

RAPPORT TRIMESTRIEL DE L'ACFC

Trimestre 1 – 2026

8 juillet 2026



Table des matières

Introduction.....	3
Sommaire.....	3
État de l'économie canadienne	5
Aperçu économique.....	6
Chaînes d'approvisionnement	9
Perturbations relatives à la main-d'œuvre.....	9
Commerce maritime mondial.....	9
Navires mondiaux.....	10
Ports canadiens	10
Chemins de fer canadiens.....	11
Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l'ensemble du réseau.....	12
Tendance hebdomadaire	12
Volumes de trafic par groupe de produits.....	12
Mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité.....	15
Industrie du fret canadienne	18
Wagons complets et unités intermodales	18
Commerce	21
Tarifs marchandises.....	22
Données sur le transport ferroviaire de passagers.....	23
Achalandage chez les membres de l'ACFC	23
Transport en commun et trains de banlieue	23
Tourisme ferroviaire.....	24
Transport de passagers intervilles	24
Performance du secteur ferroviaire en matière de sécurité	27

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, le *Rapport trimestriel* commence 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](#) qui présente les dernières tendances du trafic ferroviaire.

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

Sommaire

Au premier trimestre de 2026, l'industrie ferroviaire canadienne a affiché une forte performance opérationnelle malgré un contexte économique marqué par les droits de douane élevés – et instables – avec les États-Unis et la Chine, les efforts de diversification commerciale et les perturbations sans précédent des chaînes d'approvisionnement mondiales. Ce trimestre nous a une fois de plus démontré la résilience et la capacité d'adaptation des chemins de fer et vient réaffirmer leur rôle essentiel pour soutenir le commerce et l'activité économique du Canada.

Les tonnes-milles commerciales (TMC) totales générées par le trafic des chemins de fer de classe 1 ont augmenté de 2 % d'une année à l'autre, tandis que les envois en wagon complet sont demeurés relativement stables. En raison des forts volumes de céréales et d'engrais s'expliquant par les récoltes historiques de 2025, la croissance s'est concentrée dans l'expédition en vrac et le transport intermodal. Ces gains ont compensé la diminution persistante des secteurs touchés par les droits de douane, comme les produits forestiers, les métaux et minéraux et l'automobile.

La performance opérationnelle s'est améliorée, selon plusieurs indicateurs clés. L'optimisation du réseau, l'intégration des systèmes et les pratiques d'exploitation rigoureuses ont permis d'augmenter la vitesse et l'efficacité énergétique des trains, de diminuer les temps d'arrêt et ainsi d'accroître la productivité globale. Le temps moyen d'immobilisation en terminal est tombé à 8,5 heures, tandis que les trains plus rapides, plus longs et plus lourds ont amélioré l'efficacité et la capacité de traitement.

Les chemins de fer ont continué à investir massivement dans leurs réseaux, gagnant ainsi en capacité, en fiabilité et en sécurité. Certains indicateurs, comme le revenu par TMC, affichent une diminution, qui s'explique surtout par l'abolition de la taxe fédérale sur le carbone, la variation du taux de change et les changements sur les produits de base. Les performances en sécurité, elles, restent excellentes avec un taux d'accidents en baisse sur le long terme, selon le nombre d'accidents par million de trains-milles rapporté par le Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada.

Dans l'ensemble, le premier rapport trimestriel de 2026 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 décembre 2025 à mars 2026, l'emploi total (toutes industries confondues) a diminué de 0,4 % (94 600 emplois), résultat de baisses consécutives en janvier (-24 800 emplois) et en février (-83 900 emplois), suivies d'un rebond en mars (+14 100 emplois). Malgré des diminutions dans les secteurs des biens et services, on a observé des hausses dans les secteurs de l'information, de la culture et des loisirs (+13 900 emplois) et dans les soins de santé et l'assistance sociale (+13 200 emplois). Certains secteurs de la production de biens ont connu une croissance modeste : 2 % pour les secteurs forestier, minier, pétrolier et gazier, de l'exploitation en carrière et de la pêche; et 4 % pour les services publics.

En dépit des perturbations liées au commerce et aux droits de douane toujours fortement ressenties pendant le 1^{er} trimestre de 2026, les statistiques officielles du mois de mars indiquent une croissance et une résilience économiques.

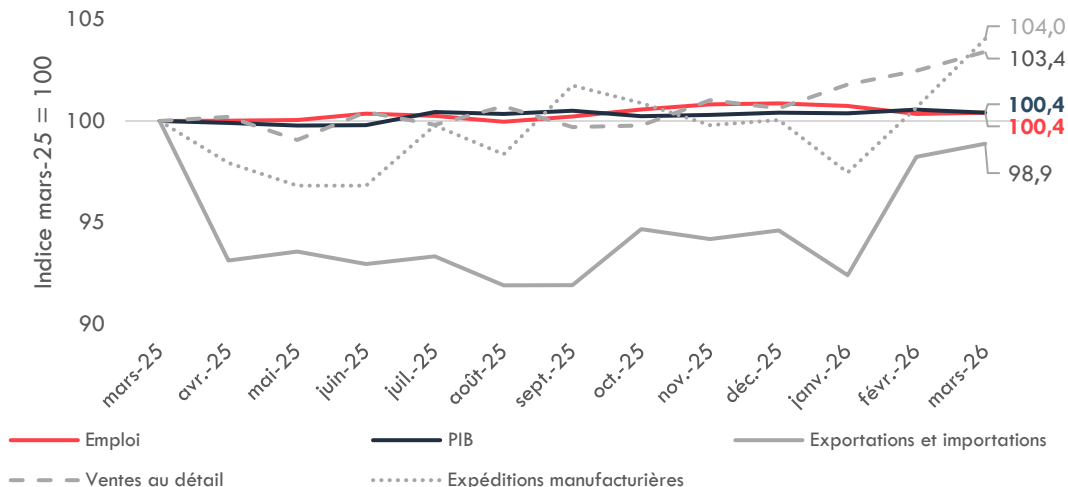
Selon les données du mois de mars 2026, les expéditions manufacturières ont augmenté de 4 % par rapport décembre 2025. Les produits assujettis aux droits de douane des États-Unis poursuivent également leur reprise après un creux enregistré à la moitié de 2025, et les volumes d'expédition globaux sont à leur point le plus haut depuis janvier 2023. Par exemple, on note une croissance de 5 % sur les expéditions de produits métalliques de base, incluant l'acier et l'aluminium, et ce malgré l'imposition des droits de douane de 50 % appliquée depuis juin 2025. L'expédition de matériel de transport (y compris les produits automobiles, dont les composantes non états-uniennes sont assujetties à des droits de douane de 25 %) a également augmenté de 5 %. Combinées aux secteurs de la fabrication de charbon et de pétrole, ces catégories expliquent presque entièrement la hausse globale des expéditions manufacturières.

L'activité commerciale du Canada demeure fortement concentrée dans l'échange de produits manufacturés avec les États-Unis, qui restent de loin son principal partenaire commercial. Le volume total des échanges (pour toutes marchandises et tous les partenaires) a augmenté de 4,5 % (5,9 G\$) entre décembre 2025 et mars 2026 (hausse de 3,7 % (2,4 G\$) des importations et de 5,3 % (3,5 G\$) des exportations). Au cours de cette période, la croissance des exportations vers les États-Unis (2,6 %, soit 1,2 G\$) a été surpassée par celle des exportations vers d'autres marchés, comme le Royaume-Uni (35 %, soit 2,2 G\$), l'Union européenne (10 %, soit 0,4 G\$) et la Chine (8 %, soit 0,2 G\$).

De décembre 2025 à mars 2026, le PIB est demeuré relativement stable. La croissance de 0,3 % (4,7 G\$) dans le secteur des services, attribuable notamment aux secteurs du commerce en gros, de l'information, de la culture, de la finance et de l'assurance, a été contrebalancée par une baisse de 0,7 % (3,9 G\$) dans le secteur des biens, comme la construction ou l'agriculture.

Toujours de décembre 2025 à mars 2026, les ventes au détail ont augmenté de 3 % dans six de ses neuf catégories.

Principaux indicateurs économiques



Croissance des indicateurs économiques clés

	Emploi (millions)	PIB (G\$, annualisé)	Exportations + importations (G\$)	Ventes au détail (G\$)	Expéditions manufacturières (G\$)
Décembre 2025	21,15	2 340	129,7	70,7	71,1
Mars 2026	21,05	2 340	135,5	72,7	73,6
Changement sur 3 mois	-0,4 %	0,0 %	4,5 %	2,8 %	4,0 %

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

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

Aperçu économique

Au premier trimestre de 2026, le PIB du Canada a diminué de 0,1 % (variation en pourcentage annualisée d'un trimestre à l'autre), tandis que le PIB des États-Unis a augmenté de 1,6 %. Ce recul, enregistré sur deux trimestres consécutifs, indique que le Canada est entré en récession technique. Toutefois, étant donné la hausse de 0,2 % du PIB réel par habitant, il est encore trop tôt pour évoquer une récession¹.

