

# Chargements ferroviaires, décembre 2021

Diffusé à 8 h 30, heure de l'Est dans Le Quotidien, le mercredi 23 février 2022

## Faits saillants

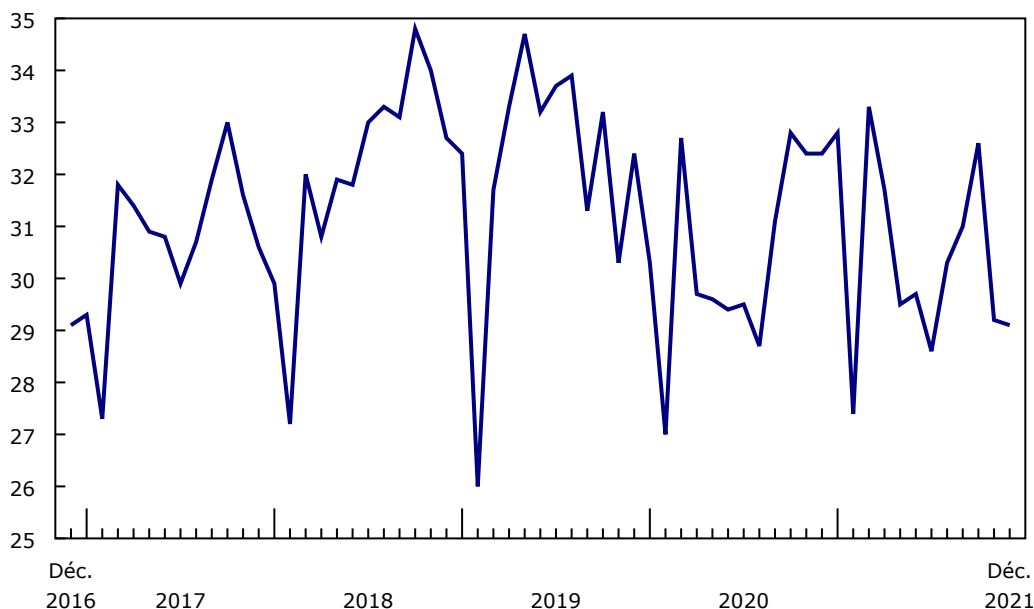
En décembre 2021, le volume de marchandises transportées sur le réseau ferroviaire canadien a atteint 29,1 millions de tonnes, en baisse de 10,2 % par rapport aux niveaux observés en décembre 2020. Une diminution du nombre d'expéditions de céréales et de charbon a contribué à la quatrième baisse mensuelle consécutive d'une année à l'autre.

Malgré cette série de baisses, le volume total de marchandises transporté sur le réseau ferroviaire canadien, à la fin de l'année, était essentiellement identique à ce qu'il était en 2020, et certains produits agricoles ont enregistré une transition notable au profit des produits du fer et d'acier, ainsi que des conteneurs et marchandises en provenance des États-Unis.

Pour explorer davantage les données actuelles et historiques dans un format interactif, veuillez consulter [Les chargements ferroviaires mensuels : outil interactif](#).

## Graphique 1 Chargements ferroviaires, tonnage total

millions de tonnes



Source(s) : Tableau 23-10-0216-01.

## Revue de l'année 2021

Le volume annuel total de marchandises transportées par chemin de fer au Canada au cours de l'année s'est établi à un peu plus de 365 millions de tonnes, ce qui représente essentiellement le même volume qu'en 2020. Toutefois, l'année 2021 a été marquée par des fluctuations pour l'industrie ferroviaire, et elle a été ponctuée de perturbations continues de la chaîne d'approvisionnement, de pénuries de conteneurs et d'événements météorologiques.



