

# RAPPORT TRIMESTRIEL DE L'ACFC

Trimestre 4 – 2025

31 mars 2026



## Table des matières

<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>Sommaire .....</b>	<b>3</b>
<b>État de l'économie canadienne.....</b>	<b>4</b>
Aperçu économique.....	5
<b>Chaînes d'approvisionnement .....</b>	<b>7</b>
Perturbations relatives à la main-d'œuvre.....	7
Commerce maritime mondial.....	7
Navires mondiaux.....	8
Ports canadiens.....	8
Chemins de fer canadiens.....	9
<b>Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l'ensemble du réseau .....</b>	<b>10</b>
Tendance hebdomadaire.....	10
Volumes de trafic par groupe de produits.....	10
Mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité.....	13
<b>Industrie du fret canadienne .....</b>	<b>16</b>
Wagons complets et unités intermodales .....	16
Commerce .....	19
Tarifs marchandises .....	20
<b>Données sur le transport ferroviaire de voyageurs.....</b>	<b>21</b>
Achalandage chez les membres de l'ACFC.....	21
Transport en commun et trains de banlieue.....	21
Tourisme ferroviaire.....	22
Transport de voyageurs intervilles .....	22
<b>Performance du secteur ferroviaire en matière de sécurité .....</b>	<b>24</b>

## Introduction

Le *Rapport trimestriel* de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) présente des données hebdomadaires, mensuelles et trimestrielles provenant des chemins de fer et de différents organismes afin de faire une mise à jour opportune sur la performance des chemins de fer marchandises et voyageurs. Les volumes de trafic et les indicateurs de la performance du secteur ferroviaire sont étroitement liés à la force de l'économie, de même qu'à la performance des partenaires du secteur sur les chaînes d'approvisionnement. Pour fournir un contexte approprié, les *Rapports trimestriels* commencent par donner un aperçu de la performance récente de l'économie canadienne et des prévisions quant à son avenir. Ils sont ensuite axés sur les chaînes d'approvisionnement, avant de présenter des résultats détaillés pour le secteur.

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

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

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

## Sommaire

Au quatrième trimestre de 2025, l'industrie ferroviaire canadienne a affiché une performance solide dans un contexte économique et commercial difficile, marqué par des tarifs élevés, l'évolution des flux commerciaux et la persistance de perturbations dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Les chemins de fer ont démontré leur résilience et leur capacité d'adaptation, réaffirmant leur rôle essentiel dans le soutien au commerce et à l'activité économique du Canada.

Les volumes de frets ont légèrement augmenté d'une année à l'autre, le trafic total des chemins de fer de catégorie 1 étant en hausse (tonnes-milles commerciales +2 %, chargements +2 %). Cette croissance a été stimulée par une forte demande intermodale et des expéditions en vrac robustes — notamment les céréales et les engrais — soutenues par une récolte record. Ces gains ont compensé la faiblesse persistante des secteurs touchés par les tarifs, tels que les produits forestiers, les métaux et l'automobile.

La performance opérationnelle s'est améliorée selon plusieurs indicateurs clés. Les vitesses des trains ont augmenté, les temps d'arrêt ont diminué et la productivité globale s'est accrue, grâce à l'optimisation du réseau, à l'intégration des systèmes et à des pratiques d'exploitation rigoureuses. Le temps moyen d'immobilisation en terminal est tombé à 8,0 heures, tandis que l'utilisation de trains plus longs et plus lourds a permis d'améliorer l'efficacité et la capacité de traitement.

Les chemins de fer ont poursuivi un niveau élevé d'investissements, les dépenses en immobilisations atteignant près de 7 milliards de dollars en 2025 afin d'accroître la capacité, la fiabilité et la sécurité. Les résultats en matière de sécurité sont demeurés solides, les taux d'accidents poursuivant leur tendance à la baisse à long terme.

Dans l'ensemble, le rapport du T4 de 2025 met en évidence la capacité du secteur ferroviaire à composer avec l'incertitude économique et l'évolution des dynamiques commerciales. Grâce à une exécution opérationnelle rigoureuse et à des investissements soutenus, les chemins de fer canadiens ont continué de soutenir la compétitivité des industries canadiennes et de l'économie au sens large.

## État de l'économie canadienne

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

Les données sur l'ensemble des indicateurs économiques clés sont fournies sur une base désaisonnalisée. Ainsi, les données les plus récentes sont analysées par rapport aux mois précédents, plutôt que par rapport au même trimestre l'année précédente.

De septembre à décembre 2025, l'emploi total (toutes industries confondues) a augmenté de 0,6 % (136 100 emplois), stimulé par des hausses consécutives en octobre (+73 700 emplois), en novembre (+52 300 emplois) et en décembre (+10 100 emplois). Les gains se sont concentrés dans le secteur des services, qui a ajouté 116 700 emplois, notamment dans les soins de santé et l'assistance sociale (+58 100 emplois) ainsi que dans l'information, la culture et les loisirs (+29 400 emplois). Le secteur de la production de biens a gagné 19 500 emplois, avec une croissance notable dans le secteur des services publics (+2,5 %, soit 4 100 emplois).

Bien que les tarifs et les perturbations commerciales aient été des difficultés majeures pendant tout le 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, les statistiques officielles de décembre indiquent une croissance et une résilience.

Les expéditions manufacturières ont diminué de 1,8 % en décembre par rapport à septembre. Les produits assujettis aux tarifs américains poursuivent leur reprise après les creux enregistrés en mai et juin, même si les expéditions demeurent inférieures aux niveaux observés à la fin de 2024 et au début de 2025. Par exemple, les expéditions de produits métalliques de base, incluant l'acier et l'aluminium, ont augmenté de 1,6 %, malgré l'imposition de tarifs de 50 % depuis juin 2025. Néanmoins, les tarifs ont exercé une pression importante sur certaines catégories, notamment les expéditions de matériel de transport (qui comprennent les produits automobiles soumis à des tarifs de 25 % sur le contenu non américain), lesquelles ont reculé de 7,1 % et représenté la majeure partie de la baisse totale des expéditions. Combinées aux secteurs de la fabrication de produits du bois et de la fabrication de produits chimiques, ces catégories expliquent presque entièrement la diminution globale des expéditions manufacturières.

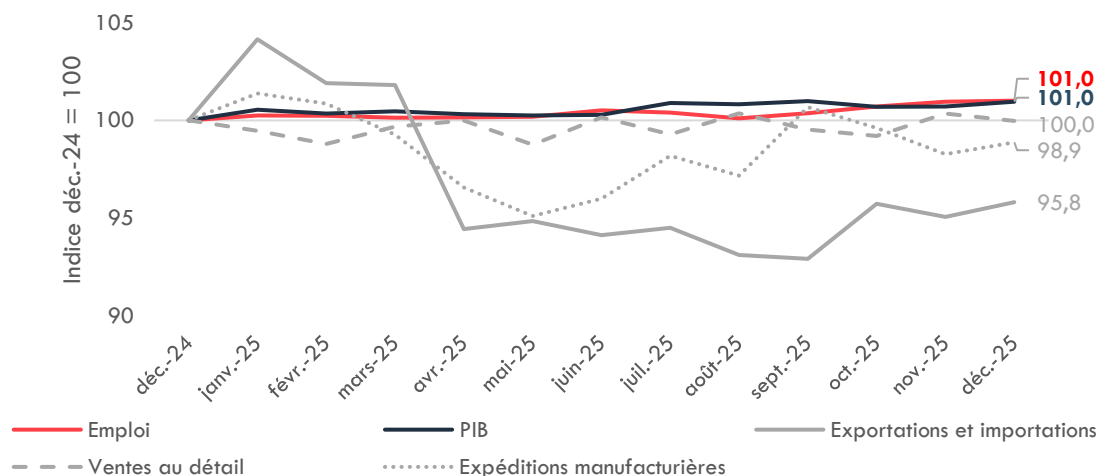
L'activité commerciale du Canada demeure fortement concentrée dans l'échange de produits manufacturés avec les États-Unis, qui sont de loin son principal partenaire commercial. Le volume total des échanges (toutes marchandises, tous partenaires) a augmenté de 3,1 % (3,9 G\$) entre septembre et décembre, comprenant une hausse de 3,6 % (2,2 G\$) des importations et de 2,7 % (1,7 G\$) des exportations. Bien que les exportations vers les États-Unis aient reculé de 2,2 % (1,0 G\$) au cours de cette période, cette baisse a été plus que compensée par des hausses des exportations vers des pays comme le Royaume-Uni (+99,2 %, soit 3,1 G\$), la Chine (+15,3 %, soit 0,4 G\$) et la Corée du Sud (+40,1 %, soit 0,2 G\$).

De septembre à décembre 2025, le PIB est demeuré relativement stable. La croissance de 0,3 % (5,6 G\$) dans le secteur des services, attribuable notamment à l'administration publique et aux soins de santé, a été contrebalancée par une baisse de 0,9 % (5,1 G\$) dans le secteur des biens, particulièrement dans des industries comme la fabrication, l'extraction minière et l'agriculture.

De septembre à décembre, les ventes au détail ont augmentés de 0,5 %, avec des augmentations observées dans 6 des 9 catégories de vente au détail.



## Principaux indicateurs économiques



## Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Septembre 2025	21,01	2 340	125,7	69,7	72,3
Décembre 2025	21,15	2 339	129,6	70,0	71,0
<b>Changement sur 3 mois</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,1%</b>	<b>0,5%</b>	<b>-1,8%</b>

Source : Statistique Canada, [Enquête sur la population active](#) ; [Produit intérieur brut aux prix de base](#) ; [Commerce international de marchandises du Canada](#) ; [Ventes de commerce de détail par industrie](#) ; et [Enquête mensuelle sur les industries manufacturières](#).

Note : Les données sont désaisonnalisées. L'indice du PIB est un indice du PIB réel en dollars enchaînés (2012). Les indices du commerce, des ventes au détail et des expéditions manufacturières sont en dollars nominaux.

