

Gares ferroviaires patrimoniales

de Verchères à Verchères, au Québec, et le monument commémoratif Stefanson à Arnes, au Manitoba, en sont des exemples. La Commission peut recommander au ministre de conclure une entente de partage des frais avec un organisme sans but lucratif. Le lieu historique appartient à l'organisme indépendant qui s'en occupe et l'ouvre au public un certain nombre de jours par année. Cela permet au public de visiter ces lieux et endroits spéciaux. La Maison Trestler, près de Montréal, et le Manoir Craigflower, sur l'île de Vancouver, constituent de bons exemples d'ententes de partage des frais.

Les endroits revêtant une importance extraordinaire dans l'histoire canadienne sont acquis par Parcs Canada qui les aménage en parcs historiques nationaux. C'est le cas aussi bien de la Ferme Motherwell à Abernethy, en Saskatchewan, que de la Maison Bellevue à Kingston, en Ontario, laquelle, comme chacun le sait du moins de ce côté-ci de la Chambre, était autrefois la maison de sir John A. Macdonald. Le Fort Langley, près de Vancouver, le Lower Fort Garry, près de Winnipeg, le Parc de l'Artillerie à Québec, et la puissante Forteresse de Louisbourg, près de Sydney, en Nouvelle-Écosse, comptent parmi les nombreux autres parcs historiques nationaux établis partout au Canada.

Bien des choses se sont réalisées depuis la première réunion de la commission, en 1919, en grande partie grâce au travail acharné et au dévouement de ses membres ainsi qu'à son rôle plus consultatif qu'administratif. La commission n'a pas de personnel ni de bureaux. Ses membres ne reçoivent que de maigres honoraires et une allocation pour les frais de déplacement en mission. Le rôle de la commission se borne à conseiller le ministre sur les questions d'intérêt historique national. Je suis sûr que tous les députés se joignent à moi pour remercier les membres de la Commission des lieux et monuments historiques pour le travail important qu'ils font pour tous les Canadiens. Les membres de la commission consacrent généreusement leur temps et leur expérience à nous aider à préserver les aspects importants de notre histoire.

Le projet de loi à l'étude propose de donner à la commission un rôle administratif pour s'occuper de l'avenir des gares ferroviaires patrimoniales. C'est l'élément essentiel, monsieur le Président. Le projet de loi propose de modifier le rôle de la commission en lui donnant un rôle administratif au lieu d'un simple rôle consultatif. D'après le projet de loi, la commission devrait tenir des audiences et préparer des rapports sur l'avenir de toutes les gares ferroviaires patrimoniales qui sont menacées ou qui doivent être rénovées, restaurées ou réparées. Quelle entreprise monumentale ce serait! En réalité, ses ressources extrêmement limitées ne lui permettraient pas d'assurer cette tâche très importante ni de répondre à ce besoin aigu.

Il existe des centaines de gares ferroviaires au Canada. Nous savons malheureusement tous par expérience ce que sont devenus les chemins de fer et bien des gares ferroviaires auxquelles bien des députés et bien des électeurs attachent beaucoup d'importance. Si l'on chargeait la commission de s'occuper de l'avenir de ces lieux, son rôle fondamental s'en trouverait complètement modifié. Je voudrais que les députés me disent s'ils souhaiteraient voir la commission assumer ce rôle administratif.

La Commission des lieux et monuments historiques est parfaitement au courant de la valeur historique de nos premières

gares de chemin de fer. La commission a examiné plusieurs demandes concernant ces gares. En fait, 24 gares du pays ont déjà été déclarées d'une importance historique ou architecturale nationale.

La commission a choisi des gares témoignant de la naissance et de l'expansion de nos lignes de chemin de fer. Par exemple, les gares de Lévis au Québec et de Pictou en Nouvelle-Écosse rappellent le souvenir du chemin de fer intercolonial. Le Canadian Pacific est représenté à McAdam au Nouveau-Brunswick et à Saskatoon en Saskatchewan. Les chemins de fer des Maritimes sont représentés à Kensington à l'Île-du-Prince-Édouard et à Rothesay, au Nouveau-Brunswick. Les gares de Kamloops en Colombie-Britannique et de Miami au Manitoba demeurent témoins du passé de la Canadian Northern Line.

Même si la commission a déjà reconnu l'importance historique de ces 24 gares cela ne l'empêche pas d'en classer de nouvelles. Elle reçoit constamment des demandes en ce sens elle jugera chaque gare de chemin de fer en fonction de l'importance historique et architecturale qu'elle revêt dans l'histoire du Canada. Nos premières gares de chemin de fer constituent un élément irremplaçable de notre patrimoine. Ce projet de loi l'indique de façon fort claire, et je suis tout à fait d'accord là-dessus.

● (1730)

Je félicite le député d'avoir attiré notre attention sur cette importante question et je demande à la Chambre d'étudier attentivement s'il y a lieu de confier à la Commission des lieux et monuments historiques du Canada les nouvelles responsabilités administratives que lui impose ce projet de loi.

Compte tenu de ce que je viens de dire et des intentions parfaitement honnêtes du député, j'espère que la Chambre sera en mesure d'accepter un amendement. Je voudrais proposer:

Qu'on modifie la motion en retranchant tous les mots après «Que» et en les remplaçant par ce qui suit:

«le projet de loi C-211, tendant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, soit lu pour la 2^e fois, mais que l'ordre soit annulé et le projet de loi retiré et que l'objet en soit renvoyé au comité permanent des pêches et des forêts.»

Voilà tout ce que j'avais à dire. Je voudrais remercier le nouveau député de sa contribution et j'espère que la Chambre voudra bien adopter la motion modifiée.

Le président suppléant (M. Paproski): Plaît-il à la Chambre d'adopter l'amendement à la motion principale?

Mme Lynn McDonald (Broadview-Greenwood): Monsieur le Président, ce projet de loi a été présenté à cause de divers incidents scandaleux qui se sont produits dans des gares, et en particulier à cause du fait que le CP a détruit un bâtiment historique, malgré l'opposition de la population, après que l'importance de ce monument historique eut été reconnue. Ce sont des incidents de ce genre qui ont incité le député et des députés de l'opposition à préconiser des mesures plus rigoureuses afin d'assurer la protection de notre patrimoine et notamment des bâtiments des compagnies ferroviaires.

Je respecte l'intention du projet de loi. Nous savons que le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) l'appuie. Comme c'est un ancien cheminot, il s'intéresse bien sûr aux chemins de fer et appuie moralement le projet de loi. Je suis également en faveur de cette mesure, mais je suis un peu troublée par l'amendement visant à renvoyer le projet de loi au comité permanent des pêches et des forêts. En ma qualité de critique du