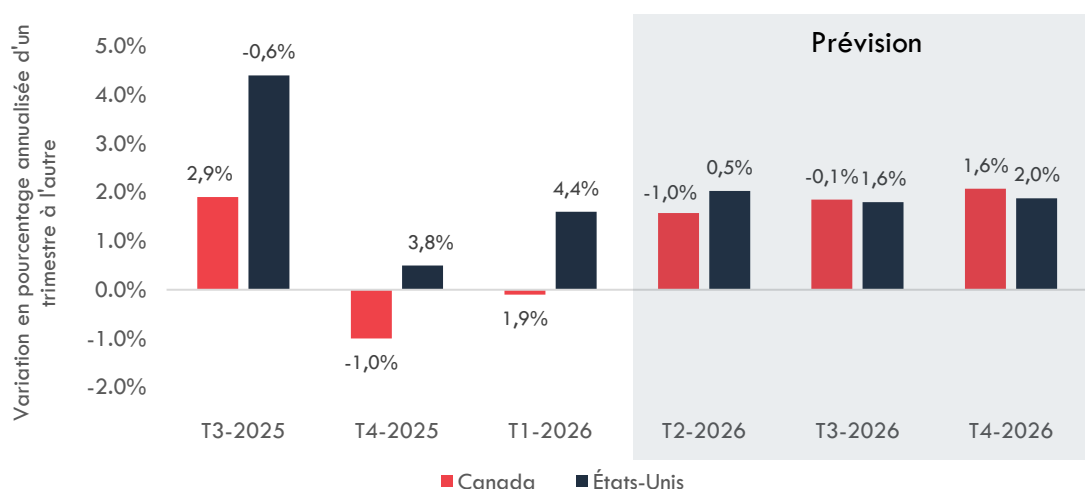
Le léger recul constaté au premier trimestre de 2026 découle en grande partie d'une augmentation de l'importation de biens, notamment l'or, compensée par une hausse des stocks des entreprises. La demande intérieure finale s'est repliée de 0,4 % en raison de la diminution des investissements privés et publics. On note tout de même une hausse des dépenses des ménages, signe d'une reprise de confiance des consommateurs malgré les conditions économiques difficiles.

¹ Institut C.D. Howe, <https://cdhowe.org/publication/canadas-recession-authority-says-its-too-soon-to-declare-a-recession/>

La mesure de « superdéduction à la productivité » du gouvernement fédéral est entrée en vigueur le 4 novembre 2025. Jusqu'à maintenant, il est encore trop tôt pour savoir si les données disponibles se traduiront par un effet réel sur l'investissement en machines et matériel². Une coalition de quatorze associations industrielles dont l'ACFC fait partie exhorte le gouvernement fédéral à mettre en place des politiques d'amortissement accéléré plus musclées afin de stimuler les investissements espérés du secteur privé³.

Selon leurs prévisions publiées en juin, les grandes banques canadiennes anticipent une croissance modérée pour le reste de 2026. La croissance devrait atteindre respectivement 1,6 %, 1,9 % et 2,1 % au 2^e, 3^e et 4^e trimestres. Aux États-Unis, elle devrait s'établir autour de 2,0 % pour le 2^e trimestre de 2026, suivie de 1,8 % au troisième et de 1,9 % au quatrième.

PIB réel prévu - Canada et États-Unis



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

Les chemins de fer de classe 1 au Canada abordent l'année avec une perspective prudente, prévoyant une croissance nulle à faible des tonnes-milles commerciales (1 à 5 %) pour 2026.

Au 1^{er} trimestre de 2026, les exportateurs canadiens ont fait face aux droits de douane élevés des États-Unis sur l'acier, l'aluminium, les composants automobiles canadiens et le bois d'œuvre, entre autres produits, ainsi qu'à des tarifs chinois sur le canola (levés en mars 2026).

Face aux droits 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. Pour le 1^{er} trimestre de l'année civile en cours, les chemins de fer de classe 1 du Canada ont tous établi des records en transport céréalier, acheminant une récolte canadienne historique vers l'exportation. Les volumes ont connu une hausse importante par rapport à l'an dernier, où l'on avait connu un épisode de froid intense en février, offrant ainsi un comparatif assez favorable⁴. Avec la levée des tarifs chinois sur le canola en mars 2026, d'autres améliorations devraient être visibles dès le 2^e trimestre de 2026. 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

² [Chapitre 1 : Bâtir une économie canadienne plus forte | Budget 2025](#)

³ <https://movingeconomies.ca/fr/>

⁴ Statistique Canada, Le Quotidien, Production des principales grandes cultures, novembre 2025, publié le 4 décembre 2025.

perspectives pour l'énergie, les produits chimiques et les plastiques varient selon les produits. Bien que les droits de douane sur les produits automobiles restent en vigueur et que les chargements automobiles aient diminué, les tonnes-milles commerciales sont demeurées stables grâce à 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.

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 subi de nombreux arrêts de travail perturbateurs au cours des dernières années, soit plus de 100 entre 2023 et 2025. En 2024, plus de 1,3 million de journées de travail ont été perdues dans le secteur du transport et de l'entreposage en raison d'arrêts de travail, le niveau le plus élevé depuis 1966. Les effets cumulatifs de l'incertitude persistante en matière de relations de travail, y compris les arrêts de travail — ou même la simple menace de tels arrêts — nuisent aux entreprises, aux consommateurs et à la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable. L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) demande au gouvernement de moderniser le Code canadien du travail afin de réduire la probabilité d'arrêts de travail et de renforcer la fiabilité des chaînes d'approvisionnement. Le Code devrait être modifié afin de prévoir la nomination d'un médiateur spécial et d'accorder au gouvernement le pouvoir d'imposer directement et rapidement un arbitrage final et exécutoire lorsqu'un arrêt de travail risquerait d'entraîner un préjudice économique national ou disproportionné.

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 en matière de relations de travail au Canada et de souligner la nécessité d'un cadre plus prévisible et durable pour assurer une stabilité à long terme des relations de travail et éliminer les effets négatifs des arrêts de travail sur l'économie canadienne. En juin 2026, le Comité sénatorial a publié son rapport, [*Maintenir le Canada en mouvement : main-d'œuvre, gestion et chaîne d'approvisionnement dans les secteurs ferroviaire et maritime*](#). Ce rapport, ainsi que le [*mémoire de l'ACFC*](#), devraient être examinés avec attention, puisqu'ils proposent des analyses importantes des enjeux qui touchent l'économie du Canada, ses réseaux de transport et ses chaînes d'approvisionnement. L'ACFC a également formulé plusieurs [*recommandations*](#) dans son mémoire présenté à Emploi et Développement social Canada (EDSC) dans le cadre de la consultation « Bâtir un Canada fort pour tous, propulsé par les travailleurs canadiens ». Le gouvernement devrait également adopter les recommandations formulées dans le [*rapport final de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest*](#).

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 1^{er} trimestre de 2026, le tonnage traversant le canal a augmenté de 24 % comparativement à la même période l'an dernier, soit environ 55 % de moins qu'en 2020-2023, une situation qui touche principalement les porte-conteneurs⁵. Plus récemment, le détroit d'Ormuz 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. Les principales compagnies maritimes ont suspendu leurs opérations et plus de 150 pétroliers sont ancrés à l'extérieur du détroit. En date du 15 juin 2026, les États-Unis et l'Iran arrivaient à un accord visant un cessez-le-feu et la réouverture du détroit d'Ormuz.

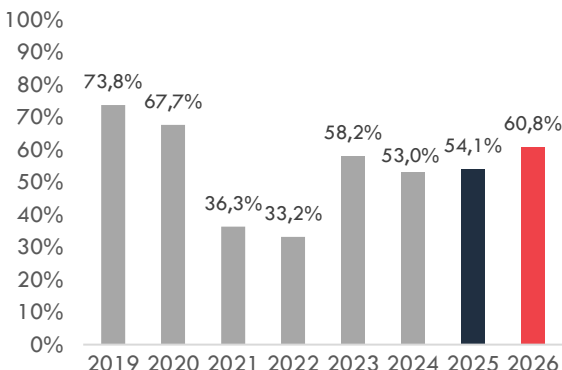
⁵ <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>

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 d'ici la fin de 2026, même si des conditions similaires se reproduisaient⁶.

Navires mondiaux

Au premier trimestre de 2026, la ponctualité⁷ des navires maritimes à l'échelle mondiale s'établissait à 60,8 %. Il s'agit d'une amélioration notable par rapport à 54,1 % (T1-2025), mais les résultats demeurent nettement défavorables par rapport au T1-2019 (avant la pandémie de COVID-19), lorsque la fiabilité des horaires atteignait 73,8 %.

Fiabilité des horaires mondiaux, T1



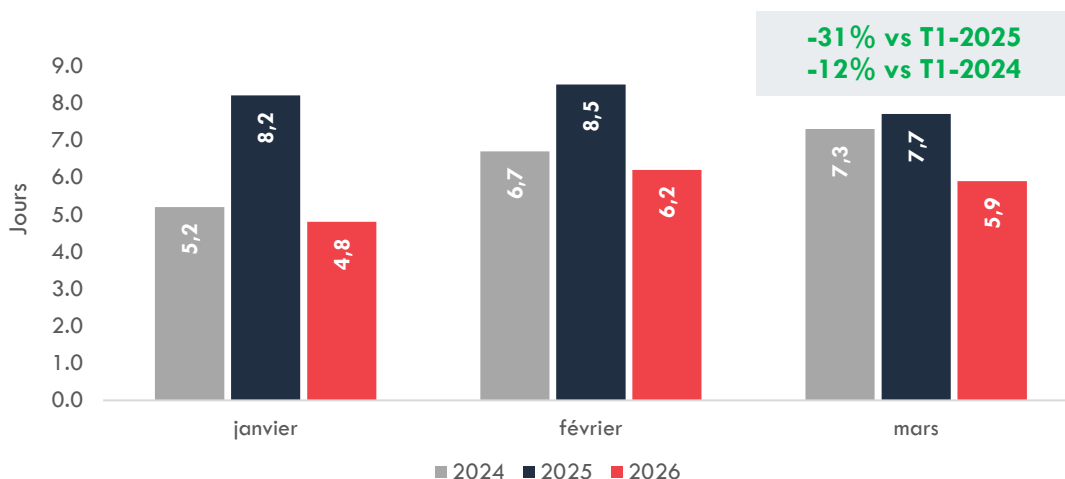
Source : Sea-Intelligence, [Global Liner Performance \(GLP\) report](#)

Ports canadiens

Au 1^{er} trimestre de 2026, les temps d'arrêt au port de Vancouver étaient en moyenne de 5,6 jours, ce qui représente une amélioration de 31 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2025.