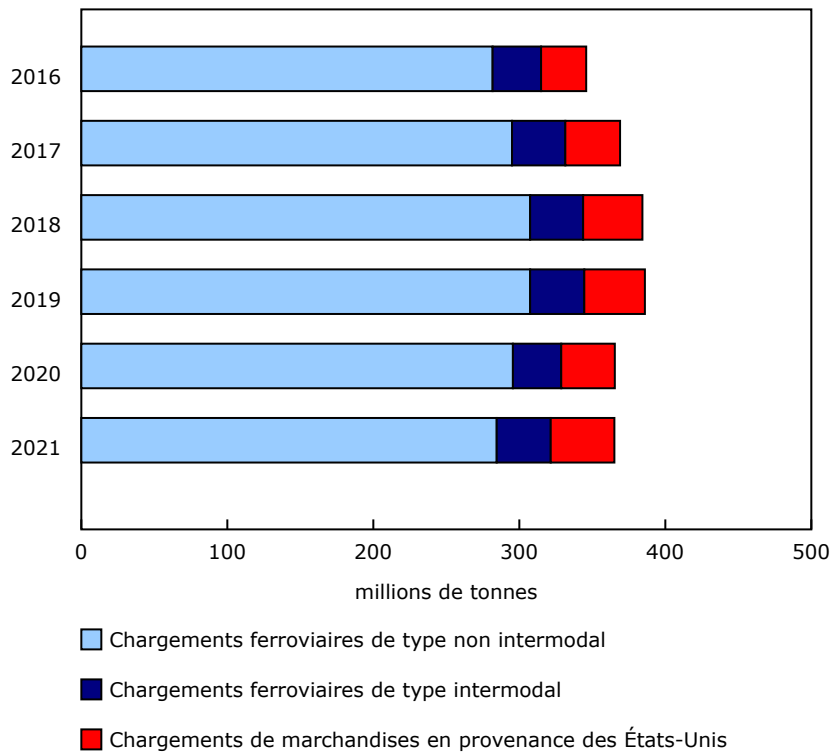
Au cours des six premiers mois de 2021, les volumes de marchandises transportées par chemin de fer étaient systématiquement supérieurs aux totaux enregistrés en 2020, et ils se sont rapprochés des niveaux observés avant la pandémie de COVID-19. Cette croissance a été stimulée par les chargements de marchandises de type intermodal (principalement des conteneurs), qui ont atteint des niveaux record — en hausse de 20,0 % ou plus chaque mois, de janvier à juin 2021. Les hausses ont été principalement attribuables à l'augmentation du niveau des biens de consommation destinés au réapprovisionnement des stocks et au commerce électronique dans le contexte de la pandémie. L'augmentation des expéditions de fer et d'acier a également contribué à la hausse, dans le contexte des mesures de relance post-COVID-19 axées sur l'infrastructure et la construction.

Au cours de la deuxième moitié de 2021, le volume total de marchandises transportées sur le réseau ferroviaire canadien a commencé à accuser du retard par rapport aux niveaux enregistrés en 2020, affichant des baisses à deux chiffres (-10,0 % ou plus) en novembre et décembre, en raison d'une convergence de facteurs. Au nombre de ces facteurs figuraient des goulots d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement mondiale — une pénurie de main-d'œuvre attribuable à la COVID-19, des déséquilibres au chapitre des conteneurs d'expédition et la congestion dans de nombreux ports commerciaux. Les événements météorologiques extrêmes survenus en 2021 dans l'Ouest canadien ont davantage exacerbé les perturbations.

Malgré ces perturbations, le volume total de marchandises transportées sur le réseau ferroviaire canadien est demeuré en grande partie inchangé de 2020 à 2021, diminuant légèrement (-0,1 %) pour s'établir à 365,2 millions de tonnes. Bien que ce total soit inférieur de 5,4 % au sommet atteint avant la pandémie en 2019, il est demeuré nettement au-dessus de la moyenne observée sur 10 ans. En effet, le réseau ferroviaire canadien a joué un rôle essentiel dans le soutien au commerce international, puisque les exportations et les importations du Canada ont atteint des sommets sans précédent en 2021, en hausse de 22,0 % et de 12,2 % respectivement, selon les données sur le [commerce international de marchandises du Canada](#).

En 2021, les chargements intérieurs de marchandises de type non intermodal ont diminué pour une deuxième année, en baisse de 3,7 % d'une année à l'autre pour s'établir à 284,6 millions de tonnes, et ce recul a été contrebalancé par les chargements intermodaux. Ce trafic de conteneurs a augmenté de 11,7 % en 2021, dépassant 37,0 millions de tonnes pour la première fois. De même, le trafic de marchandises en provenance des États-Unis a atteint un sommet sans précédent en 2021, en hausse de 18,7 % par rapport à 2020 pour atteindre 43,6 millions de tonnes.

**Graphique 2**  
**Composantes des chargements ferroviaires, tonnage total, 2016 à 2021**



Source(s) : Tableau 23-10-0216-01.

