Canada. Malgré un contexte opérationnel complexe—notamment des conflits de travail récurrents et une incertitude quant à la chaîne d'approvisionnement—, les chemins de fer du Canada ont affiché une performance record dans de nombreux domaines. Les données reflètent le rôle de longue date que joue le secteur comme contributeur fiable, résilient et essentiel à l'économie canadienne.

Les chaînes d'approvisionnement ont été perturbées par 33 arrêts de travail dans le secteur des transports, entraînant la perte de plus de 1,3 million de jours de travail—le nombre le plus élevé depuis 1966. L'incertitude liée à un éventuel arrêt de travail en mai a ébranlé la confiance des expéditeurs tôt dans l'année. Pendant la deuxième moitié de l'année, le trafic national a été perturbé par un arrêt de travail en août, suivi d'un arrêt de travail aux terminaux céréaliers de Vancouver en septembre, et des arrêts de travail dans les principaux ports en novembre. L'immobilisation du matériel et l'interruption des opérations en prévision d'un arrêt de travail, et la reprise ordonnée du service, sont un processus complexe. Chaque jour d'arrêt peut nécessiter plus d'une semaine pour que les choses reviennent à la normale. Il existe un consensus croissant sur la nécessité pour le gouvernement fédéral de moderniser le *Code canadien du travail* afin de rétablir la confiance envers les chaînes d'approvisionnement du Canada.

Malgré ces difficultés, les chemins de fer du Canada ont affiché des **résultats records à de nombreux égards**, ce qui met en lumière leur rôle central pour le soutien au commerce et à la compétitivité du pays.

Les volumes de fret ont augmenté à 348 millions de tonnes métriques—un record. Cela a été rendu possible par la reprise exceptionnelle du réseau après chaque perturbation de travail et le maintien de temps d'arrêt moyens faibles aux terminaux, toute l'année. Cette réalisation met en lumière la fiabilité du système ferroviaire.

De plus, les tarifs marchandises, concurrentiels à l'échelle mondiale, sont restés stables (baisse de 0,3 %), soutenant ainsi des chaînes d'approvisionnement rentables, qui sont essentielles à la croissance et à la diversification des exportations. Alors que les tarifs sont restés stables, les chemins de fer ont augmenté leurs investissements dans leurs réseaux et ont payé aux gouvernements plus de taxes et d'impôts que jamais auparavant.

Les chemins de fer ont investi un montant record de 4,5 milliards de dollars dans leurs actifs canadiens, une augmentation de 9,5 % par rapport à l'année précédente, portant le total des investissements réalisés ces dix dernières années à 35,5 milliards de dollars. Ces investissements soutiennent divers secteurs de l'économie, le train assurant 70 % du transport de marchandises intervilles et 50 % des exportations. 2,4 milliards de dollars ont été investis dans l'infrastructure ferroviaire et routière, près de 900 millions de dollars ont été investis dans de nouveaux wagons-trémies et locomotives à grande capacité, qui répondent aux normes d'émissions les plus strictes, et 1,2 milliard a été investi dans d'autre matériel et d'autres technologies afin de renforcer davantage le réseau.

Cependant, un amortissement immédiat de 100 % et un crédit d'impôt pour l'entretien des voies ferrées des chemins de fer d'intérêt local aux États-Unis désavantagent les chemins de fer canadiens quand il s'agit d'attirer des capitaux. Il faut modifier la politique fiscale pour soutenir les investissements dans l'infrastructure ferroviaire et réaliser l'ambition du Canada de doubler ses exportations vers des pays autres que les États-Unis.

À 2,7 milliards de dollars, les taxes et impôts payés ont atteint un niveau record, soulignant la contribution importante et croissante du secteur ferroviaire aux recettes fédérales, provinciales et municipales.

En 2024, le secteur ferroviaire employait directement 38 000 personnes, partout au pays – le nombre le plus élevé depuis 2001. Ces emplois, la plupart étant syndiqués, offrent une rémunération moyenne de 110 000 \$, soit environ 50 % de plus que le salaire moyen à temps plein au Canada.

La performance en matière de sécurité et d'environnement a également atteint de nouveaux records. Les chemins de fer du Canada ont affiché **la meilleure performance en matière de sécurité du transport de marchandises** jamais enregistrée – réduisant le taux d'accidents de 4,8 %, pour atteindre 1,61 accident par milliard de tonnes-milles brutes. Les chemins de fer ont également affiché de bons résultats quant à la sécurité du transport de marchandises dangereuses, et le taux d'accidents impliquant des passagers a diminué de 12,4 %.

Un record a également été atteint en matière d'efficacité énergétique pour le transport de marchandises, les chemins de fer pouvant transporter une tonne de marchandises sur 229 kilomètres avec un seul litre de carburant – ce qui confirme leur statut de mode de transport terrestre le plus écoénergétique. Cette performance a été rendue possible par des investissements dans la modernisation du parc de locomotives, des technologies d'économie de carburant et l'amélioration continue de l'efficacité opérationnelle.

Les chemins de fer marchandises et voyageurs vont continuer à jouer un rôle essentiel pour la décarbonisation du secteur des transports, et pour l'économie canadienne dans son ensemble. En 2024, le secteur a commencé à faire un suivi plus exhaustif de la consommation de biocarburants – une mesure importante alors que les chemins de fer accélèrent l'adoption de carburants renouvelables afin de réduire les émissions. En 2024, les chemins de fer membres de l'ACFC ont consommé environ 176 millions de litres de biocarburants, ce qui représente 8,3 % de la consommation totale du secteur.

L'achalandage de voyageurs a continué à se rétablir, la fréquence des trains ayant augmenté pour répondre à la demande croissante de transport ferroviaire. D'une année à l'autre, l'achalandage des trains de banlieue a augmenté de 22,7 % et l'achalandage des trains interilles a augmenté de 8,6 %.

Collectivement, ces résultats démontrent que – même pendant une année marquée par d'importantes perturbations du travail – les chemins de fer canadiens ont affiché une performance record en matière de tonnage, d'investissements, de taxes et d'impôts, d'efficacité énergétique et de sécurité. La performance du secteur ferroviaire en 2024 confirme son rôle de pilier solide et fiable de l'économie canadienne, soutenant les emplois, facilitant le commerce et assurant le transport sûr et efficace des marchandises et des gens, partout au pays.

Un aperçu décennal du transport ferroviaire au Canada

	2015	2023	2024
Trafic marchandises			
Tonnes-milles commerciales (milliards)	286,9	305,0	314,4
Tonnes-kilomètres commerciales (milliards)	418,8	445,3	458,9
Tonnes-milles brutes (milliards)	545,1	565,6	594,5
Tonnes-kilomètres brutes (milliards)	795,8	825,7	867,8
Milles de trains marchandises (milliers)	68 407,4	63 925,0	65 804,9
Kilomètres de trains marchandises (milliers)	110 090,7	102 877,1	105 902,4
Wagons complets à l'origine (milliers)	4 994,7	5 592,5	5 716,6
Tonnes courtes à l'origine (milliers)	328 212,5	378 290,6	384 053,8
Tonnes métriques à l'origine (milliers)	297 754,0	343 185,0	348 421,5
Unités intermodales totales (milliers)	1 684,0	1 912,1	1 974,5
Produits par tonne-mille courte (cent.)	4,63	6,08	6,02
Produits par tonne-mille métrique (cent.)	3,17	4,16	4,13
Gallons de carburant consommé (millions)	470,1	453,4	469,6
Litres de carburant consommé (millions)	2 137,0	2 061,4	2 134,7
TMC par gallon de carburant consommé	643,4	711,0	713,2
TKC par litre de carburant consommé	206,6	228,3	229,0
Transport de voyageurs			
Total des voyageurs transportés (milliers)	81 767	52 242	63 408
Information financière			
Produits d'exploitation (millions)	14 679,0	20 932,3	21 733,5
Charges d'exploitation (millions)	10 471,4	13 944,1	14 792,7
Bénéfice d'exploitation (millions)	4 207,6	6 988,2	6 940,8

	2015	2023	2024
Investissements			
Investissements totaux (millions)	2 762,4 ^r	4 150,9 ^r	4 545,2
Taxes et impôts			
Taxes et impôts payés (millions)	1 434,7	2 515,6	2 742,8
Effectif			
Employés	33 511	37 401	38 010
Salaire moyen par employé	96 110	106 157	110 380
Voies et matériel			
Milles de voies marchandises en exploitation	27 428	26 469	26 417
Kilomètres de voies marchandises en exploitation	44 141	42 597	42 513
Wagons (milliers)	59,5	52,9	53,7
Locomotives	2 400	4 249 ^r	4 278

Note : Voir l'[Annexe D](#) hpour une explication des données révisées (r).



Trafic marchandises

TONNES-MILLES COMMERCIALES, TONNES-MILLES BRUTES ET MILLES DE TRAINS MARCHANDISES

Au cours des dix dernières années, le secteur du transport ferroviaire de marchandises a affiché une croissance. Le trafic marchandises, mesuré en TONNES-MILLES COMMERCIALES (TMC),⁴ a augmenté de 9,6 %, alors que la charge totale de trafic marchandises, mesurée en TONNES-MILLES BRUTES (TMB), a augmenté de 9,0 %.

Mesuré en TMC, le trafic marchandises global en 2024 était supérieur de 3,1 % à 2023 et les TMB ont augmenté de 5,1 %.

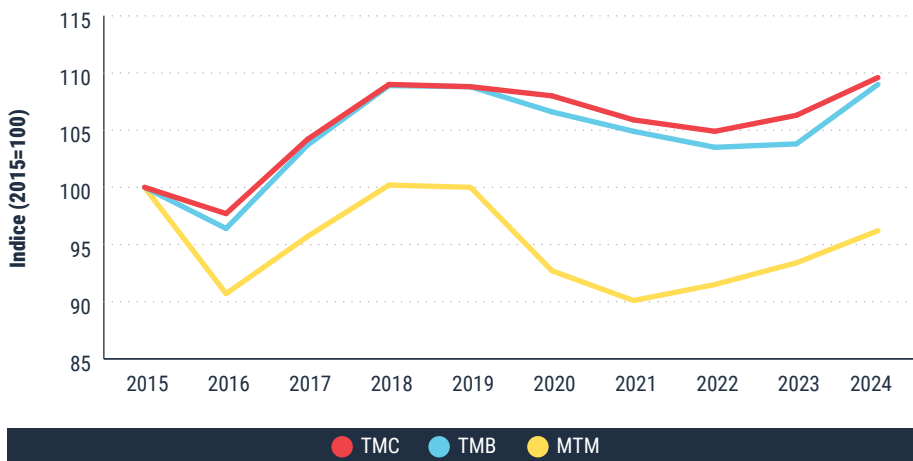
La distance parcourue par les trains de marchandises du Canada, mesurée en MILLES DE TRAINS MARCHANDISES (MTM), a augmenté de 2,9 % comparativement à 2023. Au cours des dix dernières années, on a observé une tendance vers des trains plus longs et plus lourds, permettant aux chemins de fer de transporter plus de marchandises sans augmentation correspondante des MILLES DE TRAINS MARCHANDISES. En 2024, l'augmentation des TMB a été supérieure à celle des MTM, maintenant la tendance vers l'augmentation de la taille moyenne des trains (poids) (voir *Statistiques sur les trains de marchandises à la page 23*).

TMC, TMB ET MTM

	TMC (millions)	TKC (millions)	TMB (millions)	TKB (millions)	MTM (milliers)	KTM (milliers)
2015	286 869	418 786	545 136	795 819	68 407	110 091
2016	280 217	409 075	525 771	767 549	62 023	99 816
2017	298 825	436 240	565 148	825 034	65 437	105 310
2018	312 758	456 581	593 461	866 366	68 571	110 354
2019	312 216	455 790	592 862	865 491	68 377	110 041
2020	309 831	452 308	580 971	848 133	63 383	102 004
2021	303 883	443 624	571 720	834 628	61 611	99 154
2022	300 986	439 395	564 452	824 017	62 615	100 769
2023	305 020	445 285	565 589	825 677	63 925	102 877
2024	314 364	458 925	594 462	867 828	65,805	105 902

4 La définition des termes en majuscules figure à l'Annexe A – Glossaire.

TMC, TMB ET MTM



WAGONS COMPLETS

Au cours des dix dernières années, le trafic ayant son point d'origine au Canada a affiché une solide croissance à deux chiffres. De 2015 à 2024, les wagons complets ayant leur point d'origine au Canada ont augmenté de 14,5 % et le tonnage a augmenté de 17,0 %. En 2024, l'augmentation des wagons complets et du tonnage a excédé celle des TMC, alors que la longueur moyenne des trajets (chemins de fer de classe 1) était inférieure de 5,4 % par rapport à 2015 (voir *Statistiques sur les trains de marchandises à la page 23*).

La tendance à la hausse du trafic s'est poursuivie en 2024. D'une année à l'autre, le nombre de wagons complets ayant leur point d'origine au Canada a augmenté de 2,2 %, à plus de 5,7 millions, et le tonnage a augmenté de 1,5 %, à 348 millions de tonnes métriques – le tonnage le plus élevé jamais enregistré.

Wagons complets à l'origine et tonnage

	Wagons complets (milliers)	Tonnes courtes (milliers)	Tonnes métriques (milliers)
2015	4 995	328 212	297 754
2016	5 035	340 628	309 017
2017	5 410	357 152	324 008
2018	5 732	376 625	341 674
2019	5 708	366 956	332 903
2020	5 497	366 396	332 394
2021	5 493	363 479	329 748
2022	5 594	367 990	333 840
2023	5 593	378 291	343 185
2024	5 717	384 054	348 422

Wagons complets à l'origine et tonnage



WAGONS COMPLETS ET PRODUITS PAR GROUPE DE MARCHANDISES

L'ACFC fait le suivi de 11 groupes de marchandises transportées par les chemins de fer du Canada. Au cours des dix dernières années, les groupes ayant affiché les augmentations de wagons complets les plus importantes sont les minéraux (512 947 ou 60,1 %), les unités intermodales (290 484 ou 17,2 %) et les produits manufacturés et divers (89 112 ou 79,4 %).⁵ Au cours de cette période, les produits forestiers (-57 563 wagons complets ou -24,5 %) et les produits du papier (-49 749 wagons complets ou -37,2 %) ont affiché les baisses les plus importantes. Aucun autre groupe n'a affiché une baisse de trafic de plus de 4 %.

