

FAITS SAILLANTS DE L'INDUSTRIE 2024

Principaux éléments tirés du
Répertoire statistique de l'ACTU 2024

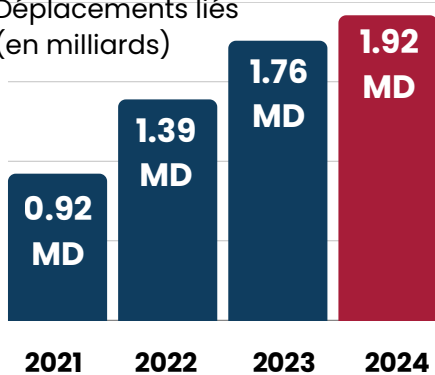
Janvier 2026



LE TRANSPORT COLLECTIF CANADIEN EN 2024

LA CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE SE POURSUIT

Déplacements liés
(en milliards)



28 RÉSEAUX
exploitant des services de transport à la demande



CROISSANCE CONTINUE
Hausse de 9 % de l'achalandage par rapport à 2023



4 NOUVELLES LIGNES FERROVIAIRES MISES EN SERVICE

- Ligne 2 de l'O-Train (Ottawa)
- Ligne 4 de l'O-Train (Ottawa)
- Prolongement du REM (Montréal)
- Ligne 6 – Finch West (Toronto)

STATISTIQUES SUR LES VÉHICULES



18,599
véhicules de transport collectif au Canada



32%
des véhicules de transport collectif au Canada sont électriques ou hybrides, comparativement à 7,6 % il y a dix ans (2014).



16,267
Buses

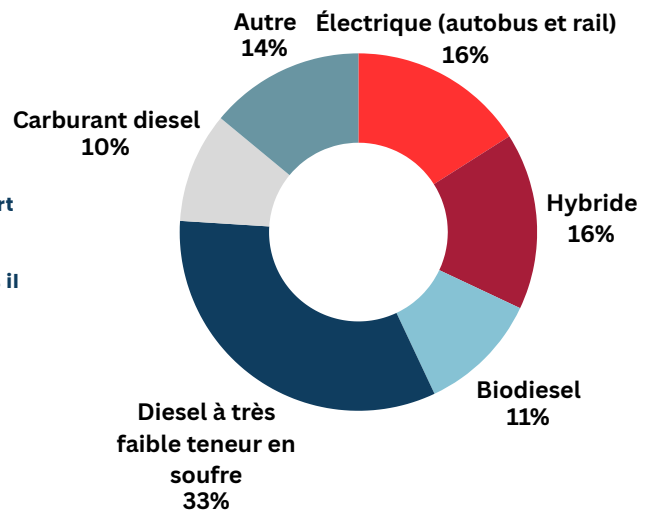
1,099,985,770 KM
Kilomètres-véhicules en service en 2024, assurant des niveaux de service en croissance pour les Canadiens



EFFICACITÉ

Malgré l'atteinte des deuxièmes niveaux de service les plus élevés en une décennie (2014-2024, mesurés en kilomètres-véhicules en service), la consommation globale d'énergie est demeurée stable, démontrant les gains d'efficacité du secteur.

