

RAPPORT TRIMESTRIEL DE L'ACFC

Trimestre 2 – 2026

29 septembre 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.....	16
Industrie du fret canadienne	18
Wagons complets et unités intermodales	18
Commerce	21
Tarifs marchandises.....	22
Données sur le transport ferroviaire de passagers.....	24
Achalandage chez les membres de l'ACFC	24
Transport en commun et trains de banlieue	24
Tourisme ferroviaire.....	25
Transport de passagers intervilles	25
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 deuxième trimestre de 2026, l'industrie ferroviaire canadienne a affiché une solide augmentation des volumes et une forte performance opérationnelle dans un contexte économique marqué par les droits de douane élevés – et instables – avec les États-Unis, des efforts de diversification commerciale, et des perturbations sans précédent des chaînes d'approvisionnement mondiales, causées notamment par la fermeture du détroit d'Ormuz qui se poursuit et les hausses du prix du carburant qui en découle. Ce trimestre nous a une fois de plus démontré la résilience et la capacité d'adaptation des chemins de fer et est venu 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 4 % 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 les produits énergétiques. Ces gains surpassent largement le fort recul du charbon, tandis que les volumes intermodaux affichent une certaine stabilité. Les secteurs des produits forestiers, des métaux, des minéraux et de l'automobile, entre autres touchés par les droits de douane des États-Unis, ont connu une hausse par rapport au deuxième trimestre de 2025, période où les contraintes tarifaires étaient entrées en vigueur pour la première fois.

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 7,85 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. Les revenus de fret par TMC a progressé, porté par l'augmentation des suppléments pour le carburant qui visait à pallier la flambée du prix du



pétrole. Cette pression a toutefois fait gonfler les charges d'exploitation et, par conséquent, a contribué à une légère hausse du ratio d'exploitation. Du côté du nombre d'accidents par million de trains-milles rapporté par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, les performances en matière de sécurité sont mitigées. En effet, le taux d'accidents s'est accru de 2 % comparativement au 2^e trimestre de 2025, mais demeure 14 % sous la moyenne quinquennale.

Dans l'ensemble, le deuxième 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 mars à juin 2026, l'emploi total (toutes industries confondues) a augmenté de 0,4 % (88 300 emplois), résultat d'augmentations marquées en mai (+87 800 emplois) et plus minces en juin (+18 200 emplois), contrebalançant largement le léger déclin en avril (-17 700 emplois). Au mois de mai, une hausse générale a été observée, soutenue par les secteurs de la construction (+26 800 emplois); de l'information, de la culture et des loisirs (+19 300 emplois) et du transport et de l'entreposage (+18 700 emplois). Pour sa part, le secteur manufacturier a augmenté en mai, mais diminué en juin. L'incertitude liée aux droits de douane le maintient sous son niveau de janvier 2025.

En dépit des perturbations liées au commerce et aux droits de douane toujours fortement ressenties pendant le 2^e trimestre de 2026, les statistiques officielles du mois de juin indiquent une croissance et une résilience économiques.

Par rapport à mars 2026, les expéditions manufacturières ont monté de 6,3 % en juin 2026, portées par des ventes de produits manufacturés (78,8 G\$) en augmentation pour le cinquième mois consécutif. Ces ventes ont par ailleurs atteint un sommet historique de 235,1 G\$ au 2^e trimestre de 2026. Une partie de cette hausse est attribuable à la hausse du prix du pétrole et des produits énergétiques, soumis à l'explosion mondiale du coût du pétrole en cours de trimestre. Les produits assujettis aux droits de douane des États-Unis continuent à se remettre, comme l'illustrent les ventes d'équipements de transport qui ont monté de 7,5 % au cours du 2^e trimestre, portées par le rebond de la production de véhicules et de pièces automobiles.

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. De mars à juin 2026, le volume total des échanges (toutes marchandises et tous partenaires confondus) s'est accru de 7,4 % (10,1 G\$). Cette tendance reflète partiellement la hausse des prix engendrée par l'augmentation des coûts d'exportation, conséquence de la flambée mondiale du cours du pétrole. En juin, le Canada a enregistré un excédent sur marchandises (3,9 G\$) pour le quatrième mois consécutif (le surplus de 10,0 G\$ avec les États-Unis ayant partiellement épongé le déficit commercial avec d'autres pays¹).

De mars à juin 2026 également, le PIB a augmenté de 1,2 % (28,8 G\$), soit 0,5 % en avril et 0,3 % en mai et en juin respectivement. Au deuxième trimestre de 2026, cette croissance globale touchait 17 des 20 secteurs industriels. Les meilleures performances ont été enregistrées dans le secteur des mines, des carrières et de l'extraction de pétrole et de gaz, suivies par le secteur manufacturier, où la fabrication de matériel de transport a affiché sa plus forte hausse trimestrielle depuis le 3^e trimestre de 2020².

Le PIB réel par habitant a grimpé de 1 % (T2-2026), un changement plutôt net avec la tendance des dernières années, plutôt marquée par la croissance faible, la stagnation, voire la régression.

¹ Statistique Canada, Le Quotidien, Commerce international de marchandises du Canada, juin 2026.

<https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/260804/dq260804a-fra.htm>

² Statistique Canada, Le Quotidien, Produit intérieur brut par industrie, juin 2026.

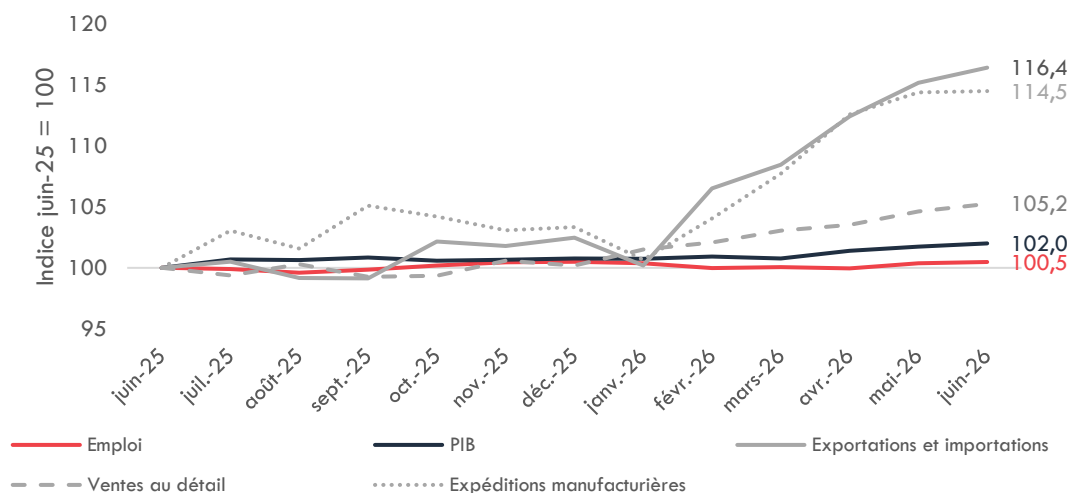
<https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/260828/dq260828b-fra.htm>



À l'exception faite de quelques pointes à certains trimestres pendant la pandémie de COVID-19 – alors que la croissance était amplifiée par l'injection massive de capitaux pour stimuler l'économie – le 2^e trimestre de 2026 affiche la plus forte croissance depuis le premier trimestre de 2017.

De mars à juin 2026, les ventes au détail ont augmenté de 2,1 % dans huit 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\$)
Mars 2026	21,05	2 340	137,7	72,7	74,2
Juin 2026	21,14	2 369	147,8	74,3	78,8
Changement sur 3 mois	0,4 %	1,2 %	7,4 %	2,1 %	6,3 %

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 deuxième trimestre de 2026, le PIB du Canada a augmenté de 3,3 % (variation en pourcentage annualisée d'un trimestre à l'autre), tandis que le PIB des États-Unis a augmenté de 1,5 %. Le déclin du PIB canadien constaté lors du premier trimestre de 2026 a été légèrement révisé à la hausse (+0,3 %), évitant ainsi une récession technique. Au 2^e trimestre de 2026, on voit aussi le PIB réel par habitant augmenter de 1 %, tandis que la population canadienne diminue pour un troisième trimestre d'affilée³.

La croissance enregistrée au 2^e trimestre de 2026 a été largement alimentée par les exportations, qui connaissent leur plus forte hausse en plus de trois ans, ainsi que par les dépenses des ménages et l'investissement des entreprises. Toutefois, ces gains ont été en partie effacés par une diminution des stocks des entreprises.

