



BUREAU DU DIRECTEUR PARLEMENTAIRE DU BUDGET
OFFICE OF THE PARLIAMENTARY BUDGET OFFICER

Estimation des répercussions des perturbations du transport ferroviaire de février 2020

Date de publication : 2020-03-13

Description : La présente note contient l'estimation du Bureau du directeur parlementaire du budget (DPB) concernant les répercussions économiques et financières découlant des perturbations sur le réseau de transport ferroviaire de février 2020 en raison de barricades sur des voies ferrées et d'autres manifestations. L'estimation comprend les répercussions directes et indirectes sur le transport ferroviaire, les activités de soutien au transport (perturbations dans les ports) et les réseaux de transport en commun ainsi qu'une rétroaction macroéconomique.

Source des données :	<u>Variable</u>	<u>Source</u>
	Tonnes-milles commerciales	Canadien National; Canadien Pacifique
	Rémunération des employés de VIA Rail	États financiers de VIA Rail
	Déplacements en transport en commun de passagers	Metrolinx, Translink, exo
	PIB réel par industrie	Statistique Canada (données historiques); DPB (prévisions)
	Éléments des revenus et des dépenses du PIB	Perspectives économiques et financières de novembre 2019 du DPB

Estimation et méthode de projection : Les répercussions directes sur le transport ferroviaire en février ont été estimées à l'aide de données en temps réel sur les tonnes-milles commerciales perdues et les mises à pied d'employés de VIA Rail. Les perturbations des activités portuaires à Vancouver, Montréal et Halifax ont été estimées selon le nombre de jours pendant lesquels les ports ont été touchés et les détournements présumés de navires (à partir d'expériences antérieures, comme la grève des camionneurs du port de Vancouver de 2014). L'impact des perturbations sur le transport en commun en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique a été estimé à partir du nombre de jours pendant lesquels les services ont été interrompus et d'expériences antérieures (c'est-à-dire les grèves des transports en commun de Vancouver en 2001 et d'Ottawa en 2008-2009).

En se basant sur des perturbations antérieures dans ces industries, nous prévoyons que les pertes du secteur ferroviaire (sauf pour VIA Rail) encourues en février seront entièrement récupérées d'ici le mois de mai. Les activités de soutien au transport et les activités des réseaux de transport en commun devraient reprendre leur cours normal en mars, sans toutefois récupérer les pertes subies en février. Le tableau ci-dessous contient nos estimations et nos hypothèses des répercussions directes sur

les industries touchées. Ces répercussions directes ont par la suite été converties en impact sur le PIB par industrie.

Estimation et répercussions directes présumées sur les industries touchées :

	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
Tonnes-milles commerciales perdues (en millions de dollars)	924	0	-426	-426	0
Mises à pied d'employés de VIA Rail (nombre d'employés)	875	0	0	0	0
Perturbations des activités portuaires (nombre de jours)	16	0	0	0	0
Nombre de déplacements en transport en commun perdus (nombre de déplacements)	273 000	0	0	0	0

Note : Les répercussions réelles représentent la différence entre le scénario réel et le scénario contrefactuel où l'interruption du transport ferroviaire n'a pas eu lieu.

Les répercussions indirectes sur le PIB des interruptions dans les industries touchées (c'est-à-dire le transport ferroviaire, les activités de soutien au transport et les réseaux de transport en commun) ont été estimées à l'aide des tableaux des ressources et des emplois de Statistique Canada. Les répercussions indirectes tiennent compte des débordements dans les autres industries en fonction de leurs activités liées au secteur des transports. Les répercussions directes et indirectes sur le PIB ont été estimées pour le premier et le deuxième trimestre de 2020.

Pour estimer les répercussions économiques globales, y compris la rétroaction macroéconomique, nous avons simulé le modèle macroéconométrique du DPB, le même modèle que celui utilisé pour produire les perspectives économiques et financières du DPB. Nous y avons ajouté les répercussions directes et indirectes combinées provenant du tableau des ressources et des emplois sur les différentes composantes du PIB selon la méthode des dépenses. Compte tenu que le choc provient du côté de l'offre, notre modèle a été simulé selon l'hypothèse que ces perturbations n'avaient aucune incidence sur la politique monétaire et fiscale.

Sources d'incertitude :

Les données en temps réel utilisées dans l'établissement des estimations des répercussions réelles du PIB sur le transport ferroviaire sont de bonne qualité. Cependant, en raison du peu de données disponibles, une plus grande incertitude entoure nos estimations des répercussions directes sur les perturbations dans les ports. L'utilisation de données relatives à des perturbations antérieures dans les ports ajoute une autre source d'incertitude. De plus, il existe une incertitude inhérente aux scénarios contrefactuels sur lesquels les estimations des répercussions sont fondées, ainsi qu'à la récupération des pertes du mois de mars au mois de mai.

Les estimations des répercussions indirectes fondées sur les tableaux des ressources et des emplois font l'hypothèse qu'il n'y aura aucune substitution entre les intrants intermédiaires et ne tiennent pas compte des fermetures (potentielles) d'usines.

Le modèle macroéconométrique du DPB utilise des données historiques. La rétroaction macroéconomique provenant des réponses de ménages et d'entreprises aux perturbations du réseau ferroviaire pourrait être différente des expériences antérieures.

Estimation des répercussions de l'interruption du transport ferroviaire de février 2020

Indicateur	2020 T1	2020 T2	2020 T3	2020 T4	2020
Niveau du PIB nominal (en millions de \$)	-283	41	-21	-11	-275
Niveau du PIB nominal (pourcentage)	-0,05	0,01	0,00	0,00	-0,01
Niveau du PIB réel (pourcentage)	-0,05	0,01	0,00	0,00	-0,01
Croissance du PIB réel (points de pourcentage)	-0,20	0,22	-0,04	0,01	0,00
Bénéfice des sociétés avant impôt (en millions de \$)	-236	78	12	14	-132
Rémunération des employés (en millions de \$)	-28	-35	-27	-20	-110
Employés (nombre d'employés)	-1 010	-840	-700	-540	-772
Équivalents temps plein (nombre d'années de travail)	-481	-290	-229	-170	-1 170

Notes :

Les répercussions réelles représentent la différence entre le scénario réel et le scénario contrefactuel où l'interruption du transport ferroviaire n'a pas eu lieu. Les répercussions sur la croissance du PIB (trimestre/trimestre) sont exprimées en taux annuels.