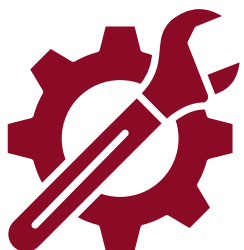
VÉHICULES PAR TYPE DE PROPULSION



EMPLOYÉS



1 268 EMPLOIS AJOUTÉS EN 2024



4,114
MÉCANICIENS DE VÉHICULES À TEMPS PLEIN



30,616
OPÉRATEURS À TEMPS PLEIN

Faits saillants de l'industrie 2024

Principaux éléments tirés du Répertoire statistique de l'ACTU 2024

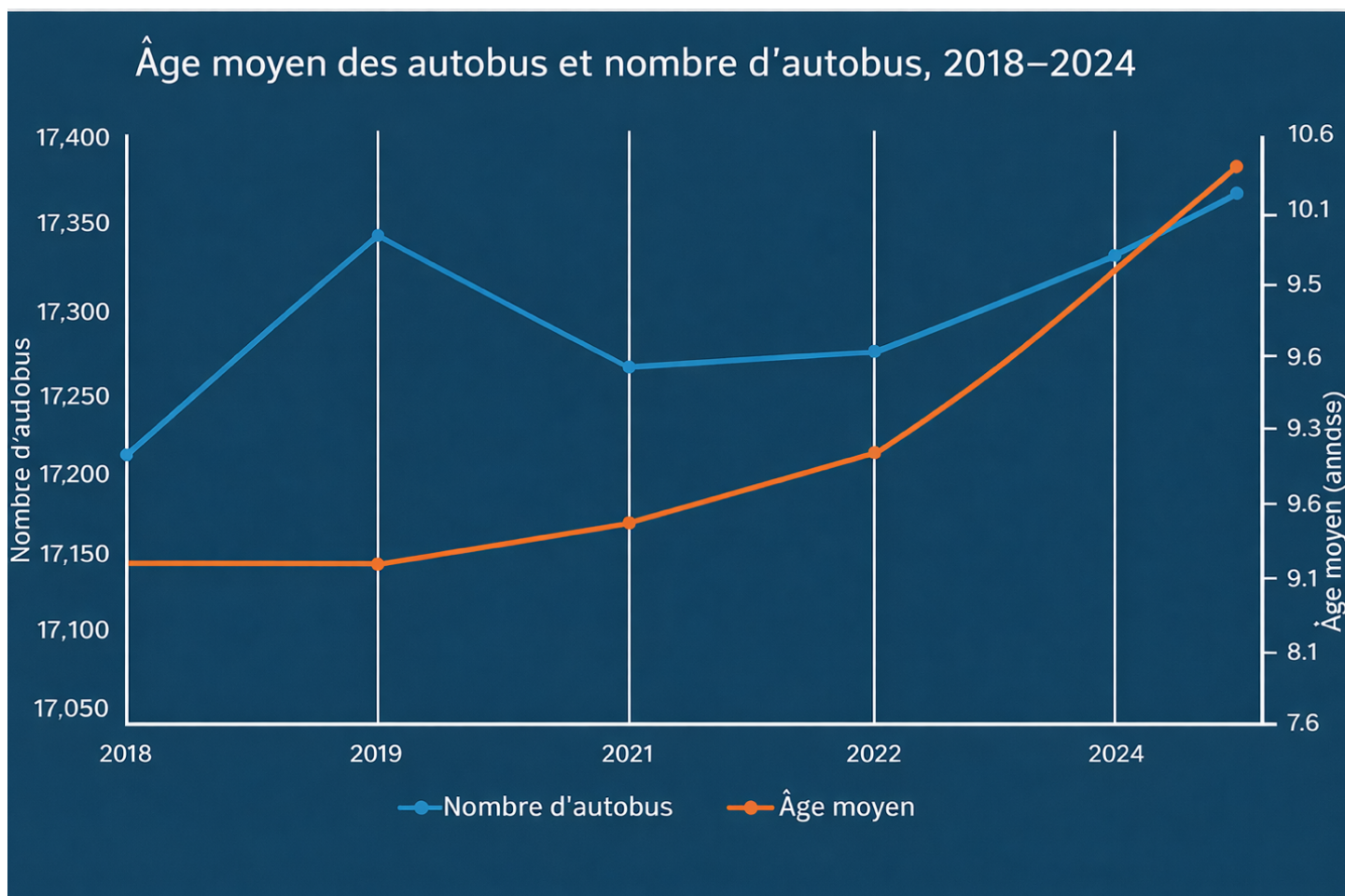
La publication Faits saillants des données sectorielles offre un aperçu de haut niveau des principales tendances et des indicateurs de rendement tirés du Rapport annuel des statistiques sur le transport collectif de l'ACTU. Elle vise à fournir aux lecteurs un portrait synthèse de l'état du transport collectif au Canada, en mettant en lumière l'évolution de l'achalandage, des niveaux de service, de l'état des parcs de véhicules et du rendement financier des agences membres de l'ACTU. Alors que le Rapport annuel présente des données détaillées à l'échelle des sociétés de transport, cette publication met en lumière les tendances sectorielles et les enjeux émergents afin de nourrir les échanges entre les professionnels du transport collectif, les responsables des politiques publiques et les parties prenantes qui ne sont pas nécessairement familiers avec l'ensemble des données.

En 2024, les sociétés de transport du Canada ont maintenu une trajectoire de reprise de l'achalandage, croissance qui s'est modérée après plusieurs années de rebond rapide, alors que les pressions financières et opérationnelles demeuraient. Les agences membres de l'ACTU ont déclaré environ 1,92 milliard de déplacements liés en 2024, ce qui reflète une hausse continue de l'achalandage par habitant depuis 2021, mais à un rythme plus lent que lors des trois années précédentes. Bien que les revenus d'exploitation aient en grande partie retrouvé des niveaux proches de ceux d'avant la pandémie, la hausse des coûts d'opération et d'entretien, attribuable notamment à l'inflation et au vieillissement des parcs de véhicules, a limité l'amélioration du rendement financier. Partout au pays, les sociétés de transport ont dû composer avec l'évolution des habitudes de déplacement, dont le retour au bureau dans les grands centres métropolitains, les changements démographiques et l'évolution des inscriptions dans les établissements postsecondaires, autant de facteurs ayant influencé les résultats régionaux en matière d'achalandage. Parallèlement, les niveaux de service sont demeurés relativement stables, les agences s'efforçant d'équilibrer la reprise de la demande avec les pressions continues sur les coûts et les défis à long terme liés au renouvellement des parcs de véhicules.