## Aperçu économique

Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, le PIB du Canada a diminué de 0,6 %, tandis que celui des États-Unis a augmenté de 0,9 %. Bien que le PIB canadien ait reculé au cours de cette période, cette baisse s'explique principalement par une réduction des inventaires, étant donné que des hausses ont été observées dans les dépenses de consommation des ménages et des administrations publiques ainsi que dans les niveaux globaux d'investissement. L'investissement des entreprises a légèrement diminué, mais plusieurs sous-catégories, notamment les machines et le matériel, ont affiché une croissance pour la première fois depuis plusieurs trimestres. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une reprise complète, la « Superdéduction à la productivité » du gouvernement fédéral, en vigueur depuis le 4 novembre 2025, devrait avoir un effet globalement favorable sur l'investissement en machines et matériel. Toutefois, il est probablement trop tôt pour attribuer les gains observés au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025 à cette mesure.<sup>1</sup> Une coalition de dix associations industrielles, dont l'ACFC fait partie, exhorte le gouvernement fédéral à mettre en place des politiques d'amortissement accéléré et plus robustes afin de stimuler les investissements privés, qui sont grandement nécessaires.<sup>2</sup>

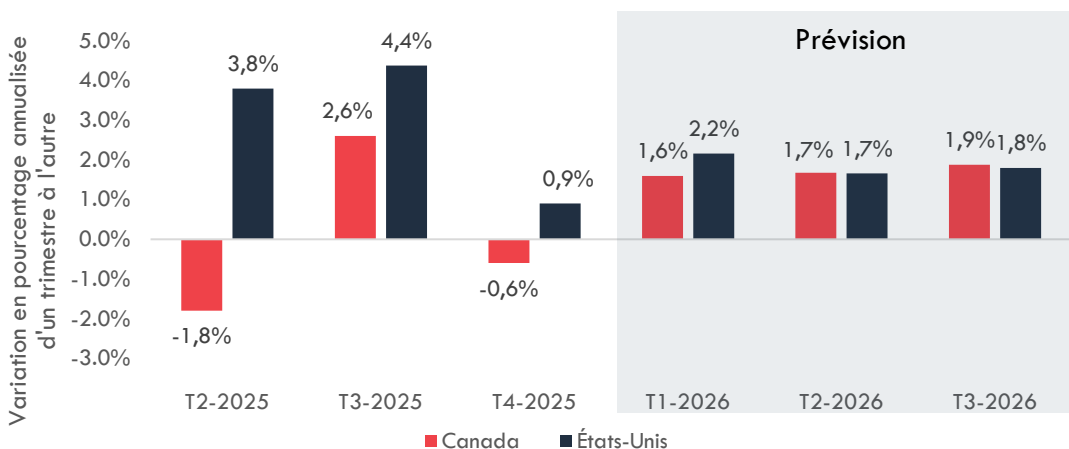
Selon leurs prévisions publiées en mars, les grandes banques canadiennes anticipent une croissance modérée en 2026, soit 1,6 % au 1<sup>er</sup> trimestre de 2026. La croissance devrait atteindre 1,7 % au 2<sup>e</sup> trimestre et 1,9 % au 3<sup>e</sup> trimestre. Aux États-Unis, la croissance devrait

<sup>1</sup> [Chapitre 1 : Bâtir une économie canadienne plus forte | Budget 2025](#)

<sup>2</sup> <https://movingeconomies.ca/fr/>

s'établir à 2,2 % au 1<sup>er</sup> trimestre de 2026, avant de ralentir à 1,7 % au 2<sup>e</sup> trimestre et à 1,8 % au 3<sup>e</sup> trimestre.

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



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

Les chemins de fer de catégorie 1 au Canada abordent 2026 avec une perspective prudente, prévoyant une croissance des tonnes-milles payantes allant de nulle à faible (1 à 5%) en 2026, tandis que la croissance des bénéfiques devrait être soutenue par une discipline continue en matière de coûts. Les transporteurs ont réalisé des améliorations de leur ratio d'exploitation en 2025.

Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, les exportateurs canadiens ont fait face à des tarifs américains élevés sur l'acier, l'aluminium, les composants automobiles canadiens et le bois d'œuvre, entre autres produits, ainsi qu'à des tarifs chinois punitifs sur le canola.

Face aux tarifs élevés, les chemins de fer canadiens collaborent avec leurs clients pour trouver d'autres débouchés, notamment au sein du Canada.

Les perspectives pour les produits en vrac demeurent positives. Les récoltes canadiennes de blé et de canola ont atteint des niveaux records en 2025, et les céréales devraient constituer un important moteur de volumes tout au long de 2026.<sup>3</sup> Avec la levée des tarifs chinois sur le canola d'ici mars 2026, d'autres améliorations devraient être visibles dès le prochain trimestre. La faiblesse de la demande et/ou les tarifs continueront probablement d'affecter les volumes de marchandises, notamment les produits forestiers ainsi que les métaux et minéraux. Les perspectives pour l'énergie, les produits chimiques et les plastiques varient selon les produits. Bien que les tarifs sur les produits automobiles demeurent en vigueur et que les chargements automobiles restent relativement stables, la croissance des tonnes-milles payantes est soutenue par l'allongement des distances de transport. Enfin, les attentes pour les volumes intermodaux sont neutres à positives, avec une dynamique plus forte du côté de l'intermodal domestique.

---

**Les répercussions économiques des perturbations commerciales et tarifaires actuelles soulignent l'importance de tenir compte du contexte quand on évalue la performance du secteur ferroviaire et des chaînes d'approvisionnement dans leur ensemble.**

---

<sup>3</sup> Statistique Canada, *Le Quotidien, Production des principales grandes cultures*, novembre 2025, publié le 4 décembre 2025.

## Chaînes d'approvisionnement

Les opérations ferroviaires canadiennes sont profondément intégrées à des chaînes d'approvisionnement complexes qui comptent divers partenaires interdépendants, notamment des expéditeurs, des installations intermodales, des centres de transbordement, des dépôts d'automobiles, le secteur du camionnage, des ports et plus encore. Quand une perturbation survient sur un maillon de la chaîne, ses répercussions se font sentir largement et profondément chez les autres fournisseurs de services de transport, les entreprises et les consommateurs.

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

Les chaînes d'approvisionnement du Canada ont connu de nombreux arrêts de travail perturbateurs ces dernières années. En 2024, plus de 1,3 million de jours de travail ont été perdus dans le secteur des transports et de l'entreposage en raison d'arrêts de travail, le nombre le plus élevé depuis 1966. L'effet cumulatif de l'incertitude récurrente relative à la main-d'œuvre, ce qui comprend les arrêts de travail, ou la simple menace d'arrêts de travail, nuit aux entreprises, aux consommateurs et à la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable. L'ACFC et ses partenaires de la coalition *Des conditions égales pour tous* pressent le gouvernement fédéral de moderniser les lois canadiennes sur le travail.<sup>4</sup> Pour atténuer les dommages économiques et améliorer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement, le gouvernement doit établir un processus clair et transparent pour résoudre rapidement les conflits.

Au quatrième trimestre de 2025, l'ACFC a comparu devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications afin de présenter le point de vue du secteur ferroviaire sur les défis croissants liés à la main-d'œuvre au Canada et de souligner la nécessité d'établir un cadre plus prévisible et plus durable pour assurer la stabilité à long terme de la main-d'œuvre et éliminer les répercussions négatives des arrêts de travail sur l'économie canadienne.

### Commerce maritime mondial

Le conflit au canal de Suez persiste et les navires sont détournés vers la pointe sud de l'Afrique pour l'éviter. Au quatrième trimestre de 2025, le tonnage traversant le canal a diminué d'environ 60 % comparativement à 2020-2023, touchant particulièrement les porte-conteneurs.<sup>5</sup> Plus récemment, le détroit d'Hormuz a été fermé à la suite du déclenchement du conflit militaire entre les États-Unis et Israël d'une part, et l'Iran, à la fin de février 2026<sup>6</sup>. Les principales compagnies maritimes ont suspendu leurs opérations et plus de 150 pétroliers sont ancrés à l'extérieur du détroit. La situation demeurerait non résolue au moment de la rédaction du présent rapport.

Le canal de Panama, qui a fait l'objet de restrictions liées à la sécheresse de juin 2023 à septembre 2024, ne devrait pas être sujet à d'autres restrictions pendant le reste de 2025 et au début de 2026.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> <https://movingeconomies.ca/fr/>

<sup>5</sup> [SCA – Statistiques de navigation](#)

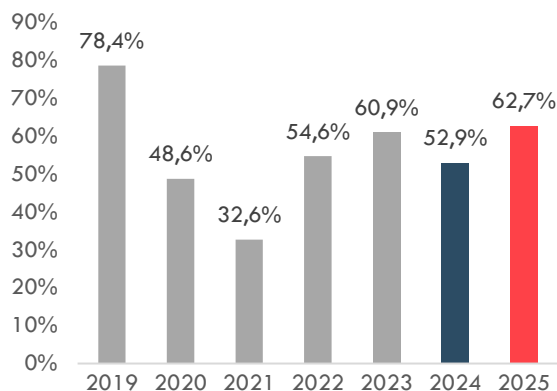
<sup>6</sup> Au 23 mars 2026, seuls quelques navires triés sur le volet traversent le détroit.

<sup>7</sup> <https://mykn.kuehne-nagel.com/news/article/panama-canal-has-plenty-of-water-10-jul-2025>

## Navires mondiaux

Au T4-2025, la ponctualité<sup>8</sup> des navires maritimes à l'échelle mondiale s'établissait à 62,7 %. Il s'agit d'une amélioration notable par rapport à 52,9 % au T4-2024, mais les résultats demeurent nettement défavorables par rapport au T4-2019 (avant la pandémie de COVID-19), lorsque la fiabilité des horaires atteignait 78,4 %.

### Fiabilité des horaires mondiaux, T4



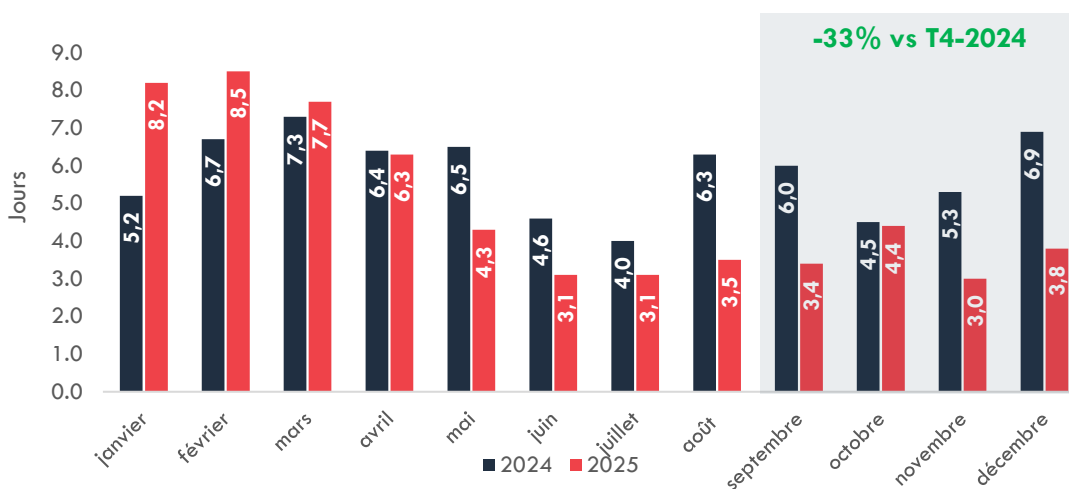
Source : Sea-Intelligence, [Global Liner Performance \(GLP\) report](#)

## Ports canadiens

Au T4-2025, les temps d'arrêt au port de Vancouver étaient en moyenne de 3,8 jours, ce qui représente une amélioration de 33 % par rapport au T4-2024.

