

CANADA

H. OF C.

BILL C-205

C. DES C.

PROJET DE
LOI C-205

1988

JULY 13 - 14
13 - 14 JUILLET

No. 1

J
103
H7
33-2
H47
A1
no.1

J
103
H7
332
H47
A1
no. 1

LIBRARY OF PARLIAMENT
MAR 16 2012
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Wednesday, July 13, 1988

Thursday, July 14, 1988

Chairman: Jennifer Cossitt

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mercredi 13 juillet 1988

Le jeudi 14 juillet 1988

Présidente: Jennifer Cossitt

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Legislative Committee on*

BILL C-205

**An Act to project heritage
railway stations**

*Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif
sur le*

PROJET DE LOI C-205

**Loi visant à protéger les gares
ferroviaires patrimoniales**

RESPECTING:

Order of Reference

INCLUDING:

The Report to the House

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Y COMPRIS:

Le Rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-205

Chairman: Jennifer Cossitt

Members

Les Benjamin
Pauline Browes
Len Hopkins
Sid Fraleigh
Joe Reid
Gordon Taylor
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

G.A. Sandy Birch
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(4)

ON TUESDAY, JULY 12, 1988:

Joe Reid replaced Gordon Taylor;
Morrissey Johnson replaced Dennis Cochrane.

ON WEDNESDAY, JULY 13, 1988:

Gordon Taylor replaced Anne Blouin.

ON THURSDAY, JULY 14, 1988:

Sid Fraleigh replaced Morrissey Johnson.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-205

Présidente: Jennifer Cossitt

Membres

Les Benjamin
Pauline Browes
Len Hopkins
Sid Fraleigh
Joe Reid
Gordon Taylor
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
G.A. Sandy Birch

Conformément à l'article 94(4) du Règlement

LE MARDI 12 JUILLET 1988:

Joe Reid remplace Gordon Taylor;
Morrissey Johnson remplace Dennis Cochrane.

LE MERCREDI 13 JUILLET 1988:

Gordon Taylor remplace Anne Blouin.

LE JEUDI 14 JUILLET 1988:

Sid Fraleigh remplace Morrissey Johnson.

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Tuesday, June 28, 1988.

Debate was resumed on the motion of Mr. Taylor, seconded by Mr. Mitges,—That Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations, be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

And the question being put on the motion, it was agreed to.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to a Legislative Committee.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mardi 28 juin, 1988.

Le débat reprend sur la motion de M. Taylor, appuyé par M. Mitges,—Que le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

Cette motion, mise aux voix, est agréée.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

REPORT TO THE HOUSE

Friday, July 15, 1988

The Legislative Committee on Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations, has the honour to present the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, June 28, 1988, your Committee has considered Bill C-205 and has agreed to report it with the following amendments.

Clause 2

Strike out lines 12 to 14, on page 1, and substitute the following therefor:

“ “heritage feature” means any feature of a heritage railway station designated by the Minister on the recommendation of the Board as a heritage feature;”

Strike out lines 15 to 17, on page 1, and substitute the following therefor:

“ “heritage railway station” means any railway station designated by the Minister on the recommendation of the Board as a heritage railway station;”

New Clause 3

Add immediately after line 27, on page 1, the following:

“3. This Act applies to railway companies to which the *Railway Act* applies including the Canadian National Railway Company, in respect both of its railways and Canadian government railways the management and operation of which are entrusted to it.”

New Clause 4

Add immediately after line 27, on page 1, the following:

“4. The Minister may, on the recommendation of the Board, designate

(a) railway stations as heritage railway stations for the purposes of this Act; and

(b) features of heritage railway stations as heritage features for the purposes of this Act.”

Renumber the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Clause 3

Strike out lines 1 to 8, on page 2, and substitute the following therefor:

“3. (1) Unless authorized by the Governor in Council, no railway company shall

(a) remove, destroy or alter or sell, assign, transfer or otherwise dispose of a heritage railway station owned by it or otherwise under its control; or

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 15 juillet 1988

Le Comité législatif sur le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 28 juin 1988, votre Comité a étudié le projet de loi C-205 et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 2

Retrancher les lignes 8 à 11, à la page 1, et les remplacer par ce qui suit:

« «caractéristique patrimoniale» Caractéristique d'une gare ferroviaire patrimoniale désignée par le ministre, sur recommandation de la Commission, comme caractéristique patrimoniale.»

Retrancher les lignes 16 et 17, à la page 1, et les remplacer par ce qui suit:

« «gare ferroviaire patrimoniale» Gare désignée par le ministre, sur recommandation de la Commission,»

Nouvel article 3

Ajouter immédiatement après la ligne 2, à la page 2, ce qui suit:

«3. La présente loi s'applique aux compagnies de chemin de fer auxquelles la *Loi sur les chemins de fer* s'applique, ainsi qu'à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada tant à l'égard de ses propres chemins de fer qu'à l'égard de ceux du gouvernement canadien dont elle assume la gestion et l'exploitation.»

Nouvel article 4

Ajouter immédiatement après la ligne 2, à la page 2, ce qui suit:

«4. Le ministre peut, sur recommandation du gouverneur en conseil, désigner, pour l'application de la présente loi:

a) toute gare, gare ferroviaire patrimoniale;

b) toute caractéristique d'une gare ferroviaire patrimoniale, caractéristique patrimoniale.»

Effectuer les changements de désignation d'article et de présentation des renvois qui en découlent.

Article 3

Retrancher les lignes 3 à 9, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«3. (1) Sauf autorisation du gouverneur en conseil, une compagnie de chemin de fer ne peut:

a) enlever, démolir, modifier ou aliéner—notamment par vente ou cession—une gare ferroviaire patrimoniale dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle;

(b) alter any of the features of a heritage railway station referred to in paragraph (a);”

(2) Any railway company that contravenes subsection (1) is guilty of an offence”

Add immediately after line 10, on page 2, the following:

“(3) Subsection (1) does not apply in respect of the alteration of a heritage railway station or of any of the stations heritage features where the alteration is made in response to an emergency situation.

(4) Subsection (1) does not apply in respect of the sale, assignment, transfer or other disposition of a heritage railway station to a railway company.”

Clause 4

Strike out lines 11 to 14, on page 2, and substitute the following therefor:

“4. A railway company that plans

(a) to remove, destroy or alter or to sell, assign, transfer or otherwise dispose of a heritage railway station owned by it or otherwise under its control, or

(b) to alter any of the heritage features of a heritage railway station referred to in paragraph (a)

shall”

Strike out lines 21 to 29, on page 2.

Clause 5

Strike out line 32, on page 2, and substitute the following therefor:

“tion 4 may, within sixty days after the application is filed,”

Strike out line 34, on page 2, and substitute the following therefor:

“in the form established by the Minister setting out the reason”

Strike out lines 38 to 40, on page 2, and substitute the following therefor:

“ter may, within sixty days after the notice is served, refer the matter to the Board.”

Strike out lines 42 to 44, on page 2, and lines 1 to 15, on page 3, and substitute the following therefor:

“ter under this section, the Board shall give all interested persons a reasonable opportunity to make representations to it and may hold a public meeting to determine whether the Minister should recommend that the Governor in Council grant the application for authorization filed pursuant to section 4.

(4) Notice of any public meeting held under this section shall be published at least ten days prior to the

b) modifier telle des caractéristiques patrimoniales de la gare.

(2) Toute compagnie de chemin de fer qui contrevient au»

Ajouter immédiatement après la ligne 12, à la page 2, ce qui suit:

«(3) Le paragraphe (1) ne vise pas la modification d'une gare ferroviaire patrimoniale, ou de telle de ses caractéristiques patrimoniales, découlant d'une situation d'urgence.

(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'aliénation—notamment par vente ou cession—d'une gare ferroviaire patrimoniale à une compagnie de chemin de fer.»