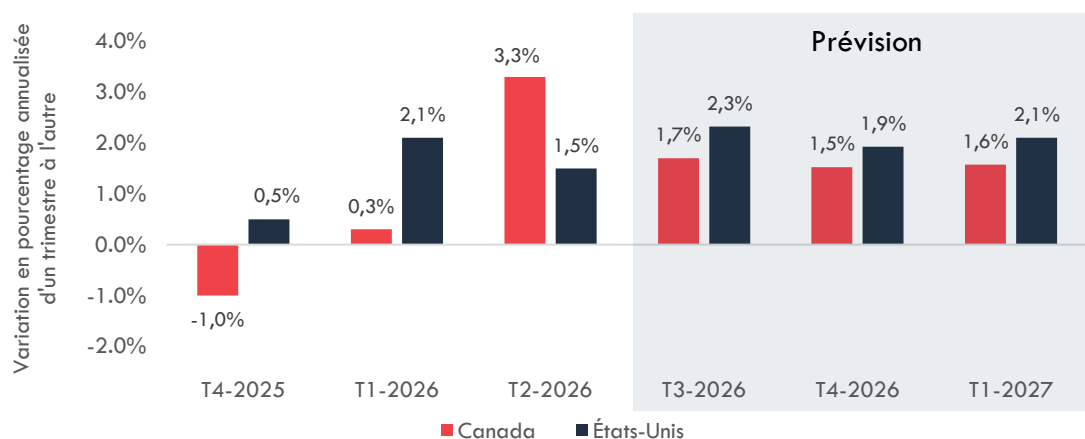
³ Statistique Canada, Le Quotidien, Produit intérieur brut, revenus et dépenses, deuxième trimestre de 2026.
<https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/260828/dq260828a-fra.htm>.



La mesure de « superdéduction à la productivité » du gouvernement fédéral est entrée en vigueur le 4 novembre 2025⁴. Au cours du 2^e trimestre de 2026, les investissements des entreprises dans la machinerie et le matériel ont atteint leur plus haut niveau depuis le 2^e trimestre de 2024.

Le 15 septembre 2026, le gouvernement fédéral a annoncé sa mesure de « superdéduction à la productivité » qui permettra, de manière permanente, la passation en charges immédiate d'un large éventail de biens amortissables⁵. Cette mesure, accueillie favorablement, est une avancée majeure pour la compétitivité, la productivité et la diversification commerciale du Canada. Il y a longtemps que l'ACFC et ses membres plaident en faveur de politiques permanentes qui encouragent l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement du pays. Selon un rapport indépendant publié en juin 2026⁶ et commandé par l'Association, cette mesure contribuera à d'importants investissements annuels du secteur privé dans les chaînes d'approvisionnement, en plus d'accroître le PIB. L'annonce du gouvernement survient après la publication du rapport indépendant et les appels à l'action faits par une coalition formée de 14 associations sectorielles, dont fait partie l'ACFC, qui demande la mise en place de meilleures politiques d'amortissement accéléré, qui attireraient d'indispensables investissements privés⁷.

PIB réel prévu - Canada et États-Unis



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

Dans leurs prévisions économiques, les grandes banques canadiennes anticipent une croissance modérée pour la suite de 2026, qui se poursuivra en 2027. Pour chacun des trois prochains trimestres, on prévoit un ralentissement moyen de 1,6 %. Du côté des États-Unis, on attend une croissance de 2,3 % (T3-2026), 1,9 % (T4-2026) et 2,1 % (T1-2027).

À la suite de volumes supérieurs aux attentes dans la première moitié de 2026, les chemins de fer de classe 1 ont révisé la croissance des TMC à une faible hausse du pourcentage (par rapport à la croissance quasi nulle anticipée précédemment)⁸. Le prix du carburant, la fluctuation des taux de change et les droits de douane trônent au sommet des préoccupations pour le reste de l'année 2026.

⁴ Gouvernement du Canada, Budget 2025, Chapitre 1 : Bâtir une économie canadienne plus forte.

<https://budget.canada.ca/2025/report-rapport/chap1-fr.html>

⁵ Gouvernement du Canada, ministère des Finances. <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/nouvelles/2026/09/le-gouvernement-du-canada-presente-la-nouvelle-megadeduction-a-la-productivite-pour-consolider-la-position-du-canada-comme-pays-le-plus-concurrentiel.html>.

⁶ <https://www.railcan.ca/policy-advocacy/immediate-depreciation/> (en anglais)

⁷ <https://movingeconomies.ca/fr/>

⁸ Rapport trimestriel du CN T2-2026, 24 juillet 2026.



Au 2^e trimestre de 2026, les exportateurs canadiens ont continué de faire 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.

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. Les chemins de fer canadiens de classe 1 repoussent toujours le record de 2025 en transport céréalier. La solide performance des produits céréaliers devrait se poursuivre au cours des troisième et quatrième trimestres de 2026, alors qu'on reste généralement optimiste quant à des récoltes au moins comparables à la moyenne des cinq dernières années⁹. La faiblesse de la demande, conjuguée aux tarifs, continuera sans doute à affecter les volumes de marchandises, comme les produits forestiers ainsi que les métaux et minéraux. Les prévisions pour l'énergie, les produits chimiques et les plastiques sont bonnes, tout particulièrement pour les produits raffinés et les liquides de gaz naturel¹⁰. Malgré les droits de douane qui touchent le secteur de l'automobile, les chargements automobiles et les tonnes-milles commerciales ont augmenté par rapport aux faibles performances enregistrées au T2-2025. 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.

⁹ Résultats financiers du CPKC T2-2026, 29 juillet 2026; Rapport trimestriel du CN T2-2026, 24 juillet 2026.

¹⁰ Rapport trimestriel du CN T2-2026, 24 juillet 2026.



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.

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 du Canada en matière de relations de travail et de souligner la nécessité d'un cadre plus prévisible et durable pour favoriser la stabilité à long terme des relations de travail et limiter les préjudices économiques causés par les arrêts de travail.

Le 21 septembre 2026, le gouvernement a déposé le projet de loi C-39, la *Loi visant à bâtir un Canada fort*. L'ACFC appuie les éléments du projet de loi qui permettraient d'accélérer le développement des infrastructures et accueille favorablement certaines des modifications proposées au *Code canadien du travail*. Toutefois, les réformes proposées vont pas assez loin pour régler les problèmes d'instabilité des relations de travail qui touchent les chaînes d'approvisionnement essentielles du secteur des transports au Canada. Le projet de loi semble accepter que le gouvernement ne puisse intervenir en cas de grève ou de lock-out qu'après le début de celle-ci ou de celui-ci, plutôt que de chercher à éviter les dommages importants causés par les arrêts de travail fréquents et récurrents dans les principaux secteurs des transports, même lorsque les parties se trouvent dans une impasse totale, qu'aucune négociation véritable n'a plus lieu et que l'intérêt national est manifestement compromis.

Des modifications visant à combler cette lacune contribueraient à renforcer la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable et destination stable pour l'investissement, tout en appuyant les objectifs du gouvernement en matière de croissance économique et de diversification des échanges commerciaux.

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 2^e trimestre de 2026, le tonnage traversant le canal a augmenté de 34 % comparativement à la même période l'an dernier, soit environ 51 % de moins qu'en 2020-2023, une situation qui touche principalement les porte-conteneurs¹¹. Le détroit d'Ormuz demeure fermé à la suite du déclenchement du conflit militaire entre les États-Unis et Israël d'une part et l'Iran d'autre part, à la fin de février 2026. L'accord provisoire conclu en juin 2026 entre les États-Unis et l'Iran n'a pas duré et s'est soldé par le blocus des ports iraniens en juillet. Le trafic maritime, qui s'élevait à cent navires par jour avant le début du conflit, atteignait à peine cinq navires par jour à la

¹¹ <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>



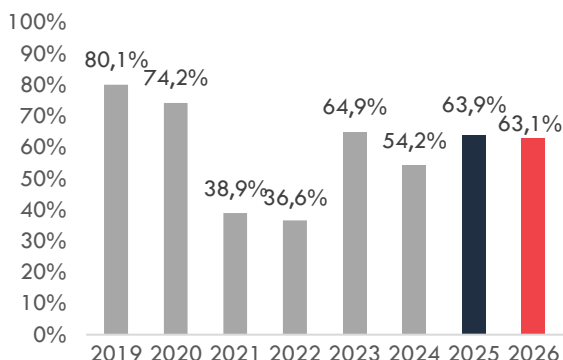
fin d'août 2026¹². La situation demeurerait non résolue au moment de la rédaction du présent rapport.

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 d'ici la fin de 2026, même si des conditions similaires se reproduisaient¹³.

Navires mondiaux

Au deuxième trimestre de 2026, la ponctualité¹⁴ des navires maritimes à l'échelle mondiale s'établissait à 63,1 %. Il s'agit d'une légère baisse par rapport à 63,9 % (T2-2025), mais les résultats demeurent nettement défavorables par rapport au T2-2019 (avant la pandémie de COVID-19), lorsque la fiabilité des horaires atteignait 80,1 %.

Fiabilité des horaires mondiaux, T2

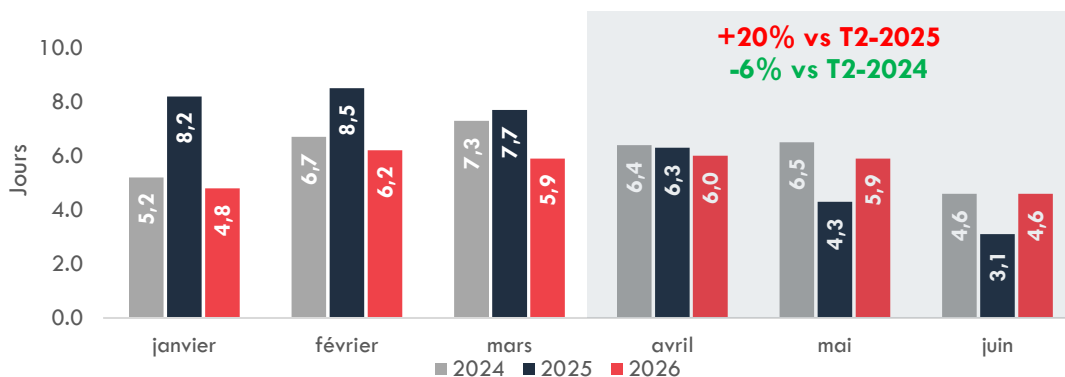


Source : Sea-Intelligence, [Global Liner Performance \(GLP\) report](#)

Ports canadiens

Au 2^e trimestre de 2026, les temps d'arrêt au port de Vancouver étaient en moyenne de 5,5 jours, ce qui représente une augmentation de 20 % par rapport au 2^e trimestre de 2025, mais une amélioration de seulement 6 % par rapport au 2^e trimestre de 2024. Le port de Montréal affichait pour sa part une moyenne de 5,8 jours, soit une diminution de 9 % par rapport au 2^e trimestre de 2025.