**Changements au chapitre des produits de base en 2021**

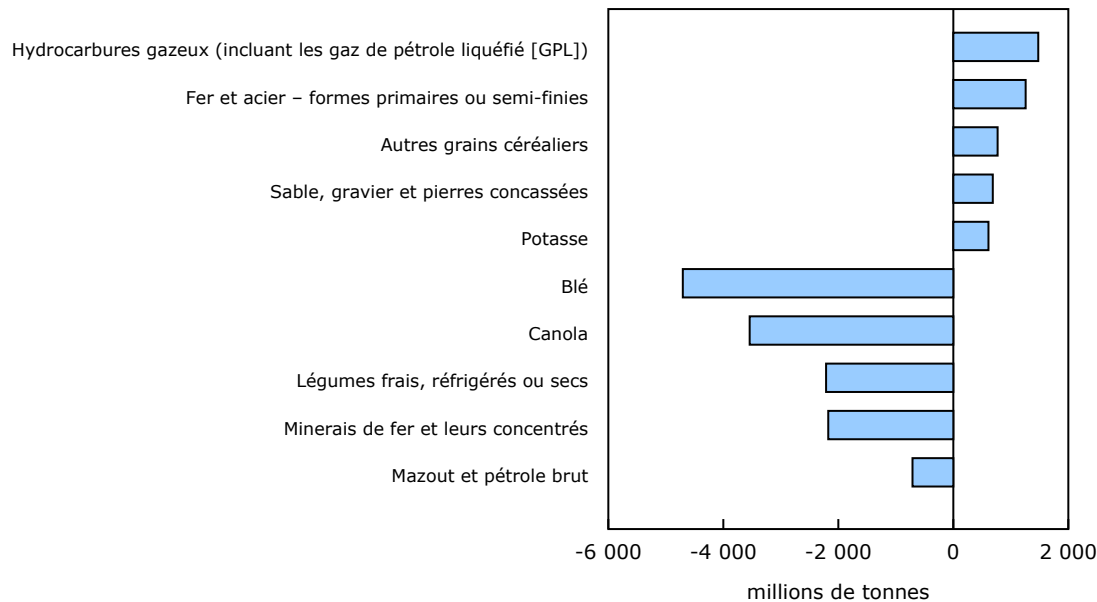
La pandémie a entraîné des changements rapides au chapitre des marchandises transportées par chemin de fer. La relance progressive de l'économie mondiale en 2021 a déclenché une augmentation de la consommation de carburant et de la production industrielle, ainsi qu'une transition des produits agricoles et alimentaires vers les produits liés à l'énergie et à l'acier.

En effet, les produits agricoles et alimentaires ont été à l'origine de la majeure partie (96,8 %) de la diminution totale des chargements de marchandises de type non intermodal de 2020 à 2021. Le blé a affiché le recul le plus marqué; ses chargements ont diminué de 17,1 % par rapport aux niveaux enregistrés en 2020 pour s'établir à 22,8 millions de tonnes, ce qui représente la plus forte baisse de tonnage en 19 ans. De même, les chargements de canola ont diminué, passant de 12,6 millions de tonnes en 2020 à 9,1 millions de tonnes en 2021, ce qui représente une baisse de 28,0 % — la plus forte jamais enregistrée.

Ces baisses ont été attribuables à plusieurs facteurs, dont l'épuisement des stocks et la baisse de la production agricole en raison de la sécheresse survenue l'été 2021 dans les Prairies. Le recul a été encore plus exacerbé par les événements météorologiques extrêmes survenus en 2021, y compris les interruptions temporaires du transport ferroviaire lors des feux de forêt survenus dans le sud de la Colombie-Britannique, suivis [des inondations et des glissements de terrain à la mi-novembre qui ont eu pour effet d'interrompre les expéditions ferroviaires](#) à destination et en provenance du port de Vancouver.

D'autres baisses importantes ont été enregistrées pour les chargements de minerais de fer et de leurs concentrés (qui ont diminué de 3,9 % par rapport à 2020 pour s'établir à 54,2 millions de tonnes en 2021), ce qui pourrait être le résultat de perturbations survenues sur un site minier temporaire au début de l'année. Enfin, les chargements de mazout et de pétrole brut ont diminué de 5,0 % en 2021.

### Graphique 3 Chargements ferroviaires, différence de tonnage de 2020 à 2021, par produit



Source(s) : Tableau 23-10-0216-02.

Les augmentations des chargements d'hydrocarbures gazeux, y compris le gaz de pétrole liquéfié (GPL), qui ont augmenté de 19,3 % pour atteindre 9,1 millions de tonnes en 2021, ont contrebalancé en partie les baisses. En raison des mesures de relance post-COVID axées sur l'infrastructure et la construction, les chargements de fer et d'acier de formes primaires ou semi-finies ont augmenté de 33,7 % par rapport à 2020 pour atteindre 5,0 millions de tonnes en 2021. Selon les données de l'[Enquête mensuelle sur les industries manufacturières](#) de Statistique Canada, les ventes de l'industrie de la première transformation des métaux ont augmenté de 40,7 % en 2021 par rapport aux niveaux enregistrés en 2020.

