

## 5.0 LE RESEAU D'EMBRANCHEMENTS

L'histoire des chemins de fer canadiens a connu, à la fin du siècle dernier et au début du XXe siècle, le développement d'un réseau très élaboré. L'histoire plus récente des transports au Canada a vu se développer d'importantes infrastructures portuaires, maritimes et routières. Compte tenu de ces deux facteurs et d'une croissance économique inégale, plusieurs segments du réseau ferroviaire étaient et sont encore sous-utilisés aujourd'hui.

### 5.1 Le mécanisme d'abandon

Lorsque les sociétés ferroviaires veulent abandonner un embranchement qu'elles estiment non rentable, elles peuvent avoir recours à un mécanisme découlant des dispositions de la Loi nationale sur les transports de 1967--(18), et qui prévoit les démarches suivantes:

- lorsqu'une société ferroviaire encourt un déficit chronique sur un «embranchement» (défini par la jurisprudence comme une ligne de nature «locale» par opposition aux lignes «principales» assurant du trafic de transit), cette société peut déposer à la CCT une requête en abandon accompagnée d'un état des «pertes réelles», lesquelles doivent être établies conformément à l'Ordonnance R-6313 sur les frais ferroviaires--(19);
- la Commission canadienne des transports (CCT) doit alors étudier la requête, vérifier les états financiers qui lui ont été soumis et, le cas échéant, tenir des audiences publiques pour entendre les oppositions à l'abandon;
- si elle a la conviction que l'embranchement est non rentable (au sens de la loi) et susceptible de le demeurer, la Commission ordonnera soit l'abandon soit le maintien en service; dans ce dernier cas, elle devra compenser pleinement (selon R-6313) la société ferroviaire et elle devra en outre réviser sa décision à tous les cinq ans.

(18) Dont les principes se traduisent dans l'article 256 de la Loi sur les chemins de fer, SRC, chap. R-2.

(19) L'Ordonnance R-6313 a été adoptée en 1969 par la Commission canadienne des transports pour le calcul du coût variable du transport par chemin de fer ou pour l'établissement de la perte réelle. Il s'agit essentiellement d'un ensemble de règles et procédures qui identifie les éléments de coût dont il faut tenir compte et qui permet d'établir des coûts unitaires de transport ferroviaire.