5 Les plus fortes augmentations et baisses sont présentées en nombre absolu de wagons complets, et non en pourcentage.

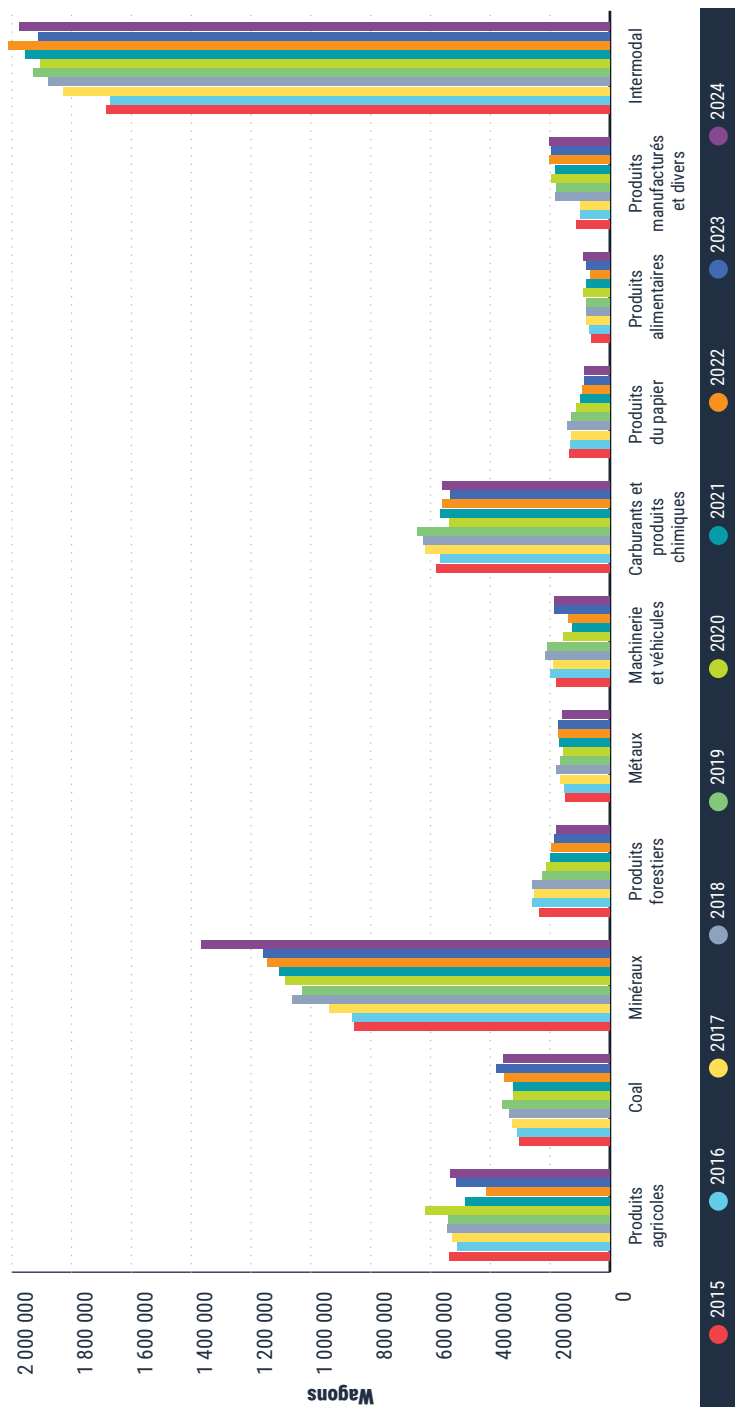


Wagons complets à l'origine par groupe de marchandises

	Produits agricoles	Charbon	Minéraux	Produits forestiers	Métaux	Machinerie et véhicules	Carburants et produits chimiques	Produits du papier	Produits alimentaires	Produits manufacturés et divers	Intermodal	Total *
2015	537 013	303 932	854 186	235 169	150 273	178 429	579 254	133 800	62 160	112 194	1 683 988	4 830 398
2016	511 228	309 403	859 479	257 774	151 609	199 927	565 331	130 882	68 951	99 480	1 669 892	4 823 956
2017	527 271	326 228	937 737	251 273	165 404	189 632	617 792	129 675	79 041	118 651	1 828 225	5 170 929
2018	542 722	337 323	1 060 395	260 377	178 784	214 592	622 769	140 822	78 864	181 935	1 878 392	5 496 976
2019	538 726	361 067	1 027 286	225 031	164 230	208 879	645 268	127 821	80 009	178 379	1 927 291	5 483 989
2020	615 441	323 880	1 086 036	213 474	156 271	154 487	535 268	113 001	87 050	194 640	1 905 493	5 385 041
2021	483 085	321 232	1 105 311	198 714	168 593	126 451	565 748	97 884	79 547	180 944	1 955 771	5 283 280
2022	413 939	352 549	1 145 610	196 436	172 511	138 403	558 806	92 140	65 990	203 449	2 012 003	5 351 835
2023	511 980	380 283	1 157 850	185 071	170 724	186 048	533 786	85 673	79 371	197 126	1 912 076	5 399 988
2024	531 754	355 559	1 367 133	177 606	158 325	185 958	560 738	84 051	87 539	201 306	1 974 472	5 684 442

* Toutes les compagnies membres de l'ACFC ne signalent pas les wagons complets à l'origine par groupe de marchandises. Aussi, le nombre total de wagons complets par groupe de marchandises est inférieur au nombre total de wagons complets à l'origine ([page 16](#)).

Wagons complets à l'origine par groupe de marchandises



En 2024, tout comme en 2023, les unités intermodales, les minéraux, les carburants et produits chimiques, et les produits agricoles étaient les plus gros groupes de wagons complets transportés par les chemins de fer du Canada, représentant plus des trois quarts des wagons complets totaux.

De 2023 à 2024, les wagons complets de six groupes de marchandises ont augmenté, ce qui comprend les minéraux (209 284 ou 18,1 %), les unités intermodales (62 396 ou 3,3 %), les carburants et produits chimiques (26 952 ou 5,0 %), les produits agricoles (19 774 ou 3,9 %), les produits alimentaires (8 168 ou 10,3 %) et les produits manufacturés et divers (4 180 ou 2,1 %). Les données de Statistique Canada⁶ indiquent que :

- Les gains pour les produits agricoles ont été généralisés, le *canola* en tête, suivi des *autres céréales* et du *blé*.
- Les gains les plus importants dans le groupe des carburants et produits chimiques provenaient des *hydrocarbures gazeux (GPL inclus)* et du *mazout et pétrole brut*.
- Le trafic intermodal a été durement touché par les arrêts de travail et a fluctué toute l'année. Au début de 2024, les volumes de trafic se sont rétablis après les 13 jours de grève aux ports de la Colombie-Britannique en juillet 2023. Les données de Statistique Canada indiquent que les unités intermodales ont augmenté de 9 % au cours des quatre premiers mois de 2024 comparativement à 2023. Cependant, la menace d'un arrêt de travail au CN et au CPKC en mai 2025 a entraîné des détournements de trafic et le trafic intermodal n'a pas augmenté en mai et en juin. En juillet, les unités intermodales ont augmenté de 22 %, compensant la grève aux ports de la Colombie-Britannique en juillet 2023. Puis, l'arrêt de travail au CN et au CPKC (semaine du 17 au 23 août) a entraîné une baisse de 14 % du trafic intermodal en août (le niveau le plus bas depuis plus de dix ans). Par la suite, un arrêt de travail aux ports (Vancouver, Prince Rupert et Montréal) a entraîné une baisse de 15 % des unités intermodales en novembre.

Les wagons complets de machinerie et d'automobiles sont restés stables. Les wagons complets des quatre autres groupes de marchandises ont diminué par rapport à l'année précédente, ce qui comprend le charbon (-24 724 wagons complets ou -6,5 %), les métaux (-12 399 wagons complets ou -7,3 %), les produits forestiers (-7 466 wagons complets ou -4,0 %) et les produits du papier (-1 622 wagons complets ou -1,9 %). Les données de Statistique Canada⁷ indiquent que :

- Le *fer et acier, formes primaires et demi-produits*, ont été les principaux responsables de la réduction dans le groupe des métaux.
- Il y a eu une diminution du trafic pour tous les produits forestiers, ce qui comprend le *bois d'œuvre*, les *copeaux de bois*, les *rondins* et les *autres produits du bois*.

6 Statistique Canada. Tableau 23-10-0216-01 Statistiques des chargement ferroviaires, selon le tonnage total transporté, mensuel.
DOI : <https://doi.org/10.25318/2310021601-fra>

7 Ibid.

Comme on peut s’y attendre, les groupes de marchandises ayant plus de wagons complets ont tendance à générer des revenus plus élevés. Il existe toutefois des différences notables. Les quatre principaux groupes de marchandises en ce qui a trait aux wagons complets sont les mêmes que les quatre principaux groupes de marchandises en ce qui a trait aux revenus, mais l’ordre et les parts diffèrent légèrement. Comme l’indiquent des rapports publics des chemins de fer canadiens, les produits marchandises par wagon complet et tonne-mille varient selon le groupe de marchandises, tout comme la longueur moyenne des trains. En 2024, les unités intermodales, les produits agricoles, les carburants et produits chimiques, et les minéraux ont généré le plus de revenus pour les chemins de fer canadiens, représentant près des deux tiers des produits marchandises.

Produits marchandises par groupe de marchandises (millions \$)

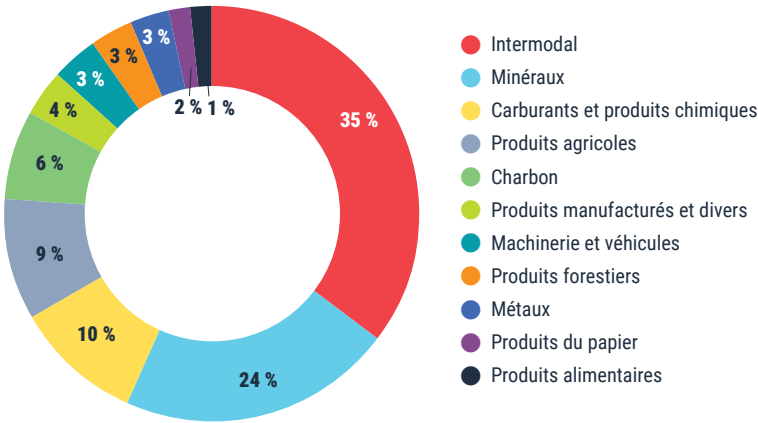
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Produits agricoles	1 871	1 731	1 865	2 040	2 129	2 431	1 974	1 927	2 457	2 730
Charbon	632	628	695	768	837	725	692	829	922	871
Minéraux	1 336	1 061	1 101	1 555	1 544	1 390	1 344	1 564	1 681	1 808
Produits forestiers	857	952	918	968	899	868	919	1,039	1,017	1,006
Métaux	487	429	478	557	513	481	548	634	685	658
Machinerie et véhicules	541	567	552	664	630	489	474	605	794	838
Carburants et produits chimiques	1 934	1 719	1 824	1 944	2 137	1 759	1 905	2 186	2 211	2 395
Produits du papier	426	423	425	477	445	415	396	427	436	430
Produits alimentaires	235	258	295	305	326	373	343	321	410	475
Produits manufacturés et divers	192	181	221	510	516	578	645	823	837	890
Intermodal	2 171	2 135	2 354	2 566	2 580	2 553	2 731	3 302	3 097	3 128
Total *	10 682	10 083	10 728	12 355	12 557	12 ,062	11 971	13 659	14 548 ^r	15 228

Note : Voir l’*Annexe D* pour une explication des données révisées (r).

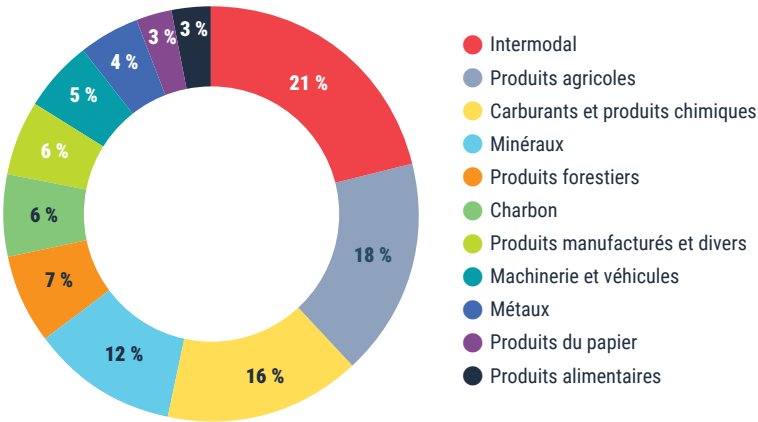
* Tous les membres de l’ACFC ne signalent pas les revenus provenant des wagons complets par groupe de marchandises. Les données de cette section reflètent les revenus déclarés provenant des wagons complets à l’origine, par groupe de produits. Ainsi, les revenus totaux des wagons complets à l’origine par groupe de marchandises sont inférieurs aux revenus d’exploitation totaux (*page 42*).

Les graphiques ci-dessous indiquent la distribution des wagons complets à l'origine et des produits marchandises par groupe de marchandises.