Pour les mêmes périodes, le port de Montréal affichait une moyenne de 5,7 jours, soit une diminution de 18 %.

Vancouver – Temps d'arrêt au terminal Gateway par mois

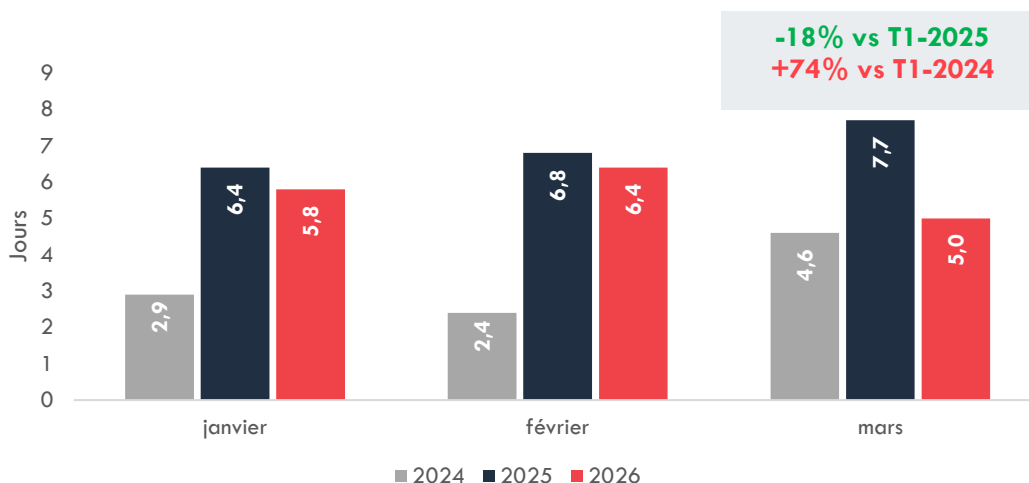


Source : Port de Vancouver, [Supply chain performance, Container terminal rail performance](#)

⁶ <https://www.reuters.com/sustainability/land-use-biodiversity/panama-canal-not-planning-curb-ships-passage-2026-despite-drought-threat-2026-05-15/>

⁷ 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 1^{er} trimestre de 2026, les chemins de fer de classe 1 au Canada affichaient un temps d'arrêt moyen de 8,5 heures, une diminution de 6,1 % par rapport au même trimestre l'an dernier. 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 2^e trimestre de 2025⁸. Par ailleurs, l'amélioration continue de la fluidité du réseau a permis une reprise des activités plus rapide lors de conditions hivernales extrêmes, à l'inverse de février 2025, où un épisode de froid intense avait fait exploser la durée d'immobilisation sur l'ensemble du réseau⁹. 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 qui affectent les corridors commerciaux critiques, comme le détroit d'Ormuz ou le canal de Suez, 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 droits de douane.

⁸ [CPKC Q4 2025 Earnings Call Transcript](#); [CPKC Weekly Key Metrics](#).

⁹ [CN : Résultats financiers du premier trimestre](#)

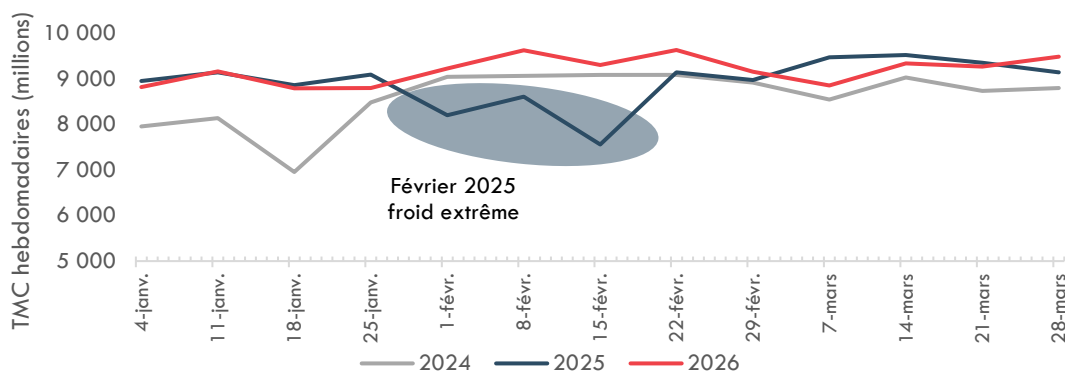
Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l'ensemble du réseau

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 1^{er} trimestre de 2026, le trafic des chemins de fer de classe 1, mesuré en tonnes-milles commerciales (TMC), a dépassé les niveaux de 2025 pendant sept des treize semaines. Ils ont également terminé le trimestre avec des TMC supérieures de 2 % à celles du 1^{er} trimestre de 2025.

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



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

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

Volumes de trafic par groupe de produits

Comme l'indiquent la figure et le tableau ci-dessous, les TMC ont augmenté de 2 % comparativement au 1^{er} trimestre de 2025, tandis que les envois en wagons complets sont demeurés stables.

Les céréales et les engrais ont fortement contribué à la croissance, avec une hausse en TMC de 11 % (+4 172 millions) et une augmentation des wagons complets de 9 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2025. Les deux chemins de fer de classe 1 ont affiché des gains pour les céréales au Canada comme aux États-Unis. Le transport intermodal a également mené la croissance, avec une hausse de 4 % des TMC (+791 millions) et de 1 % des wagons complets.

Les wagons complets d'automobiles ont diminué de 8 % et les TMC sont demeurés stables en raison de trajets moyens plus longs. Depuis le début du 2^e trimestre de 2025, des droits de douane des États-Unis de 25 % sont entrés en vigueur sur les composants automobiles qui ne proviennent pas des États-Unis. Au 1^{er} trimestre de 2026, 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 33 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2025¹⁰. Depuis l'imposition des droits de douane, le commerce du secteur automobile est en déclin. Demeuré relativement stable pendant quelques trimestres, il connaît une diminution depuis le 1^{er} trimestre de 2026.

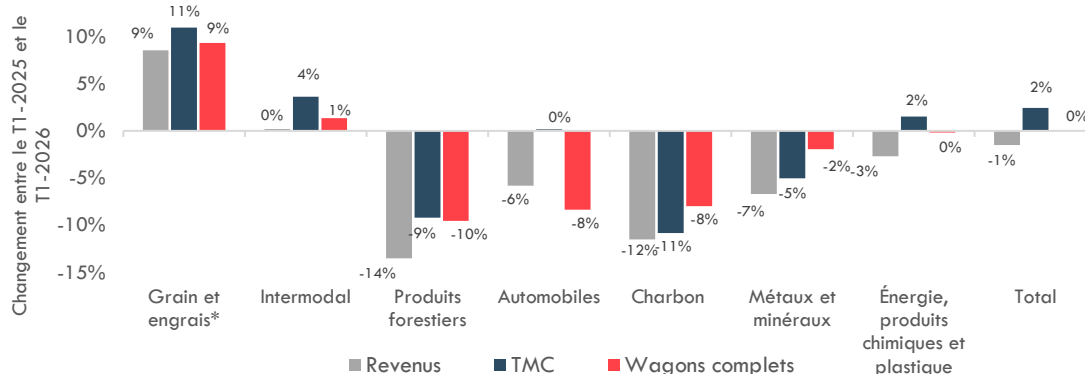
Pour le charbon, les TMC ont diminué de 11 % et les wagons complets, de 8 %.

Le marché des produits forestiers demeure faible. L'augmentation des droits de douane en juillet 2025 – jusqu'à 50 % – continue à faire pression sur cette catégorie de marchandises. Les TMC ont reculé de 9 % (-712 millions de TMC) et les wagons complets ont diminué de 10 % au 1^{er} trimestre de 2026.

Les métaux et minéraux, qui comprennent l'acier, l'aluminium et leurs matières premières, comme le minerai de fer, ont enregistré une baisse de 5 % des TMC et de 2 % sur les wagons complets par rapport aux niveaux du T1-2025. Les exportateurs canadiens continuent de faire face aux droits de douane des États-Unis sur l'acier et l'aluminium, qui sont passés de 25 % à 50 % en juin 2025. L'exportation de ces matériaux ailleurs qu'aux États-Unis est en progression et affichait, au 1^{er} trimestre de 2026, une augmentation de 83 % par rapport à l'ensemble de l'année précédente. Au 1^{er} trimestre de 2026, les exportations canadiennes d'acier et d'aluminium vers le marché états-unien ont augmenté de 5 % par rapport au T4-2025, mais demeurent en baisse de 40 % par rapport à toute l'année 2025. C'est aussi le cas des exportations totales d'acier et d'aluminium, qui ont chuté de 33 % en raison de l'importante part qui était destinée aux États-Unis, tandis que celles destinées aux autres marchés occupent maintenant une part de marché de 15 % par rapport aux 5 % de l'an dernier.

Les TMC pour l'énergie, les produits chimiques et les plastiques ont augmenté de 2 % et les wagons complets sont demeurés stables.