Au port de Montréal, les temps d'arrêt étaient en moyenne de 4,7 jours, soit une diminution de 48 % par rapport au T4-2024.

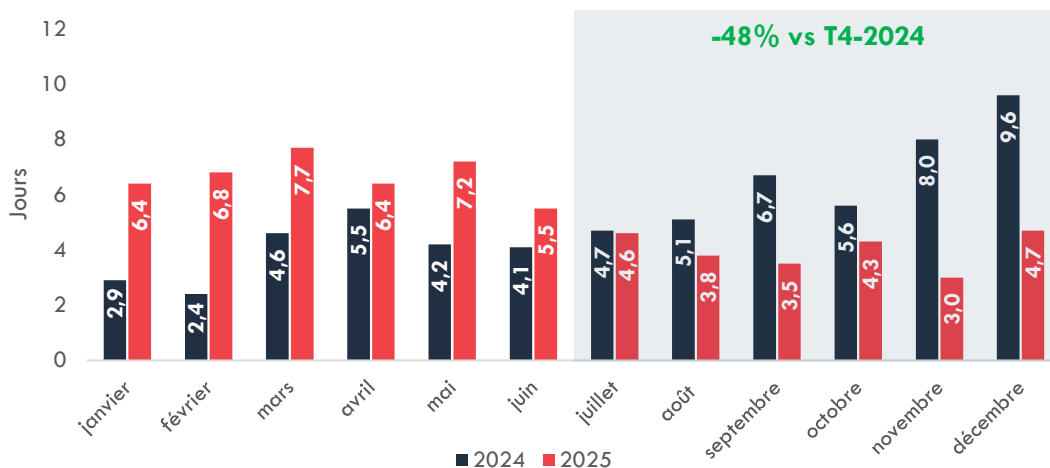
### Vancouver – Temps d'arrêt au terminal Gateway par mois



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

<sup>8</sup> Mesurée avec le [Global Liner Performance report](#) de Sea-Intelligence, *Global Schedule Reliability*.

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



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

## Chemins de fer canadiens

Au T4-2025, les chemins de fer de catégorie 1 au Canada affichaient un temps d'arrêt moyen de 8,00 heures, une diminution de 7,5 % par rapport au T4-2024. Ces améliorations ont été attribuées à des facteurs tels qu'une gestion disciplinée des terminaux et des triages ainsi qu'aux gains d'efficacité découlant de l'intégration des systèmes d'exploitation de CPKC aux États-Unis et au Canada au T2-2025.<sup>9</sup> De plus, les temps d'arrêt se comparent favorablement à un T4-2024 difficile, durant lequel des perturbations de travail dans plusieurs ports canadiens avaient entraîné une hausse des temps d'arrêt à l'échelle du réseau.

Pour de plus amples renseignements sur la performance des temps d'arrêt en terminal ferroviaire, voir [Mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité](#).

**Malgré les perturbations continues au canal de Suez, un corridor commercial critique, la ponctualité des navires et les temps d'arrêt aux ports s'améliorent. La solidité et la stabilité des chaînes d'approvisionnement canadiennes seront essentielles pour relever les défis posés par les tarifs et les perturbations dans le détroit d'Hormuz.**

<sup>9</sup> [CPKC Q4 2025 Earnings Call Transcript; CPKC Weekly Key Metrics](#).

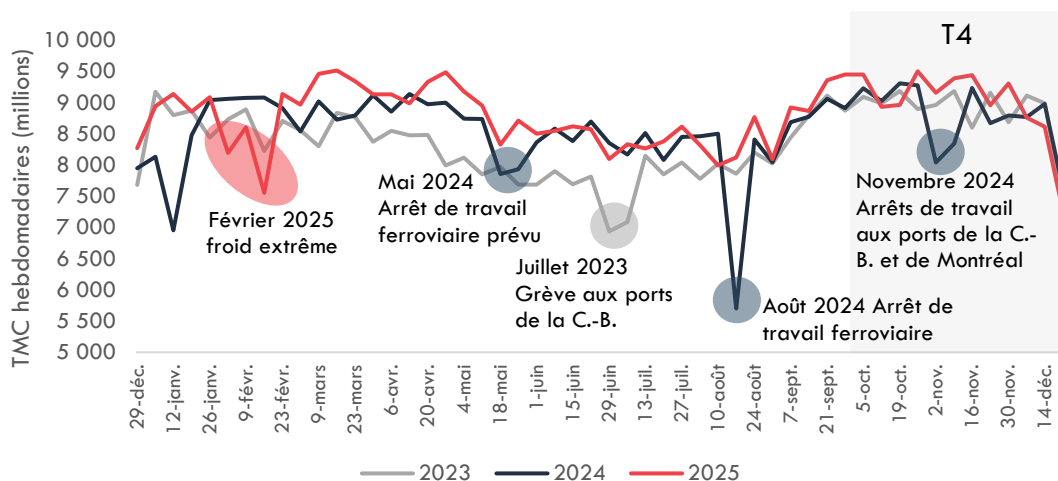
## Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l'ensemble du réseau

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

### Tendance hebdomadaire

Au T4-2025, le trafic des chemins de fer de classe 1, mesuré en tonnes-milles commerciales (TMC), a dépassé les niveaux de 2024 pendant huit des treize semaines. Les chemins de fer de classe 1 ont terminé le trimestre avec des TMC supérieures de 2 % à celles du T4-2024.

### Chemins de fer de classe 1 - Tonnes-milles commerciales



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

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

### Volumes de trafic par groupe de produits

Comme l'indiquent la figure et le tableau ci-dessous, comparativement au T4 de 2024, les TMC et les wagons complets ont augmenté de 2 %.

Les céréales et les engrais ont grandement contribué à la croissance, avec une augmentation des TMC de 5 % (+1 984 millions) et une augmentation des wagons complets de 2 % comparativement au T4 de 2024. Les deux chemins de fer de classe 1 ont affiché des gains pour les céréales canadien et américain. Le transport intermodal a également mené la croissance, avec une hausse de 7 % des TMC (+1 486 millions) et de 8 % des wagons complets.

Les wagons complets d'automobiles ont diminué de 5 %, mais les TMC ont augmenté de 1 % en raison de trajets moyens plus longs. Les tarifs américains de 25 % sur les composants non américains des automobiles sont entrés en vigueur le 3 avril, au début du 2<sup>e</sup> trimestre.

Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis dans le

secteur automobile (véhicules finis et pièces détachées), pour tous les modes de transport, ont diminué de 13 % par rapport au T4-2024.<sup>10</sup>

Pour le charbon, les TMC ont diminué de 2 % tandis que les wagons complets ont augmenté de 7 %.

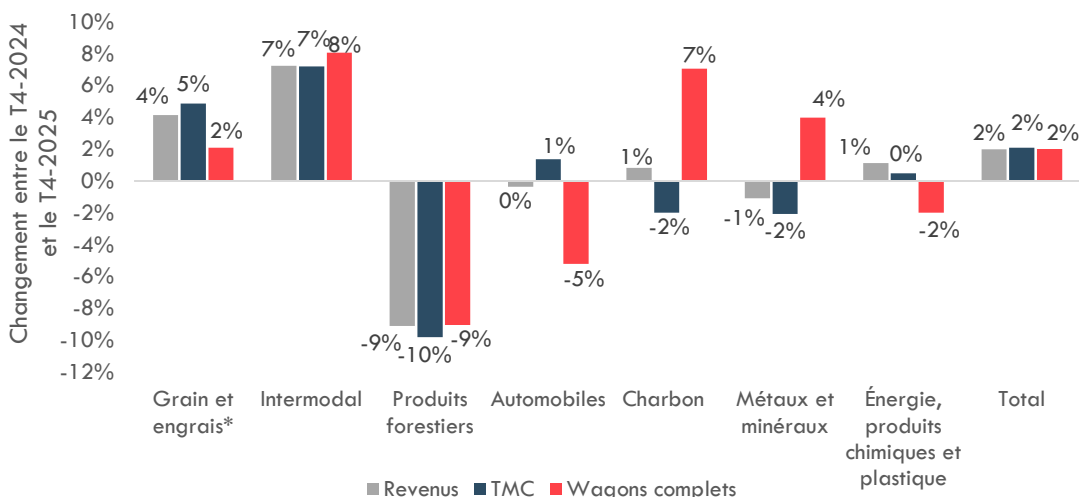
Le marché des produits forestiers demeure faible. L'augmentation des tarifs en juillet, pouvant atteindre plus de 50 %, continue de soumettre cette catégorie de marchandises à des défis importants. Les TMC ont reculé de 10 % (-748 millions de TMC) et les wagons complets ont diminué de 9 % au T4-2025.

Les métaux et minéraux, qui comprennent l'acier, l'aluminium et leurs matières premières comme le minerai de fer, ont enregistré une baisse de 2 % des TMC, tandis que les wagons complets ont augmenté de 4 % par rapport aux niveaux du T4-2024. Les exportateurs canadiens continuent de faire face aux tarifs américains sur l'acier et l'aluminium, qui sont passés de 25 % à 50 % en juin 2025. À la suite de cette hausse, les exportations d'acier et d'aluminium vers les marchés autres que les États-Unis ont presque doublé et affichaient au T4-2025 une augmentation de 182 % par rapport à l'ensemble de l'année précédente. Les exportations canadiennes d'acier et d'aluminium vers les États-Unis au T4-2025 ont augmenté de 6 % par rapport au T3-2025, mais demeurent en baisse de 35 % par rapport à l'ensemble de l'année précédente, et les exportations totales d'acier et d'aluminium ont reculé de 21 % sur la même période.

