

Gares ferroviaires patrimoniales—Loi

Si ces petites localités ferment, c'est que les habitants se sont exprimés comme qui dirait par la voix de leurs voitures et de leurs pieds. Ils se rendent maintenant en voiture dans les grands centres situés le plus souvent à une distance de 30 ou 40 milles les uns des autres, et non plus à 8 ou 9 milles comme à l'époque où nous avions les chemins de fer et des routes peu carrossables. Aujourd'hui, nous avons de grandes routes macadamisées que les gens tiennent à utiliser. Ils préfèrent se rendre dans les grands centres pour se ravitailler et s'habiller. Voilà pourquoi les commerces ferment, et les bureaux de poste font de même.

A bien des égards, cette remarque vaut également pour les chemins de fer. Autrefois, c'est parce que les locomotives à vapeur avaient surtout besoin de s'approvisionner en eau que les stations étaient situées à 8 ou 9 milles de distance les unes des autres. Aujourd'hui, il en va tout autrement. Les locomotives diesel peuvent parcourir des distances beaucoup plus grandes. Grâce aux autoroutes, les agriculteurs peuvent convoier leur grain vers les grands centres, de sorte qu'un grand nombre de ces stations ferroviaires n'ont plus leur raison d'être.

Au cours de la fin de semaine, ma femme et moi avons eu la bonne fortune de nous rendre à Stratford après avoir traversé Goderich, Great Bend et un certain nombre de petites localités ontariennes. Puisque l'histoire de l'Ontario remonte à 150 ans, il n'y a pas de doute que certaines gares ferroviaires magnifiques méritent d'être conservées. Dans l'ouest du Canada, bien moins de gares ferroviaires revêtent une importance historique considérable et dont la structure permette de les préserver indéfiniment. Certaines sont appelées à disparaître, ce qui est normal. Cependant, un certain nombre, de par leur valeur architecturale et historique, méritent d'être préservées. A mon avis, le projet de loi de mon collègue contribuera beaucoup à nous engager dans cette voie.

J'ai hâte d'entendre ce que d'autres députés en pensent. Je puis donner au député de Bow River l'assurance que le ministre suit ce débat très attentivement. Je suis sûr que la Chambre saura en temps opportun prendre la décision appropriée.

[Français]

Mme Anne Blouin (Montmorency—Orléans): Madame la Présidente, tout d'abord, permettez-moi de féliciter mon collègue, l'honorable député de Bow River (M. Taylor), de l'intérêt qu'il a toujours manifesté pour la protection des gares ferroviaires à valeur patrimoniale. Je voudrais ajouter quelques mots au sujet de ce projet de loi.

Les gares disparaissent à vue d'œil depuis plusieurs années. Elles sont d'abord désaffectées puis, si personne ne les achète, souvent démolies.

Madame la Présidente, je crois que les députés seront unanimes à reconnaître que cette situation est déplorable. Nos anciennes gares ferroviaires, en plus de refléter notre passé, présentent souvent un caractère architectural bien particulier à l'Amérique du Nord. Ces témoignages de l'expansion de notre pays sont un héritage irremplaçable.

Pourquoi les gares présentant un intérêt pour notre patrimoine disparaissent-elles?

Du point de vue des compagnies de chemins de fer, bon nombre de gares sont tombées en désuétude en raison des changements importants apportés à la structure même des services de transports durant les dernières décennies. C'est ainsi que l'importance accrue des modes de transports routiers et aérien ont entraîné la diminution du nombre des passagers. Les efforts des compagnies CN et CP se sont alors concentrés sur le transport des marchandises qui est devenu avec le temps leur principale source de revenus. Puis, Via Rail est venu se greffer au réseau, plusieurs lignes ont été abandonnées et des systèmes de transport intermodaux sont apparus.

Pour toutes ces raisons, les gares ont perdu leur importance et ont peu à peu été oubliées par les compagnies qui ne se souciaient pas de les conserver en opération.

Il n'est pas inutile de dire, madame la Présidente, que nous comprenons que pour progresser au rythme du pays, les compagnies avaient d'autres préoccupations, et que nous ne pouvons leur reprocher l'oubli dans lequel ces gares sont tombées.

Pourtant, quand nous apprenons que malgré les efforts conjoints des municipalités et des citoyens, certaines gares ont été rasées, c'est le signe indubitable qu'il faut faire quelque chose pour les protéger.

Déjà en 1976, la Commission des lieux et monuments historiques recommandait qu'une vingtaine de gares soient déclarées d'importance historique nationale. Le ministre d'alors accepta cette recommandation et, dans certains cas, des plaques commémoratives furent apposées. C'est ainsi qu'au Québec, les gares de Lévis, d'Isletville, de Saint-Jean-d'Iberville, d'Acton Vale, de Berthier et de Windsor, à Montréal, ont reçu une plaque commémorative. Mais cette mesure s'avère nettement insuffisante pour le but poursuivi.

En effet, lorsque la Commission des lieux et monuments historiques soumet des recommandations pour que certains bâtiments soient classés, cela n'impose cependant aucune obligation ou restriction aux propriétaires privés ou publics.

La prise de conscience qui s'est faite à l'égard de notre patrimoine, depuis quelques années, démontre la bonne volonté de tous les partenaires.

Plusieurs exemples, dont celui d'Acton Vale au Québec, prouvent cet intérêt. La gare désaffectée d'Acton Vale a pu ainsi être préservée et devenir une source de fierté pour l'ensemble de cette communauté.

Il existe des centaines de gares ferroviaires au Canada qui pourraient être encore préservées. Leur rôle ne doit pas être oublié et elles font encore partie de la mémoire d'un grand nombre de nos concitoyens. Alors que les voies de chemins de fer disparaissent, elles constituent le dernier témoignage de la conquête et de l'implantation des colons au pays. Elles ont marqué les dates importantes de l'avancement de la construction des voies de chemins de fer. Elles font partie du rêve collectif de notre expansion nationale.