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



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

	T1-2026	T1-2025	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	42 210	38 038	11 %	4 172
Intermodal	22 572	21 781	4 %	791
Produits forestiers	7 018	7 730	-9 %	-712
Automobiles	2 028	2 025	0 %	3
Charbon	10 011	11 229	-11 %	-1 218
Métaux et minéraux	10 859	11 433	-5 %	-574
Énergie, produits chimiques et plastique	21 861	21 537	2 %	324
Total	116 559	113 773	2 %	2 786

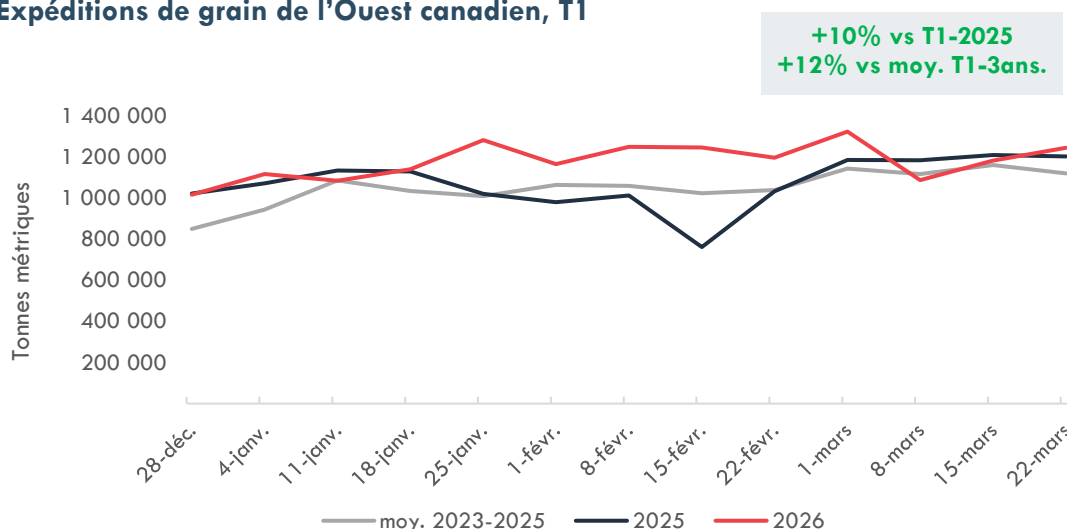
Source : [Rapport trimestriel du CN](#); [CPKC Earnings Release](#).

* 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 céréalieres 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 premier trimestre de 2026. Pendant le trimestre, les expéditions ont augmenté de 10 % par rapport à l'année précédente et de 12 % par rapport à la moyenne des trois dernières années. Les expéditions hebdomadaires ont dépassé la moyenne des trois dernières années pendant onze des treize semaines.

Expéditions de grain de l'Ouest canadien, T1



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

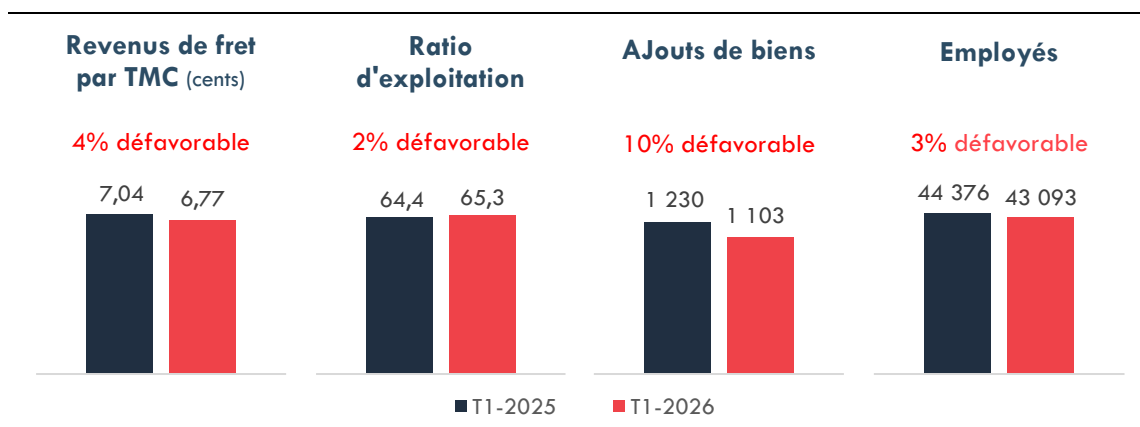
À la suite de l'augmentation des droits de douane sur les exportations canadiennes vers les États-Unis (et la Chine), les chemins de fer de classe 1 du Canada ont collaboré avec leurs clients afin de trouver de nouveaux débouchés, notamment au sein du Canada. Bien que le trafic ait globalement diminué en raison des droits de douane, 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 1^{er} trimestre de 2026, la performance évaluée selon les mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité est mitigée : les indicateurs de fonctionnement sont au vert, alors que les indicateurs financiers affichent des résultats moyens.

Entre le premier trimestre de 2025 et le premier trimestre de 2026, les revenus de fret globaux par TMC ont baissé de 4 % pour tous les groupes de produits. Les facteurs contributifs sont entre autres l'élimination de la taxe sur le carbone, l'incidence défavorable du taux de change découlant d'une appréciation du dollar canadien et une combinaison de produits désavantageuse, dans laquelle le grain – peu rentable – constitue une part croissante des volumes. Les charges d'exploitation par TMC ont diminué de 2 % en raison d'une réduction de 6 % des dépenses en carburant et des gains continus de productivité. Comme la baisse des revenus de fret excède la réduction des dépenses de fonctionnement, on observe une dégradation du ratio d'exploitation.

Les chemins de fer de classe 1 ont poursuivi les investissements massifs dans leurs réseaux, soit plus de 1,1 milliard de dollars au 1^{er} trimestre de 2026¹¹. Conformément à leurs plans d'immobilisations, ils prévoient investir plus de 5,45 G\$ en 2026. Avec 43 904 employés, l'effectif était inférieur de 3 % par rapport au premier trimestre de 2025. La combinaison d'un effectif en baisse de 3 % et d'une hausse de 2 % des TMC indique une amélioration de la productivité de la main-d'œuvre par rapport à l'an dernier.



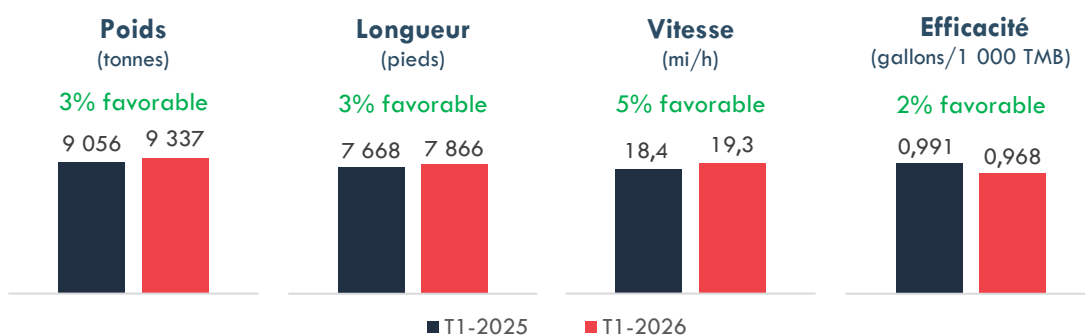
Source : [Rapport trimestriel du CN](#); [CPKC Earnings Release](#).

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

Au 1^{er} trimestre de 2026, le poids, la longueur, la vitesse moyenne et le rendement en carburant des trains arpentant les chemins de fer de classe 1 ont augmenté. Ces améliorations, soutenues par une gestion disciplinée et l'introduction de nouvelles locomotives de niveau 4, ont généré des gains de productivité¹². Une vitesse moyenne plus élevée 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 et d'effectifs.

¹¹ 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.

¹² Résultats financiers du CPKC et du CN pour le T1 de 2026; [CPKC Weekly Key Metrics](#).



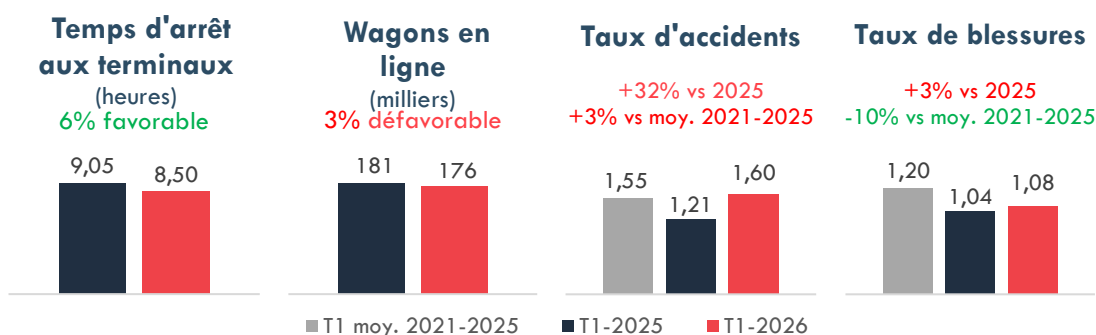
Source : [Rapport trimestriel du CN](#); [CPKC Earnings Release](#)
https://s21.q4cdn.com/736796105/files/doc_financials/2023/CPKC-Selected-Unaudited-Combined-Summary-of-Historical-Data.pdf.