Article 4

Retrancher les lignes 13 et 14, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«4. Toute compagnie de chemin de fer qui décide d'enlever, de démolir, de modifier ou d'aliéner—notamment par vente ou cession—une gare ferroviaire patrimo-»

Retrancher les lignes 23 à 32, à la page 2.

Article 5

Retrancher la ligne 35, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«ment à l'article 4 peut, au plus tard soixante jours après le dépôt de la demande,»

Retrancher la ligne 37, à la page 2, et la remplacer par ce qui suit:

«en la forme fixée par le ministre, indiquant le motif»

Retrancher les lignes 41 et 42, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«peut, au plus tard soixante jours après la signification, en saisir la Commission.»

Retrancher les lignes 45 et 46, à la page 2, et les lignes 1 à 12, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

«donner aux intéressés toute possibilité de présenter leurs observations et peut procéder à une réunion publique pour décider si le ministre devrait recommander au gouverneur en conseil d'accepter la demande d'autorisation faite en application de l'article 4.

(4) Est publié un préavis d'une réunion publique d'au moins dix jours dans au moins un journal de

date of the public meeting in at least one newspaper of general circulation in the municipality in which the heritage railway station is situated.

(5) For the purposes of a reference under this section, one member of the Board constitutes a quorum.

(6) After the conclusion of the Board's consideration of an application and in any event within six months after the application is filed, the Board shall submit to the Minister a"

Strike out lines 20 to 27, on page 3, and substitute the following therefor:

"(7) After the receipt of the report referred to in subsection (6), the Minister may recommend that the Governor in Council grant the application for authorization."

Clause 6

Strike out lines 28 to 41, on page 3, and substitute the following therefor:

"6. (1) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister and on such terms and conditions as the Governor in Council deems appropriate, authorize a railway company

(a) to remove, destroy or alter or to sell, assign, transfer or otherwise dispose of a heritage railway station owned by it or otherwise under its control; or

(b) to alter any of the heritage features of a heritage railway station referred to in paragraph (a)."

New Clause 8

Add immediately after line 7, on page 4, the following:

"8. This Act or any provision thereof shall come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor in Council."

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-205, as amended, for the use of the House of Commons at Report Stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 1 which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,

JENNIFER COSSITT,
Chairman.

circulation générale dans la municipalité où se trouve la gare ferroviaire municipale.

(5) Pour la saisine d'une affaire sous le régime du présent article, le quorum de la Commission est fixée à un membre.

(6) Après son examen de la demande, mais au plus tard six mois après le dépôt de celle-ci, la»

Retrancher les lignes 19 à 26, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

«(7) Après la réception du rapport, le ministre peut recommander au gouverneur en conseil d'accepter la demande d'autorisation.»

Article 6

Retrancher les lignes 28 à 41, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

«recommandation du ministre et selon les modalités qu'il juge appropriées, autoriser une compagnie de chemin de fer:

a) à enlever, démolir, modifier ou aliéner—notamment par vente ou cession—une gare ferroviaire patrimoniale dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle;

b) à modifier telle des caractéristiques patrimoniales de la gare.»

Nouvel article 8

Ajouter immédiatement après la ligne 7, à la page 4, ce qui suit:

«8. La présente loi ou telle de ses dispositions entre en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret du gouverneur en conseil.»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-205, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicule n^o 1 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 13, 1988

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations, met at 3:30 o'clock p.m. this day, in room 371 West Block, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Len Hopkins, Joe Reid, Gordon Taylor and Blaine A. Thacker.

Pursuant to Standing Order 93(2), Jennifer Cossitt was appointed Chairman of the Committee.

The Committee proceeded to consider its Order of Reference, dated Thursday, June 30, 1988, which reads as follows:

ORDERED,—That Bill C-205, An Act to protect heritage railways stations, be now read a second time and referred to a legislative committee.

On motion of Blaine A. Thacker, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that not less than three members of the Committee are present.

On motion of Joe Reid, it was agreed,—That the Committee print 750 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence as established by the Board of Internal Economy.

The Committee considered its future business.

At 4:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, JULY 14, 1988

(2)

The Legislative Committee on Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations, met at 11:02 o'clock a.m. this day, in room 371 West Block, the Chairman, Jennifer Cossitt, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Len Hopkins, Joe Reid, Gordon Taylor and Blaine A. Thacker.

Witnesses: From the Heritage Canada Foundation: Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations; John Weiler, Director, Preservation Planning. From VIA Rail Canada: Hugh Porteous, Director, Government Relations. From Canadian National Railways: W.T. Kelley, Director, Public Affairs. From Canadian Pacific Railway: Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs; H.C. Wendlandt, General Solicitor.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 13 JUILLET 1988

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, tient aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Len Hopkins, Joe Reid, Gordon Taylor et Blaine A. Thacker.

Conformément aux dispositions du paragraphe 93(2) du Règlement, Jennifer Cossitt est nommée présidente du Comité.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 30 juin 1988 libellé en ces termes:

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un Comité législatif.

Sur motion de Blaine A. Thacker, il est convenu,—Que la présidente soit autorisée à tenir des réunions, à recevoir des témoignages et à en permettre l'impression en l'absence du quorum pourvu qu'au moins trois membres du Comité soient présents.

Sur motion de Joe Reid, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*, conformément aux normes établies par le Bureau de régie interne.

Le Comité détermine ses futurs travaux.

À 16 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidente.

LE JEUDI 14 JUILLET 1988

(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, se réunit aujourd'hui à 11 h 02, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Jennifer Cossitt, (*présidente*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Len Hopkins, Joe Reid, Gordon Taylor et Blaine A. Thacker.

Témoins: De la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine: Douglas Franklin, directeur, Relations internes et gouvernementales; John Weiler, directeur, Planification de la préservation. De VIA Rail Canada: Hugh Porteous, directeur, Relations gouvernementales. Du Canadien national: W.T. Kelley, directeur, Affaires publiques. Du Canadien pacifique: Raymond L. O'Meara, directeur, Affaires réglementaires; H.C. Wendlandt, solliciteur général.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated June 30, 1988, concerning Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations (*see Minutes of Proceedings, Wednesday, July 13, 1988, Issue No. 1*).

The witness from the Heritage Canada Foundation made a statement and answered questions.

The witness from VIA Rail Canada made a statement and answered questions.

The witness from Canadian National Railways made a statement and answered questions.

The witness from Canadian Pacific Railway made a statement and answered questions.

At 1:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(3)

The Legislative Committee on Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations, met at 3:35 o'clock p.m. this day, in room 371 West Block, the Chairman, Jennifer Cossitt, presiding.

Members of the Committee present: Len Hopkins, Sid Fraleigh, Gordon Taylor and Blaine A. Thacker.

Witnesses: From the Department of Environment: J.D. Collinson, Assistant Deputy Minister, Canadian Parks Service; Christina Cameron, Director-General, National Historic Parks and Sites Directorate; John S. Milligan, General Counsel. *From the Department of Transport:* John Kosiak, Director, Rail Policy.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated June 30, 1988, concerning Bill C-205, An Act to protect heritage railway stations (*see Minutes of Proceedings, Wednesday, July 13, 1988, Issue No. 1*).

The witnesses from the Department of Environment made statements and answered questions.

The witness from the Department of Transport made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the Committee commence clause by clause consideration of the Bill.

Clause 1 was allowed to stand.

On Clause 2

Gordon Taylor moved,—That Clause 2 be amended by (a) striking out lines 12 to 14, on page 1, and substituting the following therefor:

““heritage feature” means any feature of a heritage railway station designated by the Minister on the recommendation of the Board as a heritage feature;” and

(b) striking out lines 15 to 17, on page 1, and substituting the following therefor:

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 30 juin 1988 relatif au projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales (*voir Procès-verbaux du mercredi 13 juillet 1988, fascicule n° 1*).

