

Gares ferroviaires patrimoniales—Loi

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Madame la Présidente, c'est un honneur et un plaisir de commenter brièvement le projet de loi C-205 qu'a présenté mon ami et collègue. Je tiens à le remercier de nous avoir proposé de protéger les gares ferroviaires patrimoniales.

C'est un objectif fort louable. Et je sais que le ministre de l'Environnement (M. MacMillan) a hâte de savoir ce que pensent les députés de cette mesure qui renferme plusieurs dispositions fort intéressantes. Mais en règle générale, il faudrait pouvoir compter sur la collaboration et la bonne volonté des gouvernements intéressés, car les compétences ne sont pas établies avec certitude dans ce domaine. Cependant, ce projet de loi a le mérite de nous sensibiliser à cet état de choses. Les ministres des Transports (M. Crosbie) et de l'Environnement s'intéressent à cette question comme le CP, le CN et VIA Rail d'ailleurs. C'est un dossier qui concerne également de nombreuses sociétés historiques.

Mon collègue de Bow River a dressé la liste des gares ferroviaires patrimoniales actuellement reconnues. Je crois qu'il y en a 23 ou 24 en tout. Je remarque que son projet de loi se limite uniquement aux gares ferroviaires patrimoniales qui ont déjà été désignées comme telles. Il en existe des milliers d'autres qui n'ont pas été désignées comme monuments historiques et de très nombreuses également qui sont protégées par des groupes d'intérêt public, généralement à vocation locale, par des particuliers, voire des organismes comme le Kiwanis, le Lions Club ou le Rotary. Ces initiatives ont souvent abouti à une entente entre l'administration municipale et le gouvernement provincial ou les organismes fédéraux dispensateurs des subventions. Quelque 23 gares ont été déclarées d'importance nationale par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

● (1730)

Pour favoriser la conservation de ces gares ferroviaires patrimoniales, le projet de loi empêcherait une compagnie de chemin de fer de détruire ou d'aliéner autrement une gare ferroviaire dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle, sauf autorisation par décret du gouverneur en conseil.

La compagnie devrait demander un permis de démolition et la décision d'accorder pareil permis serait prise par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada qui rend compte au ministre de l'Environnement par l'entremise de Parcs Canada. Je signale que l'amende minimale serait de 50 000 \$ et l'amende maximale, de 1 million de dollars. Par conséquent, le projet de loi prévoit des mesures vraiment fortes, comme l'a assurément voulu le député de Bow River (M. Taylor).

La mesure à l'étude ajouterait aux responsabilités déjà nombreuses de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada la tâche de conserver nos gares ferroviaires patrimoniales. Certes, je reconnais d'emblée que ces gares méritent d'être conservées et qu'il convient de prendre des mesures pour les protéger, mais il y a tout lieu de se demander si le meilleur moyen de réaliser cet objectif est effectivement d'augmenter les responsabilités déjà passablement lourdes de cette commission.

Il ne fait aucun doute que la Commission tient énormément à sauvegarder les gares ferroviaires patrimoniales et, en fait, toutes les installations ferroviaires superflues auxquelles on reconnaît une certaine valeur historique. La Commission est

parfaitement au courant de la valeur patrimoniale de certaines des premières gares ferroviaires et elle a examiné de nombreuses demandes concernant les gares en général. Environ 23 ou 24 ont déjà été déclarées comme étant d'importance historique ou architecturale nationale.

La Commission joue un rôle purement consultatif depuis qu'elle a été instituée en 1919. Elle a toujours eu pour mission, qu'elle remplit d'une excellente et exemplaire façon depuis près de 70 ans, de recenser les personnes, les lieux et les événements revêtant une importance historique nationale et de conseiller le gouvernement fédéral quant aux moyens appropriés de les commémorer.

Le projet de loi exigerait que la Commission tienne des audiences et prépare des rapports sur l'avenir de toutes les gares ferroviaires patrimoniales—qu'elles soient d'intérêt local, régional ou provincial—qui sont menacées de démolition ou qu'on projette de rénover, restaurer ou réparer.

Les fonctionnaires et les membres de la Commission ont surtout soulevé auprès du ministre la question de savoir si on ne devrait pas transformer la Commission en organisme administratif au lieu de lui conserver un rôle purement consultatif. La mesure à l'étude aura permis de faire réfléchir sérieusement à cette question au ministère de l'Environnement.

Il est vrai que les gares ferroviaires patrimoniales sont chères au cœur de nombre d'entre nous. Tous les députés peuvent certes évoquer plusieurs histoires survenues dans leur circonscription. Je sais que la gare de la ville de Lethbridge revêt une importance historique. Ce fut pour beaucoup de pionniers la porte d'entrée de notre région.

J'ai entendu de nombreuses histoires poignantes d'épouses de guerre arrivées au Canada après la Seconde Guerre mondiale. Leur premier contact avec Lethbridge fut la gare de chemin de fer où leur mari était venu les accueillir. Elles avaient dit au revoir en Angleterre à des militaires vêtus de très beaux uniformes, et étaient accueillies à la gare de Lethbridge par les mêmes hommes en salopette et chapeau de paille. Elles se sont demandées s'ils étaient bien les mêmes hommes auxquels elles avaient dit au revoir en les embrassant en Grande-Bretagne. Elles ont néanmoins pris en main leur vie et leur mariage et ont apporté une énorme contribution à Lethbridge et au sud de l'Alberta. Je pourrais vous fournir de nombreux autres exemples pour vous faire comprendre jusqu'à quel point, aux yeux de mes concitoyens, les gares ferroviaires perpétuent l'histoire de nos localités.

Mon collègue le député de Cowichan—Malahat—Les îles a établi un parallèle avec les bureaux de poste. Il cherchait à prouver, à des fins politiques, que le gouvernement a péché en autorisant la fermeture des bureaux de poste. La vérité, du moins dans ma circonscription, c'est que les bureaux de poste sont presque les derniers édifices à quitter les petites localités. Ils permettaient de fournir un service dont le coût pour les contribuables était énorme. Au lieu de continuer à offrir ce service à grand frais pour l'ensemble des contribuables, le gouvernement s'efforce maintenant d'installer des bureaux de poste chez les épiciers ou les quincailliers du coin qui sont parfois les tous derniers édifices de ces petites localités.