Les TMC pour l'énergie, les produits chimiques et les plastiques sont demeurés stables, tandis que les wagons complets ont diminué de 2 %. Malgré une reprise au T3-2025 après leur baisse temporaire au T2, les TMC sont maintenant inférieurs de 1 % sur une base annuelle par rapport à 2024.

Pour les autres catégories, sur une base annuelle, les TMC ont suivi la même tendance : des hausses pour les céréales et engrais, l'intermodal et l'automobile, et des baisses pour les produits forestiers, les métaux et minéraux, ainsi que l'énergie, les produits chimiques et les plastiques. L'exception demeure le charbon, qui affiche toujours une croissance annuelle malgré une baisse des TMC au T4.

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



<sup>10</sup> Analyse de l'ACFC fondée sur les Données sur le commerce en direct.

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

	T4-2025	T4-2024	Changement (%)	Changement (#)
Céréales et engrais*	42 738	40 754	5%	1 984
Intermodal	22 122	20 636	7%	1 486
Produits forestiers	6 883	7 631	-10%	- 748
Automobiles	2 090	2 062	1%	28
Charbon	10 993	11 216	-2%	- 223
Métaux et minéraux	11 050	11 283	-2%	- 233
Énergie, produits chimiques et plastique	21 798	21 693	0%	105
<b>Total</b>	<b>117 674</b>	<b>115 275</b>	<b>2%</b>	<b>2 399</b>

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

	2025	2024	Changement (%)	Changement (#)
Céréales et engrais*	153 726	145 844	5%	7 882
Intermodal	90 722	85 408	6%	5 314
Produits forestiers	29 315	31 186	-6%	-1 871
Automobiles	8 682	8 133	7%	549
Charbon	44 565	43 052	4%	1 513
Métaux et minéraux	46 284	48 006	-4%	-1 722
Énergie, produits chimiques et plastique	84 285	85 367	-1%	-1 082
<b>Total</b>	<b>457 579</b>	<b>446 996</b>	<b>2%</b>	<b>10 583</b>

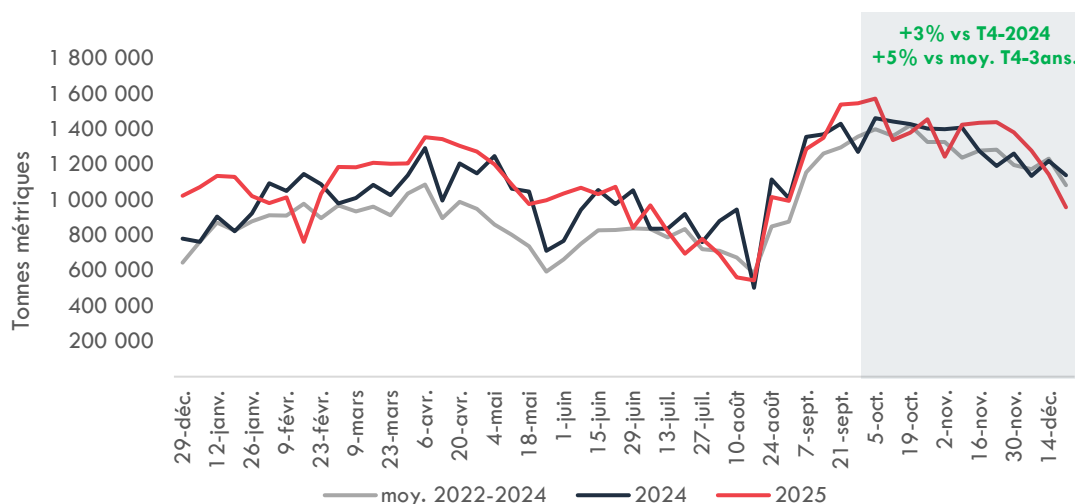
Source : [Rapport trimestriel du CN](#) ; [CPKC Earnings Release](#).

\*Cela comprend la potasse.

Les volumes de céréales transportés par les chemins de fer fluctuent d'une année à l'autre. Les volumes sont fortement liés à l'importance de la récolte et au moment où les producteurs et les sociétés céréalières décident d'expédier leurs produits. Ce choix est influencé par les variations des prix du marché pour les céréales. Les investissements dans le stockage à la ferme permettent aux producteurs de retarder les expéditions de céréales, choisissant de le vendre quand le marché est le plus favorable. La demande d'expéditions de céréales n'est pas constante sur une base hebdomadaire. Généralement, la demande atteint son point culminant à l'automne et est suivie d'une demande plus faible plus tard dans l'année de récolte.

Les chemins de fer de classe 1 du Canada ont affiché une bonne performance avec les céréales au quatrième trimestre de 2025. Pendant le trimestre, les expéditions ont augmenté de 3 % par rapport à l'année précédente et de 5 % par rapport à la moyenne des trois dernières années. Les expéditions hebdomadaires ont dépassé la moyenne des trois dernières années pendant huit des treize semaines.

## Expéditions de céréales de l'Ouest canadien, année civile



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

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

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

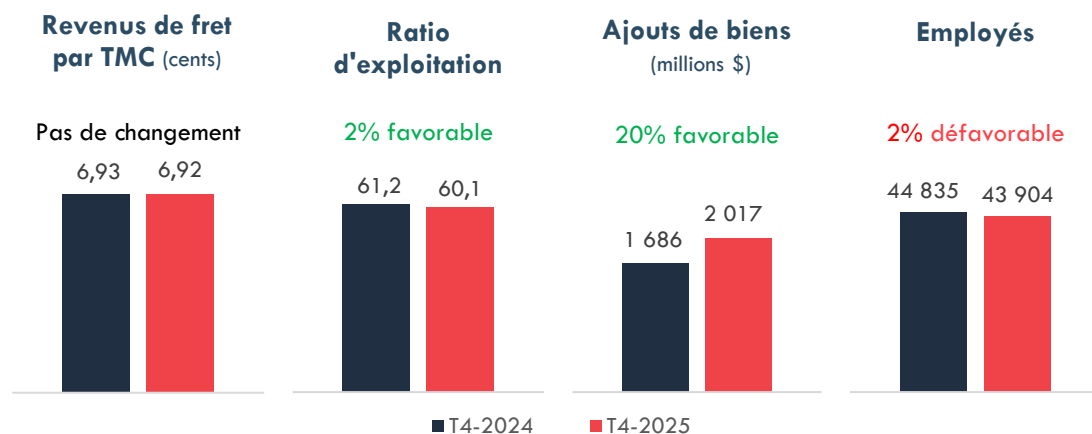
Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, la performance évaluée selon les mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité a été positive.

Du T4-2024 au T4-2025, les revenus de fret globaux par TMC sont restés stables. Les légères augmentations des revenus de fret par TMC pour quelques groupes de produits ont été contrebalancées par les baisses enregistrées pour d'autres groupes. Les facteurs responsables sont entre autres l'élimination de la taxe sur le carbone, qui a entraîné une baisse des suppléments pour le carburant, et des gains en matière de productivité de la main-d'œuvre par l'amélioration de l'efficacité opérationnelle et la gestion des coûts liés aux services achetés, grâce à l'internalisation et à la réduction des dépenses liées aux sous-traitants. Le ratio d'exploitation s'est amélioré de 2 %, les charges d'exploitation par TMC ayant diminué de 2 % (grâce à une réduction de 8 % des dépenses en carburant).

Les chemins de fer de classe 1 ont continué à faire des investissements significatifs<sup>11</sup> dans leurs réseaux, en investissant plus de 2 milliards de dollars au T4-2025, portant le total cumulé depuis le début de l'année à 6,8 G\$, soit une hausse de 6 % par rapport à 2024. Conformément à leurs plans d'immobilisations, les chemins de fer de catégorie 1 au Canada prévoient investir plus de 5,45 G\$ en 2026. Avec 43 904 employés, l'effectif était inférieur de 2 % à celui du T4-2024. La combinaison d'un effectif en baisse de 2 % et d'une hausse de 2 %

<sup>11</sup> Les acquisitions de biens comprennent les investissements dans les voies et chaussées, le matériel roulant, les bâtiments, les technologies de l'information et d'autres actifs.

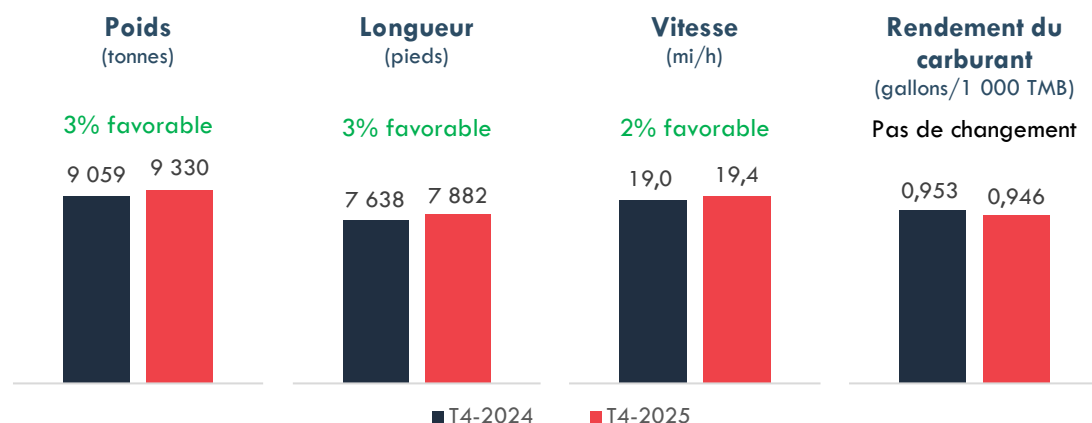
des TMC indique une amélioration de la productivité de la main-d'œuvre par rapport à l'an dernier.



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

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

Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, le poids, la longueur et la vitesse moyennes des trains des chemins de fer de classe 1 ont augmenté, alors que le rendement du carburant est resté inchangé. Ces améliorations ont été soutenues par une utilisation plus efficace des actifs, une gestion disciplinée de la main-d'œuvre et une plus grande fluidité du réseau, qui ont aidé à améliorer la productivité.<sup>12</sup> Une vitesse moyenne plus élevée des trains réduit le temps de rotation des wagons et permet à la chaîne d'approvisionnement de transporter plus de marchandises avec la même quantité de matériel.



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

[https://s21.q4cdn.com/736796105/files/doc\\_financials/2023/CPKC-Selected-Unaudited-Combined-Summary-of-Historical-Data.pdf](https://s21.q4cdn.com/736796105/files/doc_financials/2023/CPKC-Selected-Unaudited-Combined-Summary-of-Historical-Data.pdf).