Wagons complets à l'origine par groupe de marchandises, 2024



Produits marchandises par groupe de marchandises, 2024



STATISTIQUES SUR LES TRAINS DE MARCHANDISES

Statistiques sur les trains de marchandises

	Parcours moyen par chemin de fer de classe 1		Parcours moyen par chemin de fer local/régional		Nombre moyen de wagons par train	Poids moyen des trains
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres	Wagons	Tonnes courtes
2015	943	1 517	142	228	102	7 968
2016	937	1 508	137	220	108	8 477
2017	947	1 524	129	208	114	8 636
2018	930	1 496	120	192	113	8 654
2019	920	1 481	118	190	114	8 670
2020	941	1 515	114	184	120	9 159
2021	913	1 470	106	171	121	9 279
2022	884	1 423	107	172	116	9 014
2023	872	1 403	103	166	112	8 847
2024	892	1 436	105	169	112	9 033

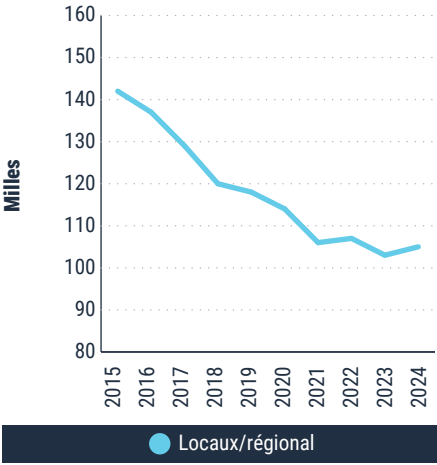
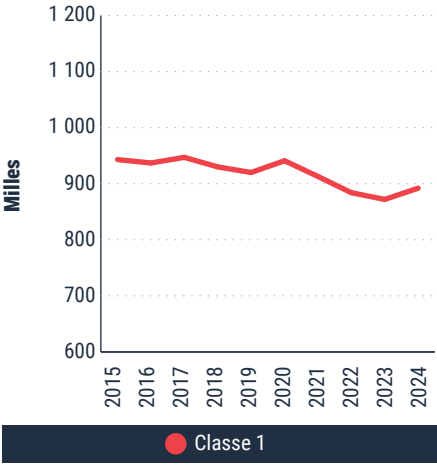
En 2024, les expéditions des CHEMINS DE FER DE CLASSE 1 du Canada (CN et CPKC) ont parcouru une distance⁸ moyenne de 1 436 kilomètres (892 milles), soit 2,3 % de plus qu'en 2023, mais légèrement moins par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2019-2023), qui était de 906 milles. Les expéditions des CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL du Canada ont parcouru une distance moyenne de 169 kilomètres (105 milles), soit 2,1 % de plus qu'en 2023, mais légèrement moins que la moyenne des cinq années précédentes (2019-2023), qui était de 110 milles.

Le parcours moyen varie considérablement chez les CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL en raison des différences de la longueur de VOIE EXPLOITÉE.⁹ De nombreux facteurs peuvent contribuer aux changements du parcours moyen. En plus des changements à l'origine et à la destination du trafic, le parcours moyen peut être influencé par les différentes parts de trafic entre les chemins de fer (qui ont des parcours moyens différents) ou les différentes parts de produits (le parcours moyen changeant selon les produits).

8 On obtient le parcours moyen en divisant le total des tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales) par le total des tonnes courtes (tonnes métriques). Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

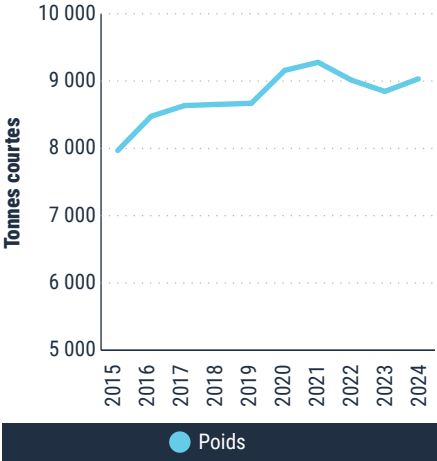
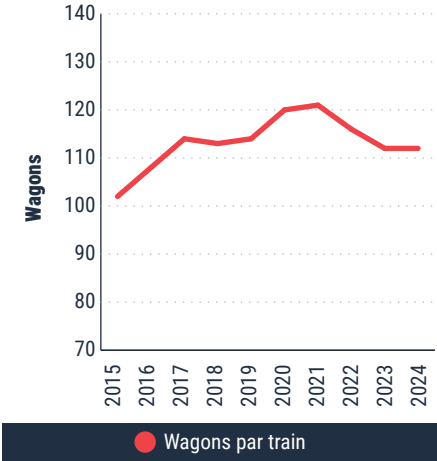
9 En 2024, la longueur de voie exploitée par les chemins de fer d'intérêt local variait de quelques milles à plus de 700 milles, avec une longueur médiane d'environ 85 milles et une moyenne d'environ 140.

Longueur moyenne du parcours



En 2024, par rapport à l'année précédente, la longueur moyenne des trains est restée stable, à 112 wagons, alors que leur poids moyen a poursuivi sa tendance générale à la hausse. En 2024, le nombre moyen de wagons¹⁰ par train de marchandises a diminué de 4,0 % par rapport à la moyenne de cinq ans (2019-2023), mais était supérieur de 9,6 % au niveau d'il y a dix ans. Le poids moyen des trains de marchandises¹¹ a augmenté de 2,1 %, à 9 033 tonnes, soit 0,4 % de plus que la moyenne de cinq ans (2019-2023) et 13,4 % de plus qu'il y a dix ans.

Taille moyenne des trains



10 On obtient le nombre moyen de wagons par train en divisant le total des wagons-milles (wagons-kilomètres) chargés et vides par le total des trains-milles (trains-kilomètres). Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

11 On obtient le poids moyen des trains en divisant les tonnes-milles brutes (tonnes-kilomètres brutes) par les tonnes-milles marchandises (tonnes-kilomètres marchandises). Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

TARIFS MARCHANDISES

Les produits marchandises par tonne-mille sont une bonne mesure des tarifs marchandises. Ils indiquent le revenu gagné pour transporter des marchandises sur une distance donnée.¹² Une étude menée en janvier 2023 a révélé que les tarifs marchandises du Canada étaient les plus bas de toutes les économies de marché étudiées.¹³

En 2024, les tarifs marchandises sont restés relativement stables, diminuant de 0,3 %, à 4,13 cents per TONNE-KILOMÈTRE COMMERCIALE (TKC) ou 6,08 cents par TMC. Cela s'est produit alors que l'*indice des prix à la consommation* a augmenté de 2,4 %. En 2024, les prix des produits de base et des produits industriels se situaient à moins d'un pour cent des niveaux de 2023, après avoir diminué après deux années d'inflation majeure (2021 et 2022) – où les prix des produits de base ont plus que doublé et ceux des produits industriels ont augmenté de 28,5 % entre 2020 et 2022.

Depuis 1988 (la première année de la Base de données *Tendances ferroviaires* de l'ACFC, après l'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*), les tarifs marchandises ont augmenté d'un total de 65,1 %, ce qui est nettement inférieur à l'augmentation des prix à la consommation (126,0 %), des prix des produits industriels (114,6 %) et des prix des produits de base (128,1 %), qui ont tous plus que doublé.

Tarifs marchandises et autres indices de prix

	Produits marchandises par (cents)		Indice des produits marchandises par TMC	Indice des prix des produits de base*	Indice des prix à la consommation	Indice des prix des produits industriels
	TMC	TKC	1988=100	1988=100	1988=100	1988=100
2015	4,63	3,17	126,7	144,7	177,8	158,7
2016	4,51	3,09	123,7	131,8	180,3	158,4
2017	4,55	3,12	124,8	152,6	183,1	163,3
2018	4,82	3,30	132,0	166,4	187,4	169,6
2019	5,07	3,47	138,8	161,1	191,0	169,4
2020	4,97	3,41	136,2	141,9	192,4	168,7
2021	5,21	3,57	142,9	227,5	198,9	192,1
2022	5,95	4,07	163,0	295,0	212,4	216,7
2023	6,04 ^r	4,14 ^r	165,5 ^r	230,4	220,6	212,7
2024	6,02	4,13	165,1	228,1	226,0	214,6

Note : Voir l'*Annexe D* pour une explication des données révisées (r).

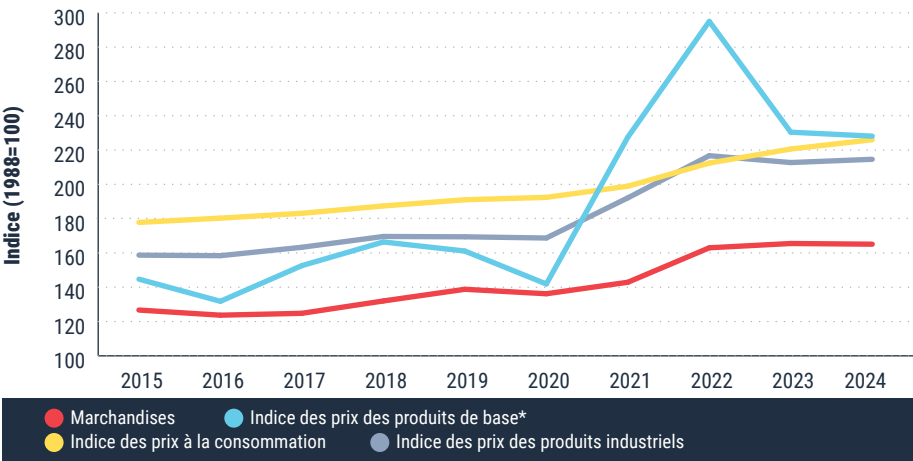
Sources : Banque du Canada (indice des prix des produits de base) ; Statistique Canada (indice des prix à la consommation ; indice des prix des produits industriels).

* La Banque du Canada revoit régulièrement les données sur les prix des produits de base.

12 On obtient le produit marchandises par tonne-mille en divisant les revenus d'exploitation par les tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales).

13 CPCs, *Comparaison internationale des tarifs marchandises*. Disponible en ligne : https://www.raikan.ca/wp-content/uploads/2023/02/CPCS-Report-Final_FR-1.pdf.

Tarifs marchandises et autres indices de prix



* La Banque du Canada revoit régulièrement les données sur les prix des produits de base.

PRODUCTIVITÉ

On mesure la productivité de la main-d'œuvre des chemins de fer marchandises par le nombre de TMC par employé.¹⁴ Selon cette mesure, la productivité des employés a augmenté de 1,4 %, à 10 063 TMC par employé en 2024, seulement 2,3 % au-dessus du niveau enregistré dix ans plus tôt.

Après l'entrée en vigueur de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, le secteur ferroviaire a été un chef de file de la productivité au Canada, mais ces améliorations ont ralenti ces dernières années. Deux nouveaux règlements gouvernementaux sur le travail ont eu un impact significatif sur la productivité du secteur en 2024. Un changement au *Code canadien du travail*, ajoutant 10 jours de congés payés pour les travailleurs des secteurs sous réglementation fédérale, est entré en vigueur le 1^{er} décembre 2022. De plus, les Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire sont entrées en vigueur le 25 mai 2023.¹⁵ Au final, ces changements nécessitent une main-d'œuvre additionnelle pour traiter le même volume de trafic – ce qui complique l'établissement des horaires, augmente les coûts et réduit la productivité.

De plus, l'augmentation du poids moyen des trains a ralenti, ce qui avait contribué à l'amélioration de la productivité au cours des dernières décennies.

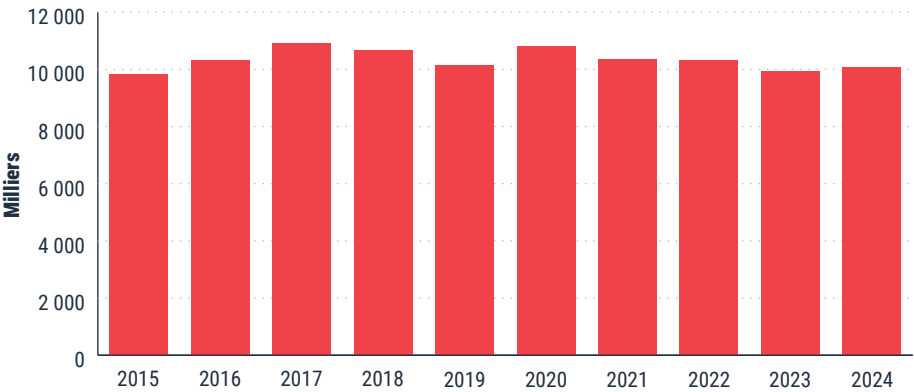
¹⁴ On obtient la productivité de la main-d'œuvre en divisant les tonnes-milles commerciales (tonnes-kilomètres commerciales) par le nombre moyen d'employés, chaque année. Les données des chemins de fer qui ne signalent pas les deux mesures sont exclues du calcul.

¹⁵ Les Règles sont entrées en vigueur le 25 mai 2023 pour les compagnies de chemin de fer marchandises, et le 25 novembre 2024 pour les compagnies de chemin de fer voyageurs.

Mesures de la productivité

	TMC par employé du transport de marchandises (milliers)	TKC par employé du transport de marchandises (milliers)	Milles parcourus par employé	Kilomètres parcours par employé
2015	9 834	14 356	0,93	1,50
2016	10 329	15 079	1,00	1,61
2017	10 917	15 938	0,96	1,55
2018	10 666	15 571	0,87	1,40
2019	10 137	14 799	0,85	1,37
2020	10 795	15 759	0,90	1,45
2021	10 355	15 117	0,88	1,42
2022	10 319	15 065	0,88	1,42
2023	9 923	14 486	0,84	1,35
2024	10 063	14 690	0,82	1,33

TMC par employé du transport de marchandises



CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT

Les chaînes d'approvisionnement modernes sont complexes et, si un maillon est perturbé, les conséquences se font largement ressentir par les entreprises, les consommateurs et l'économie. En 2024, les chaînes d'approvisionnement canadiennes ont été ébranlées par 33 arrêts de travail dans le secteur des transports, entraînant la perte de plus de 1,3 million de jours de travail – le nombre le plus élevé depuis 1966.¹⁶

- En mai, l'incertitude entourant un arrêt de travail dans le secteur ferroviaire a poussé les expéditeurs à détourner le trafic des chaînes d'approvisionnement canadiennes. Bien qu'un court arrêt de travail n'ait eu lieu qu'en août, à la suite de la décision du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI), les impacts de l'incertitude liée à la main-d'œuvre ont été bien réels, avec une réduction de 10 %, d'une semaine à l'autre, du trafic ferroviaire sur l'ensemble du réseau du CN et du CPKC pendant la semaine du 19 au 25 mai.¹⁷
- En prévision de l'arrêt de travail ferroviaire du mois d'août, les chemins de fer n'ont pas eu d'autre choix que de cesser d'accepter du trafic, en particulier des matières dangereuses, afin d'assurer la sécurité des communautés. Les détournements de trafic se sont poursuivis, les expéditeurs ayant suspendu leurs expéditions ou les ayant réacheminées vers les ports américains, utilisant d'autres chaînes d'approvisionnement. D'une semaine à l'autre, le trafic combiné des réseaux du CN et du CPKC a diminué de 33 % pendant la semaine du 18 au 24 août.¹⁸
- Après la reprise des activités à la suite de l'arrêt de travail du mois d'août au CN et au CPKC, le trafic de marchandises a été fluide. Puis, le 24 septembre, environ 650 travailleurs¹⁹ aux terminaux de grain en vrac au port de Vancouver se sont mis en grève. La grève a pris fin après quatre jours. Cette perturbation a retardé le retour des wagons-trémies vides devant être chargés au pays la semaine suivante, ce qui a eu des répercussions sur le transport du grain pendant la haute saison qu'est l'automne.
- Puis, au début de novembre, il y a eu des conflits de travail aux ports de Vancouver, Prince Rupert et Montréal, perturbant considérablement la fluidité de la chaîne d'approvisionnement. D'une semaine à l'autre, les TMC des chemins de fer de classe 1, sur l'ensemble du réseau, ont diminué de 13 % pendant la semaine du 3 novembre et sont restés en baisse de 10 % pendant la semaine du 10 novembre. Les expéditions intermodales ont été particulièrement touchées, affichant une baisse de plus de 40 %.²⁰

16 Arrêts de travail au Canada selon la juridiction et l'industrie basé sur le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Emploi et Développement social Canada – Programme du travail.