Vancouver – Temps d'arrêt au terminal Gateway par mois



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

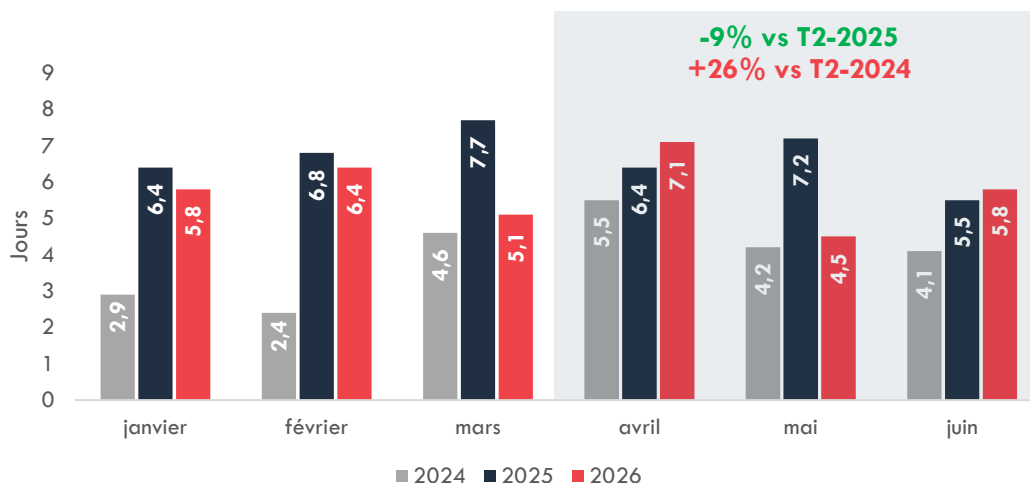
¹² <https://www.aljazeera.com/news/2026/8/27/how-a-95-percent-drop-in-hormuz-traffic-changed-global-shipping>

¹³ <https://www.reuters.com/sustainability/land-use-biodiversity/panama-canal-not-planning-curb-ships-passage-2026-despite-drought-threat-2026-05-15/>

¹⁴ 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 2^e trimestre de 2026, les chemins de fer de classe 1 au Canada affichaient un temps d'arrêt moyen de 7,85 heures, une diminution de 8 % par rapport au même trimestre l'an dernier. 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 est restée relativement stable et les temps d'arrêt aux terminus ferroviaires des 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 et la hausse du prix des carburants.



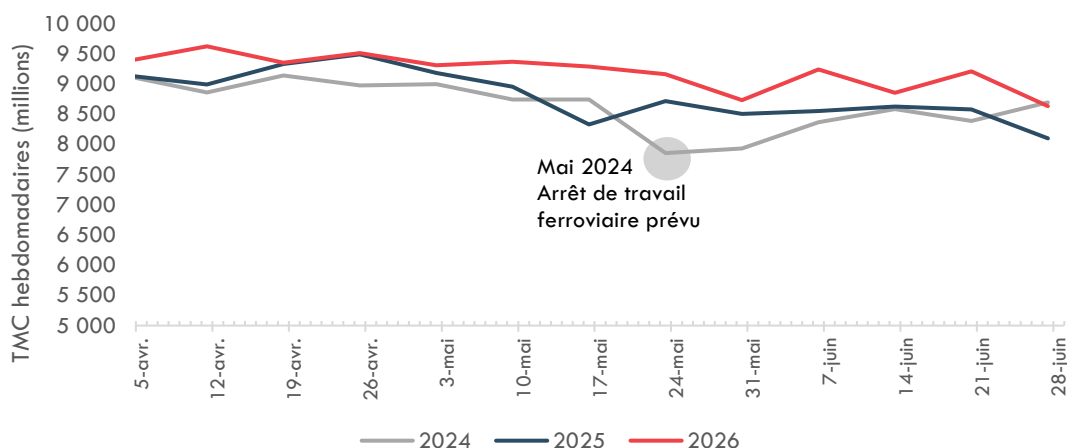
Données sur les chemins de fer de classe 1 pour l'ensemble du réseau

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 2^e 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 l'ensemble des treize semaines. Ils ont également terminé le trimestre avec des TMC supérieures de 4 % à celles du 2^e trimestre de 2025.

Chemins de fer de classe 1 - Tonnes-milles commerciales, T2



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

Note : La date indique le premier jour de la semaine (p. ex., 5 Avr correspond à la semaine du 5 au 11 avril). La semaine commençant le 5 avril 2026 (pour la série de 2026) est comparée aux semaines commençant le 6 avril 2025 et le 7 avril 2024.

Volumes de trafic par groupe de produits

Comme l'indiquent la figure et le tableau ci-dessous, les TMC ont augmenté de 4 % comparativement au 2^e 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 12 % (+4 620 millions) et une augmentation des wagons complets de 11 % par rapport au 2^e 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 de produits énergétiques, chimiques et plastiques a également contribué à la croissance, avec une hausse de 9 % des TMC (+1 701 millions) et de 5 % des wagons complets.

Les wagons complets d'automobiles ont augmenté de 4 % et les TMC de 9 % 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, ce qui en fait un bon point de comparaison. Au 2^e 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 augmenté de 6 % par rapport au 2^e trimestre de 2025, et de 26 % par rapport au 1^{er} trimestre de 2026¹⁵.

Pour le charbon, les TMC ont diminué de 15 % et les wagons complets, de 13 %. Dans son bulletin Le Quotidien de mai 2026 sur les chargements ferroviaires¹⁶, Statistique Canada constate que la réduction des volumes de charbon pourrait indiquer un affaiblissement de la demande mondiale d'énergie industrielle, particulièrement en Asie.

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 malgré tout connu une légère augmentation de 1 % (+ 61 millions de TMC) tandis que les wagons complets ont diminué de 3 % au 2^e 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 2 % des TMC et de 1 % sur les wagons complets par rapport aux niveaux du 2^e trimestre de 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. Depuis avril 2026, les droits de douane s'appliquent désormais sur la valeur totale d'importation des biens concernés (et non uniquement sur leurs composantes en métal¹⁷) ainsi que sur les produits du cuivre. Ces nouvelles contraintes accentuent la pression réelle sur plusieurs catégories d'exportation canadienne, sans faire augmenter les taux globaux. Au 2^e trimestre de 2026, les exportations d'acier et d'aluminium ailleurs qu'aux États-Unis ont continué leur ascension pour atteindre 74 % sur un an. Pour la même période, la part de ces exportations s'est accrue de 58 % et représente maintenant un cinquième des exportations totales d'acier et d'aluminium. Les exportations canadiennes d'acier et d'aluminium vers les États-Unis, malgré une hausse au 2^e trimestre de 2026, demeurent stables par rapport à l'an dernier. Les exportations totales de ces matériaux ont connu une progression de 10 % sur la même période. Il faut néanmoins relever que les résultats utilisés aux fins de comparaison restent relativement faibles.

Le groupe des produits énergétiques, des produits chimiques et des plastiques a considérablement contribué à la croissance, les TMC ayant bondi de 9 % (+1 701 millions de TMC) et les chargements complets de 5 %, portés par la performance des produits raffinés et des liquides de gaz naturel¹⁸.

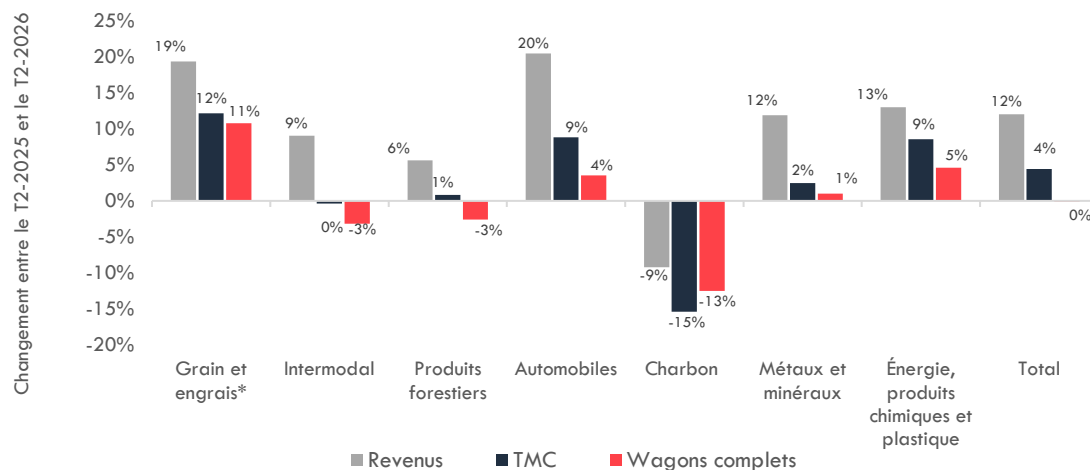
¹⁶ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/260727/dq260727a-eng.htm>

¹⁷ U.S. Federal Register, Strengthening Actions Taken To Adjust Imports of Aluminum, Steel, and Copper Into the United States. <https://www.federalregister.gov/documents/2026/04/09/2026-06960/strengthening-actions-taken-to-adjust-imports-of-aluminum-steel-and-copper-into-the-united-states>

¹⁸ Rapport trimestriel du CN T2-2026, 24 juillet 2026.