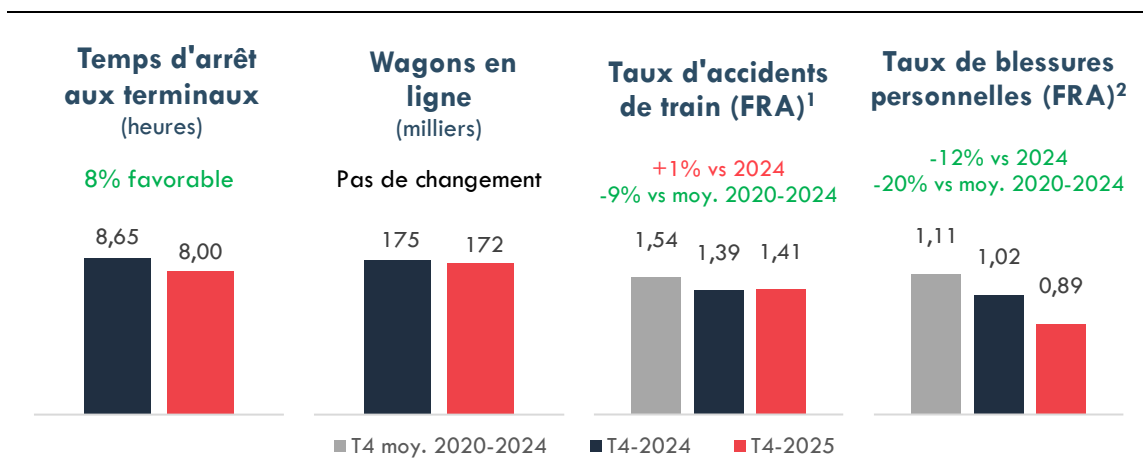
Note : Les quatre mesures sont calculées comme la moyenne simple du CN et du CPKC.

<sup>12</sup> Résultats financiers du CPKC et du CN pour le T4 de 2025 ; [CPKC Weekly Key Metrics](#).

Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, le temps d'arrêt moyen des trains était de 8,00 heures – une baisse de 7,5 % comparativement au 4<sup>e</sup> trimestre de 2024.

Le nombre moyen de wagons en ligne a été relativement stable comparativement au 4<sup>e</sup> trimestre de 2024. Au 4<sup>e</sup> trimestre, les volumes de trafic de céréales ont augmenté, même s'il y a eu 3 192 wagons-trémies couverts en ligne en moins pendant tout le trimestre. Il y avait plusieurs centaines de wagons intermodaux, de wagons-tombereaux et de wagons-citernes de plus en ligne qu'au 4<sup>e</sup> trimestre de 2024.

Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, le taux d'accidents FRA et le taux de blessures personnelles FRA des chemins de fer canadiens de classe 1 se sont tous deux améliorés comparativement à la moyenne de 2020-2024.<sup>13</sup> Depuis quelques années, le rendement en matière de sécurité des chemins de fer canadiens de classe 1 continuent à afficher une tendance positive.



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

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

<sup>1</sup> Accidents par million de trains-milles.

<sup>2</sup> Blessures par 200 000 heures travaillées.

**Au 4<sup>e</sup> trimestre, plusieurs indicateurs de performance se sont améliorés. Les chemins de fer de classe 1 du Canada ont continué à investir massivement dans leurs réseaux afin de servir leurs clients, tout en renforçant leur impressionnant bilan en matière de sécurité.**

**La productivité (TMC par employé) a augmenté grâce à l'amélioration de plusieurs indicateurs opérationnels clés. Au 4<sup>e</sup> trimestre, on a constaté une augmentation de la longueur et du poids moyens des trains et un trafic accru, dus à l'augmentation de la vitesse des trains et à la réduction des temps d'arrêt.**

<sup>13</sup> Les chemins de fer canadiens de classe 1 indiquent les deux taux (FRA) pour l'ensemble de leurs activités dans leurs rapports trimestriels et annuels (les taux ne se limitent pas aux activités aux États-Unis).

## Industrie du fret canadienne

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

### Wagons complets et unités intermodales

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

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

Chaque mois du 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, le trafic intermodal a augmenté par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre de 2024, principalement à cause des interruptions de travail dans les ports canadiens au 4<sup>e</sup> trimestre de 2024, qui ont causé des déviations du trafic et ont eu une incidence sur les volumes intermodaux.

Au T4-2025, le trafic de wagons complets non intermodaux a reculé de 1 %, 1 % et 2 % en octobre, novembre et décembre, respectivement (-1 % pour l'ensemble du trimestre).

Dans l'ensemble, la croissance a été menée par les unités intermodales (+10 %, 54 218 unités), les produits agricoles (+5 %, 9 148 wagons complets) et les carburants et produits chimiques (+1 %, 2 700 wagons complets), suivis des produits manufacturés et divers (+9 %, 1 672 wagons complets).

Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, les expéditions de minéraux ont diminué de 3 %, principalement en raison d'une baisse de 4.4 % des minerais de fer et leurs concentrés (6 389 wagons complets), la plus forte baisse parmi les plus de 60 groupes de produits répertoriés dans les données de Statistique Canada. La baisse des expéditions de minerai de fer s'explique par des paramètres économiques fondamentaux faibles, les effets persistants de la fermeture d'une mine à la fin du T1-2025 et des arrêts imprévus. Les hausses observées dans d'autres catégories de minéraux, comme le soufre (+8.5 %, 1 047 wagons complets) et le ciment (+12,9 %, 752 wagons complets) n'ont pas suffi à compenser ces pertes.

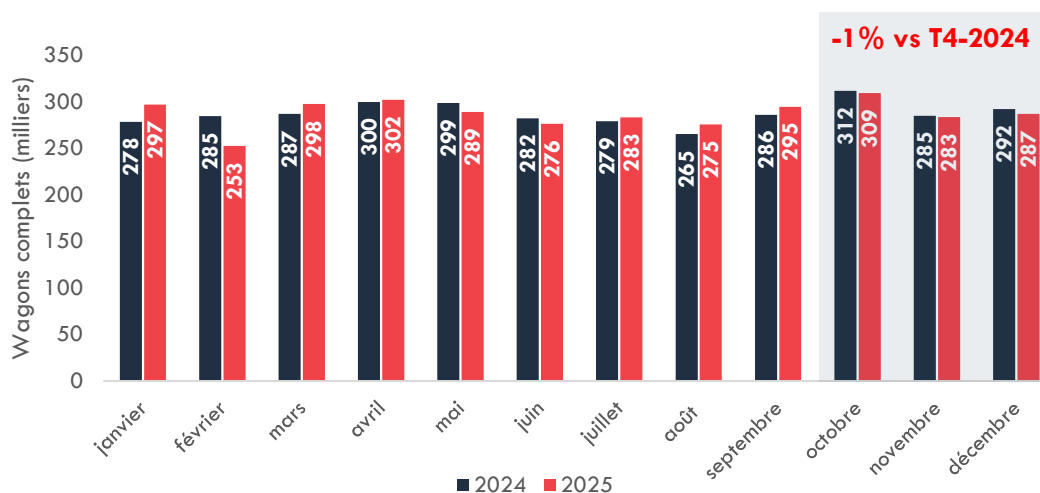
Les wagons complets de métaux, d'automobiles, de produits forestiers et de produits de papier ont tous diminué au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, principalement pour les raisons susmentionnées à la section sur les tarifs, ainsi qu'en raison de la faible demande pour certains produits dérivés. Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, les wagons complets d'acier<sup>14</sup> ont diminué de 24,7 %, alors que l'augmentation des tarifs américains sur l'acier de 50 % a continué à nuire au secteur.

Certaines marchandises ont poursuivi leur tendance cumulative annuelle : hausses pour l'intermodal, les produits agricoles ainsi que les produits manufacturés et divers, tandis que les wagons complets ont diminué pour les produits forestiers, les produits du papier, les métaux, l'automobile, les produits alimentaires et les minéraux. Au T4, certaines marchandises se sont toutefois écartées de leurs tendances cumulatives annuelles, comme le charbon, dont les chargements ont reculé de 4 % au T4 tout en demeurant en hausse de 4 % depuis le début de

<sup>14</sup> Catégorie de Statistique Canada « fer et acier, formes primaires ou semi-finies ».

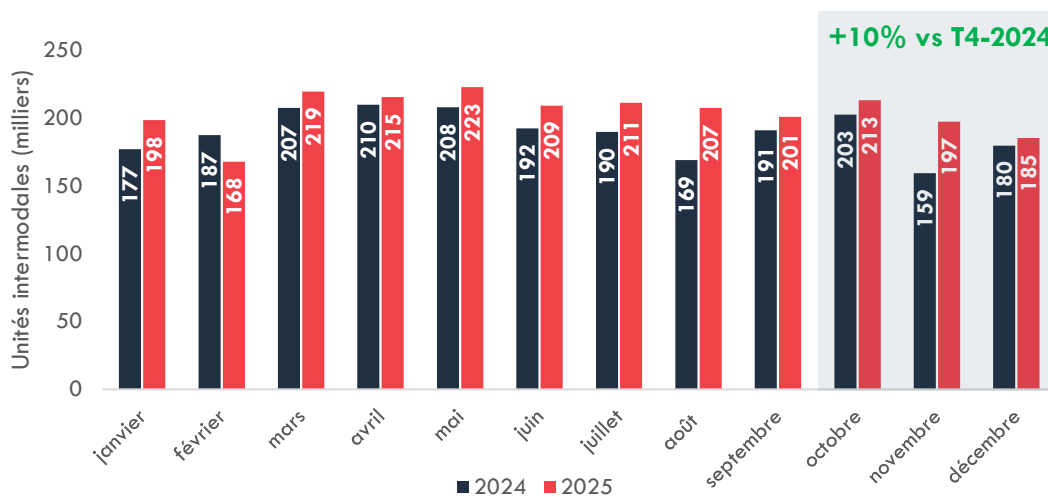
l'année. Les carburants et produits chimiques ont enregistré une hausse au T4, tout en demeurant stables sur une base cumulative annuelle.