Le témoin de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin de VIA Rail Canada fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin du Canadien national fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin du Canadien pacifique fait une déclaration et répond aux questions.

À 13 h 05, le Comité interrompt les travaux jusqu'à 15 h 30 aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(3)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Jennifer Cossitt, (*présidente*).

Membres du Comité présents: Len Hopkins, Sid Fraleigh, Gordon Taylor et Blaine A. Thacker.

Témoins: Du ministère de l'Environnement: J.D. Collinson, sous-ministre adjoint, Service canadien des parcs; Christina Cameron, directeur général, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux; John S. Milligan, avocat-conseil général. *Du ministère des Transports:* John Kosiak, directeur, Politique ferroviaire.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 30 juin 1988 relatif au projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales (*voir Procès-verbaux du mercredi 13 juillet 1988, fascicule n° 1*).

Les témoins du ministère de l'Environnement font des déclarations et répondent aux questions.

Le témoin du ministère des Transports fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le Comité entreprenne l'étude, article par article, du projet de loi.

L'article 1 est réservé.

Article 2

Gordon Taylor propose,—Que l'article 2 soit modifié a) en substituant aux lignes 8 à 11, page 1, ce qui suit:

««caractéristique patrimoniale» Caractéristique d'une gare ferroviaire patrimoniale désignée par le ministre, sur recommandation de la Commission, comme caractéristique patrimoniale.»

b) en substituant aux lignes 16 et 17, page 1, ce qui suit:

““heritage railway station” means any railway station designated by the Minister on the recommendation of the Board as a heritage railway station;”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 2, as amended, carried.

Blaine A. Thacker moved,—That Bill C-205 be amended by

(a) adding immediately after line 27, on page 1, the following:

“3. This Act applies to railway companies to which the *Railway Act* applies including the Canadian National Railway Company, in respect of both its railways and Canadian government railways the management and operation of which are entrusted to it.

4. The Minister may, on the recommendation of the Board, designate

(a) railway stations as heritage railway stations for the purposes of this Act; and

(b) features of heritage railway stations as heritage features for the purposes of this Act.”; and

(b) renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

On Clause 3

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 3 be amended by

(a) striking out lines 1 to 8, on page 2, and substituting the following therefor:

“3. (1) Unless authorized by the Governor in Council, no railway company shall

(a) remove, destroy or alter or sell, assign, transfer or otherwise dispose of a heritage railway station owned by it or otherwise under its control; or

(b) alter any of the heritage features of a heritage railway station referred to in paragraph (a);

(2) Any railway company that contravenes subsection (1) is guilty of an offence”; and

(b) adding immediately after line 10, on page 2, the following:

“(3) Subsection (1) does not apply in respect of the alteration of a heritage railway station or of any of the station’s heritage features where the alteration is made in response to an emergency situation.

««gare ferroviaire patrimoniale» Gare désignée par le ministre, sur recommandation de la Commission,»

Après débat sur l’amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L’article 2 ainsi modifié est adopté.

Blaine A. Thacker propose,—Que le projet de loi C-205 soit modifié

a) en ajoutant à la suite de la ligne 2, page 2, ce qui suit:

«3. La présente loi s’applique aux compagnies de chemin de fer auxquelles la *Loi sur les chemins de fer* s’applique, ainsi qu’à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada tant à l’égard de ses propres chemins de fer qu’à l’égard de ceux du gouvernement canadien dont elle assume la gestion et l’exploitation.

4. Le ministre peut, sur recommandation du gouverneur en conseil, désigner, pour l’application de la présente loi:

a) toute gare, gare ferroviaire patrimoniale;

b) toute caractéristique d’une gare ferroviaire patrimoniale, caractéristique patrimoniale.»

b) en apportant les changements de désignation numérique d’article, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Après débat sur l’amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

Article 3

Blaine A. Thacker propose,—Que l’article 3 soit modifié

a) en substituant aux lignes 3 à 9, page 2, ce qui suit:

«3. (1) Sauf autorisation du gouverneur en conseil, une compagnie de chemin de fer ne peut:

a) enlever, démolir, modifier ou aliéner—notamment par vente ou cession—une gare ferroviaire patrimoniale dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle;

b) modifier telle des caractéristiques patrimoniales de la gare.

(2) Toute compagnie de chemin de fer qui contrevient au»

b) en ajoutant à la suite de la ligne 12, page 2, ce qui suit:

«(3) Le paragraphe (1) ne vise pas la modification d’une gare ferroviaire patrimoniale, ou de telle de ses caractéristiques patrimoniales, découlant d’une situation d’urgence.

(4) Subsection (1) does not apply in respect of the sale, assignment, transfer or other disposition of a heritage railway station to a railway company.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 3, as amended, carried.

On Clause 4

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 4 be amended by

(a) striking out lines 11 to 14, on page 2, and substituting the following therefor:

“4. A railway company that plans

(a) to remove, destroy or alter or to sell, assign, transfer or otherwise dispose of a heritage railway station owned by it or otherwise under its control, or

(b) to alter any of the heritage features of a heritage railway station referred to in paragraph (a)

shall”; and

(b) striking out lines 21 to 29, on page 2.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 4, as amended, carried.

On Clause 5

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 5 be amended by

(a) striking out line 32, on page 2, and substituting the following therefor:

“tion 4 may, within sixty days after the application is filed,”

(b) striking out line 34, on page 2, and substituting the following therefor:

“in the form established by the Minister setting out the reason”

(c) striking out lines 38 to 40, on page 2, substituting the following therefor:

“ter may, within sixty days after the notice is served, refer the matter to the Board.”

(d) striking out lines 42 to 44, on page 2, and lines 1 to 15, on page 3, and substituting the following therefor:

“ter under this section, the Board shall give all interested persons a reasonable opportunity to make representations to it and may hold a hearing to determine whether the Minister should recommend that the Governor in Council grant the application for authorization filed pursuant to section 4.

(4) Notice of any hearing held under this section shall be published at least ten days prior to the date of the hearing in at least one newspaper of general

(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'aliénation—notamment par vente ou cession—d'une gare ferroviaire patrimoniale à une compagnie de chemin de fer.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L'article 3 ainsi modifié est adopté.

Article 4

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 4 soit modifié

a) en substituant aux lignes 13 et 14, page 2, ce qui suit:

«4. Toute compagnie de chemin de fer qui décide d'enlever, de démolir, de modifier ou d'aliéner—notamment par vente ou cession—une gare ferroviaire patrimo—»

b) en retranchant les lignes 23 à 32, page 2.

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L'article 4 ainsi modifié est adopté.

Article 5

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 5 soit modifié

a) en substituant à la ligne 35, page 2, ce qui suit:

«ment à l'article 4 peut, au plus tard soixante jours après le dépôt de la demande,»

b) en substituant à la ligne 37, page 2, ce qui suit:

«en la forme fixée par le ministre, indiquant le motif»

c) en substituant aux lignes 41 et 42, page 2, ce qui suit:

«peut, au plus tard soixante jours après la signification, en saisir la Commission.»

d) en substituant aux lignes 45 et 46, page 2, et 1 à 12, page 3, ce qui suit:

«donner aux intéressés toute possibilité de présenter leurs observations et peut procéder à une audition pour décider si le ministre devrait recommander au gouverneur en conseil d'accepter la demande d'autorisation faite en application de l'article 4.

(4) Est publié un préavis d'audition d'au moins dix jours dans au moins un journal de circulation générale dans la municipalité où

circulation in the municipality in which the heritage railway station is situated.

(5) For the purposes of a reference under this section, one member of the Board constitutes a quorum.