17 Calcul de l'Association des chemins de fer du Canada fondé sur les [Indicateurs clés hebdomadaires](#) du CN les [Weekly Key Metrics](#) du CPKC.

18 Ibid.

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

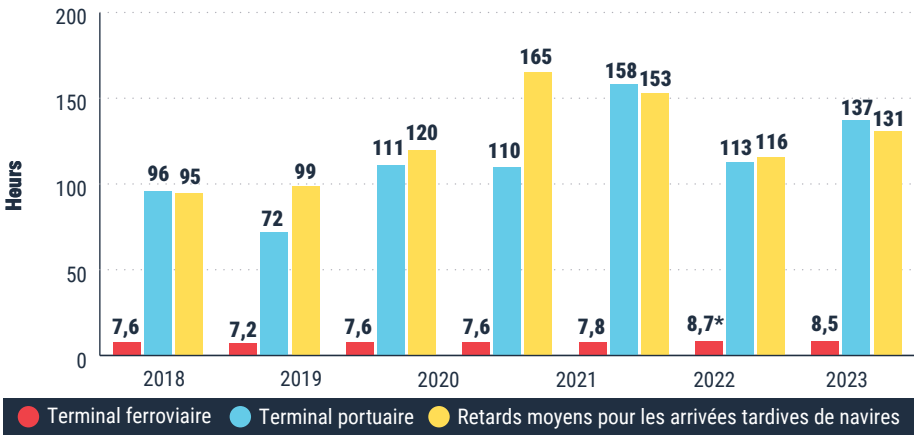
20 Calcul de l'Association des chemins de fer du Canada fondé sur les [Indicateurs clés hebdomadaires](#) du CN les [Weekly Key Metrics](#) du CPKC.

La série de perturbations qui a touché les chaînes d’approvisionnement canadiennes ces dernières années mine la réputation du pays en tant que partenaire commercial fiable.

Malgré cette série de perturbations, la performance de la chaîne d’approvisionnement des chemins de fer canadiens est restée forte. En 2024, le temps d’arrêt moyen au terminal des CHEMINS DE FER DE CLASSE 1²¹ a diminué de 0,2 heure (2,9 %), à 8,5 heures. Depuis le début de la pandémie de COVID-19 en 2020, les temps d’arrêt aux ports et les retards des navires ont considérablement augmenté, alors que les temps d’arrêt moyens annuels des trains sont restés inférieurs à neuf heures.

En 2024, le temps d’arrêt moyen aux terminaux d’importation des ports canadiens²² a été de 137 heures, une augmentation de 21,6 % par rapport à 2023 et près du double du niveau de 72 heures (pré pandémie) en 2019. Au palier mondial, la PONCTUALITÉ des navires a diminué de 78 % en 2019 à 35 % en 2021, et était à 53 % en 2024 (non indiqué).²³ Pour les navires qui ont accusé un retard en 2024, le retard moyen était de 131 heures – une augmentation de 12,4 % par rapport à 2023 et de 31,8 % par rapport au niveau pré pandémie de 99 heures en 2019.²⁴

Performance des chaînes d’approvisionnement



* Les données du CPKC pour 2023 sont présentées sur une base combinée comme si le contrôle du KCS par le CP avait eu lieu le 1^{er} janvier 2023. Le CP et le KCS ont officiellement fusionné le 14 avril 2023. La mesure du temps d’arrêt des trains comprend les temps d’arrêt sur l’ensemble des réseaux ferroviaires, ce qui comprend les terminaux aux États-Unis et au Mexique.

21 Le temps d’arrêt moyen des chemins de fer de classe 1 est calculé comme une moyenne simple du CN et du CP de 2018 à 2022, et comme une moyenne simple du CN et du CPKC en 2023 et 2024.

22 Le temps d’arrêt aux ports est calculé comme une moyenne simple du port de Vancouver et du port de Montréal.

23 Sea-Intelligence, *Global Liner Performance (GLP) report*.

24 Ibid.

Carburant

En 2024, les chemins de fer membres de l'ACFC ont consommé 2,1 milliards de litres (470 millions de gallons) de carburant, une augmentation de 3,6 % par rapport à 2023 et de 1,9 % par rapport à la moyenne de 2019-2023. La consommation de carburant des chemins de fer voyageurs a augmenté de 17,7 % par rapport à l'année précédente, alors que l'achalandage a continué à se rétablir après les baisses connues pendant la pandémie. La consommation de carburant des trains marchandises (ce qui comprend les trains de triage et de travaux) a augmenté de 2,8 % pour traiter plus de volumes comparativement à 2023.

Les coûts du carburant diesel ont diminué de 4,4 % en 2024, à 1,24 \$ le litre (5,66 \$ le gallon). Malgré cette réduction, les coûts du carburant diesel par litre (ou gallon) en 2024 étaient les deuxièmes plus élevés jamais enregistrés.²⁵ Les réductions en 2023 et en 2024 suivaient deux années d'augmentations considérables, quand les coûts avaient plus que doublé, de 0,71 \$ le litre (3,22 \$ le gallon) en 2020 à 1,52 \$ le litre (6,89 \$ le gallon) en 2022.

En 2024, l'ACFC a commencé à recueillir des données sur la consommation de biocarburants des chemins de fer membres. En 2024, les membres de l'ACFC ont consommé environ 176 millions de litres (39 millions de gallons) de biocarburants, ce qui représente 8,3 % de la consommation totale du secteur. L'impact de la consommation de biocarburants sur les émissions sera présenté en détail dans le rapport *Surveillance des émissions des locomotives de 2024*.²⁶

²⁵ Les données de l'ACFC remontent à 1988, la première année de la Base de données *Tendances ferroviaires*.

²⁶ Le rapport devrait être publié au deuxième semestre de 2026.



Consommation de carburant et coût

	Consommation – Marchandises (incl. triage et travaux)			Consommation – Marchandises (excl. triage et travaux)			Consommation – Voyageurs		Coût du carburant diesel	
	Gallons (milliers)	Litres (milliers)	Gallons (milliers)	Gallons (milliers)	Litres (milliers)	Gallons (milliers)	Litres (milliers)	Par gallon (\$)	Par litre (cents)	
2015	470 084	2 137 037	445 859	431 476	1 961 524	24 225	110 130	3,45	75,99	
2016	441 145	2 005 479	416 916	403 995	1 836 593	24 229	110 148	3,02	66,33	
2017	475 619	2 162 199	449 509	435 981	1 982 001	26 110	118 699	3,43	75,54	
2018	494 194	2 246 644	467 418	454 246	2 065 037	26 776	121 725	4,24	93,20	
2019	498 062	2 264 237	468 153	454 315	2 065 359	29 910	135 972	4,03	88,70	
2020	460 670	2 094 250	445 252	432 907	1 968 037	15 418	70 092	3,22	70,80	
2021	447 900	2 036 194	431 647	419 103	1 905 283	16 253	73 886	4,20	92,39	
2022	444 862	2 022 386	423 080	410 439	1 865 894	21 782	99 025	6,89	151,60	
2023	453 433	2 061 351	428 994	415 786	1 890 204	24 439	111 103	5,92	130,14	
2024	469 562	2 134 673	440 794	427 636	1 944 075	28 768	130 783	5,66	124,44	

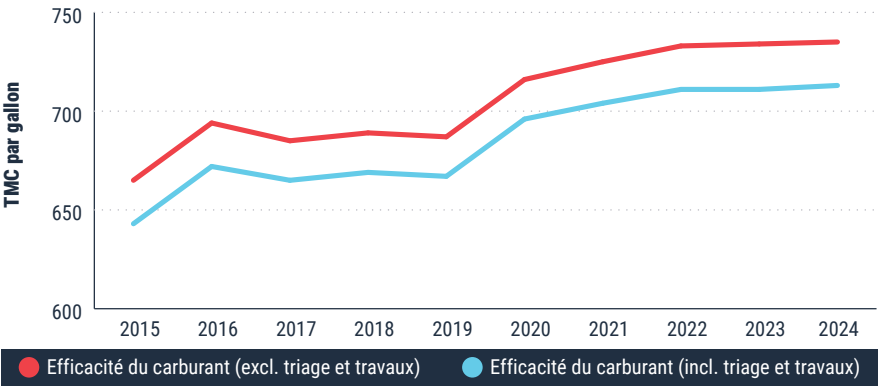
RENDEMENT DU CARBURANT

En 2024, les chemins de fer canadiens ont maintenu leur bilan de mode de transport terrestre de marchandises le plus écoénergétique, établissant un record en ce qui a trait à l'efficacité énergétique. Le secteur a continué à faire des investissements majeurs dans la modernisation du parc de locomotives, les technologies d'économie du carburant, l'efficacité opérationnelle, les carburants faibles en carbone et les projets pilotes sur les technologies de propulsion à émissions nulles.

On calcule le rendement du carburant du transport ferroviaire de marchandises en divisant le trafic de marchandises, mesuré en TMC (ou en TKC), par la consommation de carburant, mesurée en gallons (ou en litres). En 2024, les TMC ont augmenté de 3,1 %, ce qui est légèrement supérieur à l'augmentation de la consommation de carburant pour le transport de marchandises (2,8 % en incluant le carburant pour les trains de triage et de travaux, ou 2,9 % en excluant ces derniers). En 2024, le rendement du carburant s'est amélioré de 0,3 %, à 229 TKC par litre (ou 713 TMC par gallon) – établissant un record.²⁷ Depuis 2015, le rendement du carburant pour le transport de marchandises s'est amélioré de 10,8 %.

Rendement du carburant

	Efficacité du carburant (incl. triage et travaux)		Efficacité du carburant (excl. triage et travaux)	
	TMC par gallon	TKC par litre	TMC par gallon	TKC par litre
2015	643	207	665	214
2016	672	216	694	223
2017	665	213	685	220
2018	669	215	689	221
2019	667	214	687	221
2020	696	223	716	230
2021	704	226	725	233
2022	711	228	733	235
2023	711	228	734	236
2024	713	229	735	236



27 Cela comprend les trains de triage et de travaux.

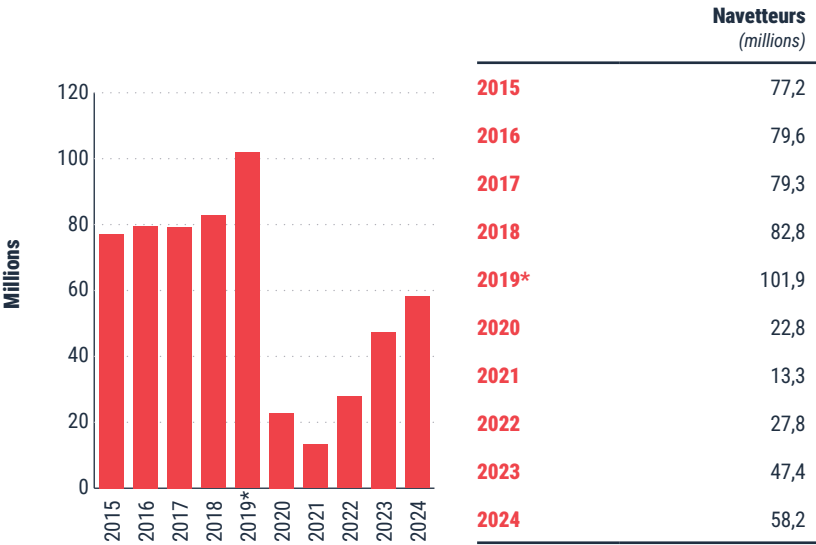
Transport de voyageurs

En 2024, l'achalandage de voyageurs a continué à augmenter par rapport aux bas niveaux de la pandémie, s'améliorant pour tous les segments des chemins de fer voyageurs – de banlieue, intervilles et touristiques. Cependant, malgré des améliorations annuelles considérables, l'achalandage est resté bien inférieur aux niveaux prépandémie (2019).

TRAINS DE BANLIEUE

De 2023 à 2024, l'achalandage des trains de banlieue a augmenté de 22,7 %, passant de 47,4 millions à 58,2 millions de navetteurs. Malgré cette augmentation considérable, l'achalandage des trains de banlieue est resté inférieur de 42,9 % aux niveaux de 2019.

Achalandage



* L'augmentation considérable du nombre de navetteurs de 2018 à 2019 était due à une combinaison de l'augmentation de l'achalandage des trains de banlieue et à l'ajout d'un service ferroviaire supplémentaire en 2019.

TRANSPORT DE VOYAGEURS INTERVILLES

De 2023 à 2024, le nombre de voyageurs intervilles (pour tous les chemins de fer membres de l'ACFC) a augmenté de 8,6 %, passant de 4,4 à 4,8 millions de voyageurs.