### Chemins de fers canadiens, wagons complets



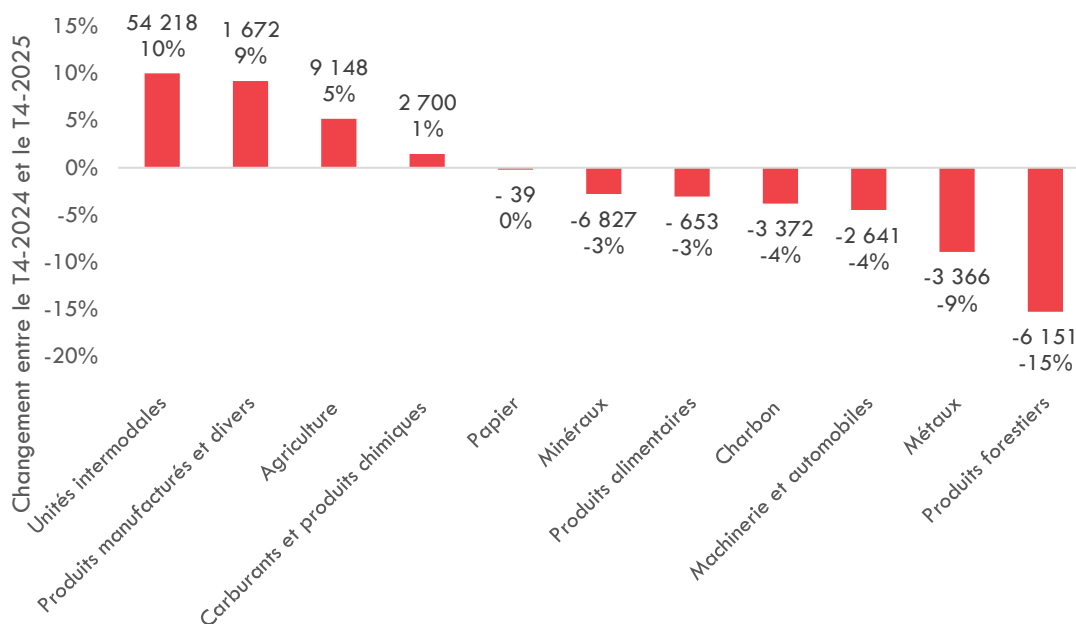
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#)

### Chemins de fer canadiens, unités intermodales



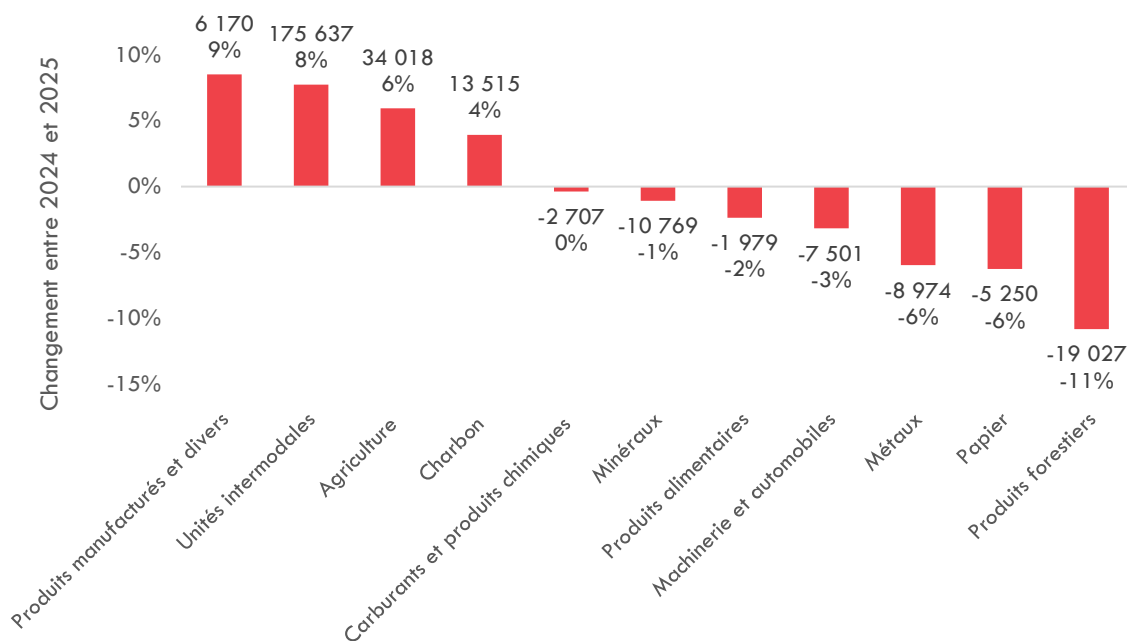
Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#)

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



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

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

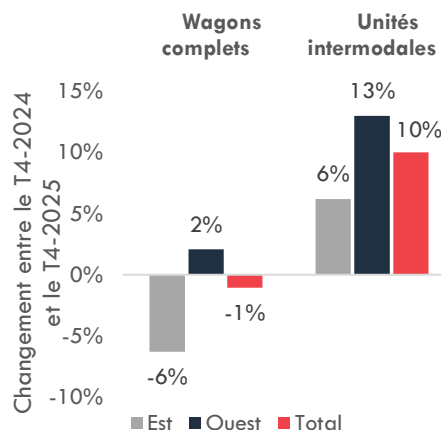


Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#)

Le trafic intermodal a augmenté dans l'Est (+6 %) et l'Ouest (+13 %) du Canada au T4-2025.

Le trafic non intermodal a baissé de 1 % (9 529 wagons complets) dans l'Est, où le portefeuille de fret est fortement axé sur des produits sujets aux tarifs américains élevés. Les minéraux représentaient 50 % des wagons complets non intermodaux de l'Est, suivis des automobiles (11 %) et des métaux (10 %).<sup>15</sup> En plus des défis persistants liés aux tarifs, les minéraux ont fait face à des vents de face attribuables à une demande plus faible pour le sable de fracturation et le minerai de fer. Les wagons complets ont augmenté de 2 % dans l'Ouest – les gains enregistrés pour les produits agricoles, les carburants et les produits chimiques ont permis de compenser les légères baisses observées pour le charbon, les produits forestiers et les produits alimentaires.

### Wagons complets et unités intermodales par région, T4

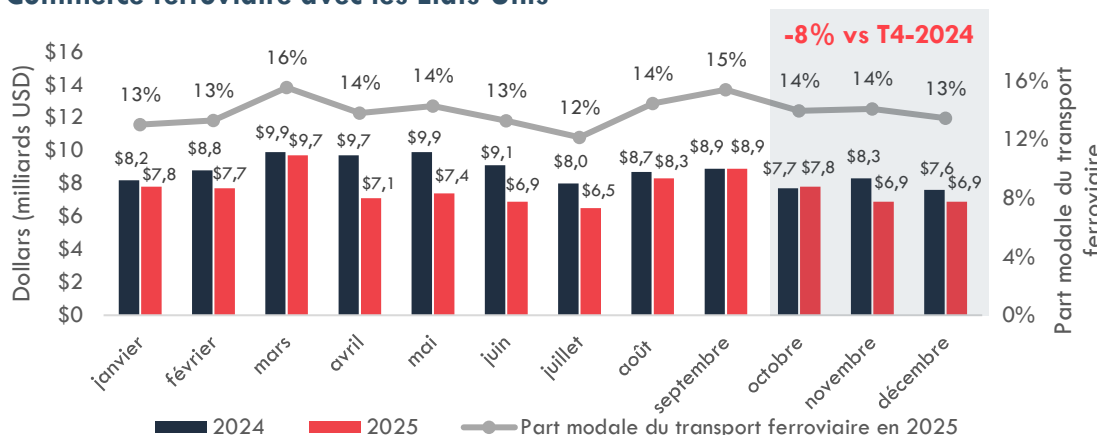


Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires](#)

### Commerce

Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, le commerce ferroviaire avec les États-Unis était évalué à plus de 21 milliards de dollars américains, une baisse de 8 % par rapport au 4<sup>e</sup> trimestre de 2024. Une grande part de la valeur des échanges commerciaux est axée sur des produits soumis à des tarifs élevés. Cela comprend les produits automobiles (42 % de la valeur totale des échanges commerciaux), dont les composants non américains sont soumis aux tarifs de 25 %, et les métaux (10 % de la valeur totale des échanges commerciaux), qui sont soumis aux tarifs de 50 % sur l'acier et l'aluminium.<sup>16</sup> Les volumes du commerce ferroviaire ont continué à se rétablir après avoir atteint leur niveau le plus bas en avril 2025, avec une baisse de 27 % par rapport à l'année précédente. Le commerce ferroviaire avait retrouvé son niveau de 2024 en septembre et avait même enregistré une hausse de 1 % en octobre, soit la première augmentation d'une année à l'autre depuis mai 2024. Les baisses subséquentes de 17 % en novembre et de 9 % en décembre sont toutefois venues annuler cette légère progression.

### Commerce ferroviaire avec les États-Unis



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

<sup>15</sup> Les parts des chargements non intermodaux totaux sont fondées sur les données de 2020 à 2024.

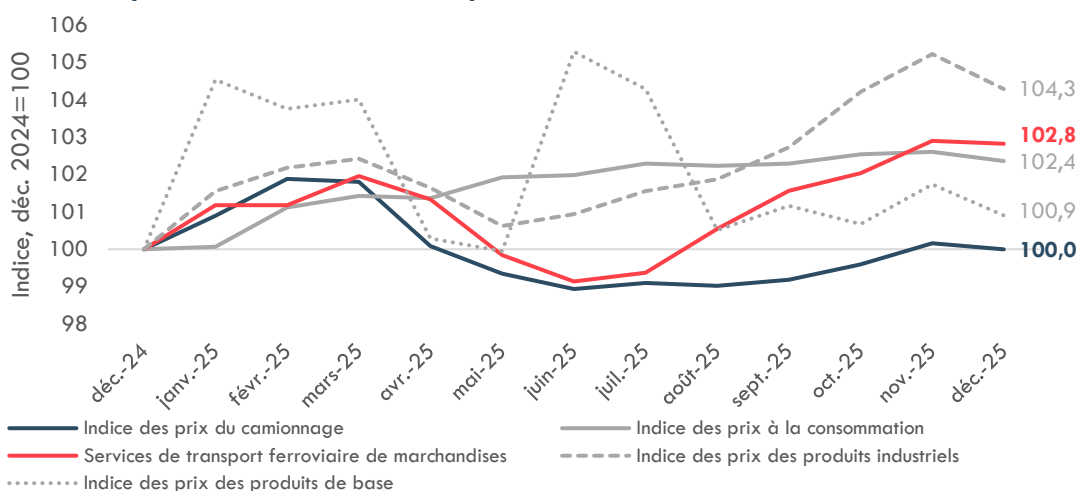
<sup>16</sup> Source pour la part des automobiles et des métaux dans la valeur totale des échanges commerciaux : calcul de l'ACFC fondé sur les données de Transports Canada, Carrefour de données et d'information sur les transports, Tableaux de l'addendum 2023, [Tableau RA9](#).