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



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

	T2-2026	T2-2025	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	42 627	38 007	12 %	4 620
Intermodal	24 029	24 113	0 %	- 84
Produits forestiers	7 410	7 349	1 %	61
Automobiles	2 478	2 277	9 %	201
Charbon	9 416	11 131	-15 %	-1 715
Métaux et minéraux	12 278	11 979	2 %	299
Énergie, produits chimiques et plastiques	21 589	19 888	9 %	1 701
Total	119 827	114 744	4 %	5 083

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

	2026	2025	Changement (%)	Changement (#)
Grain et engrais*	84 837	76 045	12 %	8 792
Intermodal	46 601	45 894	2 %	707
Produits forestiers	14 428	15 079	-4 %	- 651
Automobiles	4 506	4 302	5 %	204
Charbon	19 427	22 360	-13 %	-2 933
Métaux et minéraux	23 137	23 412	-1 %	- 275
Énergie, produits chimiques et plastiques	43 450	41 425	5 %	2 025
Total	236 386	228 517	3 %	7 869

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

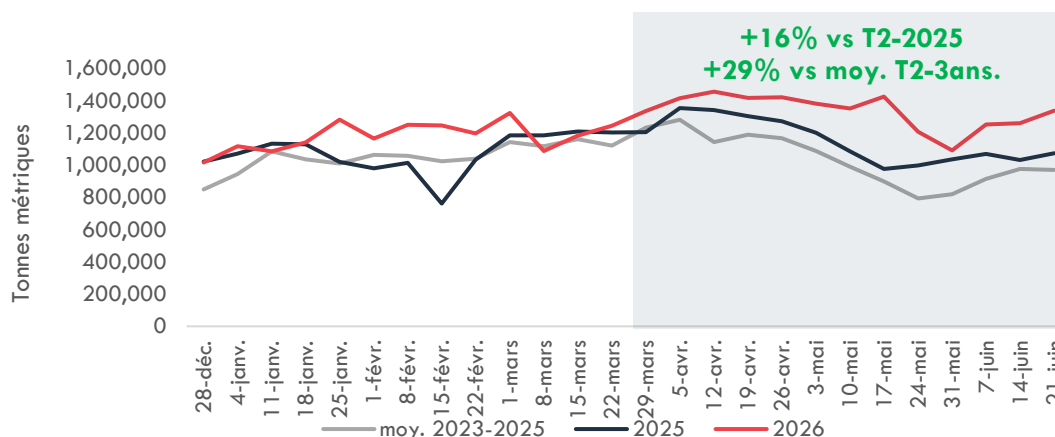
* Cela comprend la potasse.



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 deuxième trimestre de 2026. Pendant le trimestre, les expéditions ont augmenté de 16 % par rapport à l'année précédente et de 29 % par rapport à la moyenne des trois dernières années. Les expéditions hebdomadaires ont dépassé la moyenne des trois dernières années les treize semaines.

Expéditions de grain de l'Ouest canadien, année civile



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

Les chemins de fer de classe 1 poursuivent leur collaboration avec leurs clients afin de trouver de nouveaux débouchés, à la suite de l'augmentation des droits de douane des États-Unis sur les exportations canadiennes. Dans l'ensemble, les volumes de fret ont augmenté au 2^e trimestre de 2026 grâce à la vigueur des produits céréaliers et des engrais, de l'énergie, des produits chimiques et des plastiques. La solide performance de ces marchandises persistera pendant le 3^e trimestre de 2026, en dépit d'un durcissement des droits de douane des États-Unis et de l'entrée en vigueur des contre-mesures tarifaires canadiennes.

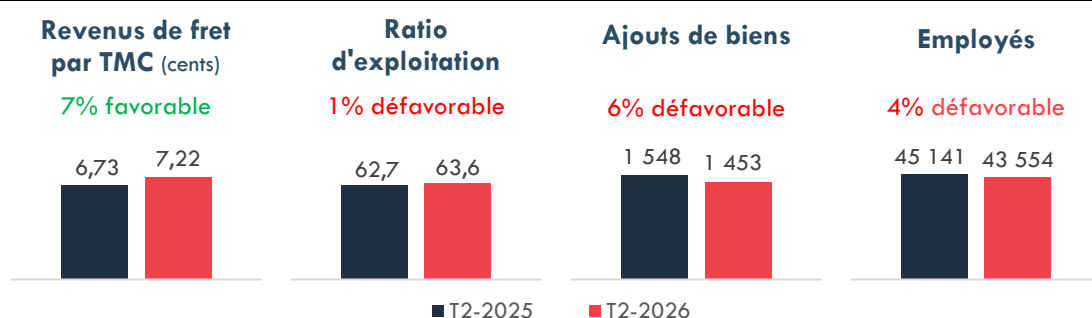


Mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité

Au 2^e trimestre de 2026, la performance évaluée selon les mesures clés sur les finances, l'exploitation et la sécurité est mitigée. Entre les deuxièmes trimestres 2025 et 2026, les revenus de fret globaux par TMC ont augmenté de 7 %. Cette hausse s'accompagne toutefois d'une hausse de dépenses de fonctionnement.

Les revenus de fret par TMC ont augmenté pour tous les produits. Les revenus générés par les suppléments de carburant, conséquence de la flambée du prix du carburant (+56 %), y ont notamment contribué. Les profits issus des revenus par TMC ont toutefois été partiellement atténués par une combinaison de produits désavantageuse, dans laquelle le grain – peu rentable – constitue une part croissante des volumes. Les dépenses de fonctionnement par TMC ont gonflé de 9 % (en raison de la hausse de 56 % des dépenses en carburant). Comme cette augmentation excède celle des revenus de fret, on observe une dégradation de 1 % du ratio d'exploitation.

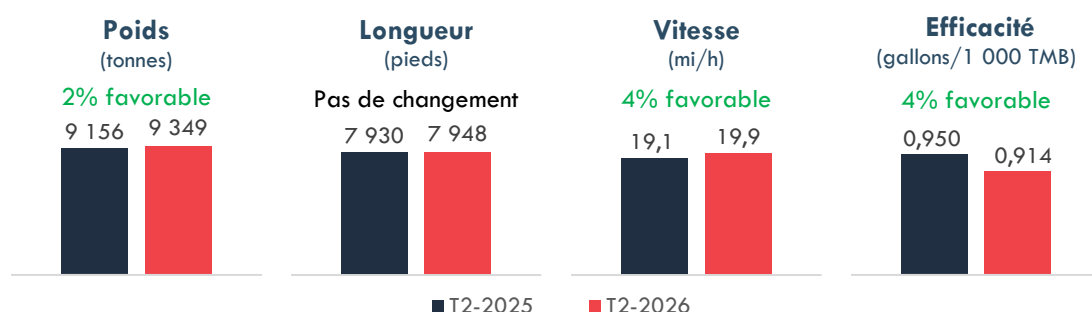
Les chemins de fer de classe 1 ont poursuivi les investissements massifs dans leurs réseaux, soit plus de 1,4 milliard de dollars au 2^e trimestre de 2026¹⁹. Conformément à leurs plans d'immobilisations, ils prévoient investir plus de 5,45 G\$ en 2026. Avec 43 554 employés, l'effectif était inférieur de 4 % par rapport au deuxième trimestre de 2025. La combinaison d'un effectif en baisse de 4 % et d'une hausse de 4 % 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 2^e trimestre de 2026, le poids moyen, la vitesse le rendement en carburant des trains arpentant les chemins de fer de classe 1 ont tous augmenté, tandis que la longueur moyenne des trains est restée relativement stable.



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

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

¹⁹ 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.

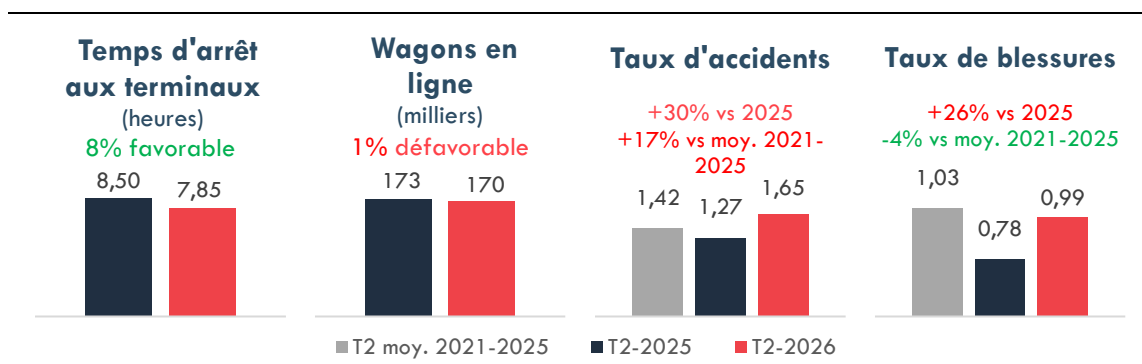


Ces améliorations, soutenues par une gestion disciplinée et l'introduction de nouvelles locomotives de niveau 4, ont généré des gains de productivité amenant les chemins de fer canadiens de classe 1 à enregistrer un rendement énergétique record au deuxième trimestre²⁰. Une vitesse moyenne plus élevée 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.