(6) After the conclusion of the Board's consideration of an application and in any event within six months after the application is filed, the Board shall submit to the Minister a"; and

(e) striking out lines 20 to 27, on page 3, and substituting the following therefor:

"(7) After the receipt of the report referred to in subsection (6), the Minister may recommend that the Governor in Council grant the application for authorization."

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 5, as amended, carried.

On Clause 6

Blaine A. Thacker moved,—That Clause 6 be amended by striking out lines 28 to 41, on page 3, and substituting the following therefor:

"6. (1) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister and on such terms and conditions as the Governor in Council deems appropriate, authorize a railway company

(a) to remove, destroy or alter or to sell, assign, transfer or otherwise dispose of a heritage railway station owned by it or otherwise under its control; or

(b) to alter any of the heritage features of a heritage railway station referred to in paragraph (a)."

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 6, as amended, carried.

Clause 7 carried.

Blaine A. Thacker moved,—That Bill C-205 be amended by adding immediately after line 7, on page 4, the following:

"8. This Act or any provision thereof shall come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor in Council."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

Ordered.—That Bill C-205, as amended, be reprinted for the use of the House of Commons at the Report Stage.

(5) Pour la saisine d'une affaire sous le régime du présent article, le quorum de la Commission est fixé à un membre.

(6) Après son examen de la demande, mais au plus tard six mois après le dépôt de celle-ci, la

e) en substituant aux lignes 19 à 26, page 3, ce qui suit:

«(7) Après la réception du rapport, le ministre peut recommander au gouverneur en conseil d'accepter la demande d'autorisation.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L'article 5 ainsi modifié est adopté.

Article 6

Blaine A. Thacker propose,—Que l'article 6 soit modifié en substituant aux lignes 28 à 41, page 3, ce qui suit:

«recommandation du ministre et selon les modalités qu'il juge appropriées, autoriser une compagnie de chemin de fer:

a) à enlever, démolir, modifier ou aliéner—notamment par vente ou cession—une gare ferroviaire patrimoniale dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle;

b) à modifier telle des caractéristiques patrimoniales de la gare.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L'article 6 ainsi modifié est adopté.

L'article 7 est adopté.

Blaine A. Thacker propose,—Que le projet de loi C-205 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 7, page 4, ce qui suit:

«8. La présente loi ou telle de ses dispositions entre en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret du gouverneur en conseil.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, sous sa forme modifiée, est adopté.

Il est ordonné.—Que le projet de loi C-205, sous sa forme modifiée, soit réimprimé à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Ordered,—That the Chairman do now report Bill C-205, as amended, to the House.

*Il est ordonné,—*Que la présidente rapporte, sous sa forme modifiée, le projet de rapport C-205 à la Chambre des communes.

At 4:00 o'clock p.m., the Committee adjourned.

À 16 heures, le Comité lève la séance.

G.A. Sandy Birch
Clerk of the Committee

Le greffier du Comité
G.A. Sandy Birch

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, July 13, 1988

• 1536

The Chairman: I would like to call the legislative committee on Bill C-205 to order. I see a quorum, and I will read my letter of appointment as chairperson of the committee from the Speaker of the House of Commons:

Dear Colleague: Pursuant to Standing Order 93.(2), this is to confirm your appointment as Chairman of the legislative committee on Bill C-205, an Act to protect heritage railway stations.

It is signed "Yours sincerely, John A. Fraser".

I would like to have the clerk read the order of reference.

The Clerk of the Committee: Extract from *Votes and Proceedings* of the House of Commons of Tuesday, June 28, 1988:

Debate was resumed on the motion of Mr. Taylor, seconded by Mr. Mitges, that Bill C-205, an Act to protect heritage railway stations be now read a second time and referred to a legislative committee. The question being put on the motion, it was agreed to. Accordingly, the bill was read a second time and referred to a legislative committee. Attest, Robert Marleau, Clerk of the House.

The Chairman: Thank you. To go through routine business, we do have a couple of motions, and the first order of business is to discuss the item of printing when a quorum is not present.

It is moved by Blaine Thacker that the chairman be authorized to hold meetings and to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that not less than three members of the committee are present.

Motion agreed to.

The Chairman: The second item of business has to do with the printing of issues. I would ask for someone to move that the committee be appointed to print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Mr. Reid: Is that the usual number of copies?

The Chairman: Yes.

Mr. Reid: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: That ends the basic motions to proceed and establish the committee. I am looking to discuss the possibility of witnesses, or whether we should proceed directly to clause-by-clause consideration of this bill. I

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 13 juillet 1988

La présidente: Le Comité législatif sur le projet de loi C-205 commence ses travaux. Il y a quorum, je vais donc vous lire la lettre du Président de la Chambre des communes par laquelle il me nomme présidente du Comité:

Chère collègue: En conformité du paragraphe 93.(2) du Règlement, la présente confirme votre nomination comme présidente du Comité législatif sur le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales.

Et c'est signé «John A. Fraser».

Je demanderai au greffier de lire notre ordre de renvoi.

Le greffier du Comité: Extrait des *procès-verbaux* de la Chambre des communes du mardi 28 juin 1988:

Le débat reprend sur la motion de M. Taylor, appuyée par M. Mitges: Que le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé à un comité législatif. Cette motion, mise aux voix, est adoptée. En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déferé à un comité législatif. Pour attestation, Robert Marleau, Greffier de la Chambre.

La présidente: Merci. Nous devons accomplir les travaux habituels et adopter quelques motions, premièrement, celle portant sur l'impression des témoignages en l'absence du quorum.

Il est proposé par Blaine Thacker que la présidente soit autorisée à tenir des séances, à recevoir des témoignages et en autoriser l'impression en l'absence du quorum pourvu qu'au moins trois membres du Comité soient présents.

La motion est adoptée.

La présidente: Deuxièmement, passons à l'impression des *Procès-verbaux et témoignages*. Quelqu'un peut-il proposer que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*.

M. Reid: Est-ce le nombre habituel d'exemplaires?

La présidente: Oui.

M. Reid: Je le propose.

La motion est adoptée.

La présidente: Nous en avons terminé avec les motions nécessaires au fonctionnement du Comité. Nous devons maintenant décider si nous entendrons des témoins ou si nous passerons directement à l'étude article par article du

[Text]

understand it has full concurrence by members on all sides of the House.

Mr. Taylor: Madam Chairman, I suggest it might be a little questionable to proceed to clause by clause immediately. VIA Rail came to see me yesterday, and I advised them that they should contact you and the clerk. They left with me some amendments, which I have not had a chance to go through carefully. I do not think there is anything serious, but I would think they should have an opportunity to discuss their concerns with the committee. I do not think it would take very long. It is the only group that has made representations to me regarding the bill.

• 1540

The Department of the Environment has spent a lot of time on this bill and has presented some amendments that are going to strengthen the bill. That department has also cleared these with the Department of Transport. I understand they have also discussed them, and I think I could say have cleared them with the railways, CN and CP.

I have just finished making 10 copies of these amendments by the department. I would think it might be wise for the committee now to take these amendments and go through them to see if they agree with them, and then possibly at the next meeting we could proceed clause by clause, unless VIA Rail appears. VIA Rail did say they wanted to come to make some representations, and they will make themselves available.

The Chairman: If I might say for information purposes of the committee, I received a request from VIA Rail to appear as a witness. But there are also requests from a total of six witnesses. The committee may wish to consider those requests in conjunction with the VIA request.

For your edification, Canadian National Railway, Canadian Pacific, VIA Rail, the Department of Transport, the Department of the Environment, and the Heritage Canada Foundation are the six witnesses that have requested to appear before the committee.

Mr. Hopkins: Have they formally requested to appear?

The Chairman: The two formal requests are from VIA Rail and Heritage Canada Foundation.