## Tarifs marchandises

En décembre 2025, les tarifs marchandises étaient supérieurs de 2,8 % à ceux de l'année précédente. Les indices des prix des produits industriels, des produits de consommation et, dans une moindre mesure, les produits de base ont également augmenté de façon similaire au cours des 12 derniers mois. Les tarifs du transport routier sont demeurés stables, à un niveau pratiquement identique à celui de décembre 2024.

Depuis janvier 2020 (niveau de référence avant la pandémie, non indiqué), les tarifs marchandises ferroviaires ont augmenté de 24,2 %. Cela est similaire à l'augmentation des prix à la consommation (20,6 %) et des tarifs routiers (24,1 %), mais bien inférieur à l'augmentation des prix des produits industriels (33,8 %) et des prix des produits de base (46,8 %). En conséquence, les producteurs canadiens paient moins pour les services de transport ferroviaire que ce qu'ils reçoivent pour leurs produits. Le maintien de tarifs marchandises concurrentiels au palier mondial soutient la croissance et la compétitivité de diverses industries canadiennes.<sup>17</sup>

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



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

**Grâce au maintien de tarifs concurrentiels à l'échelle mondiale pour le transport de marchandises, les chemins de fer ont continué de soutenir la croissance et la compétitivité des industries canadiennes. Malgré une période de perturbations commerciales majeures, au 4<sup>e</sup> trimestre, les chemins de fer du Canada ont facilité plus de 21 milliards de dollars américains d'échanges commerciaux avec les États-Unis et ont transporté 3 % de trafic supplémentaire (wagons complets et unités intermodales) par rapport au T4-2024.**

<sup>17</sup> Pour une étude sur les tarifs marchandises, voir la [Comparaison internationale des tarifs marchandises du secteur ferroviaire](#), CPCS, janvier 2023.

## Données sur le transport ferroviaire de voyageurs

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

Malgré certaines statistiques positives sur le transport ferroviaire de voyageurs au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, après plusieurs années d'achalandage inférieur à la normale, le soutien gouvernemental, à tous les paliers, au transport ferroviaire de voyageurs doit demeurer une priorité absolue.

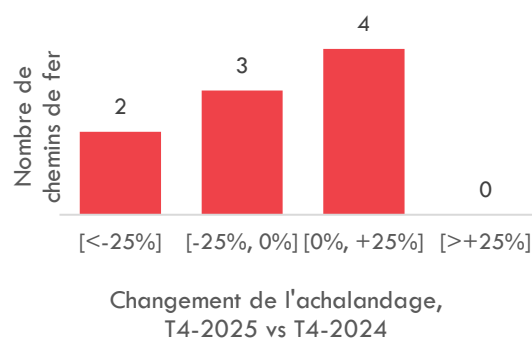
### Achalandage chez les membres de l'ACFC

Cette section évalue les tendances d'une année à l'autre de l'achalandage de voyageurs chez les membres de l'ACFC.<sup>18</sup>

Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, quatre des neuf membres faisant rapport ont indiqué une augmentation annuelle de l'achalandage (de moins de 25 %), alors que cinq membres ont indiqué une baisse. Sept des neuf membres ont indiqué des niveaux d'achalandage supérieurs à ceux du T4-2019 (pré-pandémie) – données non indiquées.

Pour l'ensemble de l'année, l'achalandage a dépassé les niveaux de 2024 pour quatre membres déclarants et a diminué pour cinq membres.

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



### Transport en commun et trains de banlieue

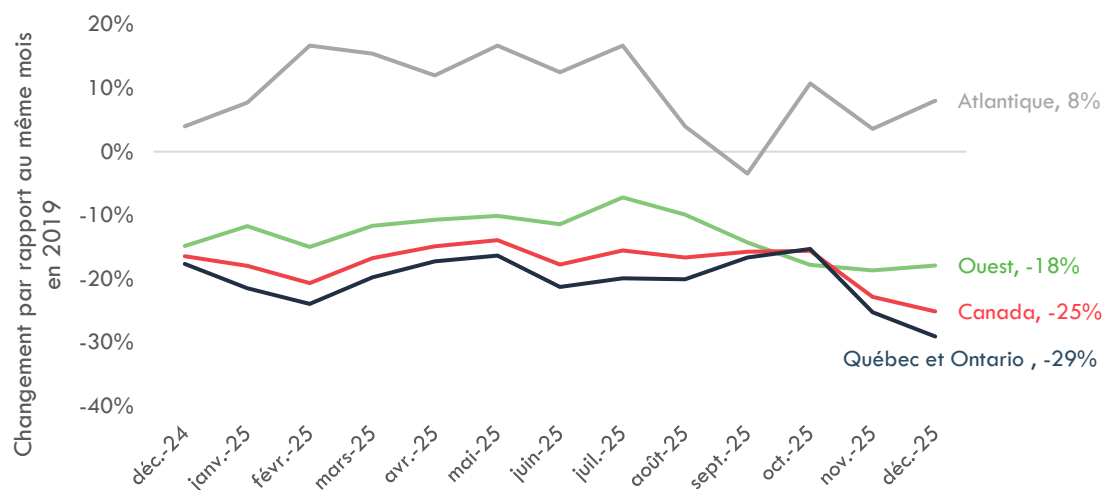
Depuis quelques années, l'achalandage du transport en commun, et des trains de banlieue en particulier, s'ajuste aux changements structurels fondamentaux des habitudes de navettage et à la prolifération des ententes sur le travail à distance et hybride. Cependant, la tendance s'inverse vers le travail de bureau, du moins en Ontario. Cela devrait être une bonne nouvelle pour les agences de transport en commun, dont l'achalandage a été fortement touché par la réduction du nombre de navetteurs depuis le début de la pandémie de COVID-19 en mars 2020.

En janvier 2026, les employés du gouvernement de l'Ontario et de la Ville d'Ottawa sont retournés au bureau à plein temps. Plusieurs grands employeurs du secteur privé renforcent également leurs exigences sur la présence au bureau. Ces mesures devraient soutenir une augmentation de l'achalandage au cours de la nouvelle année.

Les données sur l'achalandage du transport en commun présentées ci-dessous tiennent compte de l'aspect saisonnier en comparant l'achalandage de chaque mois au mois correspondant en 2019. En décembre 2025, l'achalandage national était environ 10 % inférieur à celui de décembre 2024 (en baisse de 25 % par rapport au niveau de référence pré-pandémique de décembre 2019).

<sup>18</sup> <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/>

## Achalandage du transport en commun par région

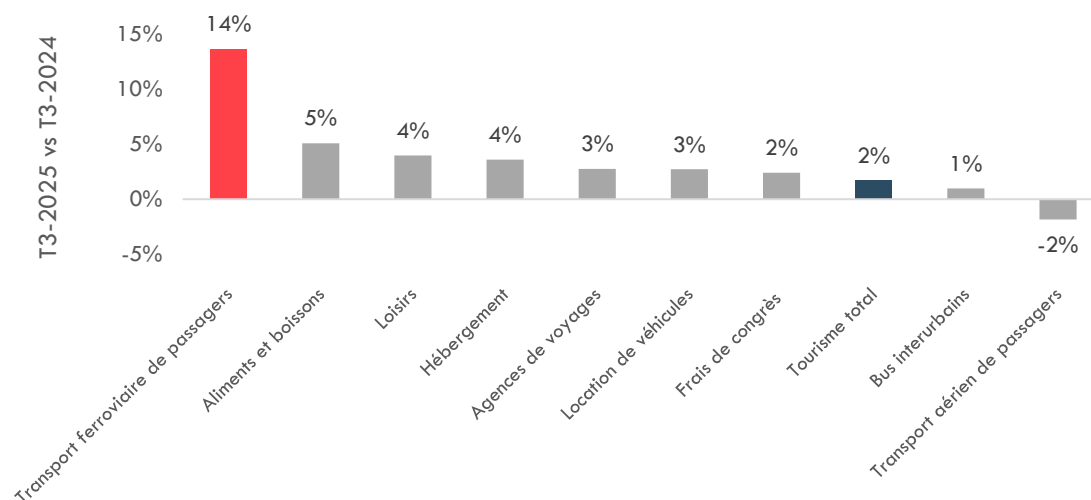


Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#)

## Tourisme ferroviaire

Il existe un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme. Les dernières données disponibles couvrent le 3<sup>e</sup> trimestre de 2025. Au T3-2025, les dépenses totales pour le tourisme ont augmenté de 2 % par rapport à l'année précédente, alors que les dépenses pour le transport de voyageurs ont augmenté de 14 %, représentant la plus forte hausse parmi les catégories d'indicateurs touristiques déclarées.

### Dépenses pour le tourisme, T3



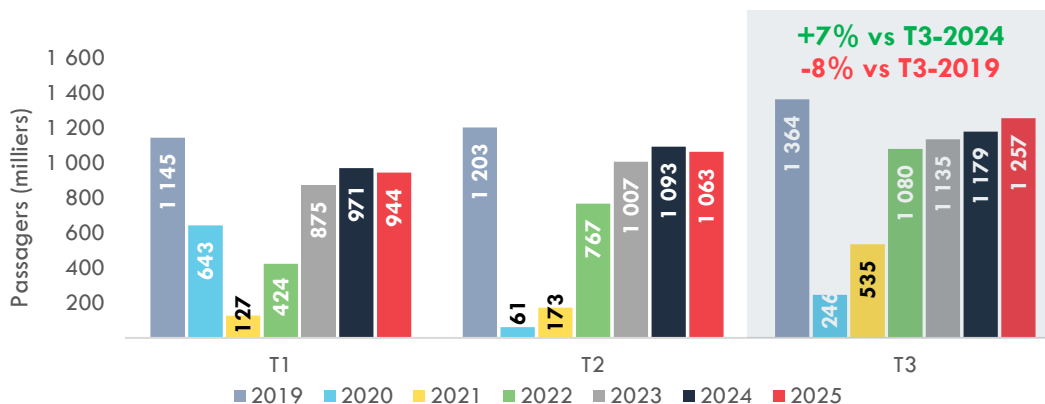
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux sur le tourisme](#)

## Transport de voyageurs intervilles

Au 22 mars 2026, les données les plus récentes sur l'achalandage de VIA Rail disponibles portent sur le T3-2024. Au 3<sup>e</sup> trimestre de 2025, VIA Rail a transporté 1,257 million de voyageurs – une augmentation de 7 % comparativement au 3<sup>e</sup> trimestre de 2024. Les déplacements dans le corridor ont augmenté de 5,6 % et les déplacements hors du corridor ont augmenté de 23,3 %.

