

[Text]

through the Ottawa Valley in the early 1880s, you had the situation where you had. . .

Let us take a case in point, the railway station in Pembroke. When people wanted to preserve that building, why did CP come along suddenly in the early hours of the morning and destroy that building before anybody was up, and with an exceptionally large crew on hand to do it? Is this the value you are putting on that local history? I would like to have an explanation for that. It is all right to tell people in communities across Canada what their historical values or heritage values should be, but when you act in such a high-handed manner as this, you are not leaving much of a legacy behind you.

• 1240

**Mr. H.C. Wendlandt (General Solicitor, Canadian Pacific Railway):** Let me try to answer that. I think it is fair to say—and indeed somebody alluded to it this morning—that Canadian Pacific, being one of the railways, probably created the first building in any one municipality, and then the municipality grew around it. So with regard to that municipality, it may well be that it is the first building it had, and it no doubt finds it of historic significance. I do not quarrel with that at all.

Under the proposed legislation, however, as I understand it, the determination as to whether or not a building is historic or has historic significance is not dependent solely on the year it was constructed. If that were the only criteria, we would have hundreds of stations throughout Canada which are considered historic by the nature of the date of their construction. Many of these stations, I would presume, are similar in kind; not each station is original.

I do not know whether or not this legislation intends to preserve all stations or whether or not some selection criteria are not appropriate. Indeed, this is one of our comments, one of our concerns; this piece of legislation does not set forth the type of criteria which would limit the number of stations that are intended to be preserved. It is precisely the type of concern I think you indicated.

With regard to the municipality, it may well be that the building is the first building, and it is historic by definition. But I am not so sure that this legislation is necessarily intended to preserve that building.

The letter Mr. Allison wrote was to demonstrate, in my view, a sensitivity by CP for the issue of the preservation of historic sites and offered a method by which, at one time, you can have railway development, which I might add is also beneficial for the municipality in question, while at the same time making it possible for the building to be preserved. In certain circumstances the removal of the building—to find another site for it—is important.

The difficulty I have with the issue of whether or not the historic site of a building ought to be preserved—the

[Translation]

Et voilà qu'un grand frère vient leur dire quelles doivent être les véritables valeurs de leur existence. Sur la ligne principale du CP, construite dans la vallée de l'Outaouais au début des années 1880, on avait. . .

Prenons un exemple précis, la gare ferroviaire de Pembroke. Alors que la population voulait conserver le bâtiment, le CP est venu aux petites heures du matin en ordonner la destruction, avant que les gens ne soient levés; et cela d'ailleurs, avec une équipe d'ouvriers extrêmement importante. Est-ce bien là toute la valeur que vous accordez à l'histoire locale? J'aimerais avoir quelques explications là-dessus. Passe encore de vouloir dire aux gens quelles doivent être les valeurs historiques importantes ou les valeurs de patrimoine qui doivent être défendues, mais si vous agissez de façon aussi brutale, vous ne léguerez pas grand-chose à la postérité.

**M. H.C. Wendlandt (avocat conseil, Chemin de fer du Canadien Pacifique):** Je vais essayer de répondre. Quelqu'un l'a dit ce matin, il est vrai que le Canadien Pacifique, en tant que société de chemin de fer, a sans doute construit le premier édifice dans bien des municipalités qui ont grossi autour de lui. Dans telle ou telle municipalité, il se peut fort bien que ce soit le premier édifice; voilà pourquoi on lui reconnaît un caractère patrimonial. Je n'en disconviens pas.

D'après mon interprétation toutefois, le projet de loi vise à déterminer que le caractère patrimonial d'un édifice ne dépend pas uniquement de l'année de sa construction. Si l'année était le seul critère, il y a des centaines de gares ferroviaires au Canada que l'on pourrait classer comme monuments historiques. Je présume que nombre de ces gares se ressemblent, et chacune d'entre elles n'est pas originale.

Je ne sais pas si ce projet de loi vise à préserver toutes les gares et je me demande si des critères de sélection ne s'imposent pas. En effet, nous le disons du reste, c'est une de nos inquiétudes, car le projet de loi ne précise pas les critères qui pourraient limiter le nombre de gares que l'on a l'intention de préserver. Je crois que vous partagez cette inquiétude.

Du point de vue de la municipalité, il se peut très bien que la gare soit le premier édifice, et dès lors qu'elle soit historique. Je ne suis pas sûr que ce projet de loi vise nécessairement à préserver cet édifice-là.

La lettre de M. Allison illustre bien à mon avis le fait que le CP est sensible à la préservation des monuments historiques et elle offre une méthode qui permet à la fois l'expansion des chemins de fer, pour le plus grand profit de la municipalité concernée, et le maintien de la gare, comme il s'impose. Dans certains cas, il peut se révéler nécessaire de trouver un autre endroit pour l'édifice.

Là où je me pose des questions, c'est à propos du lieu même où se trouve la gare, le voisinage, car je me