

## LA LOI SUR LA PROTECTION DES GARES FERROVIAIRES PATRIMONIALES

### MESURE D'ÉTABLISSEMENT

**M. Gordon Taylor (Bow River)** propose: Que le projet de loi C-211, tendant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité permanent des communications et de la culture.

—Monsieur le Président, j'ai le grand plaisir de proposer la deuxième lecture de ce projet de loi, intitulé Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, et désigné projet de loi C-211. Je désire rendre hommage à l'ex-député de Parkdale-High Park parce que c'est lui en fait qui a fait rédiger ce texte par le conseil législatif. J'étais en train d'en rédiger un du même genre quand l'ex-député a présenté celui-ci. Quand le député n'a pas été réélu, nous avons décidé que nous pourrions tout aussi bien utiliser le même projet de loi, puisque les deux étaient à ce point semblables. Je le félicite de l'avoir présenté.

J'aimerais examiner l'effet de ce projet de loi. S'il est adopté, aucune compagnie de chemin de fer ni aucune autre société ne pourra, sauf autorisation par décret du gouverneur en conseil, c'est-à-dire du cabinet, modifier, enlever, vendre, démolir, céder, transférer, ni autrement aliéner une gare ferroviaire dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle. Toute société qui contrevient à cette loi commet une infraction et est passible d'une amende minimale de \$50,000 et maximale de un million de dollars.

Un autre article du projet prévoit que toute société qui décide d'enlever, vendre, démolir, céder, transférer ou autrement aliéner une gare ferroviaire dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle, doit en demander l'autorisation au ministre conformément au règlement prescrit par le gouverneur en conseil. Après avoir donné avis écrit de son intention, la société demande l'autorisation au ministre. Lors du dépôt de la demande d'autorisation, la société présente au ministre un compte des profits et pertes des coûts estimatifs annuels de conservation de la gare et de tous autres frais auxquels elle s'exposerait dans les années à venir advenant le rejet de sa demande.

Une personne qui fait opposition à la demande d'autorisation... doit, dans le délai prescrit par la loi, donner avis au ministre en indiquant le motif de son opposition et tout fait pertinent, afin que le grand public ait la possibilité de dire pourquoi une gare ne doit pas être détruite, vendue ou autrement modifiée. À l'expiration du délai, le ministre renvoie la question à la Commission des lieux et monuments historiques du Canada pour qu'elle procède à une audition et fasse rapport. La Commission organise l'audition le plus tôt possible après en avoir donné avis dans au moins un journal de chaque langue officielle ayant une circulation générale dans la municipalité où la gare est située. Elle doit accorder aux intéressés la possibilité raisonnable de comparaître devant elle et de lui présenter des observations. Dans les 30 jours de l'audition, la Commission doit soumettre un rapport, non seulement au ministre chargé d'appliquer la mesure, mais au ministre des Transports, où elle fait part de ses constatations et de ses recommandations, ainsi que des motifs qui les justifient. J'accorde beaucoup de valeur à cette proposition. Le rapport ne sera pas entre les mains d'un seul ministre. Le ministre des Transports est mis dans le coup lui aussi.

### Gares ferroviaires patrimoniales

Dans les 30 jours de la réception du rapport, les deux ministres doivent soumettre leurs recommandations au cabinet en même temps qu'une copie du rapport, de la demande d'autorisation, de l'état des coûts estimatifs annuels et de l'avis d'opposition. Les deux ministres doivent en venir à une décision et en faire part au cabinet.

Le cabinet peut autoriser la société ferroviaire à modifier la gare dont elle est propriétaire, ou la société peut recevoir la permission d'enlever la gare, de la démolir, de la vendre, de la céder, de la transférer ou de l'aliéner autrement. En d'autres termes, si la demande est acceptée, la société ferroviaire est autorisée à mettre ses projets à exécution. Si la demande est rejetée, la gare est évidemment désignée gare ferroviaire patrimoniale. L'autorisation que doit obtenir la société ferroviaire s'ajoute à toutes les autres conditions qu'elle peut avoir à respecter en vertu d'autres lois ou autrement. Rien n'est laissé au hasard. L'examen sera très minutieux.

Voilà les points essentiels du projet de loi que j'ai cru bon d'exposer aux députés. Le projet de loi prévoit en réalité des mécanismes efficaces qui vont donner aux citoyens que la question intéresse le temps de s'opposer à la destruction, au déplacement ou à la vente de gares qui ont une valeur historique ou culturelle, afin qu'elles soient préservées dans l'intérêt général.

Si je me suis intéressé à ce projet de loi—et je suppose qu'il en allait de même de l'ancien député de Parkdale-High Park—c'est qu'un trop grand nombre de ces gares disparaissent. Je pense, entre autres, à une gare dans ma ville de Drumheller, sur les rives de la Red Deer, dans la Vallée des Dinosaures. Les Chemins de fer nationaux ont fermé la gare et sans dire un mot au conseil municipal ils ont, tout à coup, décidé de la raser. Il s'agissait là d'un monument historique. Des milliers de gens étaient passés par cette gare. En fait, ce qui donnait à cette gare un cachet unique, c'est qu'un passager désirant se rendre dans l'Est prenait un train en direction de l'Ouest et celui désirant se rendre dans l'Ouest, un train en direction de l'Est, car la voie serpentait à travers cette merveilleuse vallée.

Combien d'autres gares ont été démolies? Nous ne le saurons peut-être jamais. Un très grand nombre de gares ont été construites à une autre époque de notre histoire, et elles représentent bien cette période. Elles témoignent des premiers jours des chemins de fer. Elles ont été construites grâce aux deniers publics et à l'argent des chemins de fer, mais elles sont devenues des monuments historiques. Ce sont des vestiges d'une époque et on ne devrait pas les démolir.

Je connais le cas d'une autre gare dans la ville de Claresholm. Les gens de l'endroit veulent qu'elle soit désignée comme gare ferroviaire patrimoine et qu'on en fasse un musée. Ils remettent en état les terrains alentour. Ils accueilleront avec plaisir ce projet de loi.

On a pu épargner un certain nombre de gares grâce à la collaboration de l'une des deux compagnies de chemin de fer. Ainsi, dans la ville d'Okotoks, on a fait de la gare un lieu de réunion et une place des arts, surtout le théâtre et la peinture. Les gens de la région viennent là peindre et participer à d'autres activités culturelles. Il y a une scène où se produisent des acteurs. Récemment, j'ai assisté là à une réunion du Big Rock Club qui tire son nom d'un énorme rocher dans la région d'Okotoks.