En 2021, les chargements d'autres grains céréaliers ont augmenté de 12,8 % d'une année à l'autre pour atteindre 6,8 millions de tonnes, tandis que les chargements de sable, de gravier et de pierre concassée ont augmenté de 22,6 % par rapport à 2020 pour atteindre 3,7 millions de tonnes. De même, les chargements de potasse ont totalisé 23,0 millions de tonnes en 2021, en hausse de 2,7 % par rapport à 2020, ce qui reflète la demande mondiale forte et continue sur l'engrais.

### Pleins feux sur décembre 2021

En décembre 2021, le volume total de marchandises transportées sur le réseau ferroviaire canadien a atteint 29,1 millions de tonnes, en baisse de 10,2 % par rapport au même mois de 2020. Dans l'ensemble, les opérations ferroviaires intérieures ont été à l'origine de l'ensemble de la baisse du volume de marchandises transportées en décembre. Les chargements de marchandises de type non intermodal ont diminué de 15,5 % d'une année à l'autre pour s'établir à 22,2 millions de tonnes, ce qui reflète une baisse généralisée pour de nombreux produits.

Les principales baisses ont été enregistrées au chapitre des produits agricoles et alimentaires, principalement le blé (-47,0 %, ou -1 120 000 tonnes), suivi du canola (-47,6 %, ou -549 000 tonnes), des autres grains céréaliers (-62,1 %, ou -458 000 tonnes), ainsi que des légumes frais, réfrigérés ou séchés (-72,6 %, ou -280 000 tonnes). D'autres baisses importantes ont été enregistrées pour le charbon (-10,4 %, ou -298 000 tonnes).

En décembre, plusieurs produits ont enregistré une augmentation d'une année à l'autre de leurs chargements, en particulier les minerais de fer et leurs concentrés (+7,9 %, ou +377 000 tonnes), les produits de fer et d'acier de formes primaires ou semi-finies (+19,0 %, ou +66 000 tonnes), de même que l'essence et le carburateur (+41,5 %, ou + 63 000 tonnes).

En décembre, les chargements intérieurs de marchandises de type intermodal (principalement des conteneurs) ont diminué de 9,8 % pour s'établir à 2,8 millions de tonnes, ce qui représente leur niveau le plus bas pour un mois de décembre en cinq ans.

Enfin, le trafic de marchandises en provenance des États-Unis est resté bien au-dessus du volume enregistré en 2020 pour un 10<sup>e</sup> mois consécutif, en hausse de 35,6 % d'une année à l'autre pour atteindre 4,1 millions de tonnes, ce qui représente le volume le plus élevé jamais enregistré pour le mois de décembre.

### Note aux lecteurs

*L'Enquête mensuelle sur les chargements ferroviaires permet de recueillir des données sur le nombre de wagons, le tonnage, les unités et les unités équivalant à un conteneur de 20 pieds auprès des transporteurs ferroviaires qui exercent leurs activités au Canada et qui offrent des services de transport de marchandises pour compte d'autrui.*

*Les chargements de fret d'Armstrong, en Ontario, jusqu'à la côte de l'Atlantique sont classés dans la division Est (Est canadien), alors que ceux de Thunder Bay, en Ontario, jusqu'à la côte du Pacifique sont classés dans la division Ouest (Ouest canadien).*

*Les données d'enquête sont révisées mensuellement pour refléter les nouveaux renseignements.*

*Les données figurant dans le présent communiqué ne sont pas désaisonnalisées.*

*Le [Carrefour de données et d'information sur les transports](#) fournit à la population canadienne un accès en ligne à des statistiques et à des mesures exhaustives sur le secteur du transport au pays.*

**Tableaux disponibles : [tableau 23-10-0216-01](#).**

**Définitions, source de données et méthodes : numéro d'enquête [2732](#).**

Pour obtenir plus de renseignements ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec nous au 514-283-8300 ou composez sans frais le 1-800-263-1136 ([infostats@statcan.gc.ca](mailto:infostats@statcan.gc.ca)), ou communiquez avec les Relations avec les médias ([statcan.mediahotline-ligneinfomedias.statcan@statcan.gc.ca](mailto:statcan.mediahotline-ligneinfomedias.statcan@statcan.gc.ca)).