À titre de service national de transport de voyageurs, VIA Rail représente la majorité du trafic de voyageurs intervilles. En conséquence, les données présentées dans *Tendances ferroviaires* sont habituellement très similaires aux données des rapports annuels de VIA Rail. En 2024, VIA Rail a augmenté la fréquence des trains pour répondre à une demande plus élevée.²⁸ L'achalandage de VIA Rail a augmenté de 6,5 % dans le corridor, ainsi que sur ses deux itinéraires longue distance (Montréal-Halifax et Toronto-Vancouver), et sur quatre de ses cinq itinéraires obligatoires.²⁹

Les TRAINS-MILLES de voyageurs intervilles (pour tous les chemins de fer membres de l'ACFC) ont augmenté de 3,5 %, et les WAGONS-MILLES ont augmenté de 7,3 %.

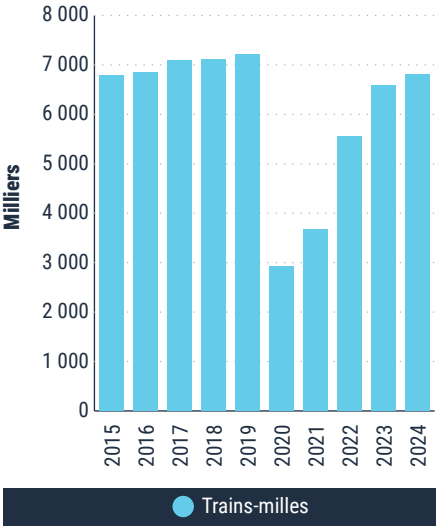
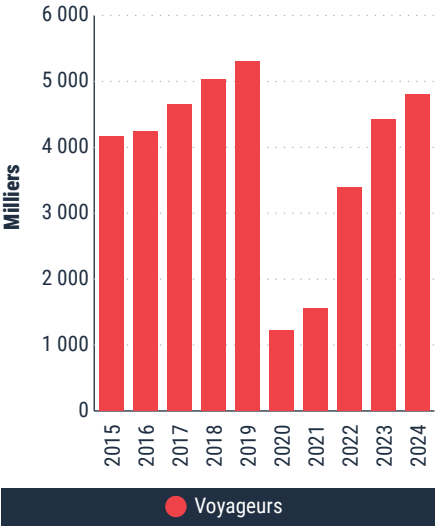
Transport de voyageurs intervilles – statistiques

	Wagons voyageurs en service	Nombre de voyageurs (milliers)	Voyageurs		Trains voyageurs		Wagons voyageurs	
			Milles (millions)	Kilomètres (millions)	Milles (milliers)	Kilomètres (milliers)	Milles (milliers)	Kilomètres (milliers)
2015	551	4 171	857	1 380	6 781	10 913	43 843	70 559
2016	527	4 241	876	1 409	6 850	11 024	44 884	72 234
2017	512	4 645	971	1 562	7 094	11 416	46 758	75 249
2018	495	5 028	1 011	1 626	7 107	11 438	47 030	75 688
2019	488	5 305	1 074	1 729	7 216	11 612	46 000	74 030
2020	480	1 227	229	369	2 929	4 714	14 941	24 044
2021	407	1 555	333	535	3 668	5 904	18 534	29 827
2022	397	3 385	760	1 223	5 548	8 928	34 624	55 722
2023	445	4 424	926	1 491	6 582	10 593	40 174	64 654
2024	404	4 806	988	1 590	6 815	10 967	43 090	69 346

28 VIA Rail, [Rapport annuel 2024](#).

29 Ibid.

Voyageurs intervilles et trains-milles



En 2024, le coefficient de charge moyen était de 55 %, alors que le nombre moyen de passagers par train a légèrement augmenté de 3,0 %, passant de 141 à 145. La longueur moyenne des trajets (220 milles) est restée relativement inchangée par rapport à 2023 (221 milles). Finalement, la ponctualité a diminué à 51 %.

Mesures de la performance du transport de voyageurs intervilles

Moyenne de voyageurs intervilles par train		Parcours moyen		Coefficient d'occupation moyen	Ponctualité
		Milles	Kilomètres	(%)	(%)
2015	126	213	343	56	71
2016	128	216	348	54	73
2017	137	217	349	57	73
2018	142	209	336	57	71
2019	149	211	339	60	68
2020	78	198	318	45	71
2021	91	216	348	49	72
2022	137	227	365	61	57
2023	141	221	356	61	59
2024	145	220	355	55	51

Sécurité

APERÇU

Les données sur la sécurité présentées dans *Tendances ferroviaires* illustrent la performance des chemins de fer marchandises et voyageurs sous réglementation fédérale et provinciale. Le Bureau de la sécurité des transports (BST) tient une base de données sur la performance en matière de sécurité de tous les chemins de fer sous réglementation fédérale. Comme les données sont constamment mises à jour, les statistiques varient au fil du temps. Les données sur la sécurité présentées dans *Tendances ferroviaires* regroupent les statistiques du BST et l'information fournie à l'ACFC par les membres sous réglementation provinciale qui ne sont pas tenus de fournir des données sur la sécurité au BST. Chaque organisation utilise les mêmes définitions de sécurité, et les données reflètent les opérations ferroviaires au Canada seulement.

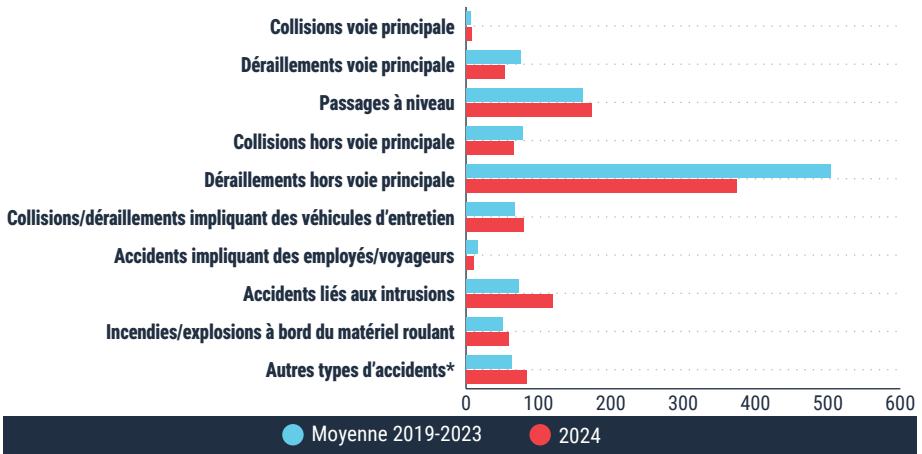
La sécurité du secteur ferroviaire a été exceptionnelle en 2024. Malgré une augmentation du trafic ferroviaire (marchandises et voyageurs) le nombre total d'accidents est resté stable d'une année à l'autre et était inférieur de 6,2 % à la moyenne de 2019-2023. La sécurité liée aux passages à niveau et aux intrusions – qui est une responsabilité partagée entre les chemins de fer, les municipalités, les forces de l'ordre et d'autres intervenants – reste un problème majeur, qui s'aggrave depuis 2020. Si on exclut les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions du décompte total, les accidents ont diminué de 5,4 % par rapport à l'année précédente et ont été inférieurs de 14,9 % à la moyenne de 2019-2023.

Résumé

	2015	Moyenne 2019-2023	2023	2024
Collisions voie principale	4	6	9	8
Déraillements voie principale	80	75	56	53
Passages à niveau	180	161	159	174
Collisions hors voie principale	92	78	65	66
Déraillements hors voie principale	550	504	430	373
Collisions/déraillements impliquant des véhicules d'entretien	43	67	75	80
Accidents impliquant des employés/voyageurs	20	16	7	11
Accidents liés aux intrusions	52	73	88	120
Incendies/explosions à bord du matériel roulant	30	51	51	59
Autres types d'accidents*	47	63	82	83
Accidents totaux	1 098	1 095	1 022	1 027

* Les autres types d'accidents comprennent les collisions de matériel roulant avec des véhicules abandonnés, les collisions de matériel roulant avec des objets et les dommages causés au matériel roulant sans déraillement ni collision.

Aperçu de la sécurité : 2024 vs moyenne 2019-2023



* Les autres types d'accidents comprennent les collisions de matériel roulant avec des véhicules abandonnés, les collisions de matériel roulant avec des objets et les dommages causés au matériel roulant sans déraillement ni collision.

PASSAGES À NIVEAU ET INTRUSIONS

Il y a encore quelques années, les accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions représentaient environ un cinquième du nombre total d'accidents ferroviaires au Canada. Cependant, depuis 2020, leur part dans le nombre total d'accidents a considérablement augmenté – de 19 % en 2020 à 22 % en 2021, de 24 % en 2022 et 2023, et de 29 % en 2024.

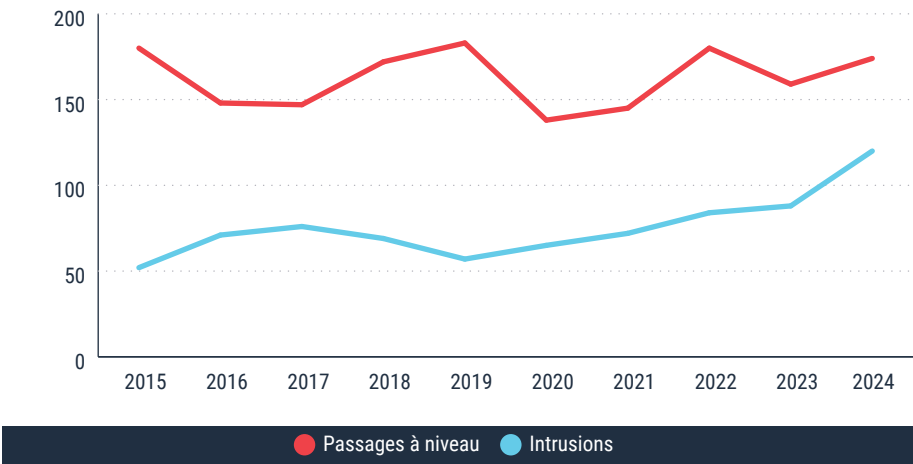
La tendance des accidents liés aux intrusions est la plus préoccupante. En 2023, il y a eu 88 accidents liés aux intrusions sur la propriété ferroviaire – le nombre le plus élevé de la dernière décennie jusqu'à ce que ce chiffre atteigne 120 accidents en 2024 –, une augmentation de 36,4 % par rapport à l'année précédente et plus du double du niveau enregistré dix ans plus tôt (52 en 2015). Il y a également eu 174 accidents aux passages à niveau, une augmentation de 9,4 % par rapport à l'année précédente et de 8,1 % par rapport à la moyenne de 2019-2023.

La sécurité ferroviaire est une responsabilité partagée. Les taux d'accident s'améliorent dans nombre des domaines où les chemins de fer ont un plus grand contrôle sur les résultats. Ces dix dernières années, les déraillements et les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont diminué d'environ 30 %, alors que les accidents liés aux passages à niveau (qui sont à peu près au même niveau qu'il y a dix ans) et aux intrusions (qui ont plus que doublé) restent des problèmes majeurs. Ces statistiques renforcent la nécessité d'offrir un soutien continu aux activités d'éducation et de sensibilisation à la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain, et d'insister sur l'adoption des Lignes directrices sur le voisinage de l'ACFC/la FCM afin d'améliorer la sécurité et l'habitabilité près de l'infrastructure ferroviaire.

Accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions

	Passages à niveau	Intrusions	Passages à niveau et intrusions
2015	180	52	232
2016	148	71	219
2017	147	76	223
2018	172	69	241
2019	183	57	240
2020	138	65	203
2021	145	72	217
2022	180	84	264
2023	159	88	247
2024	174	120	294

Accidents liés aux passages à niveau et aux intrusions



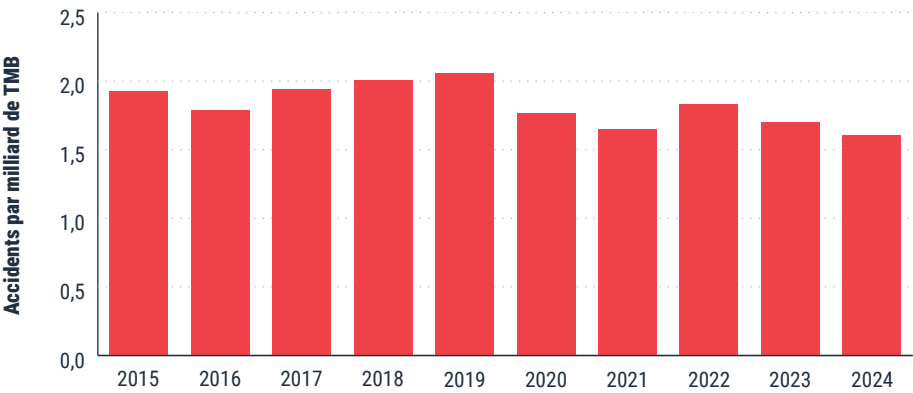
MARCHANDISES

En 2024, le taux d'accidents de trains de marchandises s'est amélioré de 4,8 % par rapport à l'année précédente, à 1,61 accident par milliard de TMB – le taux le plus bas jamais enregistré. Le taux d'accidents était inférieur de 10,4 % à la moyenne de 2019-2023. Environ la moitié des accidents en 2024 étaient des collisions/déraillements à faible vitesse hors de la voie principale.

