

*Gares ferroviaires patrimoniales—Loi*

Si le projet de loi est adopté, aucune compagnie de chemin de fer ou autre ne pourra enlever, démolir, vendre, céder, transférer ou autrement aliéner une gare ferroviaire patrimoniale. Vous constaterez, madame la Présidente, qu'il s'agit bien d'une gare ferroviaire patrimoniale, pas de n'importe quelle gare inutilisée. L'article 3 se lit comme suit:

Sauf autorisation par décret du gouverneur en conseil, une compagnie ne doit pas modifier, enlever, vendre, démolir, céder, transférer, ni autrement aliéner une gare ferroviaire dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle.

Par décret du gouverneur en conseil, on veut dire une décision du conseil des ministres. Puis, on lit:

Une compagnie qui contrevient au paragraphe (1) commet une infraction et est passible d'une amende minimale de 50 000 \$ et maximale de 1 000 000 \$.

Un autre article du projet de loi prévoit qu'une compagnie qui entend modifier, enlever, vendre, démolir, céder, transférer ou autrement aliéner une gare ferroviaire patrimoniale dont elle est propriétaire ou dont elle a le contrôle doit en demander l'autorisation. C'est nécessaire dans le cas d'une gare ferroviaire patrimoniale. Elle doit en faire la demande au ministre conformément au règlement prescrit par le gouverneur en conseil.

Le ministre, bien sûr, est nommé par le premier ministre (M. Mulroney), comme n'importe quel autre ministre. Après avoir donné avis écrit de son intention, la compagnie fait sa demande auprès du ministre. Lors du dépôt de la demande d'autorisation, la compagnie doit également présenter au ministre son état des coûts estimatifs annuels, indiquant les pertes annuelles estimatives dues à la conservation de la gare ferroviaire patrimoniale et tous les autres frais auxquels la compagnie s'exposerait probablement si sa demande était rejetée. Nous avons inséré cette mesure de protection dans le projet de loi pour empêcher les demandes frivoles dans le cas d'une gare qui n'a pas de caractère patrimonial.

Une personne qui fait opposition à la demande d'autorisation doit, dans le délai prescrit, signifier au ministre un avis d'opposition indiquant le motif de l'opposition et tout fait pertinent. Ainsi, le public peut dire pourquoi une gare ne doit pas être démolie ou vendue. A l'expiration du délai prescrit, le ministre renvoie la question à la Commission des lieux et monuments historiques qui tient une audition et présente un rapport. Par conséquent, on fait appel à un organisme déjà existant. La Commission tient une audition le plus rapidement possible après publication d'un avis à cet effet dans au moins un journal en français et un journal en anglais qui paraît dans la municipalité où se trouve la gare visée. Ces dispositions ne s'appliquent que si un groupe ou une personne s'oppose à la mesure touchant la gare. La Commission doit donner à toutes les personnes intéressées une chance raisonnable de se présenter à l'audition. Dans les 30 jours suivant son audition, la Commission doit présenter un rapport de ses conclusions ainsi que ses recommandations, avec les justifications nécessaires, non seulement au ministre chargé de l'application du projet de loi, mais aussi au ministre des Transports.

Vous aurez remarqué, madame la Présidente, que deux ministres interviennent, ce qui permet de s'assurer que les sociétés ferroviaires ne sont pas soumises à des pressions ou à des dépenses indues et de s'assurer qu'il s'agit effectivement

d'une gare patrimoniale. Cela ne s'applique que si la Commission des lieux et monuments historiques juge que la gare est une gare patrimoniale. C'est très bien ainsi, car la Commission présente son rapport au ministre responsable et aussi au ministre des Transports qui peut alors examiner tout le dossier.

Dans les 30 jours suivant la réception du rapport, les deux ministres doivent transmettre au Cabinet ou au gouverneur en conseil leurs recommandations accompagnées d'un exemplaire du rapport, la demande d'autorisation, le coût estimatif annuel et l'avis d'objection. Les deux ministres doivent prendre ensemble une décision et la soumettre au Cabinet. Encore ici, il existe des mesures de protection pour éviter toute décision intempestive. Les deux ministres doivent faire une recommandation au Cabinet. S'ils décident que la gare n'est pas un lieu historique, alors ils peuvent simplement en informer la société de chemin de fer pour que cette dernière s'en départsse, la fasse brûler ou en fasse ce que bon lui semble. Le Cabinet peut autoriser la société à modifier une gare qui appartient à cette dernière. Lorsque le Cabinet a reçu le rapport et que celui-ci est défavorable, il peut autoriser la société à faire de la gare ce que bon lui semble ou à la déplacer, la détruire, la vendre, la céder ou s'en départir d'une façon quelconque. Autrement dit, si le Cabinet n'accepte pas la recommandation des ministres, alors les propriétaires de la gare peuvent faire ce qu'ils avaient l'intention de faire au départ. L'autorisation que nécessite la société est une exigence qui vient s'ajouter et non pas se substituer à toute autre autorisation ou disposition législative. Il n'y aura pas de bâclage. Il y aura un examen minutieux.

● (1710)

Tel est l'essentiel du projet de loi que j'ai cru nécessaire d'exposer aux députés. Le projet de loi va effectivement créer des mécanismes efficaces permettant aux citoyens qui s'intéressent à la question de s'opposer en temps voulu à la destruction, à l'enlèvement ou à la vente de gares présentant un intérêt historique ou culturel, en vue de leur conservation au profit du public.

La raison pour laquelle je m'intéresse au projet de loi, celle qui m'a poussé d'ailleurs à le rédiger, c'est un fait qui s'est produit dans ma ville. Le CN à ses débuts avait construit une gare dans une petite ville minière qui est devenue plus tard Drumheller. Quand la ligne qui passait dans cette région a été abandonnée, la gare a été détruite presque du jour au lendemain. Le conseil municipal n'en avait pas été informé, personne non plus d'ailleurs. Ce bâtiment historique qui aurait pu servir pendant des années et des années, car il avait été bien construit, et qui évoquait une ère révolue, a été détruit tout simplement, du jour au lendemain. Des milliers de personnes l'ont amèrement regretté.

Il y a par ailleurs des gares qui n'ont pas été détruites. Il y a eu le cas par exemple de la ville de High River où le CP a contacté le conseil municipal; le conseil et la ville ont décidé d'utiliser la gare et non de la démolir. Aujourd'hui cette gare, qui fait figure de monument à l'histoire du chemin de fer, abrite un musée. Les centaines de personnes qui la visitent en éprouvent beaucoup de plaisir, et ce plaisir va se renouveler pendant des années et des années.