Nombre total de trajets liés (milliards) 2019-2024

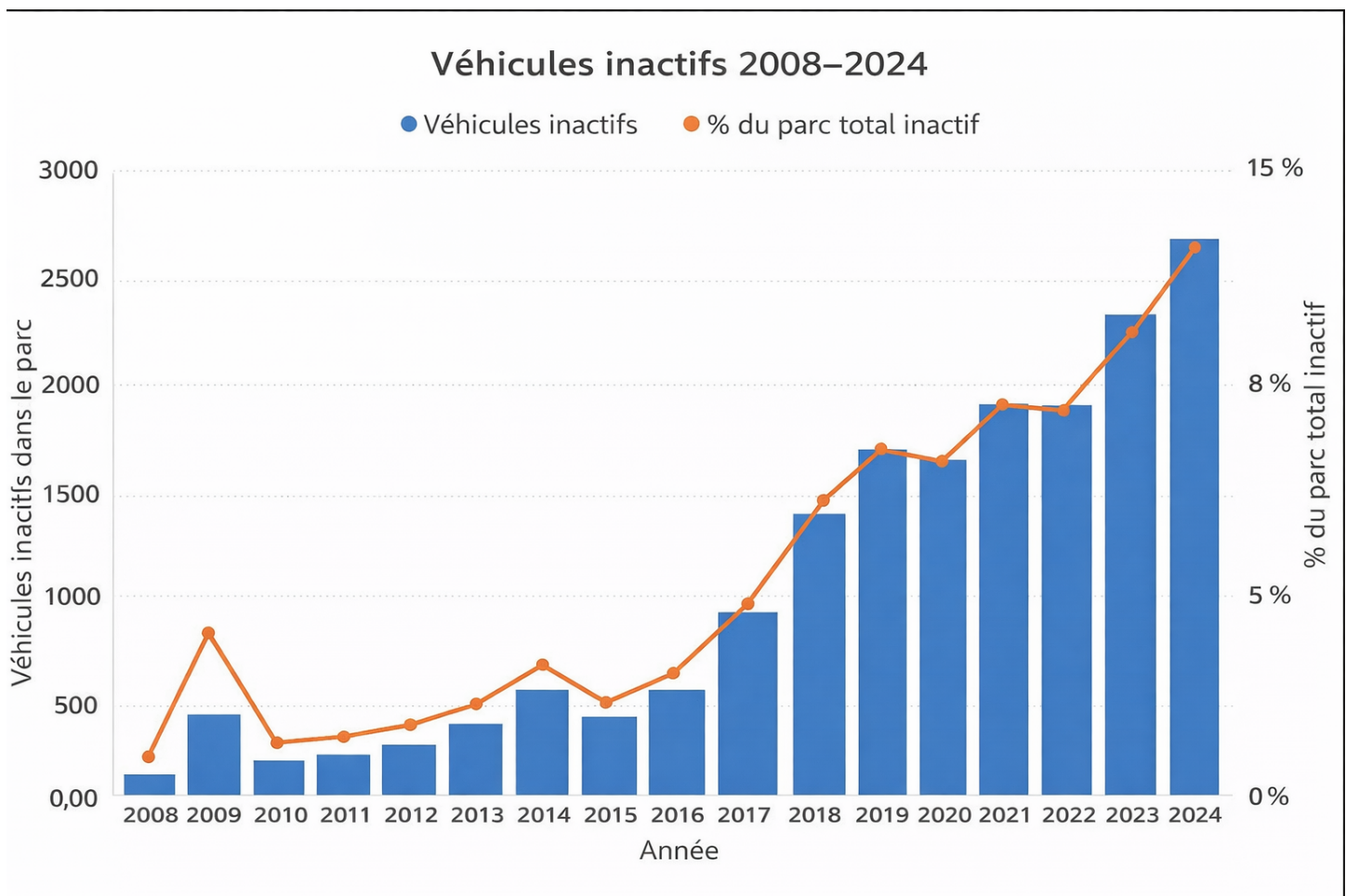


Le vieillissement des parcs de véhicules a constitué une source de préoccupation après la pandémie (2021-2023), alors que les agences et les manufacturiers tentaient de rattraper les retards liés aux contraintes imposées aux chaînes d’approvisionnement, liées à la production et à la livraison des véhicules. Bien que les problèmes de chaîne d’approvisionnement postpandémiques ne soient pas explicitement à l’origine des enjeux observés en 2024, les effets de ces perturbations demeurent visibles, notamment par l’augmentation de l’âge moyen des autobus au sein des réseaux de transport collectif canadiens. En 2024, l’âge moyen d’un autobus au Canada a atteint 10,4 ans, comparativement à 9,5 ans en 2023. L’une des principales préoccupations liées au vieillissement des parcs est la hausse des coûts d’entretien. En 2024, les sociétés de transport du Canada ont consacré environ 106 millions de dollars de plus à l’entretien des véhicules par rapport à l’année précédente (les coûts totaux d’entretien des véhicules pour les sociétés de transport se sont élevés à 2 166 399 459 \$ en 2024). Avec l’imposition de tarifs par les États-Unis en 2025, qui perturbent davantage la chaîne d’approvisionnement liée à la fabrication et à la livraison des autobus, le vieillissement des parcs de véhicules au Canada demeurera une préoccupation importante pour l’avenir.

