

Gares ferroviaires patrimoniales—Loi

Le village de Beiseker lui aussi a été contacté par le chemin de fer, qui a donné au conseil la possibilité de décider de ce qu'il voulait faire de la gare. Le conseil a décidé de la conserver. Il ne voulait pas qu'elle soit détruite, donc il s'est engagé à la prendre en charge. Il l'a retournée de 180 degrés, parce qu'elle faisait face à la voie de chemin de fer et que le conseil voulait qu'elle donne sur la rue principale. On y a installé la mairie ainsi que la bibliothèque municipale, et dans un coin on vend des articles-souvenirs fabriqués par la population de la région. Là encore cette gare va servir pendant de longues années de monument d'une époque révolue.

Je pourrais citer un autre exemple, celui de la ville de Okotoks. Le chemin de fer a offert à la ville d'utiliser la gare. Le chemin de fer ne s'en sert pas, mais la population d'Okotoks avec le conseil municipal l'a transformée en centre artistique. Maintenant les artistes et les gens qui veulent étudier l'art dramatique ont un local. Il y a même des réunions publiques qui se tiennent là. Pour ma part, j'en ai tenu là. C'est toujours un plaisir d'entrer dans ce bâtiment et de voir les oeuvres qui sont exposées par la population de la région. Voilà encore une gare qui est utilisée avantageusement.

J'ai mentionné quelques exemples, mais beaucoup de gares ont simplement été démolies ou incendiées, parce que la société n'en avait plus besoin. Il est honteux que nous perdions ces bâtiments.

Je ne demande pas que les sociétés ferroviaires dépensent beaucoup d'argent. C'est pour cela que ce projet de loi ne couvre pas tout. Il ne dit pas que les sociétés doivent rénover, déplacer ou décorer. Cela sera fait par ceux qui veulent préserver les gares et les conserver pour d'autres usages. Voilà pourquoi le projet de loi n'est pas global.

Il se peut qu'une gare doive être réorientée, comme ce fut le cas de celle de Beiseker, qui a été soulevée et tournée de 180 degrés, ou déplacée. Cela ne coûtera rien à la société de chemin de fer, puisque ce sera payé par ceux qui veulent préserver la gare. Par conséquent, le coût ne retombera ni sur les épaules du contribuable canadien ni sur la société de chemin de fer.

Il y a une autre gare qui attend l'adoption de ce projet de loi, celle de la ville de Claresholm. La population veut l'utiliser. La société ferroviaire n'en a plus besoin et elle a été assez bonne pour la laisser intacte, à la demande du conseil municipal qui veut l'utiliser comme musée. Les gens de la ville aménagent le terrain et la gare sera utilisée pendant de nombreuses années comme témoin d'une époque révolue.

Le projet de loi prévoit la promulgation d'un règlement par le gouverneur en conseil. Le projet de loi n'est qu'une structure qu'un règlement doit venir étoffer, et c'est celui-ci qui devrait permettre à une localité qui possède une gare patrimoniale de faire en sorte qu'elle soit préservée avant qu'il n'arrive quelque chose. Les sociétés de chemins de fer seront obligées, lorsqu'il s'agira de gares patrimoniales, d'aviser la commission des lieux historiques qu'elles ont l'intention de démolir ou d'enlever une gare.

Les chemins de fer estimeront également les frais que cela représentera, de sorte que le ministre et le ministre des Transports pourront vérifier s'il convient que les chemins de fer fassent de ces gares des lieux historiques. On procède presque de la même façon pour presque n'importe quel immeuble de n'importe quelle ville que les gens veulent préserver pour les générations à venir. Ils doivent se conformer à une certaine marche à suivre, et la commission des lieux historiques connaît bien ces conditions et les respecte.

A mon avis, ce projet de loi répondra à l'attente de bien des gens. Je voudrais également dire que, lorsque la Chambre a été précédemment saisie de ce projet de loi, je me suis mis en rapport avec plusieurs gouvernements provinciaux et je me suis aperçu que ce projet de loi suscite énormément d'intérêt dans les provinces. En fait, un ou deux ministres ont écrit pour dire qu'ils attendaient depuis longtemps un projet de loi comme celui-ci parce qu'ils voulaient conserver les gares ferroviaires dans leur province.

Je ne peux pas dire combien de gares ferroviaires seront concernées, s'il y en aura beaucoup ou peu, mais elles se limitent pratiquement à celles qui existent toujours et qui ont été construites à une autre époque, il y a très longtemps. Si nous démolissons maintenant ces gares patrimoniales, elles le seront à tout jamais. Si nous les conservons maintenant, elles témoignent du passé en tant que monuments et pourront être utiles dans bien des cas dans l'avenir. J'exhorte les députés à appuyer ce projet de loi.

M. Jim Manly (Cowichan—Malahat—Les Îles): Monsieur le Président, j'apprécie l'occasion qui m'est donnée de dire quelques mots sur le projet de loi C-205 concernant les gares ferroviaires patrimoniales. Je sais que le député de Bow River (M. Taylor) a présenté ce projet de loi que je désire appuyer en principe et que j'espère voir renvoyé aujourd'hui à un comité qui l'étudiera en détail.

En ma qualité de membre du comité des pêches et des océans, j'ai remarqué que le projet de loi précédent avait été renvoyé à ce comité. Je reconnais avec le député que le comité des pêches et des océans n'est peut-être pas l'endroit indiqué pour débattre cette question.

Le projet de loi comporte un mécanisme permettant aux simples citoyens ou, de fait, aux groupements d'intérêts communs de s'opposer aux plans des compagnies ferroviaires visant à vendre, à déplacer, à détruire ou à modifier les gares ferroviaires. Il donne aux citoyens ou aux groupements communautaires l'occasion de faire renvoyer ces plans à la Commission des lieux et monuments historiques du Canada afin de déterminer si la gare devrait être déclarée gare ferroviaire patrimoniale ou si l'une de ses caractéristiques devrait être déclarée caractéristique patrimoniale, auquel cas la compagnie ne pourrait donner suite à ses plans qu'après un décret du gouvernement.