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

Au 1^{er} trimestre de 2026, le temps d'arrêt moyen des trains était de 8,5 heures – soit une baisse de 6,1 % comparativement au 1^{er} trimestre de 2025.

Le nombre moyen de wagons en ligne a été relativement stable comparativement au 1^{er} trimestre de 2025. Les volumes de trafic de céréales ont augmenté, même s'il y a eu 5 144 wagons-trémies couverts en ligne de moins pendant tout le 1^{er} trimestre 2026. À l'exception de quelques centaines de wagons-trémies supplémentaires, les voies ferrées ont été moins fréquentées par tous les autres types de wagons au cours du 1^{er} trimestre de 2025.

Au premier trimestre de 2026, le taux d'accident selon la FRA (Federal Railroad Administration) sur les chemins de fer de classe 1 a augmenté par rapport au même trimestre l'an dernier et à la moyenne de 2021 à 2025, un résultat qui découle toutefois de la comparaison avec les données du CPKC qui affichaient un creux historique au premier trimestre de 2025¹³. Avec des données comparables aux années antérieures, le taux d'accident aurait probablement continué à s'améliorer. Le taux de blessures personnelles selon la FRA sur les chemins de fer de classe 1 du Canada, a également connu une hausse de 3 %, ce qui demeure malgré tout 10 % inférieur à la moyenne de 2021 à 2025. Depuis quelques années, on observe une tendance favorable des performances en matière de sécurité des chemins de fer canadiens de classe.



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

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

¹ Accidents par million de trains-milles.

² Blessures par 200 000 heures travaillées.

¹³ 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).

Au 1^{er} 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.

La productivité (TMC par employé) a augmenté grâce à l'amélioration de plusieurs indicateurs opérationnels clés. Au 1^{er} trimestre, on a constaté une augmentation de la longueur et du poids moyens des trains, un meilleur rendement en carburant, ainsi qu'un trafic accru attribuable à la hausse de la vitesse des trains et à la réduction des temps d'arrêt.

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.

Au 1^{er} trimestre de 2026, le trafic intermodal a connu une hausse de 2 % par rapport au premier trimestre de 2025. Les volumes observés en février ont été favorables en comparaison à l'année précédente, lorsqu'un épisode de froid intense persistant s'était répercuté sur les opérations ferroviaires et les volumes de transport intermodal. Les volumes en transit aux mois de janvier et mars 2026 ont légèrement baissé par rapport à l'an dernier.

Comparativement à l'année dernière, le trafic de wagons complets non intermodaux a reculé de 4 % en janvier, puis rebondi respectivement de 7 % et de 1 % en février et en mars, pour une hausse trimestrielle totale de 1 %.

Dans l'ensemble, la croissance a été menée par les produits agricoles (+13 %, 19 467 wagons complets), les unités intermodales (+2 %, 12 460 unités) et les minéraux (+4 %, 9 979 wagons complets), suivis des produits manufacturés et divers (+11 %, 2 023 wagons complets).

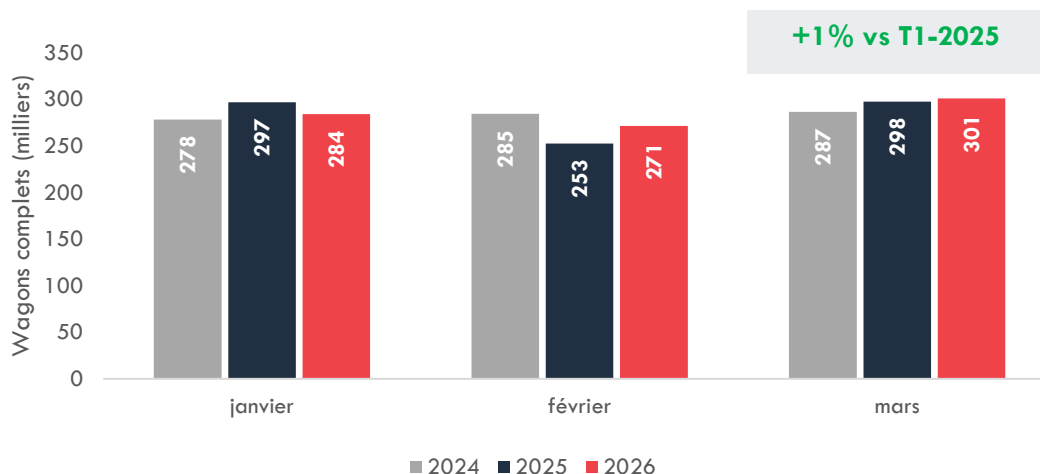
Au 1^{er} trimestre de 2026, les wagons complets de produits agricoles ont enregistré des volumes exceptionnels, un niveau record pour un premier trimestre et le 5^e meilleur résultat pour un trimestre, tous trimestres confondus. Les wagons complets de blé, totalisant 40 % de toutes les expéditions de produits agricoles, ont en fait connu une diminution de 5 % sur un an. Heureusement, cette baisse a été largement compensée par les hausses importantes du volume de légumes frais, réfrigérés ou secs (+134 %, 7 836 wagons complets), d'autres produits agricoles (+95 %, 4 866 wagons complets), d'autres produits céréaliers (+21 %, 4 604 wagons complets) et de canola (+17 %, 4 530 wagons complets). Juste derrière le minerai de fer et ses concentrés, ces quatre produits ont enregistré la plus forte croissance au 1^{er} trimestre de 2026 parmi les 60 produits suivis par Statistique Canada.

Les expéditions de minéraux sont en hausse de 4 % au 1^{er} trimestre de 2026, fortement soutenues par une augmentation des volumes de minerai de fer et de ses concentrés (+6 %, +8 133 wagons complets) et de potasse (+7 %, +3 827 wagons complets), contrebalancée en partie par la réduction des chargements de gypse (-40 %, 2 232 wagons complets). La potasse a particulièrement bénéficié de facteurs fondamentaux forts et soutenus, et, selon les prévisions, la demande d'exportation devrait se maintenir jusqu'à la fin de 2026.

Les expéditions de charbon au 1^{er} trimestre de 2026 ont chuté de 11 % (-9 926 wagons complets) par rapport à la même période en 2025. Cette baisse s'expliquerait principalement par des problèmes de production dans les installations minières, qui ont ralenti les expéditions et engendré un recul des exportations canadiennes de charbon thermique et métallurgique.

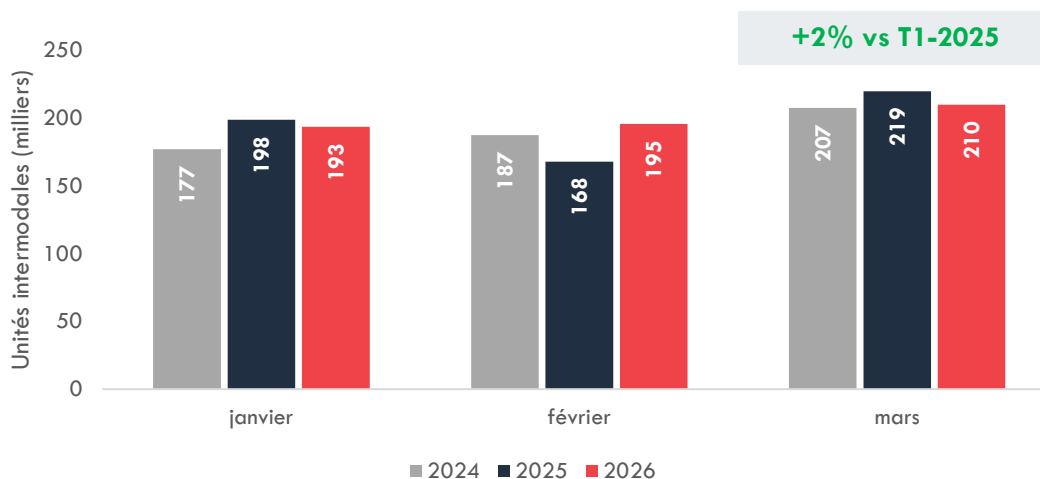
Au 1^{er} trimestre de 2026, les wagons complets de métaux, d'automobiles et de produits forestiers ont tous diminué, principalement pour les raisons susmentionnées (droits de douane, faible demande pour certains produits dérivés). Il en va de même pour les wagons complets d'acier¹⁴ qui ont connu une baisse de 29 %, les droits de douane de 50 % imposés par les États-Unis continuant à nuire au secteur.