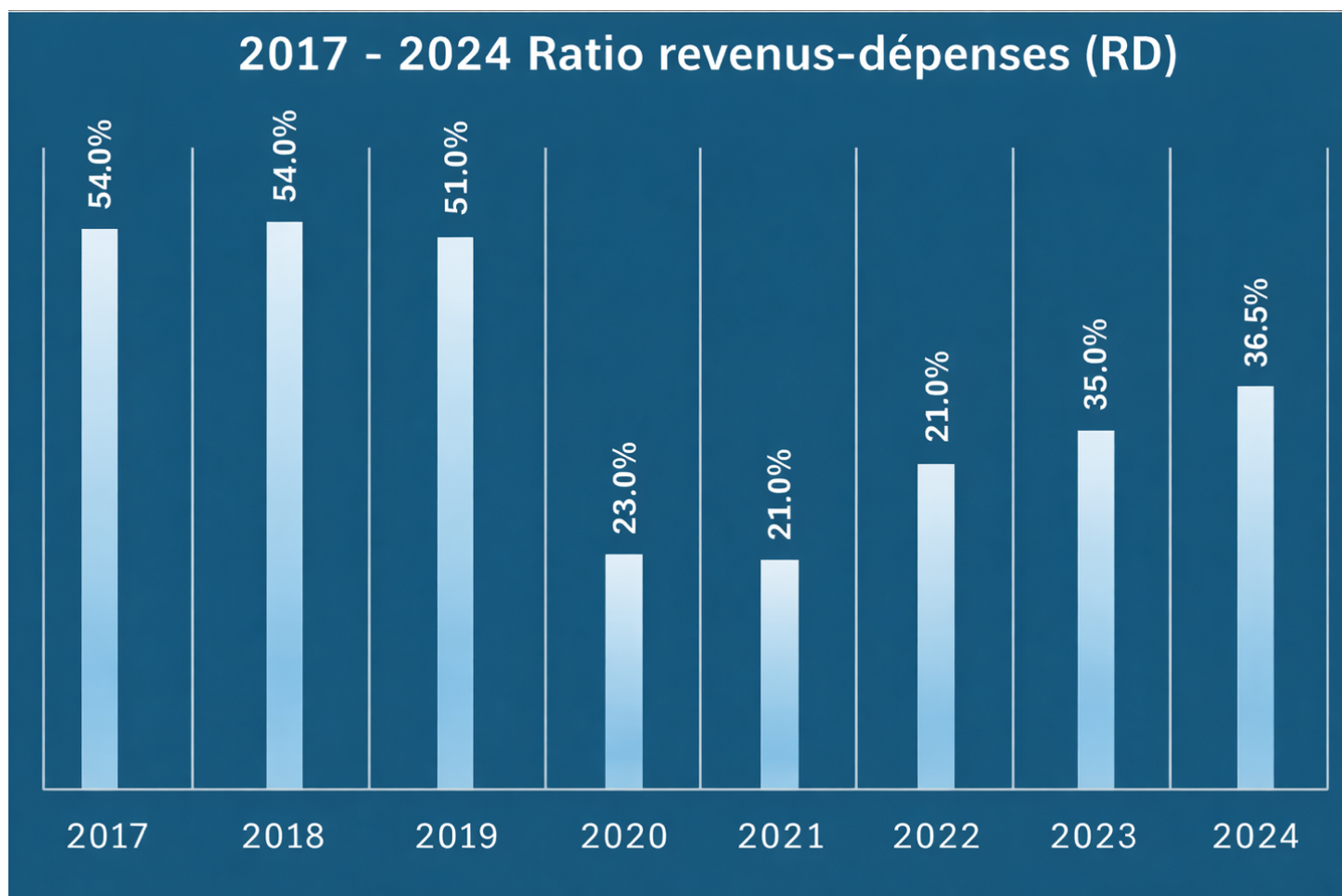


L'examen de l'évolution des véhicules hors service au fil du temps fournit un éclairage supplémentaire sur les impacts opérationnels du vieillissement des parcs de véhicules, au-delà des simples mesures de l'âge moyen. Le nombre de véhicules de transport collectif indisponibles pour le service a augmenté au cours des dernières années. Bien que les véhicules hors service représentent encore une proportion relativement faible de l'ensemble du parc, la tendance à la hausse met en évidence les pressions croissantes exercées sur la capacité des réseaux et les ressources d'entretien, tant du nombre absolu de véhicules inactifs que de la part du parc hors service.

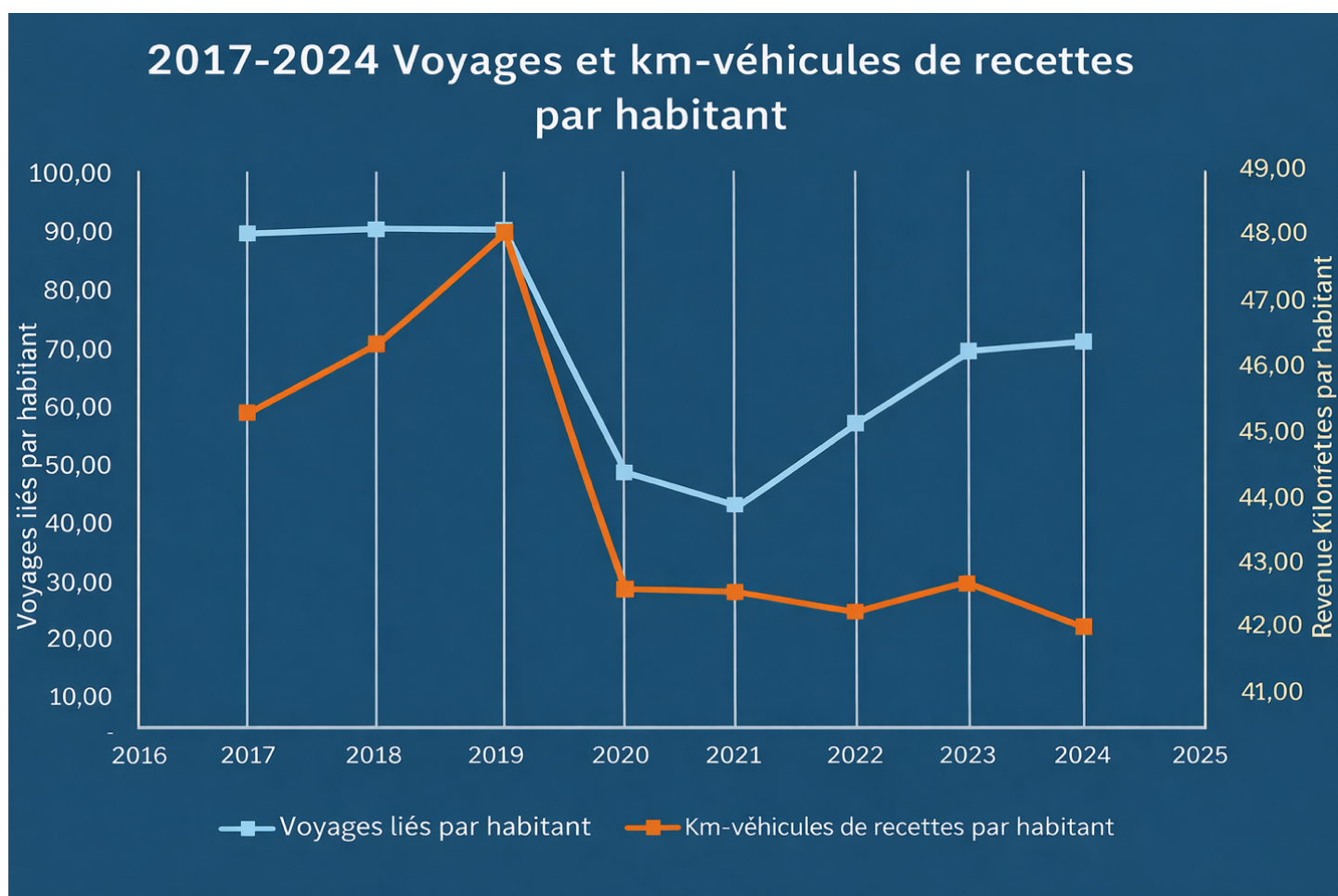
Le graphique ci-joint illustre ces tendances en présentant le nombre annuel de véhicules hors service ainsi que la proportion du parc qu'ils représentent (ligne orange). Bien que les variations d'une année à l'autre demeurent modérées, l'augmentation graduelle des taux d'inactivité souligne les effets cumulatifs du vieillissement des véhicules, du report des remplacements et de l'accroissement des besoins en entretien. Alors que les coûts d'exploitation continuent d'augmenter, une croissance soutenue du nombre de véhicules hors service pourrait limiter la prestation des services et renforcer la nécessité d'un renouvellement opportun des parcs afin de maintenir des opérations de transport collectif fiables.



