13 mars 2020

# ESTIMATION DES RÉPERCUSSIONS DES PERTURBATIONS DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE FÉVRIER 2020

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

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 entres 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.