Mr. Benjamin: Madam Chairlady, I am not sure if we are in a procedural bind or not. I hope not. I am quite prepared to act on this committee today, and again tomorrow, if we need to have a meeting tomorrow. Should the House adjourn on Friday, could we sit for a day or two next week or the week following? Since we are only a small committee, perhaps we could get together.

I frankly think we should hear from at least VIA Rail and Heritage Canada. But we could probably hear from

[Translation]

projet de loi. Je crois que les députés de tous les partis représentés à la Chambre sont d'accord sur l'objectif du projet de loi.

M. Taylor: Madame la présidente, je ne suis pas sûr qu'il convienne de passer immédiatement à l'étude article par article. Les gens de VIA Rail sont venus me voir hier, et je leur ai dit de communiquer avec vous et avec le greffier. Ils m'ont remis quelques amendements que je n'ai pas eu l'occasion de revoir de près. À mon avis, il n'y a rien de bien sérieux, mais ils devraient avoir la possibilité d'exprimer leurs préoccupations au Comité. Ce ne serait pas très long. C'est le seul groupe qui ait communiqué avec moi au sujet du projet de loi.

Le ministère de l'Environnement a consacré beaucoup de temps à ce projet de loi et a présenté des amendements de nature à le renforcer. Il les a également fait approuver par le ministère des Transports. Je pense qu'il en a été aussi discuté avec les sociétés de chemins de fer, le CN et le CP, et que leur approbation a été obtenue.

Je viens de faire imprimer dix exemplaires de la liste d'amendements du ministère. Je pense que le Comité devrait maintenant les examiner pour voir s'ils lui paraissent acceptables et passer à l'étude article par article à la prochaine réunion, à moins que VIA Rail ne compare. Les gens de VIA Rail ont dit qu'ils souhaitaient comparaître et qu'ils seraient disponibles.

La présidente: Pour la gouverne du Comité, j'ai reçu une demande de comparution de VIA Rail. Mais six autres témoins m'en ont également fait parvenir une. Le Comité voudra peut-être examiner cette demande en même temps que celle de VIA Rail.

Si cela vous intéresse, le Canadien National, le Canadien Pacifique, VIA Rail, le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement et la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine sont les six témoins qui ont demandé de comparaître devant le Comité.

M. Hopkins: L'ont-ils fait officiellement?

La présidente: Les deux demandes officielles viennent de VIA Rail et de la Fondation.

M. Benjamin: Madame la présidente, je me demande si nous ne sommes pas dans une impasse du point de vue de la procédure. J'espère que non. Je suis tout à fait disposé à ce que le Comité siège là-dessus aujourd'hui, et aussi demain, au besoin. Si la Chambre ajourne vendredi, pourrions-nous quand même siéger un ou deux jours la semaine prochaine ou la semaine d'après? Nous pourrions peut-être y arriver étant donné que nous sommes très peu nombreux.

Franchement, je pense que nous devrions attendre au moins VIA Rail et la Fondation canadienne pour la

[Texte]

all six of those witnesses in one day. I do not suppose that could be arranged for tomorrow. But in any case the main point is should the House recess this Friday, could we sit one day next week or whenever we could set a date convenient to all members of the committee?

Mr. Thacker: Madam Chairperson, I would like to put an argument against hearing witnesses; and in a way it is a question to my colleague Mr. Taylor. It is my understanding that the package of amendments that have been prepared would really answer the concerns the railways might have in terms of notice, in terms of the minister having additional powers to designate. It is my understanding that this package of amendments makes the bill substantially better in all respects.

Therefore, I would like to put the argument to the committee that we should not hear witnesses. Parliament has declared that it wants this to be put into legislation. Environment officials have worked hard, and they have consulted Transport Canada. I very much fear that if we do not do it today it simply will not get through, and then we will be into an election and into the next Parliament. Who knows what might happen. I just think we do not have the time, Mr. Taylor.

If having gone through the amendments, having talked with VIA, I am wondering if you believe their concerns have been largely met by the amendments the department has proposed.

• 1545

Mr. Taylor: VIA Rail felt there were three or four points that were not covered. They want to make representations.

Mr. Thacker: Including the departmental amendments?

Mr. Taylor: Yes. They are aware of some of the departmental amendments, which I will give you all copies of. In addition, however, there were others which they felt should be considered by the committee.

Mr. Thacker: We will not get it before the next election, Madam Chairperson, unless we—

Mr. Benjamin: I do not know how you can assume that.

Mr. Thacker: The House schedule is such that, unless all three parties agree, we will not be able to get it—

Mr. Benjamin: There is already all-party agreement on the handling of this bill. That is no problem. I think I agree with Mr. Taylor. I do not want to get amendments blind and cold and not be quite certain in my own mind whether they meet the situation. There is no problem about all-party agreement, I am sure. I will leave it to my

[Traduction]

protection du patrimoine. Mais nous pourrions probablement les rencontrer tous les six en une journée. Je suppose qu'on ne peut pas organiser cela pour demain. Mais ce qui importe, c'est que si la Chambre ajourne vendredi, nous puissions siéger un jour la semaine prochaine ou à une autre date convenant à tous les membres du Comité?

M. Thacker: Madame la présidente, j'aimerais présenter un argument contre la comparution de témoins, et c'est aussi en quelque sorte une question à mon collègue M. Taylor. La série d'amendements qui a été préparée répondrait, semble-t-il, aux préoccupations des sociétés de chemins de fer au sujet des avis et des pouvoirs de désignation supplémentaires accordés au ministre. Je pense qu'ils amélioreront beaucoup le projet de loi à bien des égards.

C'est pourquoi je dirais au Comité que nous ne devrions pas entendre de témoins. Le Parlement a déclaré qu'il souhaitait que ces mesures aient force de loi. Les fonctionnaires de l'Environnement y ont travaillé d'arrache-pied et ont consulté Transport Canada. Je crains beaucoup que si nous n'agissons pas aujourd'hui, il ne soit pas adopté avant les élections et la prochaine législature. Qui sait ce qui peut arriver. Je pense tout simplement que nous n'avons pas le temps, monsieur Taylor.

Ayant lu les amendements et ayant parlé aux gens de VIA Rail, ne croyez-vous pas que les amendements du ministère vont dissiper la plupart de leurs préoccupations.

M. Taylor: Les représentants de VIA Rail estimaient que trois ou quatre points n'avaient pas été touchés. Ils veulent exprimer leur point de vue.

M. Thacker: Même avec les amendements du ministère?

M. Taylor: Oui. Ils connaissent certains des amendements du ministère, dont je vais vous distribuer un exemplaire. Cependant, ils en avaient d'autres à soumettre au Comité.

M. Thacker: Nous ne pourrions pas l'adopter avant les prochaines élections, madame la présidente, à moins que...

M. Benjamin: Je ne vois pas comment vous pouvez tirer une telle conclusion.

M. Thacker: Le programme de la Chambre est tel qu'à moins d'obtenir l'accord des trois partis, nous ne pourrions pas...

M. Benjamin: Les trois partis sont déjà d'accord sur le principe de ce projet de loi. Il n'y a pas de problème. Je crois être d'accord avec M. Taylor. Je ne veux pas adopter d'amendements à l'aveuglette sans être sûr qu'ils règlent le problème. Mais il est évident que tous les partis se sont entendus. Je laisserai mon collègue, M. Hopkins, parler

[Text]

colleague, Mr. Hopkins, to speak for his own party, but certainly in the House it was obvious.

My point is, if the House were to recess this Friday, would we be able to sit during a recess? If we can, I would suggest we try to hear some witnesses tomorrow and again next Tuesday. Then we could get finished with it. When the House comes back—I bet a nickel it will return for the last week or two of August, on account of the trade bill—I am certain we can get an hour to complete the passage of this bill.