Un indicateur clé de la situation financière des sociétés de transport est le ratio revenus-coûts (ratio RC), qui correspond à la part des coûts d'opération compensée par les revenus d'exploitation. Bien que les revenus d'exploitation totaux des sociétés de transport du Canada se soient rétablis en 2024 (4 826 710 243 \$ de revenus d'exploitation totaux), se rapprochant des niveaux de 2019 (4 976 600 147 \$), la hausse des coûts d'exploitation a limité l'augmentation du ratio RC. Les coûts d'exploitation totaux se sont élevés à 15 171 323 038 \$ en 2024, soit le montant le plus élevé jamais enregistré parmi les sociétés de transport du Canada; toutefois, cela ne représente qu'une hausse de 6 % par rapport à 2023. À titre de comparaison, les coûts d'exploitation totaux avaient augmenté de 10 % en 2023 par rapport à 2022. Les coûts d'exploitation continueront d'augmenter en raison de l'inflation et d'autres facteurs, mais il existe un certain espoir de voir les ratios RC s'améliorer si les revenus d'exploitation continuent de croître au rythme observé en 2024.

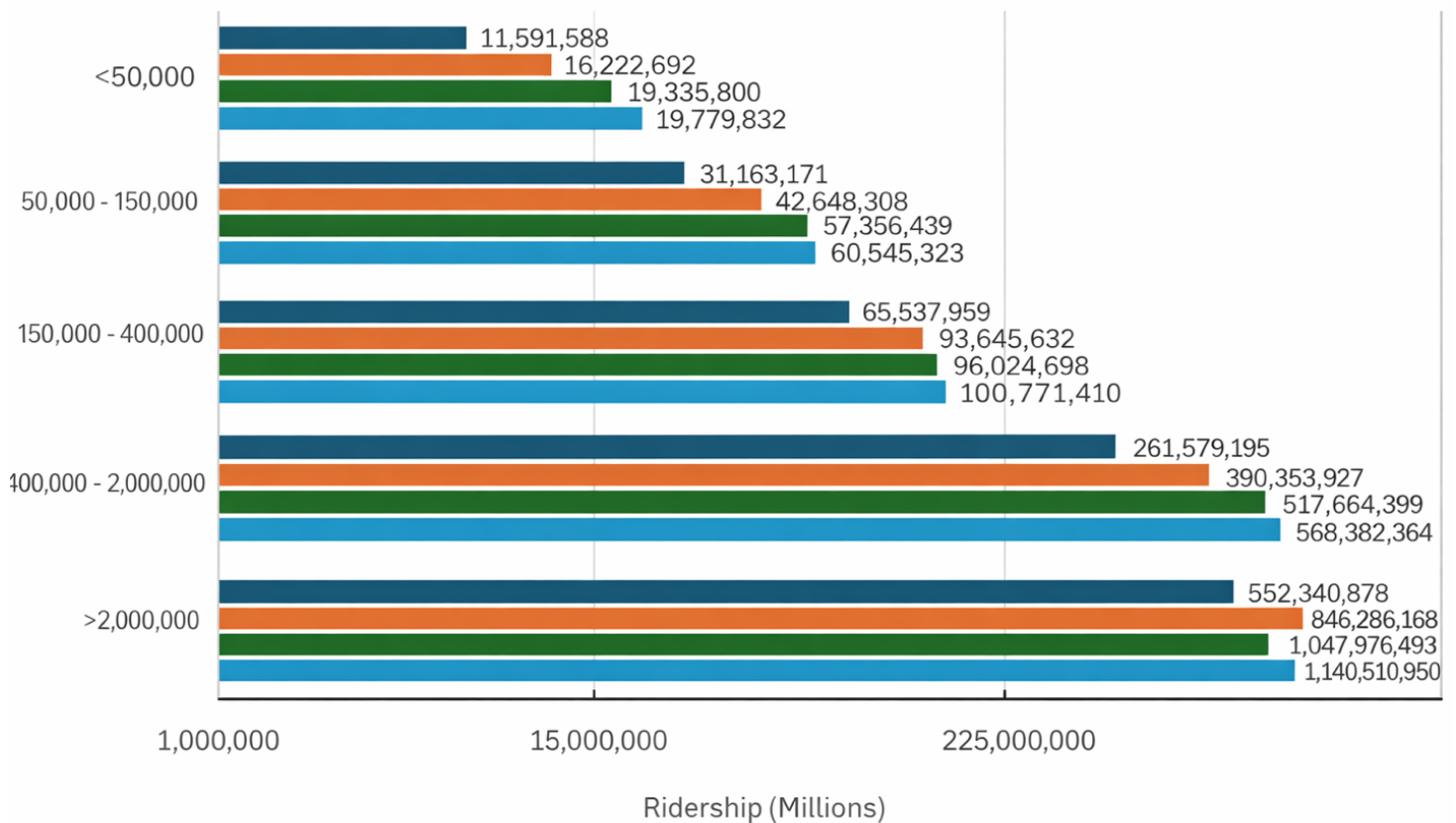


Les sociétés de transport membres de l'ACTU ont déclaré avoir offert environ 1,92 milliard de déplacements liés en 2024. L'achalandage constitue un indicateur clé de la demande en transport collectif, tandis que les kilomètres-véhicules en service reflètent le niveau de service fourni. Depuis 2021, l'achalandage par habitant a continué d'augmenter à mesure que les comportements de déplacement se normalisent après la pandémie. Toutefois, contrairement à la reprise rapide observée entre 2021 et 2023, la croissance de l'achalandage s'est modérée en 2024, signalant une transition vers des gains plus stables et progressifs. Au cours de la même période, les kilomètres-véhicules en service n'ont connu que des variations marginales, les agences ayant largement maintenu les niveaux de service existants tout en gérant les pressions liées aux coûts, aux contraintes de main-d'œuvre et à la disponibilité des parcs de véhicules. Par conséquent, la croissance de la demande a continué de dépasser l'expansion de l'offre dans de nombreux réseaux, mettant en évidence des défis persistants en matière de capacité et de ressources à mesure que la reprise de l'achalandage se poursuit.