Au 2^e trimestre de 2026, le temps d'arrêt moyen des trains était de 7,85 heures – soit une baisse de 8 % comparativement au 2^e trimestre de 2025.

Le nombre moyen de wagons en ligne a diminué de 1 % comparativement au 2^e trimestre de 2025. Au 2^e trimestre de 2026, le volume de trafic de céréales a augmenté, même si le nombre de wagons-trémies couverts en ligne est demeuré relativement stable par rapport à l'année précédente. La quantité de wagons porte-automobiles a quant à elle grimpé de 4 %, tandis que le nombre de wagons-citernes affiche une stabilité relative et que les autres types de wagons ont diminué.

Au 2^e trimestre de 2026, le taux d'accidents selon la FRA (Federal Railroad Administration) sur les chemins de fer canadiens de classe 1 s'est accentué par rapport au 2^e trimestre de 2025 et à la moyenne pour 2021-2025. Le taux de blessures personnelles selon la FRA sur les chemins de fer de classe 1 du Canada a lui aussi augmenté comparativement au 2^e trimestre de 2025, demeurant toutefois 4 % inférieur à la moyenne de 2021-2025. Depuis quelques années, les taux de sécurité des chemins de fer de classe 1 du Canada affichent une tendance globalement positive.



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

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

¹ Accidents par million de trains-milles.

² Blessures par 200 000 heures travaillées.

Au 2^e 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 2^e trimestre, on a constaté une augmentation du poids moyen 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.

²⁰ Résultats financiers du CPKC et du CN pour le T2 de 2026; [CPKC Weekly Key Metrics](#).



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.

Le trafic intermodal au 2^e trimestre de 2026 a baissé de 2 % comparativement à la même période l'an dernier, avec des volumes de 1 à 3 % inférieurs à ceux de l'année précédente pour chaque mois du trimestre.

Par rapport à l'année précédente, le trafic de wagons complets non intermodaux au 2^e trimestre de 2026 est demeuré stable en avril, pour ensuite augmenter de 1 % en mai puis de 3 % en juin, pour une hausse trimestrielle de 1 %.

La croissance a globalement été portée par l'agriculture (+19 %, 29 483 wagons complets), les carburants et les produits chimiques (+7 %, 11 714 wagons complets), la machinerie et l'automobile (+10 %, 6 179 wagons complets) et les produits alimentaires (+13 %, 2 503 wagons complets).

Les wagons complets de produits agricoles ont pris une place particulièrement importante au 2^e trimestre de 2026. Après la levée des droits de douane chinois sur le canola à la fin du 1^{er} trimestre de 2026, les wagons complets de canola ont rebondi de 33 % (8 756 wagons complets) au 2^e trimestre de 2026 par rapport à l'année précédente, soit près du tiers de l'augmentation des chargements de produits agricoles. Le reste de la croissance est attribuable aux produits céréaliers (+33 %, 6 679 wagons complets), aux légumes frais, réfrigérés ou secs (+119 %, 5 887 wagons complets), aux aliments et aux produits destinés à l'alimentation animale (+33 %, 4 327 wagons complets) et au blé (+5 %, 4 103 wagons complets). Au 2^e trimestre de 2026, ces cinq catégories de marchandises agricoles figurent parmi les dix types de produits qui génèrent la meilleure croissance annuelle, selon les données de Statistique Canada sur plus de 60 catégories.

Les expéditions de minerai ont quant à elle chuté de 7 % au 2^e trimestre de 2026, une performance fortement influencée par des baisses de 12 % pour le minerai de fer et ses concentrés (-17 586 wagons complets) et de 2 % pour la potasse (-1 405 wagons complets). Malgré cette diminution, les expéditions de potasse restent en hausse de 2 % depuis le début de l'année. Les indicateurs fondamentaux du commerce de la potasse demeurent favorables et on prévoit un accroissement des volumes d'exportations.

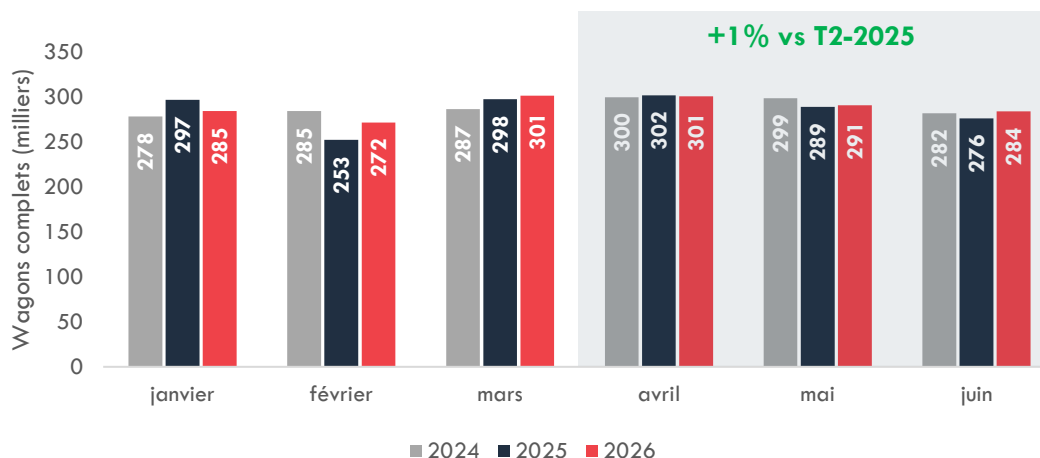
Au cours du 2^e trimestre de 2026, les expéditions de charbon ont chuté de 22 % (-20 854 wagons complets) par rapport au 2^e trimestre de 2025. Cette diminution est largement



attribuable aux difficultés liées à la production minière qui risquent de durer pour le reste de l'année 2026²¹.

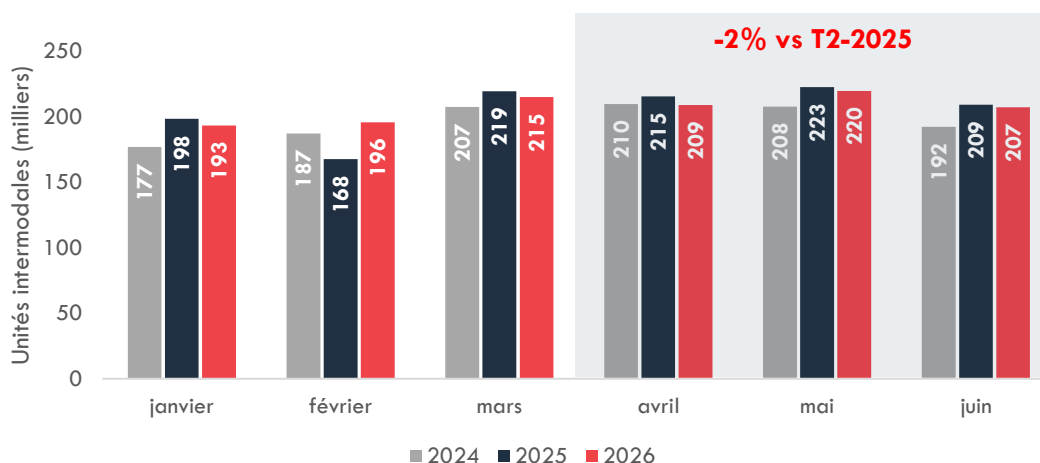
Les chargements de métaux et de produits forestiers ont diminué au 2^e trimestre de 2026, principalement pour les raisons tarifaires exposées précédemment dans ce rapport ainsi qu'en raison de la faible demande pour certains produits dérivés. Toujours au 2^e trimestre, les chargements d'acier²² sont demeurés stables, tandis que ceux de cuivre²³ ont chuté de 23 % avec l'entrée en vigueur des droits de douane des États-Unis sur cette catégorie de produits.