Chemins de fers canadiens, wagons complets



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

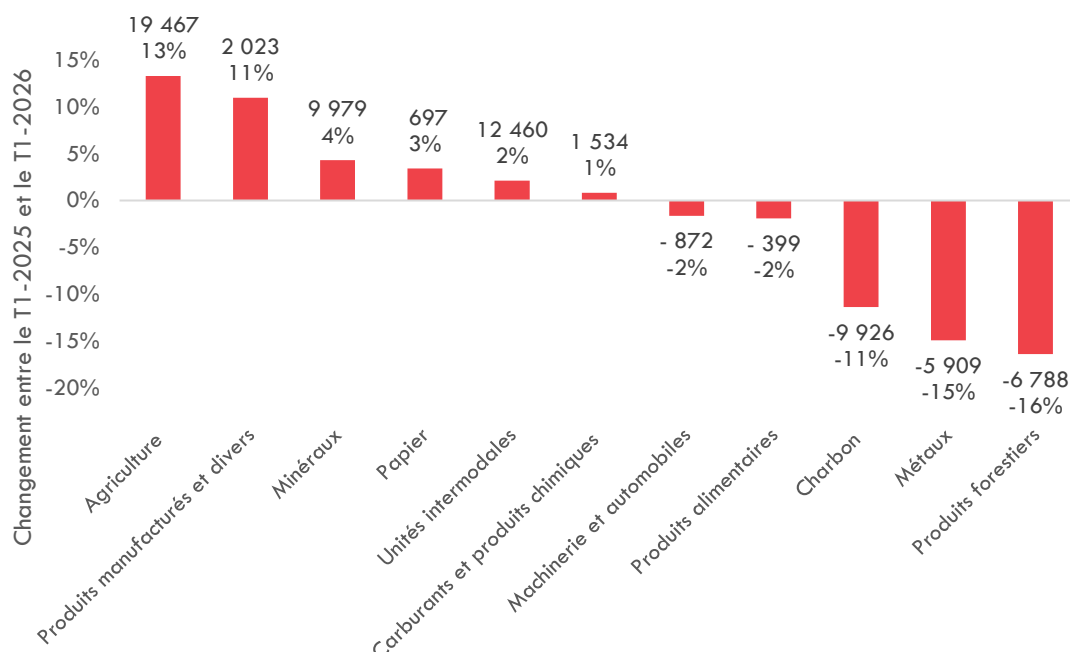
Chemins de fer canadiens, unités intermodales



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

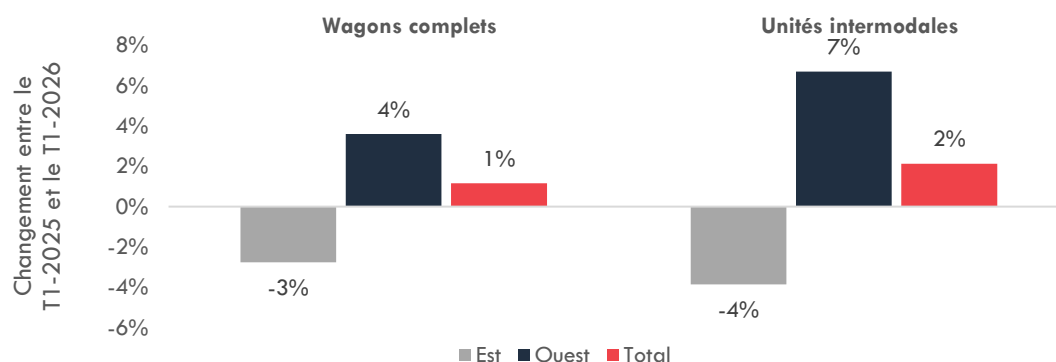
¹⁴ Catégorie de Statistique Canada « fer et acier, formes primaires ou semi-finies ».

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



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

Wagons complets et unités intermodales par région, T1



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

Le trafic intermodal a diminué dans l'Est (-4 %), tandis qu'il a augmenté dans l'Ouest (+7 %) du Canada au T1-2026.

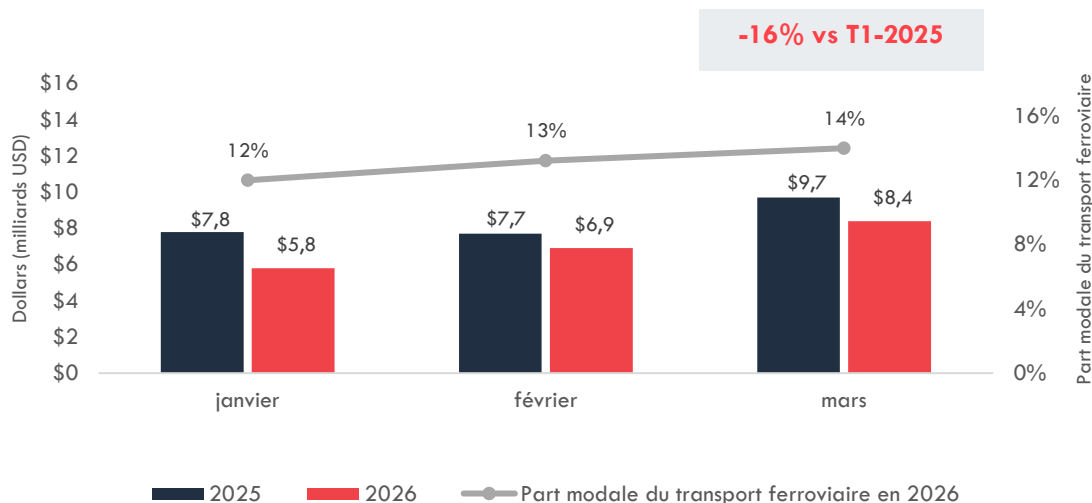
Le trafic non intermodal a baissé de 3 % (9 529 wagons complets) dans l'Est, où le portefeuille de fret est fortement axé sur des produits sujets à des droits de douane élevés. Les minéraux représentaient 50 % des wagons complets non intermodaux de l'Est, suivis des automobiles (11 %) et des métaux (10 %)¹⁵. En plus des défis persistants liés aux droits de douane, les minéraux ont connu une situation difficile attribuable à une demande plus faible pour le sable de fracturation et le minerai de fer. Les wagons complets ont augmenté de 4 % dans l'Ouest – les gains enregistrés pour les produits agricoles et la potasse ont permis de compenser les baisses observées pour le charbon, les produits forestiers et les produits alimentaires.

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

Commerce

Au 1^{er} trimestre de 2026, le commerce ferroviaire avec les États-Unis était évalué à plus de 21 milliards de dollars américains, une baisse de 16 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2025. Une grande part de la valeur des échanges commerciaux est axée sur des produits soumis à des droits de douane élevés. Cela comprend les produits automobiles (42 % de la valeur totale des échanges commerciaux), dont les composants non américains sont soumis aux droits de douane de 25 %, et les métaux (10 % de la valeur totale des échanges commerciaux), qui sont soumis aux droits de 50 % sur l'acier et l'aluminium¹⁶.

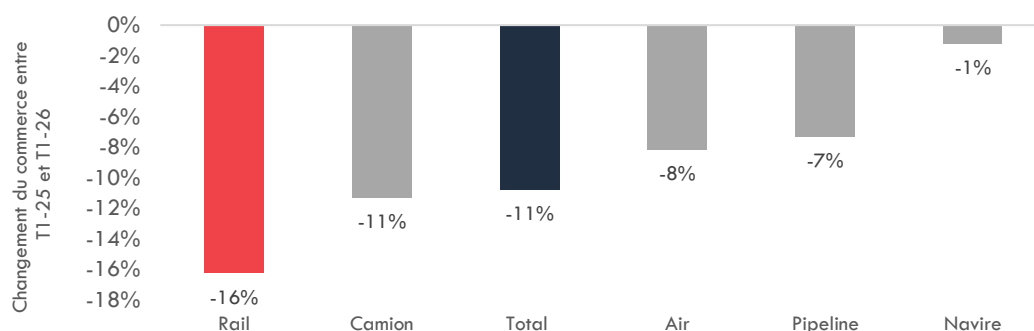
Commerce ferroviaire avec les États-Unis



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

Pendant le 1^{er} trimestre de 2026, les volumes du commerce ferroviaire ont, chaque mois, essuyé des baisses consécutives par rapport à l'année précédente, avec une chute marquée de 26 % en janvier 2026. Bien que tous les modes de transport commerciaux aient connu un recul global de 11 %, c'est le commerce ferroviaire qui a été le plus touché.

Comparaison du commerce par mode de transport avec les États-Unis, T1



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

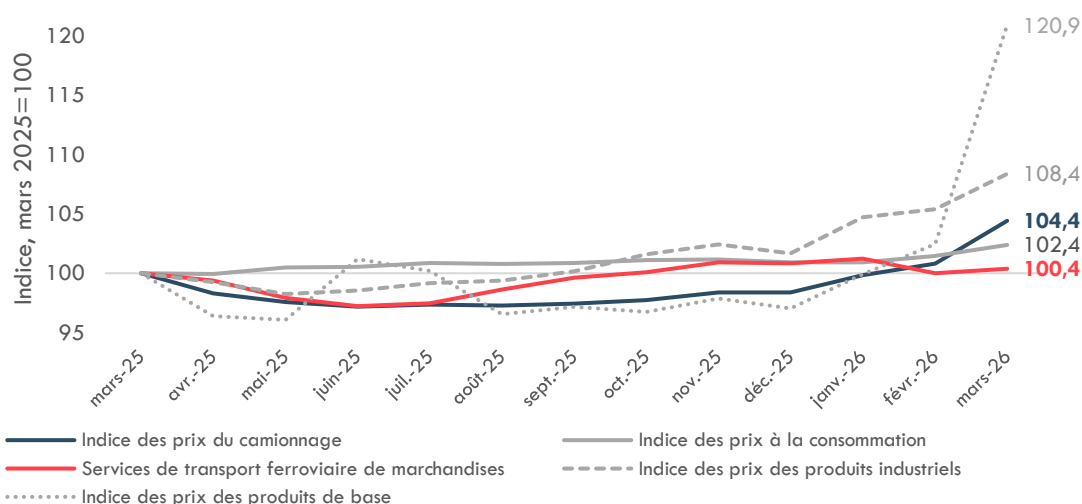
¹⁶ Source pour la part des automobiles et des métaux dans la valeur totale des échanges commerciaux : calcul de l'ACFC fondé sur les données de Transports Canada, Carrefour de données et d'information sur les transports, Tableaux de l'addendum 2023, [Tableau RA9](#).