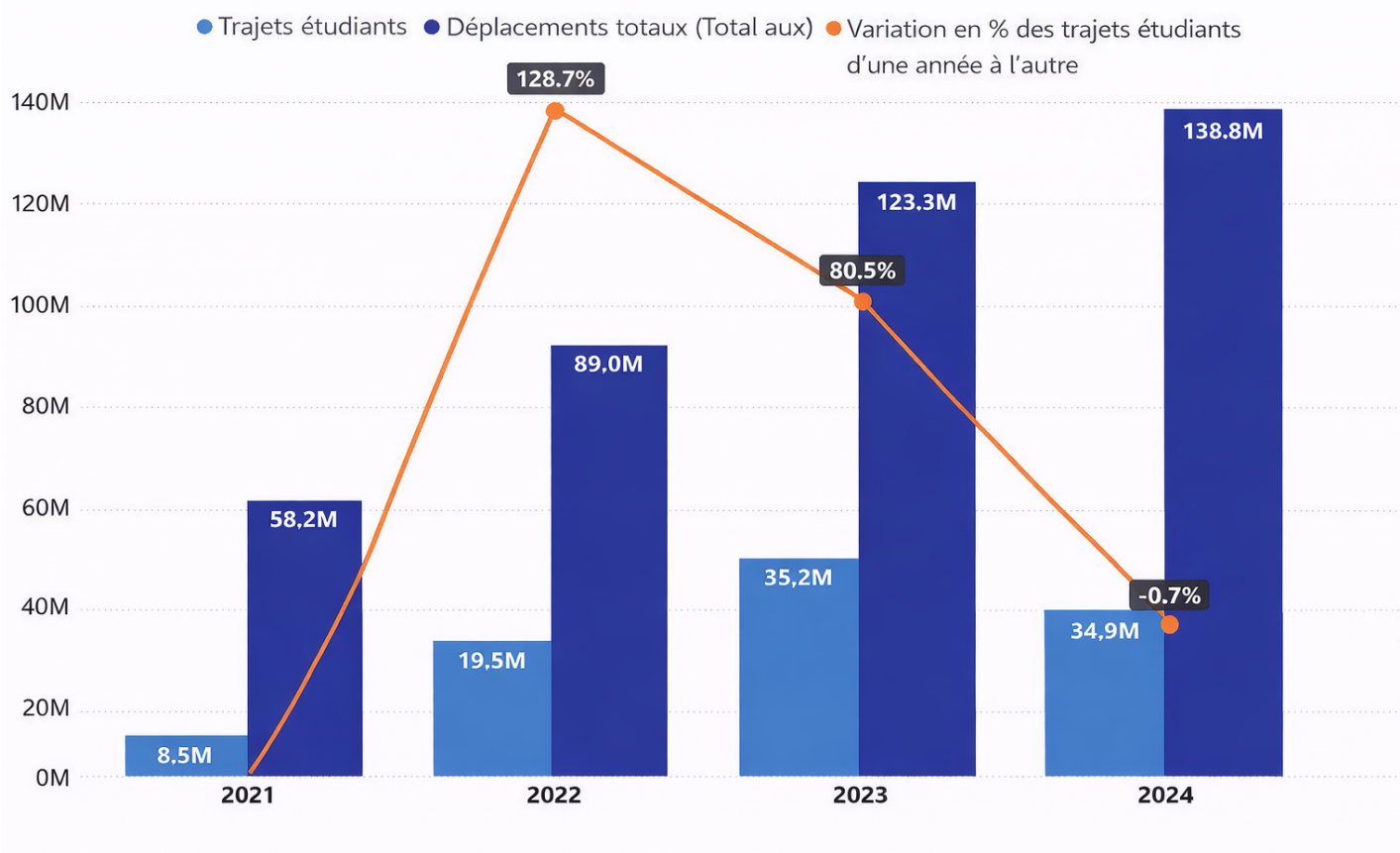
En 2023, l'achalandage a été marqué par le fait que les collectivités de plus petite taille ont collectivement atteint des niveaux records de déplacements liés. La flexibilité des lieux de travail ainsi que la hausse du coût de la vie et du logement ont entraîné des mouvements de population à partir des grands centres urbains. En 2024, la plus forte croissance de l'achalandage a été observée dans les centres de population plus importants (population de 400 000 à 2 000 000 et de plus de 2 000 000). L'achalandage a augmenté de 9,3 % en 2024 au sein des deux plus grands groupes de population présentés ci-dessus, tandis que les trois catégories de collectivités plus petites ont affiché une croissance moyenne de 4,3 % par rapport à 2023. Bien que les coûts du logement et de la vie demeurent relativement élevés, le retour au bureau dans les centres métropolitains a stimulé une activité accrue dans les plus grandes villes du Canada.

Achalandage selon la taille de la communauté 2021-2024



L'année 2024 a marqué la première année de plafonnement des étudiants internationaux au Canada, avec une réduction de 35 % de la délivrance des permis d'études par rapport à 2023. L'impact de cette réduction se reflète dans les tendances d'achalandage des réseaux de transport collectif canadiens en 2024. Le graphique ci-dessous présente des données provenant d'un échantillon de neuf municipalités comptant des établissements