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](#)

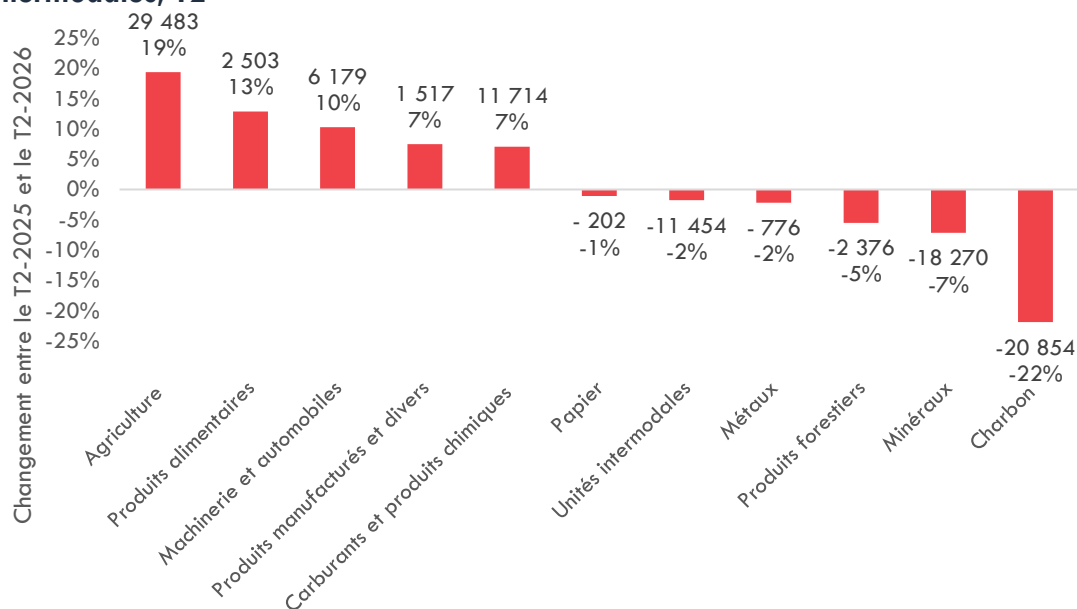
²¹ Résultats financiers du CPKC T2-2026, 29 juillet 2026.

²² Données de Statistique Canada pour la catégorie « fer et acier, formes primaires et demi-produits ».

²³ Données de Statistique Canada pour la catégorie « cuivre, formes primaires et demi-produits ».

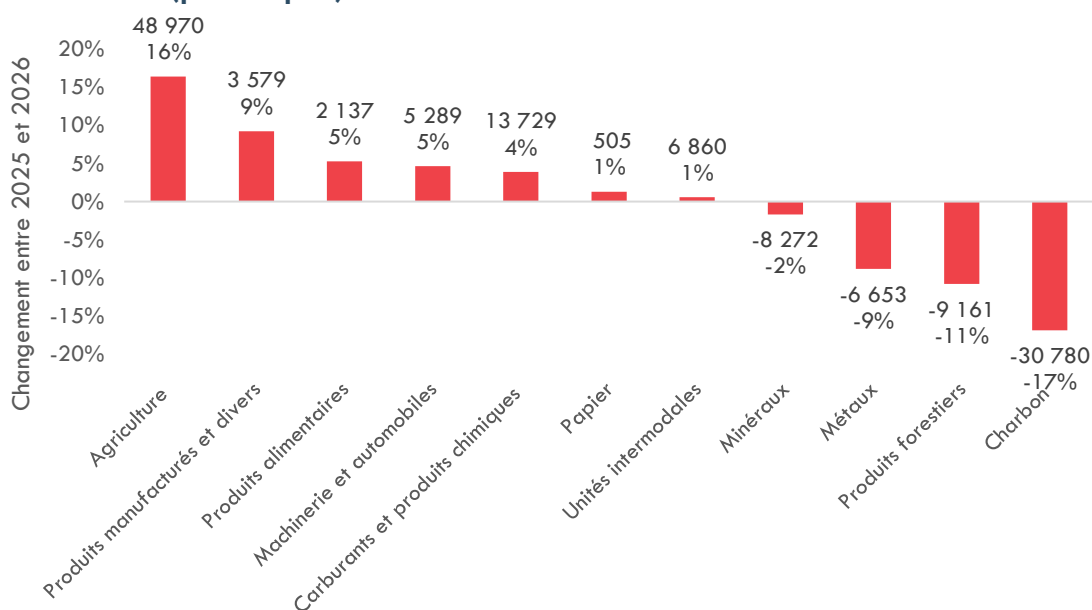


Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales, T2



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

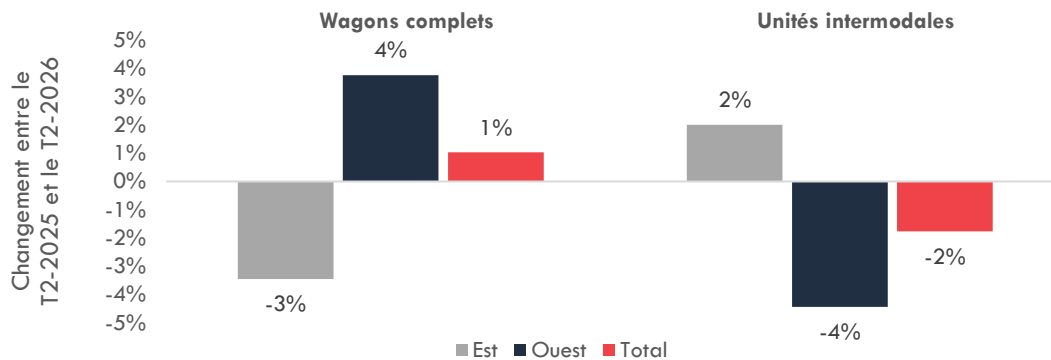
Chemins de fer canadiens, wagons complets par groupe de produits et unités intermodales (janvier-juin)



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



Wagons complets et unités intermodales par région, T2



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

Le trafic intermodal a augmenté dans l'Est (+2 %), tandis qu'il a diminué dans l'Ouest (-4 %) du Canada au T2-2026.

Le trafic non intermodal a baissé de 3 % (11 355 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 %)²⁴. Outre les difficultés tarifaires actuelles, le secteur des minéraux souffre de la baisse des volumes de sable de fracturation, attribuable à l'augmentation d'un approvisionnement local dans certaines régions de l'Ouest canadien et à l'affaiblissement des indicateurs de base du marché²⁵. Les wagons complets ont augmenté de 4 % dans l'Ouest – les gains enregistrés pour les produits agricoles ont permis de compenser les baisses observées pour le charbon et les produits forestiers.

Commerce

Au 2^e trimestre de 2026, le commerce ferroviaire avec les États-Unis était évalué à plus de 25 milliards de dollars américains, une augmentation de 20 % par rapport au 2^e 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 sur l'acier et l'aluminium pouvant aller jusqu'à 50 %²⁶.

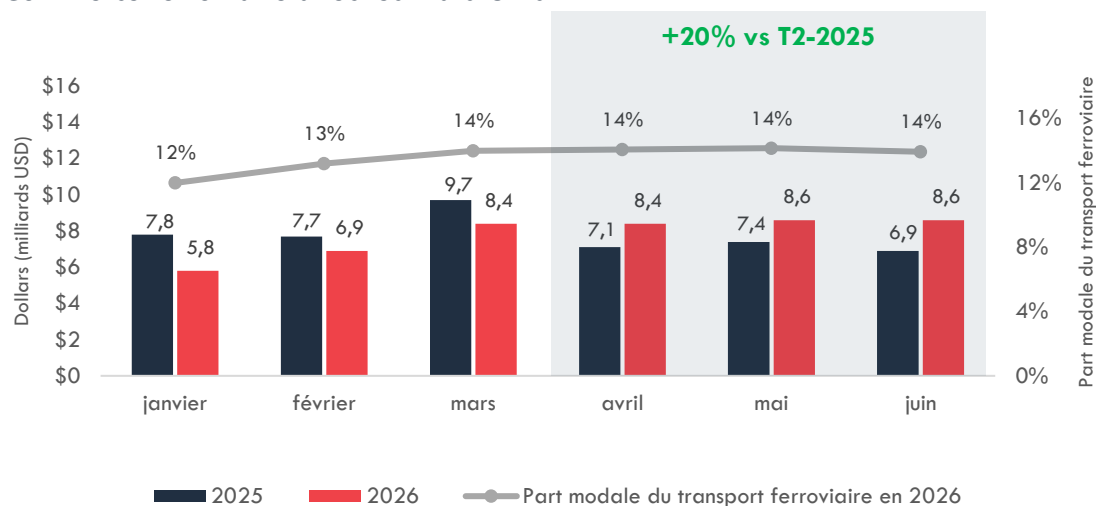
²⁴ Les parts des chargements non intermodaux totaux sont fondées sur les données de 2020 à 2024.

²⁵ Rapport trimestriel du CN T2-2026, 24 juillet 2026.

²⁶ 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](#).