Tarifs marchandises

En mars 2026, les tarifs marchandises sont demeurés stables comparativement à l'année précédente. Les indices des prix à la consommation, des produits de base, des produits industriels et des services de camionnage augmentent depuis les 12 derniers mois. L'indice des prix des produits de base a bondi de 18 % entre février et mars, entièrement propulsé par l'augmentation de 37 % du coût de l'énergie. Il a également augmenté de 21 % par rapport à mars 2025. Le prix des produits industriels, lui, poursuit son ascension soutenue, atteignant 8 % en mars 2026 comparativement à pareille date en 2025.

Depuis janvier 2020 (niveau de référence prépandémique, non indiqué), les tarifs marchandises ferroviaires ont augmenté de 23,7 %. Cette croissance s'apparente à celle des prix à la consommation (22,4 %), mais s'avère bien inférieure à celle des prix des produits de base (83,1 %), des produits industriels (42,4 %) et des services de camionnage (31,9 %). En conséquence, les producteurs canadiens paient aujourd'hui moins pour les services de transport ferroviaire que ce qu'ils reçoivent pour leurs produits. Le maintien de tarifs marchandises concurrentiels à l'échelle mondiale soutient la croissance et la compétitivité de plusieurs industries canadiennes¹⁷.

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](#)

En maintenant des 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, les chemins de fer du Canada ont facilité des échanges commerciaux avec les États-Unis à hauteur de 21 milliards de dollars américains et ont transporté 2 % de trafic supplémentaire (wagons complets et unités intermodales) au T1-2026 par rapport au T1-2025.

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

Données sur le transport ferroviaire de passagers

Les chemins de fer voyageurs du Canada offrent une option de transport accessible, sûre et respectueuse de l'environnement aux navetteurs, aux voyageurs interville 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.

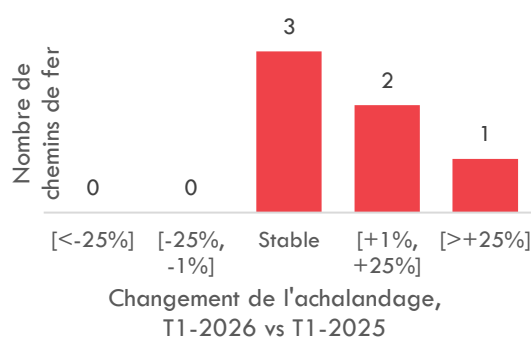
Malgré certaines statistiques positives sur le transport ferroviaire de voyageurs au 1^{er} trimestre de 2026, après plusieurs années d'achalandage inférieur à la normale, le soutien gouvernemental, à tous les paliers, au transport ferroviaire de passagers doit demeurer une priorité absolue.

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'ACFC¹⁸.

Au 1^{er} trimestre de 2026, trois des six membres¹⁹ faisant rapport ont indiqué une augmentation annuelle de l'achalandage, alors que l'achalandage des trois autres membres est demeuré relativement stable (variation de moins de $\pm 1\%$).

Membres de l'ACFC, achalandage



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.

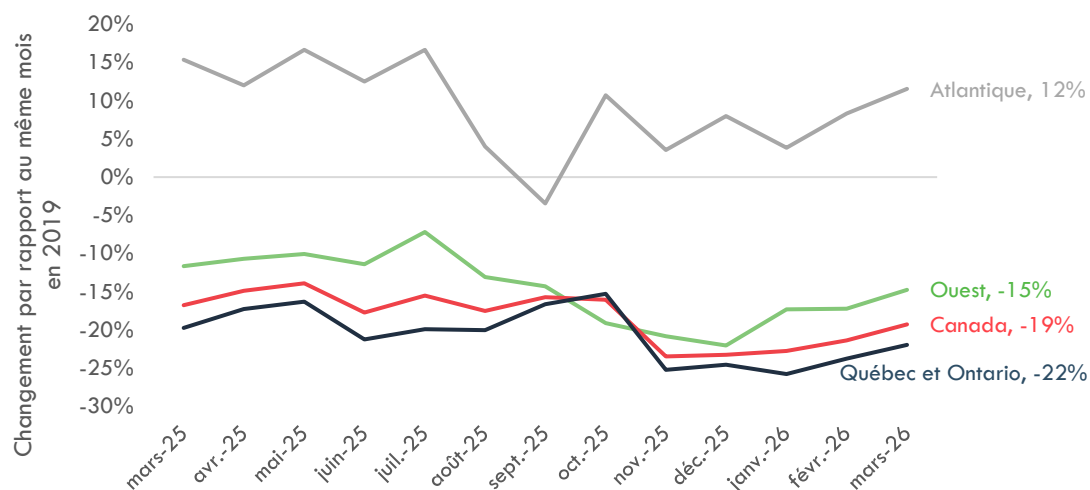
Depuis janvier 2026, les employés du gouvernement de l'Ontario et de la Ville d'Ottawa sont retournés au bureau à plein temps. Plusieurs grands employeurs du secteur privé renforcent également leurs exigences sur la présence au bureau. Ces mesures se sont traduites par une hausse modérée d'un mois à l'autre au cours du 1^{er} trimestre 2026, bien que les niveaux restent inférieurs au niveau pré-pandémique de 2019, et au premier trimestre de 2025.

Les données sur l'achalandage du transport en commun présentées ci-dessous tiennent compte de l'aspect saisonnier, elles comparent l'achalandage mensuel à chaque mois correspondant en 2019. En mars 2026, l'achalandage national était environ 3 % inférieur à celui de mars 2025 (une baisse de 19 % par rapport au niveau de référence pré-pandémique de décembre 2019).

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

¹⁹ Comparativement aux autres trimestres, moins de membres de l'ACFC ont des données sur l'achalandage au premier trimestre, car la saison touristique/des excursions ne commence qu'au deuxième trimestre.

Achalandage du transport en commun par région

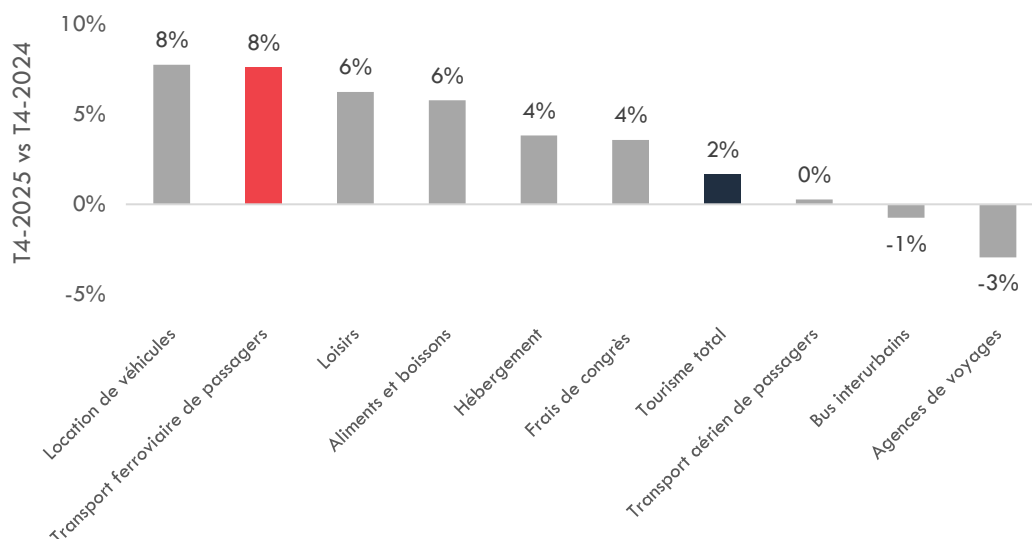


Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#)

Tourisme ferroviaire

Comme il y a un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme, les dernières données disponibles couvrent le 4^e trimestre de 2025. Elles révèlent que les dépenses totales en tourisme ont augmenté de 2 % par rapport à l'année précédente, alors que les dépenses en transport ferroviaire de voyageurs ont augmenté de 8 %, représentant la plus forte hausse après la location de véhicule.

Dépenses en tourisme, T4



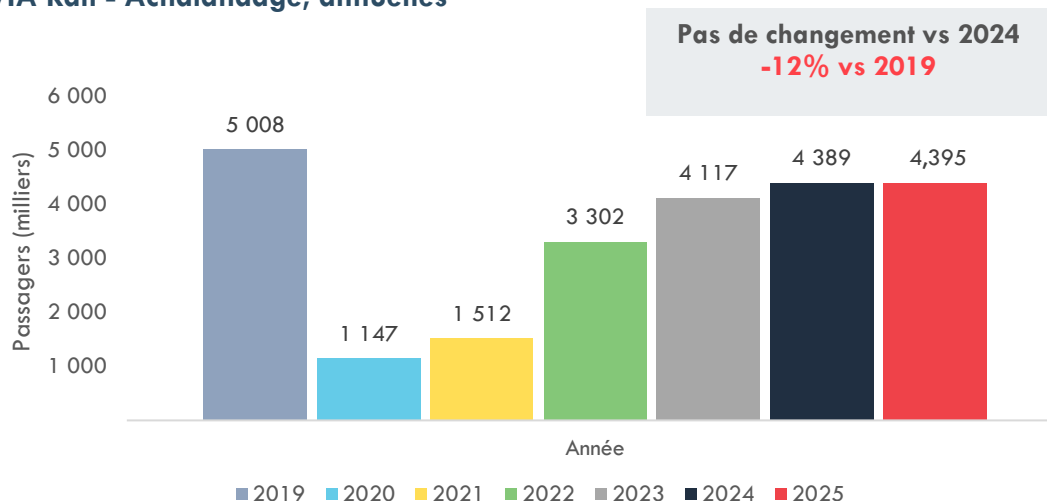
Source : Statistique Canada, [Indicateurs nationaux sur le tourisme](#)

Transport de passagers interville

Au moment de publier le quatrième rapport trimestriel de 2025 de l'ACFC, les données de 2025 sur l'achalandage de VIA Rail n'étaient pas encore parues. Par conséquent, en plus de nos résultats au premier trimestre de 2026, cette section couvrira également les données d'achalandage annuel de VIA Rail.