Accidents de trains de marchandises

	Accidents	TMB (milliards)	Taux d'accidents accidents par milliard de TMB
2015	1 052	545,1	1,93
2016	943	525,8	1,79
2017	1 094	565,1	1,94
2018	1 195	593,5	2,01
2019	1 223	592,9	2,06
2020	1 027	581,0	1,77
2021	945	571,7	1,65
2022	1 035	564,5	1,83
2023	959	565,6	1,70
2024	960	594,5	1,61

Taux d'accidents de trains de marchandises



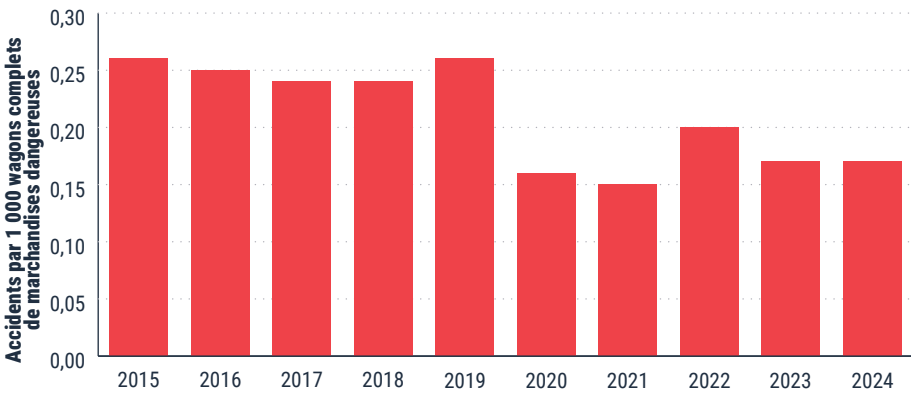
MARCHANDISES DANGEREUSES

Les chemins de fer continuent à transporter d'importants volumes de fret considéré comme étant des MARCHANDISES DANGEREUSES – remplissant leurs obligations en tant que transporteurs publics. Le taux d'accidents impliquant des MARCHANDISES DANGEREUSES est resté stable par rapport à l'année précédente, mais était inférieur de 9,5 % à la moyenne de 2019-2023 et de 35,4 % au taux enregistré dix ans plus tôt (2015). En 2024, les chemins de fer canadiens ont transporté 550 099 wagons complets comprenant des marchandises dangereuses et tous, à l'exception de trois, sont arrivés à destination sans déversement.³⁰

Accidents impliquant des marchandises dangereuses

	Accidents impliquant des marchandises dangereuses	Wagons complets de marchandises dangereuses (milliers)	Taux d'accidents accidents par 1 000 wagons complets	Accidents avec déversement
2015	130	492	0,26	6
2016	111	438	0,25	2
2017	123	505	0,24	5
2018	129	547	0,24	4
2019	174	676	0,26	8
2020	87	536	0,16	3
2021	87	576	0,15	2
2022	111	547	0,20	2
2023	90	527	0,17	7
2024	94	550	0,17	3

Taux d'accidents impliquant des marchandises dangereuses



³⁰ En 2024, il y a eu trois accidents impliquant des marchandises dangereuses qui ont entraîné un déversement. Dans chaque cas, le produit a fui d'un seul wagon.

VOYAGEURS

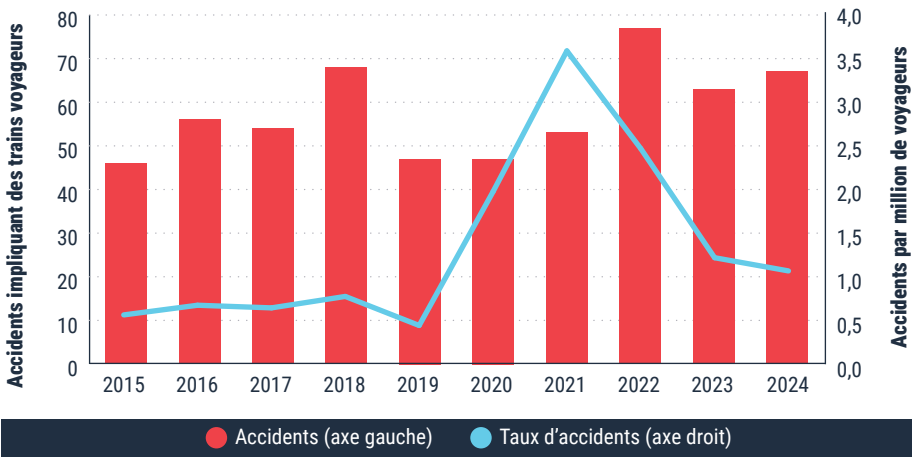
En 2024, il y a eu 67 accidents impliquant des trains de voyageurs. L'augmentation du nombre de voyageurs (21,4 %) était supérieure à celle du nombre d'accidents (6,3 %), ce qui a entraîné une diminution du taux d'accidents de 12,4 %.³¹

Le taux d'accidents est fondé sur le nombre de voyageurs et est donc influencé par les changements considérables, d'une année à l'autre, de l'achalandage depuis 2020 (le début de la pandémie de COVID-19 en Amérique du Nord). Le taux d'accidents de trains de voyageurs est resté élevé comparativement à la période prépandémie, quand l'achalandage était beaucoup plus élevé.

Accidents impliquant des trains voyageurs

	Accidents de trains voyageurs	Voyageurs (millions)	Taux d'accidents accidents par million de voyageurs
2015	46	82	0,56
2016	56	84	0,67
2017	54	84	0,64
2018	68	88	0,77
2019	47	108	0,44
2020	47	24	1,96
2021	53	15	3,56
2022	77	31	2,45
2023	63	52	1,21
2024	67	63	1,06

Accidents de trains voyageurs et taux d'accidents



31 On obtient le taux d'accidents en divisant le nombre d'accidents impliquant des trains de voyageurs par le nombre total de voyageurs interilles, de banlieue et touristiques (en millions).

Information financière, investissements, taxes et impôts

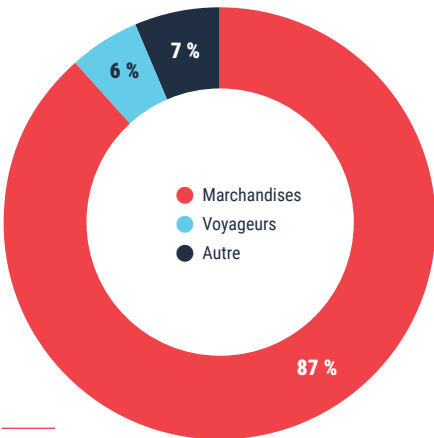
EXPLOITATION

En 2024, les revenus d'exploitation totaux des chemins de fer canadiens ont augmenté de 801 millions de dollars (ou 3,8 %), à 21,7 milliards de dollars. Les revenus du transport de marchandises ont augmenté de 516 millions de dollars (ou 2,8 %), les revenus du transport de voyageurs ont augmenté de 136 millions de dollars (ou 11,2 %) et les autres revenus ont augmenté de 149 millions de dollars (ou 11,5 %).

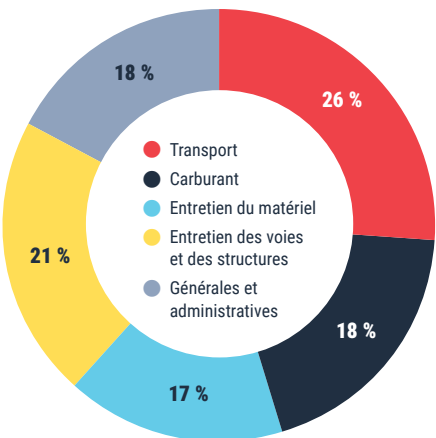
En 2024, les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 849 millions de dollars (ou 6,1 %). Les dépenses générales et administratives ont augmenté de 259 millions de dollars (ou 10,8 %), suivies par une augmentation des dépenses liées au transport (241 millions de dollars ou 6,6 %), à l'entretien du matériel (200 millions de dollars ou 8,9 %) et à l'entretien des voies et des structures (175 millions de dollars ou 5,9 %). Le carburant est la seule catégorie où les dépenses ont diminué (-26 millions de dollars ou -1,0 %). Pendant chacune des deux dernières années, les dépenses liées au carburant ont diminué après avoir atteint un montant record en 2022. Malgré cette réduction, les dépenses liées au carburant en 2024 ont été les troisièmes plus élevées jamais enregistrées.

Comme les augmentations des revenus totaux (801 millions de dollars) et des dépenses totales (849 millions de dollars) étaient similaires, le bénéfice d'exploitation est resté relativement inchangé par rapport à 2023. Le bénéfice d'exploitation a diminué de 47 millions de dollars (ou 0,7 %), se maintenant juste en dessous de 7 milliards de dollars.³² Alors que le bénéfice d'exploitation est resté relativement stable, les investissements ont considérablement augmenté (+394 millions de dollars, ou 9,5 %) et le montant des taxes et impôts versés aux gouvernements canadiens a augmenté (+227 millions de dollars, ou 9,0 %), comme le montrent les pages suivantes.

Revenus d'exploitation, 2024



Dépenses d'exploitation, 2024



32 Le bénéfice d'exploitation correspond aux gains avant intérêts, taxes et impôts.

Revenus d'exploitation (millions \$)

	Marchandises	Voyageurs	Autre	Revenus d'exploitation totaux
2015	13 270	727	682	14 679
2016	12 649	784	681	14 114
2017	13 610	915	704	15 228
2018	15 064	970	694	16 728
2019	15 820	996	1 088	17 904
2020	15 404	160	1 201	16 765
2021	15 845	236	1 165	17 246
2022	17 903	983	1 589	20 475
2023	18 424 ^r	1 215 ^r	1 293 ^r	20 932
2024	18 940	1 351	1 443	21 733

Voir l'*Annexe D* pour une explication des données révisées (r).

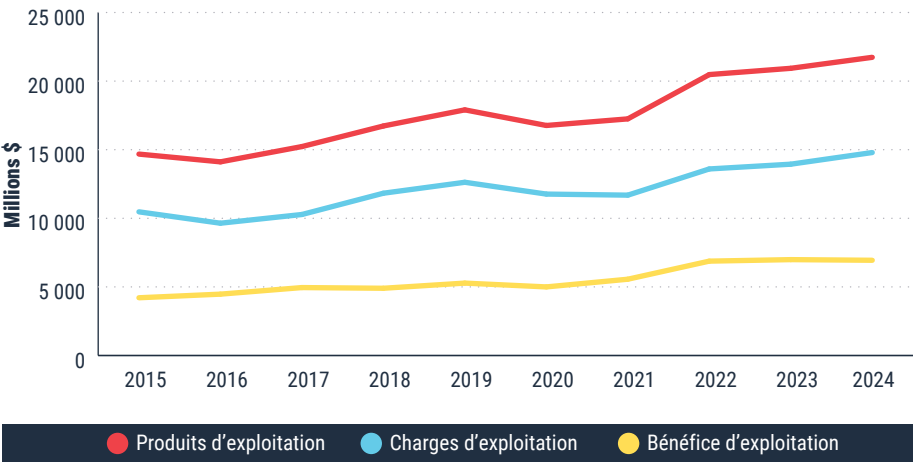
Dépenses d'exploitation (millions \$)

	Transport	Carburant	Entretien du matériel	Entretien des voies et des structures	Générales et administratives	Dépenses totales
2015	2 508	1 624	1 870	2 315	2 153	10 471
2016	2 592	1 330	1 958	2 013	1 749	9 642
2017	2 895	1 633	2 071	1 998	1 679	10 277
2018	3 172	2 094	1 973	2 270	2 318	11 828
2019	3 719	2 008	2 136	2 280	2 483	12 626
2020	3 029	1 483	2 272	2 446	2 534	11 765
2021	3 029	1 881	2 069	2 515	2 193	11 687
2022	3 429	3 066	2 158	2 820	2 124	13 597
2023	3 661	2 683	2 258	2 944	2 398	13 944
2024	3 902	2 656	2 458	3 119	2 657	14 793

Bénéfice d'exploitation (millions \$)

	Revenus d'exploitation totaux	Dépenses d'exploitation totales	Bénéfice d'exploitation total
2015	14 679	10 471	4 208
2016	14 114	9 642	4 472
2017	15 228	10 277	4 951
2018	16 728	11 828	4 901
2019	17 904	12 626	5 277
2020	16 765	11 765	4 999
2021	17 246	11 687	5 560
2022	20 475	13 597	6 878
2023	20 932	13 944	6 988
2024	21 733	14 793	6 941

Revenus, dépenses et bénéfice d'exploitation



INVESTISSEMENTS

Les chemins de fer canadiens investissent d'importants capitaux dans leurs réseaux et leur matériel, soit une moyenne de plus de 3,5 milliards de dollars par année au cours des dix dernières années. Les investissements dans les voies ferrées, le matériel roulant, la technologie et d'autre matériel améliorent la sécurité, l'efficacité et la capacité du réseau ferroviaire, de même que la fluidité des chaînes d'approvisionnement.

En 2024, les chemins de fer ont investi un montant record de 4,5 milliards de dollars dans leurs actifs canadiens – une augmentation annuelle de 9,5 % et une augmentation de 64,5 % comparativement aux investissements faits il y a dix ans. Ces investissements soutiennent plusieurs secteurs de l'économie, puisque le transport ferroviaire assure 70 % du trafic de marchandises interurbain au Canada et 50 % des exportations du pays. 2,4 milliards de dollars ont été investis dans l'infrastructure des voies ferrées et les entreprises. 889 millions de dollars ont été investis dans le matériel roulant, notamment dans des wagons-trémies à grande capacité et des locomotives conformes aux normes d'émissions de niveau 4 les plus strictes. Cet investissement de 4,5 milliards de dollars a été accompagné d'un investissement de 1,2 milliard de dollars dans des bâtiments et d'autre matériel, notamment des logiciels et du matériel informatique, des outils de signalisation, des systèmes de communication et d'alimentation, des terminaux et des postes de ravitaillement, du matériel intermodal, de la machinerie, et plus encore.

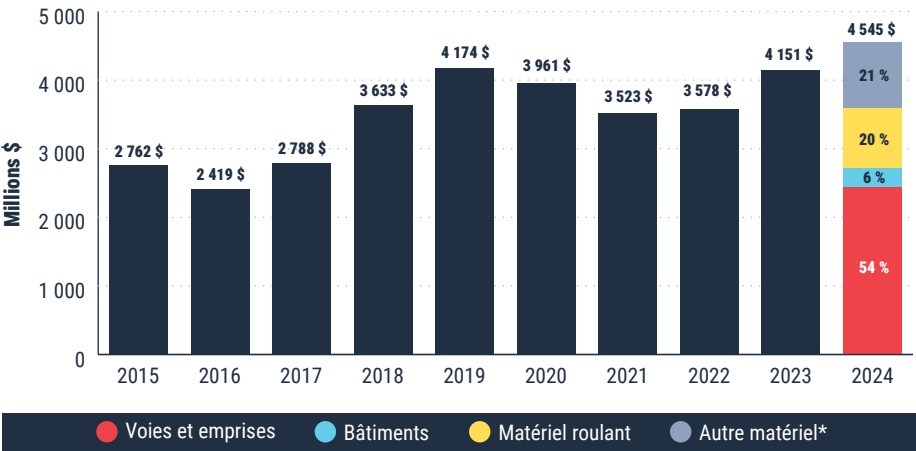
Note sur la méthodologie utilisée pour les données sur les investissements

Afin d'améliorer la comparabilité avec l'information publiée par le CN et le CPKC, les données sur les investissements de *Tendances ferroviaires* (dans des actifs canadiens) ont été retraitées conformément aux Principes comptables généralement reconnus des États-Unis (GAAP/PCGR). Auparavant, les rapports *Tendances ferroviaires* présentaient ces données conformément à la Classification uniforme des comptes (CUC), utilisée par l'Office des transports du Canada et *Transports Canada* à des fins réglementaires.