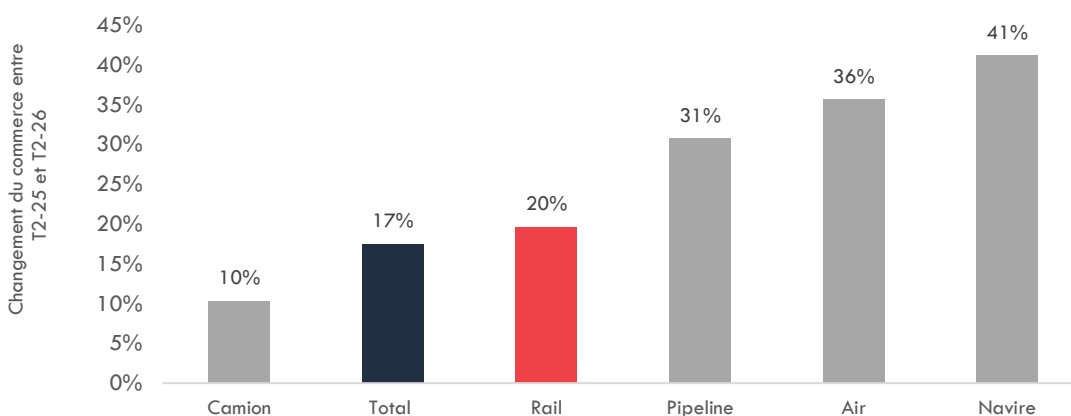
Commerce ferroviaire avec les États-Unis



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

Par rapport à l'année précédente, la valeur des échanges commerciaux par train a augmenté pour chaque mois du 2^e trimestre de 2026 (jusqu'à +25 % en juin). Il faut toutefois noter les faibles résultats du 2^e trimestre de 2025, moment où les droits de douane des États-Unis étaient entrés en vigueur pour la première fois. Tous les modes de transport utilisés dans le commerce avec les États-Unis ont enregistré une augmentation de leurs activités, avec une hausse globale de 17 % au 2^e trimestre de 2026. Le taux de croissance du transport ferroviaire (+20 %) s'est révélé supérieur à la moyenne du secteur global des transports et au taux de croissance du transport routier (+10 %).

Comparaison du commerce par mode de transport avec les États-Unis, T2



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

Tarifs marchandises

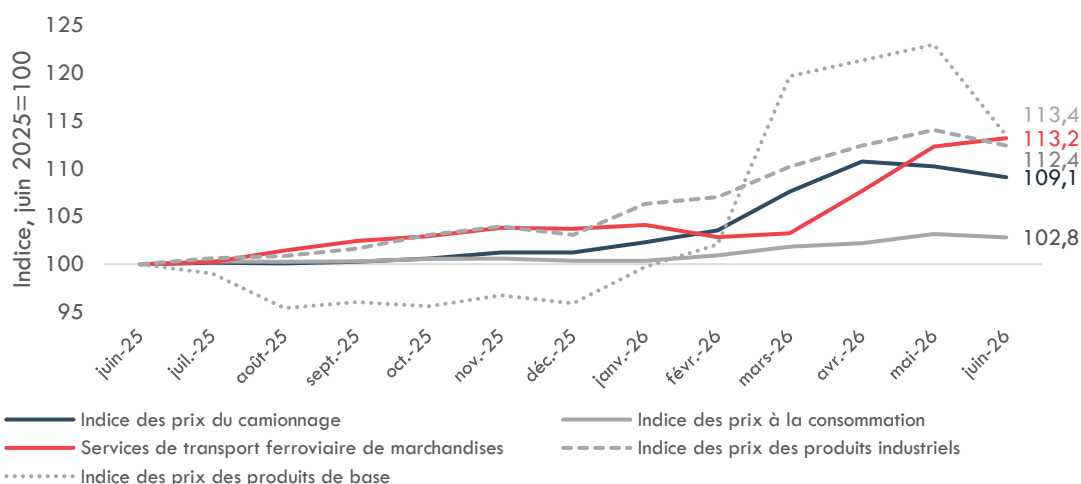
En juin 2026, les tarifs marchandises ferroviaires avaient augmenté de 13 % comparativement à l'année précédente. Les tarifs marchandises ferroviaires ont augmenté de 10 % d'un mois à l'autre au cours du 2^e trimestre de 2026, principalement en raison de la hausse des suppléments pour le carburant causée par la flambée du prix du pétrole à l'échelle mondiale. Cette situation se confirme aussi avec l'explosion des indices des prix des produits de base, des produits industriels et des services de camionnage (hausse respectives de 13 %, 12 % et 9 % dans la dernière année, mais essentiellement au cours du dernier trimestre). De février à mars, l'indice



des prix des produits de base a grimpé de 17 % (dont une envolée de 36 % dans la catégorie de l'énergie), pour redescendre de 8 % en juin, après avoir atteint un sommet en mai. À titre de comparaison, l'indice des prix à la consommation est demeuré relativement stable, avec une hausse annuelle de 2,8 %. Il faut noter que les prix de l'énergie ont une moins grande incidence sur cet indice.

Depuis janvier 2020 (niveau de référence prépandémique, non illustré), les tarifs marchandises ferroviaires ont augmenté de 35,6 %. Cette croissance s'apparente à celle des services de camionnage (33,9 %) et est plus forte que celle des prix à la consommation (23,5 %), mais s'avère bien inférieure à celle des prix des produits de base (72,1 %) et des produits industriels (45,6 %). 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 canadiennes²⁷.

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 25 milliards de dollars américains et ont transporté de grands volumes de produits agricoles canadiens pendant le deuxième trimestre de 2026.

²⁷Pour 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.

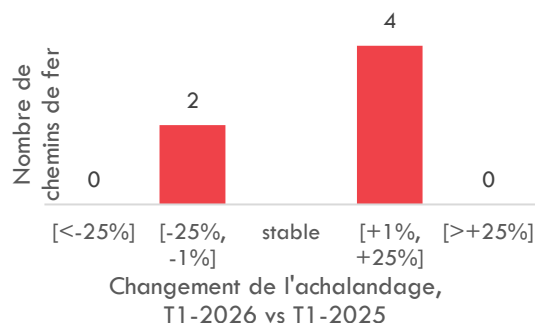
Malgré certaines statistiques positives sur le transport ferroviaire de voyageurs au 1^{er} trimestre de 2026, après plusieurs années d'achalandage inférieur à la normale, le soutien gouvernemental, à tous les paliers, au transport ferroviaire de passagers doit demeurer une priorité absolue.

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'ACFC²⁸.

Au 2^e trimestre de 2026, quatre des six membres²⁹ faisant rapport ont indiqué une augmentation annuelle de l'achalandage, alors que les deux autres membres ont indiqué un déclin.

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 soutenue de l'achalandage au cours du 2^e trimestre 2026, bien que les niveaux de juin restent d'année en année inférieurs au niveau pré-pandémique de 2019. L'achalandage du transport en commun en juin a été amplifié par une forte présence de voyageurs et d'amateurs qui venaient assister aux matchs de la Coupe du monde de la FIFA, au Canada.

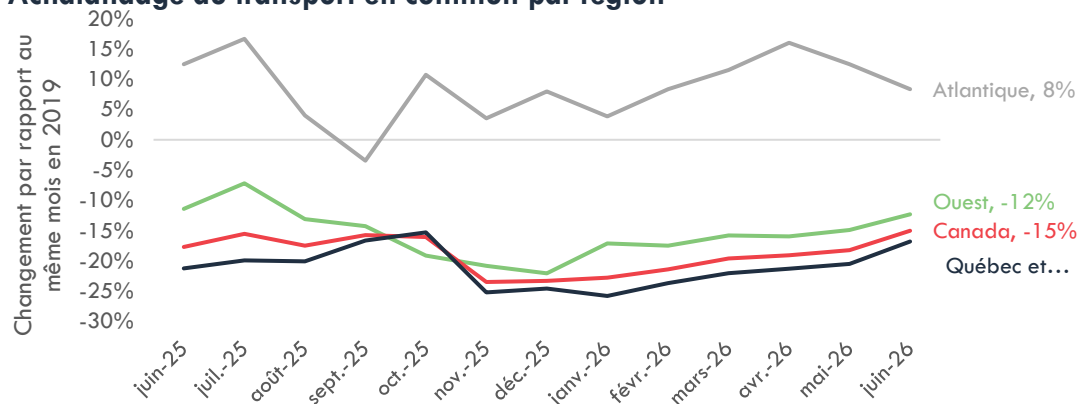
Les données sur l'achalandage du transport en commun présentées ci-dessous tiennent compte de l'aspect saisonnier, elles comparent l'achalandage mensuel à chaque mois correspondant en 2019. En juin 2026, l'achalandage national était environ 3 % supérieur à celui de juin 2025, mais encore 15 % inférieur par rapport au niveau de référence pré-pandémique de juin 2019.

²⁸ <https://www.railcan.ca/fr/rejoignez-acfc-membres/membres-de-lacfc/>

²⁹ 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.



Achalantage du transport en commun par région

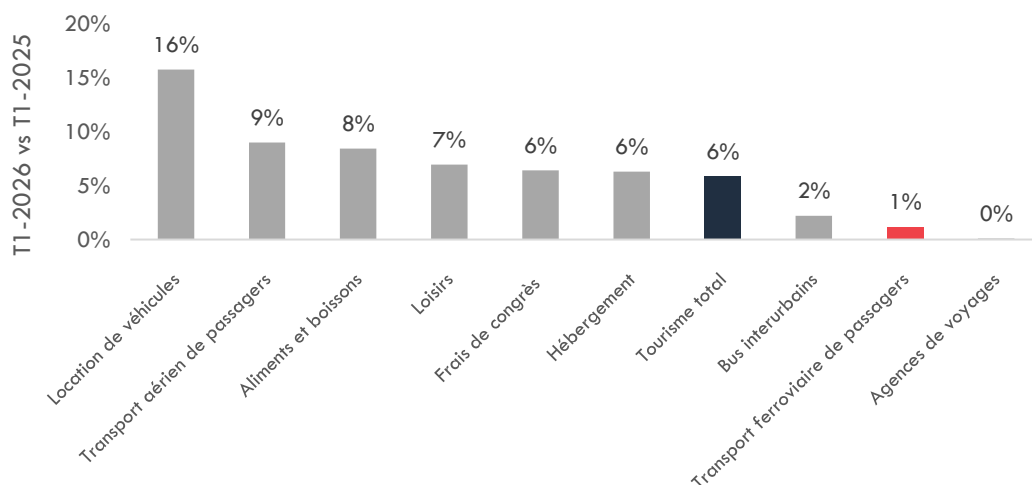


Source : Statistique Canada, [Enquête mensuelle sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain](#)

Tourisme ferroviaire

Comme il y a un retard considérable dans les données sur les dépenses pour le tourisme, les dernières données disponibles couvrent le 1^{er} trimestre de 2026. Elles révèlent que les dépenses totales en tourisme ont augmenté de 6 % par rapport à l'année précédente, alors que les dépenses en transport ferroviaire de voyageurs ont augmenté de 1 %.