postsecondaires inscrivant plus de 20 000 étudiants et desservant des populations de moins d'un million d'habitants. Au cours des années précédant la baisse actuelle, l'achalandage étudiant dans l'échantillon a augmenté rapidement, progressant de 56 % en 2022 puis de 45 % supplémentaires en 2023, dépassant à la fois la croissance nationale de l'achalandage et celle observée dans l'ensemble des municipalités canadiennes de la même tranche de population. En 2024, toutefois, cette tendance s'est inversée : alors que l'achalandage total dans l'échantillon a augmenté de 11 % (un niveau comparable à la croissance nationale de 8,4 % de l'achalandage de l'ensemble des réseaux canadiens), l'achalandage étudiant a diminué d'environ 300 000 déplacements. Cette tendance sera intéressante à suivre, puisque les permis d'études continueront d'être plafonnés jusqu'en 2028 et qu'une grande proportion des titulaires actuels de permis d'études termineront leurs études et obtiendront leur diplôme.

Tendance du nombre de déplacements étudiants (trajets liés, en millions)



(Veuillez noter que les statistiques suivantes n'incluent pas les sociétés de transport qui n'étaient pas membres de l'ACTU en 2024, bien que les réseaux membres de l'ACTU représentent la majorité de l'achalandage du transport collectif au Canada.)



Siège Social

55 rue York, bureau 1401
Toronto, Ontario
Canada M5J 1R7

Bureau d'Ottawa

440 avenue Laurier Ouest, bureau 200
Ottawa, Ontario
Canada K1R 7X6