Les chiffres sur les investissements canadiens de 2015 à 2023 sont maintenant présentés conformément aux normes GAAP/PCGR des États-Unis. Il n'y a pas de ventilation détaillée/par type d'actif pour cette période. Depuis l'année de rapport 2024, les données sur les investissements sont classées en quatre catégories d'actifs, au lieu des huit catégories utilisées dans les éditions précédentes.

Pour obtenir les données historiques sur les investissements canadiens pour les huit catégories d'actifs initiales à l'aide de la méthodologie CUC, veuillez consulter les éditions précédentes de *Tendances ferroviaires*.

Investissements dans les actifs canadiens



* Autre matériel comprend la signalisation, les communications et l'énergie ; les terminaux et les postes de ravitaillement ; le matériel de travaux et les machines ; et l'autre matériel.

Investissements par catégorie (millions \$)

	Voies et emprises	Bâtiments	Matériel roulant	Autre matériel*	Total
2015					2 762 ^r
2016					2 419 ^r
2017					2 788 ^r
2018					3 633 ^r
2019					4 174 ^r
2020					3 961 ^r
2021					3 523 ^r
2022					3 578 ^r
2023					4 151 ^r
2024	2 433	267	889	957	4 545

Note : Voir l'Annexe D pour une explication des données révisées (r).

* Autre matériel comprend la signalisation, les communications et l'énergie ; les terminaux et les postes de ravitaillement ; le matériel de travaux et les machines ; et l'autre matériel.

TAXES ET IMPÔTS

En 2024, les chemins de fer canadiens ont établi un troisième record consécutif en ce qui a trait aux taxes et aux impôts payés. Ils ont versé plus de 2,7 milliards de dollars aux gouvernements fédéral et provinciaux, une augmentation de 9,0 % par rapport à 2023, une augmentation de 28,9 % par rapport à la moyenne de 2019-2023, et plus du double du montant

payé il y a dix ans. Les redevances liées au carbone, l'impôt sur le revenu et les cotisations au RPC/RRQ sont en grande partie responsables de ces augmentations.

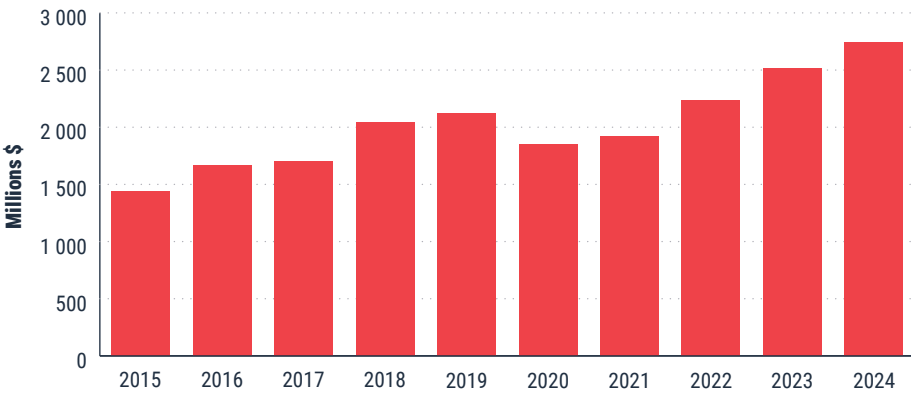
L'augmentation annuelle de 227 millions de dollars du total des taxes et impôts payés était principalement due à une hausse de 107 millions de dollars, ou 34,8 %, des redevances liées au carbone. Ces dix dernières années, les redevances liées au carbone ont rapidement augmenté et presque décuplé, passant de 45 millions de dollars en 2015 à 414 millions de dollars en 2024. Cependant, les redevances liées au carbone devraient diminuer considérablement en 2025, car le gouvernement du Canada a cessé d'appliquer la taxe fédérale sur les carburants et a éliminé l'obligation pour les provinces et les territoires d'imposer une tarification du carbone pour les consommateurs à compter du 1^{er} avril 2025.³³

L'impôt sur le revenu, qui représente plus de la moitié du total des taxes et impôts payés (1,5 milliard de dollars en 2024, ou 56 %), a augmenté de 87 millions de dollars, ou 6,1 %, comparativement à 2023.

Les cotisations au RPC/RRQ sont une autre source d'augmentation du fardeau fiscal. En plus des augmentations annuelles régulières du maximum des gains ouvrant droit à pension, de 2018 à 2023, le taux de cotisation au RPC de l'employeur (et de l'employé) a augmenté d'un point de pourcentage, passant de 4,95 % à 5,95 %. De plus, les cotisations au RPC2 ont commencé depuis 2024. Les cotisations totales au RPC et au RPC2 par employé gagnant 73 200 \$ ou plus s'élevaient à 4 056 \$ en 2024. Cela représente une augmentation de 64 % par rapport au maximum de 2 480 \$ par employé en 2015. Les taux du RRQ sont similaires.

Les variations annuelles de l'ensemble des autres taxes et impôts ont été relativement faibles.

Taxes et impôts payés



33 Ministère des Finances du Canada, *Élimination de la tarification du carbone pour les consommateurs à compter du 1^{er} avril 2025*, 22 mars 2025. Disponible en ligne : <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2025/03/elimination-de-la-tarification-du-carbone-pour-les-consommateurs-a-compter-du-1er-avril-2025.html>

Taxes et impôts par catégorie (millions \$)

	Taxes sur le carburant des locomotives	Impôt foncier	Autres taxes de vente	Impôt sur le capital et droits de douane	Impôt sur le revenu	Redevances liées au carbone	Charges sociales			Total
							RPC/RRQ	AE	Impôt-santé	
2015	159	168	115	3	775	45	82	36	53	1 435
2016	187	180	114	1	976	43	79	37	50	1 667
2017	196	185	122	0	940	78	93	36	52	1 702
2018	217	192	128	4	1 211	100	95	37	58	2 042
2019	215	193	140	3	1 246	124	102	37	60	2 120
2020	199	199	153	2	939	168	103	33	56	1 852
2021	190	203	97	2	1 021	202	113	34	59	1 919
2022	194	207	88	2	1 256	247	135	40	62	2 231
2023	203	224	92	5	1 437	307	139	41	66	2 516
2024	204	235	96	1	1 524	414	154	44	69	2 743

Taxes et impôts fédéraux, provinciaux et territoriaux par catégorie (milliers \$) 1/2

	Taxe sur le carburant des locomotives et taxe d'accise			Impôt foncier		Autres taxes de vente		Impôt capital et droits de douane	
	2023	2024	2024 c/l tax	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Alberta	18 388	20 050	5,5	26 661	27 738	87	87	0	0
Colombie-Britannique	15 781	18 775	3,0	63 370	70 594	47 993	49 988	0	0
Manitoba	9 876	10 616	6,3	15 961	16 473	21 085	22 300	64	0
T.-N. et Labrador	0	0	0*	0	0	567	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1 270	1 098	4,3	2 288	2 561	0	0	0	12
Nouvelle-Écosse	0	0	0*	2 968	3 056	10	9	0	0
Ontario	30 888	24 955	4,5	35 828	36 888	664	94	0	0
Québec	6 766	6 219	3,0	50 022	49 847	1 536	1 217	0	0
Saskatchewan	40 999	40 943	15,0	27 133	27 710	18 989	20 915	26	0
Territoires du N.-O. et Yukon	10	6	11,4	166	185	55	58	0	0
Fédéral	78 647	81 742	4,0	0	0	1 199	1 677	4 949	1 340
Total	202 624	204 404	-	224 395	235 053	92, 185	96 344	5 039	1 352

* À Terre-Neuve-et-Labrador et en Nouvelle-Écosse, les chemins de fer sont pleinement exemptés de la taxe d'accise sur le diesel.

Taxes et impôts fédéraux, provinciaux et territoriaux par catégorie (milliers \$) 2/2

	Impôt sur le revenu		Redevances liées au carbone		Charges sociales		Taxes et impôts totaux	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Alberta	87 342	91 288	5	5	0	0	132 483	139 168
Colombie-Britannique	145 518	156 049	85 451	123 063	1 120	1 052	359 233	419 520
Manitoba	62 586	61 276	0	0	8 196	8 961	117 768	119 627
T.-N. et Labrador	0	0	0	0	0	0	567	0
Nouveau-Brunswick	15 063	16 442	1 874	10	0	0	20 495	20 123
Nouvelle-Écosse	4 820	5 628	310	335	0	0	8 108	9 028
Ontario	149 125	146 290	10 175	14 709	16 969	18 763	243 648	241 699
Québec	53 255	125 224	7 611	8 773	71 113	74 035	190 303	265 315
Saskatchewan	100 889	99 627	70	59	0	0	188 106	189 254
Territoires du N.-O. et Yukon	1 209	1 229	14	11	0	0	1 453	1 488
Fédéral	817 312	821 167	201 900	267 509	149 445	164 140	1 253 452	1 337 575
Total	1 437 119	1 524 220	307 410	414 474	246 843	266 950	2 515 615	2 742 797

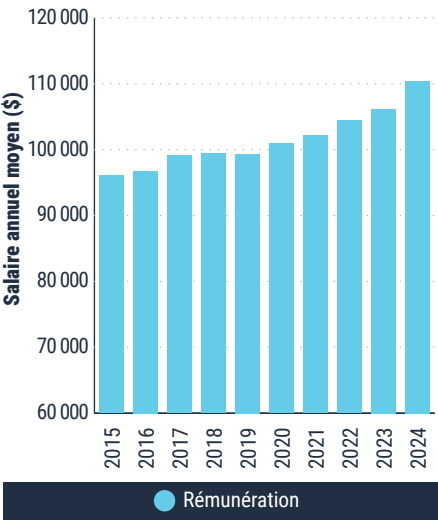
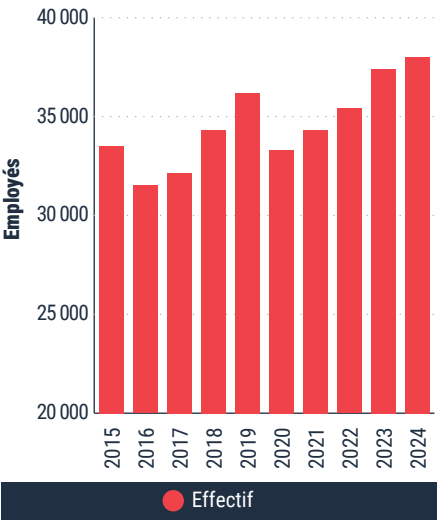
Effectif

En 2024, les chemins de fer canadiens employaient directement 38 010 personnes, partout au pays, le nombre le plus élevé depuis 2001, une augmentation de 609 (1,6 %) par rapport à 2023. Le salaire annuel moyen par employé a augmenté de 4 223 \$ (4,0 %), à 110 380 \$,³⁴ ce qui représente environ une fois et demie le salaire moyen d'un employé à temps plein au Canada.³⁵

Effectif et rémunération

	Rémunération totale (millions \$)	Effectif moyen	Salaire annuel moyen par employé (\$)
2015	3 136	33 511	96 110
2016	2 956	31 526	96 727
2017	3 077	32 152	99 134
2018	3 296	34 315	99 361
2019	3 477	36 196	99 332
2020	3 237	33 321	100 891
2021	3 359	34 318	102 163
2022	3 690	35 404	104 443
2023	3 970	37 401	106 157
2024	4 195	38 010	110 380

Effectif et rémunération



34 On obtient le salaire annuel moyen par employé en divisant la rémunération totale par le nombre moyen d'employés. Les données des chemins de fer qui ne signalent pas ces deux mesures sont exclues du calcul.

35 Statistique Canada, *Enquête sur la population active*.

REPRÉSENTATION DE LA DIVERSITÉ

L'ACFC a commencé à recueillir de l'information sur la représentation de la diversité en 2020. En 2022, l'ACFC a amélioré la collecte de données afin d'inclure l'information sur la représentation de la diversité aux postes de direction et aux conseils d'administration. De l'information est recueillie sur le nombre d'employés dans les catégories suivantes : femmes, personnes handicapées, minorités visibles et peuples autochtones.

De 2023 à 2024, le nombre de femmes employées dans le secteur ferroviaire a augmenté de 312, ou 5,6 %, et représentait 15,4 % de l'effectif total du secteur. Le nombre de membres des minorités visibles a augmenté de 780, ou 14,1 %, et représentait 16,6 % de l'effectif total du secteur. Le nombre de personnes handicapées et de membres des peuples autochtones employés dans le secteur est resté relativement stable, représentant respectivement 3,7 % et 4,6 % de l'effectif total.

Représentation de la diversité

Nombre d'employés et part de l'emploi total dans le secteur								
	Femmes		Personnes handicapées		Minorités visibles		Peuples autochtones	
2020	3 926	11,8 %	620	1,9 %	3 691	11,1 %	1 294	3,9 %
2021	4 051	11,8 %	1 119	3,3 %	4 049	11,8 %	1 403	4,1 %
2022	5 306	15,0%	1 228	3,5 %	4 886	13,8 %	1 642	4,6 %
2023	5 542 ^r	14,8 % ^r	1 411 ^r	3,8 %	5 540 ^r	14,8 % ^r	1 886 ^r	5,0 % ^r
2024	5 854	15,4 %	1 424	3,7 %	6 320	16,6 %	1 755	4,6 %

Note : Voir l'*Annexe D* pour une explication des données révisées (r).