Mrs. Browes: This is an important bill that was initiated by our colleague, Mr. Taylor. There was agreement in the House on it and it got to committee very quickly.

Mr. Taylor has been over some of the proposed amendments that could strengthen the bill, make it work as easily as possible in order to accomplish what is set out in the bill. I would like to see this bill put into law as quickly as possible.

I think it is fine to hear witnesses. The democratic process of hearing as many people as possible is usually the way I like to operate. The session will perhaps draw to a close in the next couple of weeks or next month. I just think that if we are in the spirit of wanting to get this bill put into law, especially while Mr. Taylor is a Member of Parliament, we should go to clause-by-clause consideration today and then perhaps we could report this back back to the House within this week. It would be my recommendation that in order to get to the final disposition of making this law we should try to deal with it as quickly as possible.

Mr. Hopkins: I came into this committee meeting with a very co-operative mind-set and also with considerable feeling towards Mr. Taylor with regard to his bill, because I think it is an excellent one and I compliment him on it. But I do not like what I am hearing. To put a piece of legislation into place just because we have to do it in the next day or two is not a good enough argument.

Mr. Benjamin: When we do not have to.

Mr. Hopkins: We might as well not meet as a committee at all if we are just going to ramrod everything through without any consultation at all. I think we will end up maybe doing Mr. Taylor a disservice because, if the legislation is criticized at some time in the future for this rapid passage instead of hearing—I am not trying to stall things at all, I am just trying to be sensible about it. I think we realize that VIA Rail may have some things to say which we may not agree with at all, but at least they have the right to say them.

• 1550

Madam Chairman, was it CN you said also wanted to appear?

The Chairman: Yes, and CP.

[Translation]

au nom de son parti, mais c'est certainement l'attitude qui prévalait à la Chambre.

Je voulais seulement savoir si nous pourrions siéger pendant le congé si la Chambre ajournait vendredi? Dans l'affirmative, nous pourrions entendre des témoins demain et mardi prochain et terminer notre étude. Lorsque la Chambre reviendra—et je parie qu'elle reviendra pour les deux dernières semaines d'août à cause du projet de loi sur le libre-échange—nous pourrions certainement obtenir une heure pour adopter définitivement ce projet de loi.

Mme Browes: Nous avons ici un projet de loi important proposé par notre collègue, M. Taylor. Tous les députés étaient d'accord en principe à la Chambre, et il a été renvoyé rapidement au Comité.

M. Taylor a revu certains amendements que l'on propose pour améliorer le projet de loi et en faciliter l'application. J'aimerais qu'il soit adopté le plus rapidement possible.

Il est toujours bon d'entendre des témoins. Habituellement, je préfère suivre ce processus démocratique. Mais la session prendra probablement fin dans les semaines à venir. Si nous souhaitons que ce projet de loi soit adopté, surtout pendant que M. Taylor est encore député, nous devrions passer à l'étude article par article aujourd'hui et peut-être renvoyer le projet de loi à la Chambre cette semaine. Je recommande donc que nous procédions à l'étude du projet de loi le plus rapidement possible.

M. Hopkins: Je suis arrivé à cette réunion tout à fait disposé à collaborer et en félicitant M. Taylor de ce projet de loi que je juge excellent. Mais j'entends des propos qui ne me plaisent pas. Adopter une loi seulement parce que le temps nous presse n'est pas acceptable.

M. Benjamin: Surtout quand nous ne sommes pas tenus de le faire.

M. Hopkins: Pourquoi créer un comité chargé d'étudier le projet de loi si tout doit se faire à la hâte sans aucune consultation. Nous finirons par rendre un mauvais service à M. Taylor si jamais on critique cette loi dans l'avenir et qu'on nous accuse d'être allés trop vite. Je ne veux pas faire d'obstruction, je veux seulement être logique. Nous comprenons que les gens de VIA Rail ont peut-être des choses à dire sur lesquelles nous ne sommes pas du tout d'accord, mais au moins ils ont le droit de s'exprimer.

Madame la présidente, avez-vous dit que le CN désirait également comparaître devant le Comité?

La présidente: Oui, ainsi que le CP.

[Texte]

Mr. Hopkins: In spite of the fact that I do not have too much sympathy toward their actions as a whole in these matters, I still think they too should have the right to be heard.

Mr. Benjamin said he would bet a nickel we would be back here next week. I am willing to bet a little more than that.

Mr. Benjamin: Or next month.

Mr. Hopkins: So in the interests of good legislation, and indeed for the good image of Mr. Taylor as having brought in the bill, I think if the witnesses who want to be heard are heard—and we are going to have the final say in making recommendations on the bill anyway, we will have followed the proper procedures, we will have heard them—if we do not agree with them, then we can go ahead and make our proposals as the committee sees fit.

I just want to say in conclusion that I support this bill. I have gone through a couple of horror tales with the subject-matter, and that is why I have great sympathy for it. It is also why I do not have a great deal of sympathy for one of the major railroads, who came along about 5 a.m., before people got up in the city of Pembroke, and had the local station levelled in a couple of hours, so no one would be there to oppose it. They even brought in an exceptionally large labour crew along with them. That really turned the community off. For this reason I am quite willing to let them have their say, but because of actions like that, I must say in advance I am not going to be very sympathetic to any protective measures they may want to prevent a bill such as this from becoming operative.

Mrs. Browes: Madam Chair, I am a bit surprised at the hon. member's comments, because I think both of the opposition parties, when it came to the floor of the House of Commons for second reading, were prepared to go to Committee of the Whole right at that very moment. Now they want to hear a lot of witnesses. If the position of the opposition parties—

Mr. Benjamin: The government refused to do it.

Mrs. Browes: —is to hear the witnesses, so be it. We can hear all six witnesses and the bill will die on the *Order Paper*. I think it would be a real shame if that happened. But if the point is to hear people even if we know in advance, as Mr. Hopkins is saying, he is going to disagree with them, I think it is pointless.

In any case, if the disposition of the committee is to hear witnesses, I think it is detrimental to getting the bill through. But I am certainly not opposed to hearing witnesses, if that is what the wish of the committee would be.

Mr. Benjamin: Tell that to the trade committee.

Mr. Reid: I would think there is still sufficient harmony, although it is being stressed otherwise, and there is still sufficient opportunity to fix a period within

[Traduction]

M. Hopkins: Bien que je ne pense pas grand-chose de ce qu'ils font à ce sujet, je crois qu'ils devraient pouvoir être entendus.

M. Benjamin a dit qu'il était prêt à parier 5 sous que nous serions ici la semaine prochaine. Je suis disposé à faire monter l'enjeu.

M. Benjamin: Ou le mois prochain.

M. Hopkins: Alors, pour adopter un texte de loi sérieux et préserver la réputation de M. Taylor qui a proposé ce projet de loi, je crois que si les témoins désireux d'être entendus le sont—et de toute façon, c'est à nous qu'il appartient de proposer toute recommandation à ce sujet—nous aurons suivi la procédure normale; si nous ne sommes pas d'accord avec ce qu'ils disent, nous pourrions toujours proposer nos propres recommandations.

En conclusion, je voudrais dire que je suis en faveur de ce projet de loi. J'ai vécu deux histoires d'horreur à ce sujet; c'est la raison pour laquelle le sujet me tient à coeur. C'est aussi pourquoi je ne pense pas grand bien d'une des principales compagnies ferroviaires de ce pays qui, à 5 heures du matin, avant que les habitants de la ville de Pembroke ne soient levés, a fait raser la gare locale en deux heures, pour que personne ne s'y oppose. Les ouvriers qui y ont travaillé étaient particulièrement nombreux. Cela a vraiment déplu à la collectivité. Alors, je suis tout à fait disposé à les entendre, mais je dois dire que, en raison de ce qu'ils ont fait, je ne me montrerai pas très patient s'ils demandent à ce que certaines mesures de protection soient adoptées pour bâillonner ce projet de loi.