Cette augmentation des déplacements par train a été soutenue par le laissez-passer Un Canada fort<sup>19</sup> de VIA Rail, qui offre des voyages gratuits ou à prix réduit aux enfants et aux jeunes adultes de 24 ans et moins.

### VIA Rail - Achalandage trimestriel



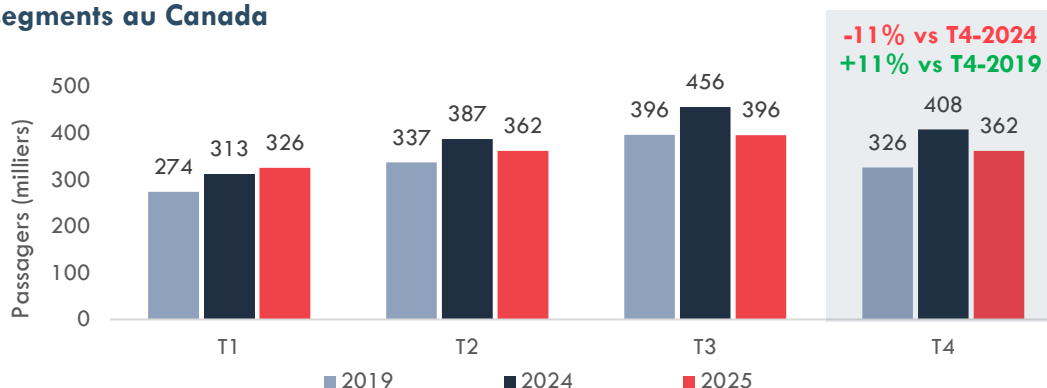
Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#)

Amtrak a de nombreux itinéraires aux États-Unis et trois itinéraires comprenant un segment canadien. L'achalandage sur ces itinéraires n'indique pas que les voyageurs ont traversé la frontière, car ils peuvent avoir voyagé sur un segment donné dans l'un des deux pays.<sup>20</sup>

L'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a diminué de 11 % au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, à 362 000 passagers, mais est resté supérieur de 11 % aux niveaux prépandémie (4<sup>e</sup> trimestre de 2019). Des données de Statistique Canada et de la U.S. Customs and Border Protection Agency indiquent que le nombre de personnes qui traversent la frontière entre le Canada et les États-Unis était beaucoup plus faible en 2024.<sup>21</sup>

Des diminutions d'achalandage par rapport à l'année précédente ont été observées sur les trois parcours, plus particulièrement sur les liaisons Cascades (Colombie-Britannique, Washington, Oregon) et Maple Leaf (Ontario, New York), et dans une moindre mesure sur la liaison Adirondack (Québec, New York).

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



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

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

<sup>19</sup> <https://www.viarail.ca/fr/offres/laissez-passer-canada-fort>

<sup>20</sup> Par exemple, l'itinéraire Maple Leaf va de New York à Toronto ; le Cascades va d'Eugene, en Oregon, à Vancouver ; et l'Adirondack va de New York à Montréal.

<sup>21</sup> [L'Agence des services frontaliers du Canada](#) ; [U.S Bureau of Transportation Statistics](#)

## Performance du secteur ferroviaire en matière de sécurité

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

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

Accidents par million de trains-milles : Au T4-2025, le taux d'accidents s'est amélioré de 6 % par rapport à l'année précédente et de 10 % par rapport à la moyenne de 2020-2024. L'amélioration est attribuable à des réductions dans la plupart des catégories, malgré une hausse des trains-milles. Sur une base annuelle, le taux d'accidents s'est amélioré de 8 % par rapport à l'année précédente et de 17 % par rapport à la moyenne de 2020-2024.

Déraillements sur la voie principale : Au T4-2025, on a recensé 21 déraillements sur voie principale, une hausse par rapport au T4-2024 et à la moyenne de 2020-2024. Sur une base annuelle, 2025 affiche un niveau supérieur à celui de 2024, mais comparable à la moyenne de 2020-2024.

Marchandises dangereuses : Le nombre d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses au T4-2025 a augmenté par rapport à l'année précédente et par rapport à la moyenne de 2020-2024. Sur une base annuelle, le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses s'est toutefois amélioré, en baisse de 3 % par rapport à 2024 et de 8 % par rapport à la moyenne de 2020-2024.

Passages à niveau et intrusions : La sécurité aux passages à niveau et les intrusions demeurent des préoccupations majeures. Les chemins de fer déploient des efforts significatifs pour informer le public des dangers liés à la proximité des voies et du matériel en mouvement. Les programmes éducatifs, dirigés par Opération Gareautrain, sont axés sur les comportements sûrs près de l'infrastructure ferroviaire. Les chemins de fer communiquent de façon continue avec les municipalités sur l'importance d'appliquer les Lignes directrices sur le voisinage dans le cadre de l'approbation de projets d'aménagement près de l'infrastructure ferroviaire. En décembre 2024, le gouvernement du Québec a établi des marges de recul réglementaires pour les aménagements sensibles dans la province, dans le but d'améliorer la sécurité et l'habitabilité.<sup>22</sup> C'est une mesure positive que d'autres provinces devraient envisager, selon l'ACFC.

Au 4<sup>e</sup> trimestre de 2025, les accidents aux passages à niveau a augmenté comparativement au 4<sup>e</sup> trimestre de 2024 et à la moyenne de 2020-2024. Sur une base annuelle, les accidents aux passages à niveau ont diminué de 4 % par rapport à 2024, mais demeurent au-dessus de la moyenne de 2020-2024. Les accidents liés aux intrusions ont diminué par rapport au T4-2024 et à la moyenne de 2020-2024. Sur une base annuelle toutefois, on a recensé 92 accidents liés aux intrusions, ce qui représente une hausse importante par rapport à la moyenne de 74 observée entre 2020 et 2024. L'augmentation des campements le long ou à proximité des voies ferrées, l'adoption de comportements risqués (et illégaux) pour des publications sur les réseaux sociaux ou pour le loisir, ainsi que les problèmes liés à la santé mentale comptent parmi les facteurs à l'origine de la hausse préoccupante des intrusions. Ces enjeux sont multiples et nécessiteront un

---

<sup>22</sup> <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/orientations-gouvernementales>

effort concerté de l'industrie et des acteurs communautaires pour atteindre l'objectif d'en arriver à zéro.

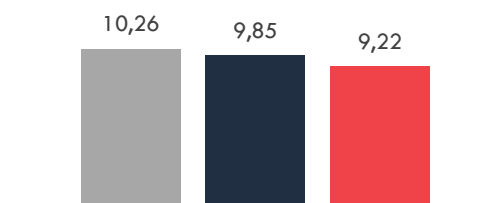
**La sécurité est la priorité première du secteur ferroviaire canadien – renforcée par la réduction continue du taux d'accidents au T4-2025 et pour l'année 2025 dans son ensemble.**

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

### Trimestriel

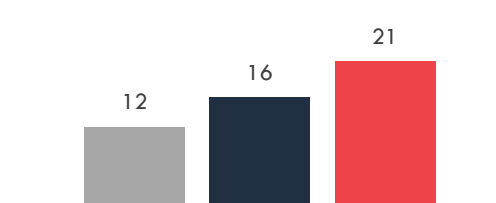
#### Accidents par million de trains-milles

-6% vs 2024  
-10% vs moy. 2020-2024



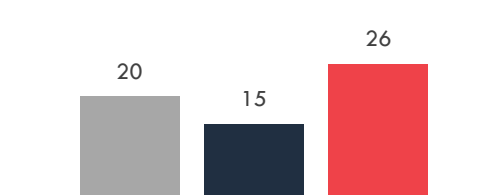
#### Déraillements sur voie principale

+31% vs 2024  
+75% vs moy. 2020-2024



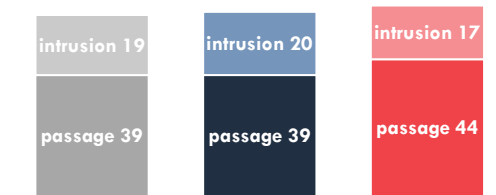
#### Accidents impliquant des marchandises dangereuses

+73% vs 2024  
+30% vs moy. 2020-2024



#### Accidents - Passages à niveau et intrusions

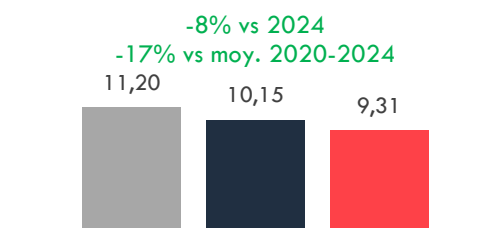
+3% vs 2024  
+5% vs moy. 2020-2024



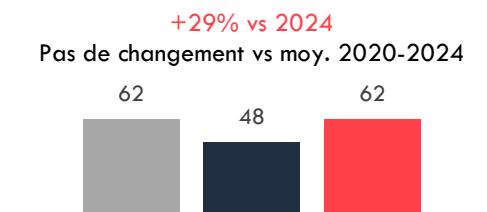
■ T4 moy. 2020-2024 ■ T4-2024 ■ T4-2025

## Annuel

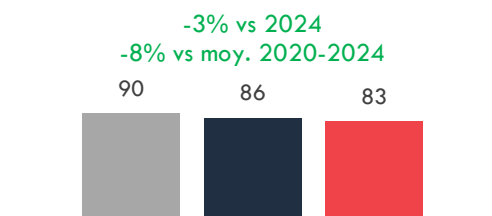
### Accidents par million de trains-milles



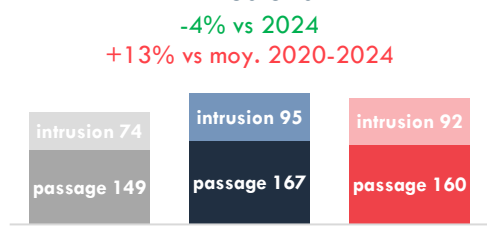
### Déraillements sur voie principale



### Accidents impliquant des marchandises dangereuses



### Accidents - Passages à niveau et intrusions



■ moy. 2020-2024 ■ 2024 ■ 2025

Source : Bureau de la sécurité des transports, [Statistiques mensuelles sur les événements ferroviaires](#)

Note : Les données du BST sont préliminaires et sujettes à validation et rapprochement en fin d'année.



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

2025\_T4\_v2