Note : Certains membres n'ont pas pu fournir cette information, et les données du tableau ci-dessus sous-estiment donc la véritable représentation de la diversité dans le secteur ferroviaire canadien.

En 2024, les femmes étaient davantage représentées aux postes de direction (29,7 %) et aux conseils d'administration (34,7 %) par rapport à leur part de l'emploi dans le secteur (15,4 %). Les membres des peuples autochtones représentaient 10,9 % des postes aux conseils d'administration, ce qui est supérieur à leur part de l'emploi dans le secteur (4,6 %), mais étaient sous-représentés aux postes de direction (2,9 %). Les personnes handicapées et les membres des minorités visibles étaient sous-représentés aux postes de direction et aux conseils d'administration comparativement à leur part de l'emploi dans le secteur.

Représentation de la diversité aux postes de direction et aux conseils d'administration, 2024

	Part représentée par divers groupes			
	Femmes	Personnes handicapées	Minorités visibles	Peuples autochtones
Équipes de direction	29,7 %	2,1 %	10,3 %	2,9 %
Conseils d'administration	34,7 %	1,0 %	3,0 %	10,9 %

Note : Les données sur la représentation de la diversité dans les équipes de direction et aux conseils d'administration ne sont pas suffisamment complètes pour permettre une analyse précise des tendances. Par conséquent, seules les données de l'année en cours sont présentées dans le rapport.

Note : Certains membres n'ont pas pu fournir cette information, et les données du tableau ci-dessus sous-estiment donc la véritable représentation de la diversité dans le secteur ferroviaire canadien.



Voies et matériel

En 2024, les chemins de fer marchandises ont exploité 42 513 kilomètres (26 417 milles) de voies ferrées au Canada – un réseau qui est environ 10 % plus long que le réseau autoroutier national.³⁶ Le parc de wagons de marchandises a augmenté de 1,5 %, à 53 650 wagons. Le nombre de locomotives de marchandises et de voyageurs en service actif a augmenté de 0,7 %, à 4 278 locomotives.³⁷

Voies et matériel

	Voies marchandises en exploitation		Locomotives en service	Wagons en service
	Milles	Kilomètres		
2015	27 428	44 141	2 400	59 509
2016	27 070	43 564	2 318	55 230
2017	26 406	42 497	3 177	55 258
2018	25 900	41 682	3 782	59 309
2019	26 499	42 645	3 840	61 030
2020	26 551	42 730	3 756	61 755
2021	26 490	42 631	3 606	60 007
2022	26 439	42 550	3 828	55 789
2023	26 469	42 597	4 249 ^r	52 860
2024	26 417	42 513	4 278	53 650

Note : Voir l'*Annexe D* pour une explication des données révisées (r).

Note : Les voies exploitées par les chemins de fer marchandises n'incluent pas les segments se terminant aux États-Unis.

Le tableau suivant présente la répartition des VOIES EXPLOITÉES par province et territoire et par service. Il arrive que des chemins de fer voyageurs aient des droits d'exploitation sur des voies appartenant à des chemins de fer marchandises, et que des chemins de fer marchandises aient des droits d'exploitation sur des voies appartenant à des chemins de fer voyageurs. Aussi, il peut y avoir un double comptage de la longueur totale des voies exploitées.

36 Transports Canada, *Les transports au Canada 2024, Rapport annuel*. Disponible en ligne : <https://tc.canada.ca/sites/default/files/2025-06/transports-canada-2024-rapport-annuel.pdf>

37 4 278 locomotives étaient en service actif au Canada en 2024. Certaines de ces locomotives peuvent également avoir été en service actif aux États-Unis et/ou au Mexique pendant l'année.

Voies exploitées*, par province et territoire et par service

	2015		2023		2024	
	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres	Milles	Kilomètres
Alberta	3 988	6 418	3 941	6 342	3 900	6 276
Colombie-Britannique	4 218	6 788	3 971	6 390	3 970	6 389
Manitoba	2 847	4 582	2 829	4 553	2 829	4 553
Terre-Neuve et Labrador	175	282	170	274	170	274
Nouveau-Brunswick	720	1 159	712	1 145	712	1 145
Nouvelle-Écosse	419	674	292	470	292	470
Ontario	6 271	10 092	6 134	9 871	6 124	9 856
Québec	3 662	5 893	3 603	5 799	3 603	5 799
Saskatchewan	5 053	8 132	4 741	7 630	4 741	7 629
Territoires du N.-O.	75	121	76	122	76	122
Total marchandises	27 428	44 141	26 469	42 597	26 417	42 513
Intervilles	7 922	12 749	7 608	12 244	7 609	12 246
De banlieue et touristiques	2 955	4 736	2 448	3 940	2 265	3 645
Total voyageurs	10 878	17 485	10 056	16 184	9 874	15 890
Segments se terminant aux États-Unis**	152	244	47	75	47	75
Total des voies exploitées	38 457	61 870	36 572	58 856	36 337	58 479

* Les milles (kilomètres) de voies exploitées comprennent les voies sur lesquelles un chemin de fer a des droits d'exploitation.

** Sous-divisions commençant au Canada et se terminant aux États-Unis.

Annexe A – Glossaire

Wagon-mille :

Mouvement d'un wagon marchandises ou voyageurs sur une distance d'un mille.

Chemin de fer de classe 1 :

Un chemin de fer ayant eu des revenus d'exploitation excédant 250 millions de dollars pendant deux années consécutives.

Conteneur :

Grosse boîte étanche servant à expédier et/ou transférer des marchandises entre les secteurs du transport ferroviaire, routier et maritime. Les conteneurs spécialisés sont dotés de systèmes de chauffage et de refroidissement pour protéger les produits périssables.

Marchandises dangereuses :

Explosifs, gaz, liquides inflammables et combustibles, solides inflammables, substances comburantes, peroxydes organiques, substances toxiques et infectieuses, matières nucléaires, substances corrosives, ou produits divers, substances ou organismes dont la manutention ou le transport présentent, selon le gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou de dommages à l'environnement.³⁸

Tonne-kilomètre brute (TKB) :

Mouvement du poids total d'un train sur une distance d'un kilomètre. Le poids total du train inclut les wagons, leur contenu et toute locomotive inactive. Il exclut le poids des locomotives tirant les trains.

Tonne-mille brute (TMB) :

Mouvement du poids total d'un train sur une distance d'un mille. Le poids total du train inclut les wagons, leur contenu et toute locomotive inactive. Il exclut le poids des locomotives tirant les trains.

Service intermodal :

Mouvement de semi-remorques ou de conteneurs transportés par train et au moins un autre mode de transport. Les conteneurs d'importation et d'exportation sont généralement transportés par voie maritime et ferroviaire. Le service intermodal intérieur se fait généralement par camion et par train.

Ponctualité :

Capacité de répondre aux exigences des clients quant aux horaires de cueillette et de livraison. Mille-voyageur : Mouvement d'un voyageur sur une distance d'un mille. Les milles-voyageurs servent à mesurer le volume du trafic voyageurs.

³⁸ Source : Loi sur le transport des marchandises dangereuses

Mille-voyageur :

Mouvement d'un voyageur sur une distance d'un mille. Les milles-voyageurs servent à mesurer le volume du trafic voyageurs.

Tonne-kilomètre commerciale (TKC) :

Mouvement d'une tonne de marchandises génératrice de revenus sur une distance d'un kilomètre.

Tonne-mille commerciale (TMC) :

Mouvement d'une tonne de marchandises génératrice de revenus sur une distance d'un mille.

Chemins de fer locaux et régionaux :

Chemin de fer ayant des produits d'exploitation annuels de moins de 250 millions de dollars.

Voie en exploitation :

Voie principale de première catégorie exploitée par un chemin de fer. Cela exclut les voies de deuxième catégorie et les autres voies principales, les voies d'évitement et les liaisons, les embranchements industriels et autres, et les voies de triage.

Train-mille :

Mouvement d'un train sur une distance d'un mille.

Annexe B – Facteurs de conversion

Milles en kilomètres	1,6093
Kilomètres en milles	0,6214
Tonnes courtes en tonnes métriques	0,9072
Tonnes métriques en tonnes courtes	1,1023
Gallons en litres	4,5461
Litres en gallons	0,2200
Tonne-mille commerciale en tonne-kilomètre commerciale	1,4599
Tonne-kilomètre commerciale en tonne-mille commerciale	0,6850
Dollars CAN en dollars US (2024) *	0,7300
Dollars US en dollars CAN (2024) *	1,3698

* Source : Banque du Canada, *Taux de change annuels moyens*

Annexe C – Définition des termes liés à la sécurité

Les définitions proviennent du rapport [Événements de transport ferroviaire en 2024](#) du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Les définitions suivantes s'appliquent aux événements ferroviaires qui doivent être signalés en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et du *règlement connexe*.

Événement

- Tout accident ou incident lié à l'utilisation de matériel roulant sur un chemin de fer.
- Toute situation ou condition dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, causer un accident ou un incident décrit ci-dessous.

Accident à signaler

- Une personne subit une blessure grave ou mortelle du fait qu'elle :
 - se trouve à bord du matériel roulant ou est en train d'y monter ou d'en descendre;
 - entre en contact direct avec tout élément du matériel roulant ou de son contenu.
- Le matériel roulant ou son contenu :
 - est impliqué dans une collision et/ou un déraillement causant des dommages au matériel roulant et/ou à l'infrastructure de la voie ;
 - subit des dommages qui en compromettent la sécurité d'utilisation ;
 - est sujet à un incendie ou à une explosion ;
 - cause des dommages au chemin de fer de sorte que la sécurité de marche du matériel roulant ou la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement est compromise.
- Il se produit un dégagement accidentel, à bord d'un matériel roulant ou à partir de celui-ci, qui entraîne l'un ou l'autre des événements énumérés au paragraphe 8.4(2) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Incident à signaler

- Il y a un risque de collision entre des matériels roulants.
- Un aiguillage de voie principale ou de subdivision est laissé en position anormale sans mesure de protection.
- Un signal de chemin de fer affiche une indication moins contraignante que celle requise pour le mouvement prévu du matériel roulant sur la voie.

- Le matériel roulant se trouve sur une voie principale ou une voie de subdivision ou des travaux de voie sont effectués en violation des règles ou de tout règlement en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- Le matériel roulant dépasse un signal d'arrêt en violation des règles ou de tout règlement en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- Il y a un mouvement imprévu et non contrôlé de matériel roulant.
- Un membre d'équipe dont les fonctions sont directement liées à la sécurité d'utilisation du matériel roulant subit une incapacité physique qui le rend inapte à exercer ses fonctions et qui compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement.
- Le matériel roulant est mis en cause dans une collision mineure et/ou dans un déraillement mineur (1 ou 2 wagons) qui ne cause aucun dommage.
- Le matériel roulant ou son contenu provoque un incendie le long de l'emprise ferroviaire ou dans la zone adjacente.

Blessure grave

- La fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez).
- Des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon.
- Une blessure à un organe interne.
- Des brûlures au deuxième ou au troisième degré ou des brûlures sur plus de 5 % de la surface du corps.
- Une exposition vérifiée à des substances infectieuses ou à un rayonnement nocif.
- Une blessure susceptible de nécessiter l'hospitalisation de la victime.

Accident mettant en cause des marchandises dangereuses

L'expression « marchandises dangereuses » revêt le même sens qu'à l'article 2 de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. On considère qu'un accident met en cause des marchandises dangereuses si tout wagon transportant (ou ayant récemment transporté) une marchandise dangereuse déraille, heurte du matériel roulant ou tout autre objet ou est heurté par du matériel roulant ou tout autre objet. Cela ne signifie pas nécessairement qu'il y a eu fuite d'un produit quelconque. Cette catégorie englobe aussi les accidents aux passages à niveau qui mettent en cause un véhicule automobile (par exemple un camion-citerne) qui transporte une marchandise dangereuse.

Déraillement

Toute occasion où une ou plusieurs roues du matériel roulant quittent la surface de roulement normale des rails.

Annexe D – Révisions statistiques

RÉVISIONS À LA BASE DE DONNÉES *TENDANCES FERROVIAIRES DE L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA*

L'ACFC met tout en œuvre pour maintenir une base de données statistiques exacte. Des révisions sont faites régulièrement afin d'intégrer l'information la plus exacte et la plus à jour. Quand de nouvelles données sont disponibles, les chiffres historiques (et les estimations) peuvent être revus. Une donnée révisée pour un seul chemin de fer influence les données globales du secteur présentées dans *Tendances ferroviaires*.

Le rapport *Tendances ferroviaires 2025* ne comprend que quelques révisions mineures aux données de 2023. Les révisions suivantes sont notées dans le rapport et accompagnées d'un « r » dans les tableaux.

- Le revenu total par groupe de marchandises a été révisé de 14 551 millions de dollars à 14 548 millions de dollars en raison d'une erreur de calcul.
- La révision des données sur les revenus d'un chemin de fer a entraîné une réaffectation de ses revenus entre les catégories marchandises, voyageurs et autres revenus. Le total des revenus est resté inchangé. Cette réaffectation a eu un impact très faible sur le calcul des tarifs marchandises de 2023 (revenus du transport de marchandises par TMC).
- Les statistiques sur la diversité d'un chemin de fer ont été révisées. En conséquence, le nombre de femmes, de membres des minorités visibles et de membres des peuples autochtones employés dans le secteur a été révisé à la baisse, alors que le nombre de personnes handicapées a été révisé à la hausse.
- Les données révisées sur le parc ont indiqué que trois locomotives incluses dans le parc actif de 2023 étaient inactives. Le nombre total de locomotives actives a donc été révisé de 4 252 à 4 249.

De plus, à partir du rapport *Tendances ferroviaires 2025*, la méthodologie utilisée par le CN et le CPKC pour calculer les investissements est passée de la Classification uniforme des comptes (CUC) aux Principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP). Voir *Note sur la méthodologie utilisée pour les données sur les investissements à la page 45*.

RÉVISIONS AUX AUTRES DONNÉES

Toutes les révisions sont expliquées dans le rapport, notamment les révisions de la Banque du Canada de l'indice des prix des produits de base et les révisions du BST des données sur la sécurité.