Mme Browes: Madame la présidente, les propos de mon collègue me surprennent un peu, car je crois que les deux partis de l'opposition, lorsque ce projet de loi a été lu pour la deuxième fois en Chambre, étaient disposés à l'examiner en comité plénier sur le champ. Ils veulent maintenant entendre un tas de témoins. Si les partis de l'opposition...

M. Benjamin: Le gouvernement a refusé.

Mme Browes: ... veulent entendre des témoins, très bien. Nous pouvons entendre ces six témoins, et ce projet de loi sera renvoyé aux calendes grecques. Si c'était le cas, ce serait vraiment dommage. Il ne sert à rien d'entendre des témoins avec lesquels, comme il nous l'a dit, il ne sera pas d'accord.

De toute façon, si le Comité décide d'entendre des témoins, ce projet de loi ne sera jamais adopté. Mais je ne m'oppose certainement pas à ce que ces témoins soient entendus, si tel est le désir du Comité.

M. Benjamin: Allez dire cela au Comité sur le libre-échange.

M. Reid: Je crois qu'un certain consensus demeure, même s'il est exprimé autrement, et qu'il y aurait suffisamment de temps pour entendre des témoins. Je sais

[Text]

which we can hear witnesses on this bill. I recognize Parliament and all three parties had some discussion on the bill, and Pauline Browes' earlier comments about Mr. Taylor and the principles of the bill I think are favourable to us all. But when we are dealing with somebody else's property... and to pass a bill of this nature without giving any of them an opportunity to be heard at all I think is wrong in principle and whatever other way you take it. Not to allow VIA Rail or CNR or CPR to have a word about their properties and what they are going to do with them I think is offensive. It is offensive to me.

I am prepared to sit tomorrow morning, and I will bet a nickel we will be back at least at the first of the week. Tuesday can be set aside, and with the understanding that we report back by next Wednesday, we should be able to hear all the persons who want to hear us. But I am not prepared to stand and vote in favour of hearing nobody now and adopt the bill now.

• 1555

Mr. Benjamin: Madam Chairman, when we offered to pass the bill in all stages in the House, there were no amendments or anything else before us and I am sure it was news to Mr. Taylor as well that now we have some amendments from the government. That is fine. I have not even seen them yet. I would certainly want to look at them before passing a bill, even today.

I have another problem, Madam Chairman. I am the next speaker on a bill before the House right now. This meeting was called for strictly organizational purposes, and I thought we would only be 15 or 20 minutes. So I have to leave in any case and I would urge that if we can get one or two witnesses here tomorrow morning or tomorrow afternoon, fine. Then we can wind it up next Tuesday and if we have to meet for an hour on Wednesday to finish it, even next week, I am agreeable. I will be here.

The Chairman: What I am hearing is that there is general consensus to proceed with the hearing of witnesses. What I think we have to then ascertain is the number of witnesses and to determine when they can be brought forward. I am not sure we could schedule them by tomorrow.

I am prepared to sit tomorrow. I had not planned on being here next Tuesday but I think I can re-arrange my schedule to sit Tuesday and see if we can get this bill through, because I think it is in the best interests of all members here.

Mr. Hopkins: Madam Chairman, is there anything wrong with contacting those witnesses who want to appear? Obviously, if they want to appear they already know what they want to say. In view of the tight situation here on the Hill with regard to whether we are going to be here or not, is there anything wrong with calling them

[Translation]

que le Parlement et les trois partis politiques ont discuté quelque peu de ce projet de loi, et les propos tenus antérieurement par Pauline Browes à propos de M. Taylor et des principes de ce projet de loi sont favorables. Mais ces biens ne nous appartiennent pas... et je crois qu'il ne serait pas bon par principe d'adopter un projet de loi de ce genre sans donner aux témoins l'occasion d'être entendus. Ce serait une injure que d'interdire à VIA Rail, au CN ou au CP de comparaître devant le Comité pour dire ce qu'ils entendent faire de ces biens. Je trouve cela injurieux.

Je suis disposé à siéger demain matin, mais je suis prêt à parier 5 sous que nous serons ici au moins jusqu'au début de la semaine prochaine. Nous pourrions réserver mardi et si nous présentons notre rapport d'ici mercredi, nous aurons sans doute eu le temps d'entendre tous les intéressés. Cependant, je ne suis pas disposé à ne pas entendre de témoins et à adopter le projet de loi dès maintenant.

M. Benjamin: Madame la présidente, lorsque nous avons proposé d'adopter le projet de loi dans son intégralité à la Chambre, aucun amendement n'avait été proposé, et je suis sûr que M. Taylor a été le premier surpris d'apprendre que le gouvernement avait proposé certains amendements au projet de loi. Je n'y vois pas d'inconvénient. Cependant, je ne les ai pas encore vus. Je veux les voir avant d'adopter ce projet de loi, même si nous le faisons aujourd'hui.

Autre chose, madame la présidente. Un projet de loi est en cours de discussion à la Chambre à l'heure actuelle, et je suis le prochain intervenant. Cette réunion devait être une réunion d'organisation uniquement, et je pensais qu'elle ne durerait que 15 ou 20 minutes. Alors, je dois partir et je ne verrais pas d'inconvénient à ce que l'on entende un ou deux témoins demain matin ou demain après-midi. Nous pourrions ensuite y mettre la dernière touche mardi prochain ou même mercredi pendant une heure, même la semaine prochaine. Je serai ici.

La présidente: Si je comprends bien, personne ne s'oppose à ce que nous entendions des témoins. Nous devons maintenant nous entendre sur le nombre de témoins à convoquer et sur les dates de comparution. Je ne sais pas si nous pouvons les convoquer d'ici demain.

Je serai ici demain. Je n'avais pas l'intention d'y être mardi prochain, mais je peux toujours prendre d'autres dispositions et venir voir mardi si nous pouvons adopter ce projet de loi, car je crois que ce serait dans l'intérêt de tous les députés présents.

M. Hopkins: Madame la présidente, pourquoi ne contacterions-nous pas les témoins qui veulent comparaître devant le Comité? S'ils veulent comparaître, ils savent déjà à l'avance ce qu'ils diront. Le temps nous manque, nous ne savons pas si nous serons ici ou non la semaine prochaine, alors pourquoi ne pas les convoquer

[Texte]

in on Friday? We are all going to be here on Friday anyway. At least, I will be. That gets you out of the dilemma of being worried about the passage of the bill.

I agree with Mr. Reid, and that is precisely the reason I raised the points I did. I think in principle it would be wrong to pass a law about somebody else's property without giving them a say. Surely that is what Parliament is all about.

So could we authorize our chairperson and our clerk to ascertain whether or not it would be possible to bring them in on Friday and get this bill finished?

Mr. Benjamin: Madam Chairman, just to add to that, if one or two of them are available, particularly the two government departments that want to appear, perhaps they can come over here tomorrow morning or tomorrow afternoon and perhaps VIA Rail is ready and can get somebody over here. If not, I am prepared to sit until 3 p.m. Friday, then I have to leave. I will be here again on Monday and I will be here Tuesday.

The Chairman: If I might just interject, we have two formal requests, one from VIA and the other from the Heritage Canada Foundation. Those are the two formal requests and usually it is the disposition of the departments to be heard at clause by clause, before we proceed. So are we talking two witnesses—

Mr. Benjamin: We will be on clause 1 when we call the first witness.

The Chairman: That is right.

Mr. Benjamin: No matter who it is.

