

*Gares ferroviaires patrimoniales—Loi*

Je pense que nous reconnaissons tous l'importance des gares ferroviaires dans l'histoire du Canada et celle des collectivités canadiennes. Les gares ferroviaires ont souvent été les premiers édifices qui ont salué les nouveaux arrivants et aussi, parfois, les lieux où ces derniers étaient accueillis par des parents ou des amis. C'est là qu'ils étaient accueillis dans une nouvelle collectivité. La gare était parfois l'endroit où ils se rendaient compte pour la première fois qu'ils étaient vraiment livrés à eux-mêmes, étrangers dans une terre étrangère.

● (1720)

J'ai été impressionné par une photographie publiée dans un ouvrage portant sur la vie des femmes dans les Prairies. D'autres députés ont probablement aussi lu cet ouvrage intitulé *A Harvest Yet to Reap*. Il comporte une série de photographies de femmes qui se sont installées dans les Prairies et l'une d'elles en dit beaucoup plus long sur la vie des immigrants que nous ne saurions le faire ici aujourd'hui. On y voit une immigrante entourée d'enfants, assis sur un quai de gare à côté des malles et valises contenant leurs maigres biens. Autour d'eux s'étend la vaste prairie dénudée parce que non encore colonisée. Elle en dit long sur l'isolement de ces gens-là. La gare était bien sûr le point de rencontre.

Les gares sont les endroits d'où les jeunes partent pour le collège ou un emploi dans un autre coin du pays. C'est là que jeunes gens et jeunes femmes sont partis à la guerre et c'est aussi là qu'ils ont retrouvé leurs familles. Lorsqu'on parle de ces gares du patrimoine—et je suis persuadé que le député sera d'accord avec moi là-dessus—on ne parle pas seulement de patrimoine architectural. Certaines gares ont effectivement un caractère historique à conserver, mais les autres sont tout simplement de bons immeubles solidement construits qui ont une place de choix dans le cœur et le souvenir des Canadiens.

En ce sens, les gares ressemblent un peu aux bureaux de poste. Je le répète: de nombreux citoyens et de nombreuses collectivités déplorent le fait que Postes Canada, sur l'ordre du gouvernement canadien, cherche à fermer beaucoup de ces petits bureaux de poste communautaires à travers le pays. Pour certaines personnes au gouvernement et à la Société canadienne des postes, tout ce qui compte, c'est que cette dernière rentre dans ses frais et qu'elle suive les directives données à cette fin, quel que soit leur impact sur les localités concernées.

Je sais que le député de Bow River se préoccupe des petites collectivités, ce dont témoignent ses propos de cet après-midi et ses observations antérieures. Il défend les gares ferroviaires patrimoniales et j'espère qu'il fera de même pour les bureaux de poste communautaires, car ils représentent une part importante de notre patrimoine communautaire. Nous ne faisons pas que parler des vestiges du passé; nous voulons que la collectivité demeure un lieu où les gens peuvent se rencontrer et travailler ensemble.

Lorsqu'il s'agit de préserver les gares ferroviaires historiques et patrimoniales, il faut se rappeler que certaines doivent être maintenues en état de fonctionnement. Quelques-unes serviront à d'autres fins, mais d'autres doivent demeurer opérationnelles. Sur l'île de Vancouver il y a quelques années, VIA et l'*E & N Railway* avaient plus ou moins décidé que ni l'une ni l'autre n'était responsable de l'entretien des gares ferroviaires. Celles-ci étaient devenues dégoûtantes, sales, négligées, froides et souvent inaccessibles parce que verrouillées. Bien que la situation se soit quelque peu améliorée, il faut se rappeler que les gares ferroviaires sont censées être des endroits où les gens peuvent se rencontrer et attendre les trains lorsqu'il y en a encore. Cela devrait aller de soi mais, comme je l'ai indiqué, ce n'est malheureusement pas le cas.

Lorsque l'on n'aura plus besoin de ces immeubles, en tout ou en partie, comme gares ferroviaires, les organisations communautaires trouveront, je crois, de nombreux moyens innovateurs de les préserver pour qu'ils continuent de faire partie de la collectivité. Plusieurs municipalités de ma circonscription ont transformé ces établissements. Duncan et Lake Cowichan en ont fait un musée. Les anciennes gares servent aussi à d'autres fins, mais la partie principale est devenue un musée. A Ladysmith, la *Railway Historical Society* a les yeux sur la gare ferroviaire parce qu'elle a conçu un projet à caractère historique afin de montrer aux gens comment les chemins de fer fonctionnaient autrefois. La gare fait donc intégralement partie de ce projet. A quelques pas d'ici, notamment, la gare d'Ottawa a été transformée en centre de conférences. On y a conservé plusieurs détails architecturaux qui lui étaient particuliers. L'autre ancienne gare d'Ottawa est apparemment intégrée au marché du centre-ville.

Enfin, il convient de nous rappeler que les gares ferroviaires n'étaient pas des bâtiments isolés. Elles faisaient partie d'un réseau de transport et reliaient entre elles diverses localités. Le député a mentionné que quand une société supprime une ligne secondaire, elle entend également démolir les gares. Pour bon nombre des localités concernées, la gare ne constitue pas seulement un témoin du passé, elle fait aussi partie de leur patrimoine actuel. C'est un bien que leurs ancêtres leur ont légué au prix d'un dur labeur. La décision d'abandonner une ligne ferroviaire ne doit pas se prendre à la légère. Dans ma circonscription, le Comité des transports par chemin de fer vient encore d'approuver la suppression du service entre Youbou et Cowichan Bay. C'est comme un cordon ombilical qu'on va couper.

En terminant, j'appuie l'objet de la motion à l'étude. J'espère que la Chambre adoptera cette motion aujourd'hui et que le projet de loi sera renvoyé au comité qui pourra l'examiner en détail et le rendre plus acceptable.