En 2025, l'achalandage de VIA Rail, soit environ 4,4 millions de passagers, est demeuré stable par rapport à 2024. Il reste également 12 % inférieur au seuil de 5 millions de passagers de 2019, avant la pandémie. Finalement, le 4^e trimestre 2025 a affiché une diminution d'environ 1 % comparativement à l'an passé.

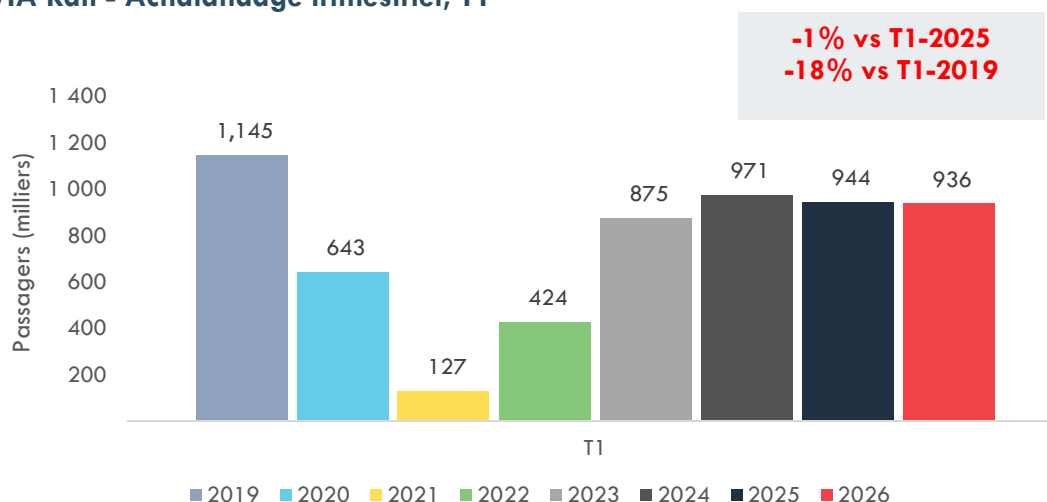
VIA Rail - Achalandage, annuelles



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

Introduit à l'été 2025, le laissez-passer Un Canada fort²⁰ de VIA Rail, qui offre des voyages gratuits ou à prix réduit aux enfants et aux jeunes adultes de 24 ans et moins, sera de retour pour la saison estivale 2026. Le laissez-passer a contribué à un achalandage trimestriel record au T3-2025, une situation inédite depuis le quatrième trimestre de 2019. On prévoit également qu'il aura des retombées bénéfiques pour le troisième trimestre de 2026.

VIA Rail - Achalandage trimestriel, T1



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

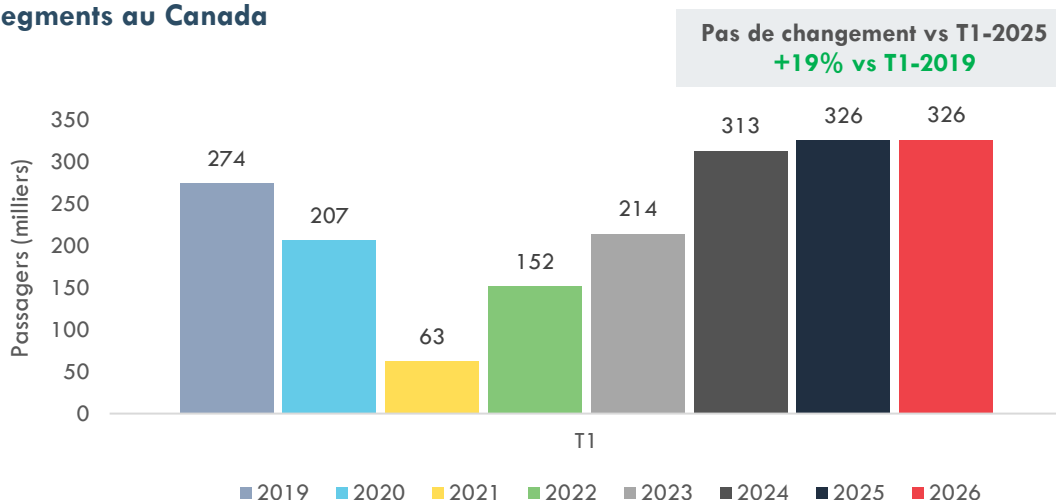
²⁰ <https://www.viarail.ca/fr/offres/laissez-passer-canada-fort>

Amtrak a de nombreux itinéraires aux États-Unis, dont trois comprenant un segment canadien. L'achalandage sur ces trois itinéraires ne veut pas forcément dire que les voyageurs ont traversé la frontière; ils peuvent avoir voyagé seulement sur un segment dans l'un des deux pays²¹.

L'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada est demeuré stable au 1^{er} trimestre de 2026, avec environ 362 000 passagers, mais est resté supérieur de 19 % au niveau prépandémique (1^{er} trimestre de 2019).

La hausse d'achalandage par rapport à l'année précédente observée sur la liaison Maple Leaf (Ontario, New York) a été pratiquement contrebalancée par des diminutions sur les deux autres liaisons : Cascades (Colombie-Britannique, Washington, Oregon) et 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).

²¹ Par exemple, l'itinéraire Maple Leaf va de New York à Toronto; le Cascades va d'Eugene, en Oregon, à Vancouver; et l'Adirondack va de New York à Montréal.

Performance du secteur ferroviaire en matière de sécurité

La sécurité est la priorité première du secteur ferroviaire canadien. Depuis quelques années, les chemins de fer améliorent leur performance en matière de sécurité, réduisant considérablement le nombre total d'accidents. 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 T1-2026, le taux d'accidents s'est amélioré de 2 % par rapport à l'année précédente et de 18 % par rapport à la moyenne de 2021-2025.

L'amélioration est principalement attribuable à une réduction des accidents aux passages à niveau, ainsi qu'à une diminution des collisions et des déraillements hors voie principale.

Déraillements sur la voie principale : Au T1-2026, on a recensé 20 déraillements sur voie principale, une hausse par rapport au T1-2025 et à la moyenne de 2021-2025.

Marchandises dangereuses : Le nombre d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses au T1-2026 a augmenté par rapport à l'année précédente et par rapport à la moyenne de 2021-2025.

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'habitabilité²². C'est une mesure positive que d'autres provinces devraient envisager, selon l'ACFC.

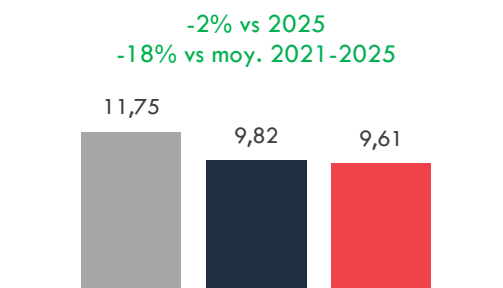
Sur une note positive, au 1^{er} trimestre de 2026, les accidents aux passages à niveau ont affiché une baisse supérieure à 50 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2025 et à 40 % selon la moyenne de 2021-2025. Les incidents liés à une intrusion sont demeurés stables comparativement au T1-2025, mais légèrement en hausse selon la moyenne de 2021-2025.

La sécurité est la priorité première du secteur ferroviaire canadien, renforcée par l'amélioration continue du taux d'accidents. 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 priorités clés. 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.

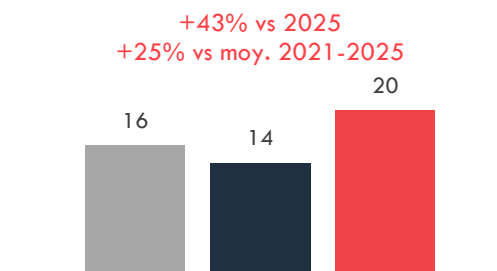
²² <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/orientations-gouvernementales>

Trimestriel

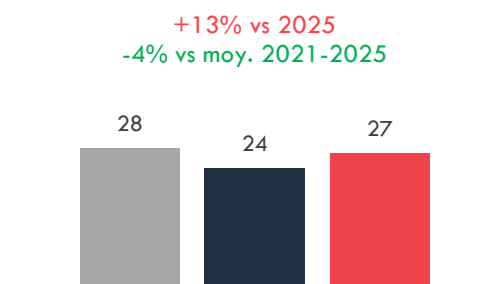
Accidents par million de trains-milles



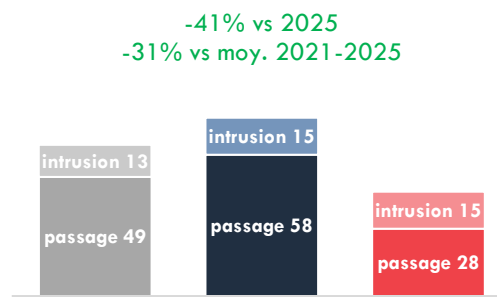
Déraillements sur voie principale



Accidents impliquant des marchandises dangereuses



Accidents - Passages à niveau et intrusions



■ T1 moy. 2021-2025 ■ T1-2025 ■ T1-2026

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

2026_T1_v1