

### 5.3 L'impact du mécanisme d'abandon actuel

Au Québec, le mécanisme d'abandon des embranchements non rentables fonctionne tel que prévu par la Loi nationale sur les transports. Déjà plusieurs embranchements ont fait l'objet de demandes d'abandon à la CCT et le MTQ a toujours collaboré à l'étude de ces dossiers.

Par contre, la géographie et l'économie se sont dans certains cas combinés pour rendre déficitaires des «embranchements régionaux» encore utilisés et nécessaires, sans compter leur rôle possible comme outil de développement.

Certes, la CCT a jusqu'ici accordé des sursis à ces lignes régionales. Cependant, même dans le cas d'une décision favorable de la CCT, le mécanisme contient un élément intrinsèque d'inefficacité:

- une décision de la CCT n'était valable que pour cinq ans, les industries déjà en place sur les lignes hésitent à confier davantage de trafic aux chemins de fer. En effet, pour s'assurer une continuité de leur service de transport, la plupart des industries voudront conserver ou développer une expertise en matière de camionnage. Par ailleurs, une nouvelle industrie ayant un besoin absolu du rail ira se localiser sur une ligne principale et non sur un embranchement dont l'existence est remise en cause à tous les cinq ans. Pour les mêmes raisons, les chemins de fer sont peu enclins à investir sur un embranchement susceptible d'abandon de cinq ans en cinq ans.

Cet élément a d'ailleurs déjà été utilisé pour justifier le «gel» des embranchements des Prairies (réfection des voies, modernisation des élévateurs, etc.)--(24).

De plus, cette carence d'investissement des chemins de fer entraîne une détérioration de la voie qui peut interdire la circulation de matériel roulant moderne plus lourd (wagons de 100 tonnes). L'exploitant ferroviaire doit alors utiliser du matériel roulant plus âgé, plus petit, donc moins efficace, ce qui se produit par une tarification à la hausse pour les clients.

---

(24) Neil, Doug; «Recommendation to the minister of Transport on Prairie Branch Lines», 1979, p. VIII.

(26) Tel que le lui permet l'article 234 de la Loi sur les Transports (S.R.C., chap. R-3).