Dépenses pour le tourisme, T1



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

Transport de passagers intervilles

Au 2^e trimestre de 2026, VIA Rail a transporté 1,1 million de voyageurs, une hausse de 3 % comparativement au 2^e trimestre de 2025, et le meilleur achalandage au deuxième trimestre depuis 2019. L'achalandage demeure toutefois 9 % inférieur au niveau prépandémie du 2^e trimestre de 2019.

Introduit à l'été 2025, le laissez-passer Un Canada fort³⁰ de VIA Rail, qui offre des voyages gratuits ou à prix réduit aux enfants et aux jeunes adultes de 24 ans et moins, a été de retour pour la saison estivale 2026 (du 19 juin jusqu'à 7 septembre³¹). Le laissez-passer a contribué à

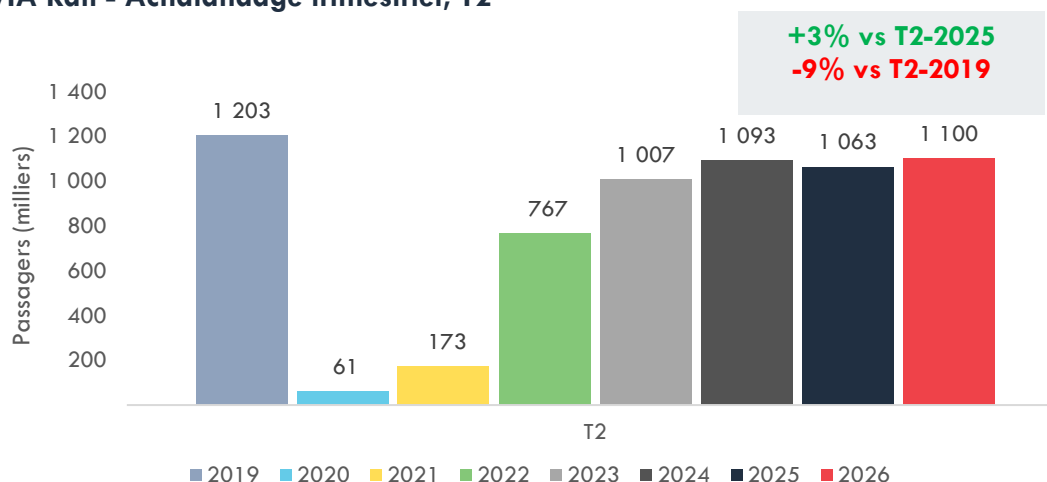
³⁰ <https://www.viarail.ca/fr/offres/laissez-passer-canada-fort>

³¹ <https://www.canada.ca/en/canadian-heritage/news/2026/05/canada-strong-pass-is-back-this-summer-to-help-canadians-save-on-vacation-plans.html>



un achalandage trimestriel record au 3^e trimestre de 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, T2



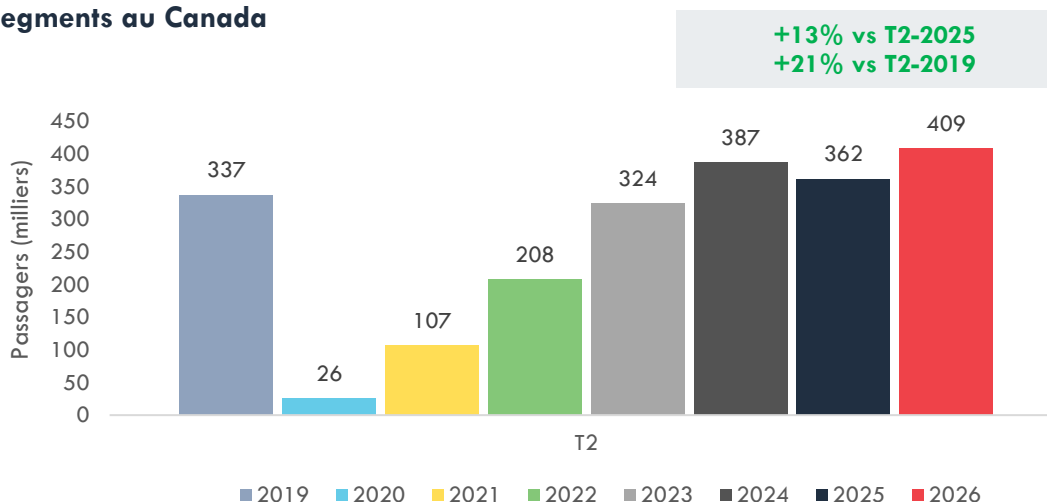
Source : VIA Rail, [Rapports trimestriels et annuels](#)

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 pays³².

L'achalandage d'Amtrak sur les itinéraires ayant des segments au Canada a augmenté de 13 % sur un an au 2^e trimestre de 2026, avec environ 409 000 passagers, et est supérieur de 21 % au niveau prépandémique (2^e trimestre de 2019).

L'achalandage sur les trois itinéraires s'est accru d'une année à l'autre, porté par une croissance à deux chiffres pour les trajets Cascades (Colombie-Britannique, Washington, Oregon) et Adirondack (Québec, New York) et d'une hausse de 5 % pour le parcours Maple Leaf (Ontario, 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).

³² 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 T2-2026, le taux d'accidents a augmenté de 2 % par rapport à l'année précédente, mais s'est amélioré de 14 % par rapport à la moyenne de 2021-2025.

Déraillements sur la voie principale : Au T2-2026, on a recensé 18 déraillements sur voie principale, une hausse par rapport au T2-2025 et à la moyenne de 2021-2025.

Marchandises dangereuses : Au T2-2026, le nombre d'accidents impliquant des marchandises dangereuses a augmenté, mais il n'y a eu aucun déversement.

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'habitabilité³³. C'est une mesure positive que d'autres provinces devraient envisager, selon l'ACFC.

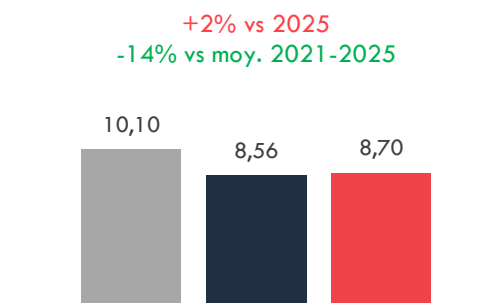
Au deuxième trimestre de 2026, les accidents aux passages à niveau, bien que stables sur un an, ont connu une diminution de 10 % par rapport à la moyenne de 2021-2025. Les incidents liés à des intrusions ont quant à eux baissé de 19 % sur un an, mais ils demeurent un peu supérieurs à la moyenne de 2021-2025.

La sécurité est la priorité première du secteur ferroviaire canadien, renforcée par un taux d'accidents inférieur à la moyenne des cinq dernières années. 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.

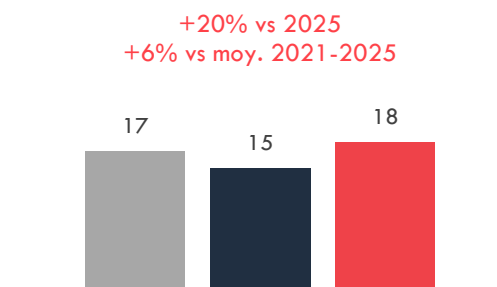
³³ <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/orientations-gouvernementales>

Trimestriel

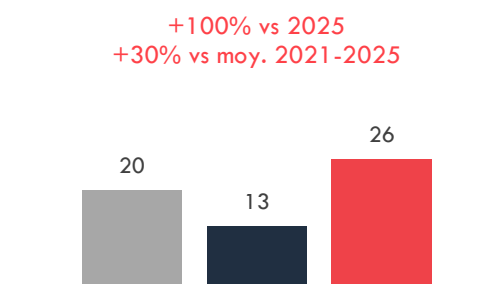
Accidents par million de trains-milles



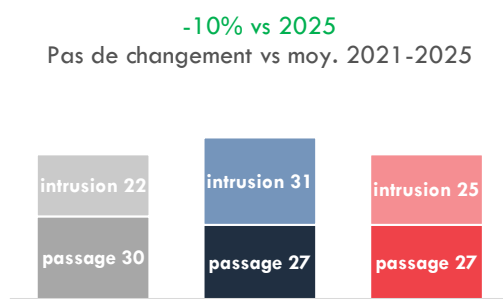
Déraillements sur voie principale



Accidents impliquant des marchandises dangereuses



Accidents - Passages à niveau et intrusions



■ T2 moy. 2021-2025 ■ T2-2025 ■ T2-2026

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_T2_v1