Mr. Taylor: Madam Chairman, from my information I think the submissions are going to be very brief and it might even be possible for them to all to come tomorrow morning. VIA Rail says it will come almost the minute you call it. So maybe we should try to get it for tomorrow morning and hear the representations. In the meantime, I can give you these amendments and you can go through them. Once we hear the representations it should not take the committee long to reach a decision.

Mr. Benjamin: Right. Let us adjourn so the clerk can phone the witnesses.

Mr. Thacker: Madam Chairman, I believe we should contact Heritage Canada too, to have their views.

The Chairman: I will have the clerk contact VIA and Heritage Canada for tomorrow morning. Mrs. Browes.

Mrs. Browes: For hearings to hear witnesses, how many members are required to form a quorum?

The Chairman: A quorum is three, including myself.

[Traduction]

vendredi? De toute façon, nous serons tous ici vendredi. Moi, je serai ici du moins. Ainsi, nous n'aurions plus à nous inquiéter de l'éventuelle adoption de ce projet de loi.

Je suis d'accord avec M. Reid, et c'est pourquoi j'ai dit ce que j'ai dit tout à l'heure. Par principe, je ne crois pas qu'il serait bon d'adopter un projet de loi portant sur des biens appartenant à autrui sans que les intéressés aient leur mot à dire. C'est la démocratie même.

Alors, ne pourrions-nous pas demander à notre présidente et à notre greffier de voir si ces témoins ne pourraient pas comparaître vendredi.

M. Benjamin: Madame la présidente, à ce sujet, si un ou deux témoins peuvent venir, en particulier les deux ministères qui veulent comparaître devant le comité, ils pourront toujours venir demain matin ou demain après-midi ainsi que VIA Rail. Dans la négative, je peux rester vendredi jusqu'à 15 heures et je serai de nouveau ici lundi et mardi.

La présidente: Nous avons reçu deux demandes de comparaison, l'une de VIA Rail et l'autre de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine. Ce sont les deux seules demandes officielles que nous avons reçues et en général, les ministères comparaissent lorsque nous passons à l'examen article par article. Il n'y a donc que deux témoins. . .

M. Benjamin: L'article 1 sera mis en délibération lorsque le premier témoin comparaitra.

La présidente: Vous avez raison.

M. Benjamin: Quel qu'il soit.

M. Taylor: Madame la présidente, d'après ce que je sais, les exposés présentés seront très courts, et il se peut même que tous puissent comparaître demain matin. VIA Rail a déjà dit qu'il pouvait venir n'importe quand. Nous pourrions alors peut-être les convoquer demain matin; entre-temps, je peux vous donner ces amendements pour que vous puissiez les examiner. Dès que nous aurons entendu ce que les témoins ont à dire, je ne crois pas qu'il faudra attendre longtemps avant que le Comité ne rende sa décision.

M. Benjamin: Bien. Levons la séance maintenant pour que le greffier puisse appeler les témoins.

M. Thacker: Madame la présidente, je crois que nous devrions également nous mettre en rapport avec la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine pour entendre ce qu'elle a à dire.

La présidente: Je vais demander au greffier de bien vouloir se mettre en rapport avec VIA Rail et la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine, et leur demander de comparaître demain matin. Madame Browes.

Mme Browes: Quel est le quorum pour entendre des témoins?

La présidente: Trois, moi comprise.

[Text]

[Translation]

• 1600

We will then proceed with an 11 a.m. meeting tomorrow if we can get the two witnesses. I hear that we have windows tomorrow at 11 a.m. and 3.30 p.m. and possibly Friday. Those are the three days the members of the committee are willing to hear the witnesses.

Nous allons tenir une séance à 11 heures demain matin si nous pouvons faire venir les deux témoins. Des créneaux sont ouverts pour demain à 11 heures et à 15h30 et peut-être aussi pour vendredi. Ce sont les trois jours choisis par les membres du Comité pour entendre des témoins.

Mrs. Browes: Madam Chairman, you have to decide. I will not be here for the next few days, but I am sure there will be members who will be able to attend.

Mme Browes: Madame la présidente, c'est à vous de décider. Je serai absente pendant quelques jours, mais je suis certaine que des députés pourront venir.

The Chairman: We will proceed accordingly.

La présidente: Nous allons donc agir en conséquence.

This meeting is adjourned until tomorrow at 11 a.m.

La séance est levée jusqu'à demain 11 heures.

Thursday, July 14, 1988

Le jeudi 14 juillet 1988

• 1100

The Chairman: I would like to call to order the Legislative Committee on Bill C-205, an Act to protect heritage railway stations.

La présidente: Je déclare ouverte la séance du Comité législatif sur le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales.

Our witness today is the Heritage Canada Foundation, with Mr. Douglas Franklin and Mr. John Weiler. If they will present their brief, we will open the session for questions once they are finished. Welcome to our committee.

Nous accueillons aujourd'hui MM. Douglas Franklin et John Weiler, de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine. Je vais les inviter à nous présenter leur mémoire, après quoi nous passerons aux questions. Bienvenue, messieurs.

Mr. Douglas Franklin (Director, Corporate and Government Relations, Heritage Canada Foundation): Heritage Canada Foundation is very pleased that it has been granted permission to appear as a witness in these hearings of the Legislative Committee on Bill C-205, an Act to protect heritage railway stations.

M. Douglas Franklin (directeur des relations avec les sociétés et le gouvernement, Fondation canadienne pour la protection du patrimoine): La Fondation canadienne pour la protection du patrimoine est enchantée d'avoir eu la possibilité de venir témoigner à ces audiences du Comité législatif sur le projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales.

As the principal national, volunteer, non-profit organization concerned with our built heritage, Heritage Canada has been seeking a solution to the problem of protecting early railway stations since it was founded in 1973. Since 1982, however, this problem has been one of high priority for our organization.

La Fondation canadienne pour la protection du patrimoine, principale organisation nationale bénévole et à but non lucratif à se préoccuper du patrimoine d'édifices de notre pays, cherche depuis sa création en 1973 à trouver une solution à la menace qui pèse sur les gares ferroviaires du début des chemins de fer. Ce problème est toutefois passé au premier plan de nos priorités depuis 1982.

The demolition of the West Toronto station in 1982 riveted the attention not only of our members but also of municipalities, provincial governments and concerned citizens across Canada. More than anything else, the West Toronto station fiasco taught us that federal legislative action was essential to prevent future incidents of this kind.

La démolition de la gare de Toronto-ouest en 1982 a polarisé sur ce problème l'attention non seulement des membres de notre association, mais aussi des représentants des municipalités, des gouvernements provinciaux et de tous les Canadiens préoccupés par la question. Le fiasco de la gare de Toronto-ouest nous a surtout montré qu'il était vital de légiférer au niveau fédéral pour éviter la répétition de ce genre d'incidents.

Madam Chair and members of this committee, Bill C-205 gives us hope for the future of this exceptionally important class of heritage buildings, or what survives of it. Why do Canadians want this legislation? As Heritage Canada has stated many times, goodwill alone will not protect Canada's heritage railway stations.

Madame la présidente, messieurs les membres du Comité, le projet de loi C-205 nous donne l'espoir de pouvoir préserver à l'avenir cette catégorie d'édifices patrimoniaux éminemment importante ou ce qu'il en reste. Pourquoi les Canadiens réclament-ils cette loi? Comme nous l'avons dit à maintes reprises, la bonne volonté ne suffit pas à protéger les gares patrimoniales du Canada.

[Texte]

We do not derive the greatest measure of satisfaction with the punitive aspect of Bill C-205. We sincerely hope clause 3 will never be used. Rather, we see the strength of the bill precisely as its explanatory note states, that it provides:

efficient mechanisms that would allow concerned citizens to make timely objections to the alteration, removal or demolition of railway stations of historical or cultural value and to ensure their conservation in the public interest.

Thus, Bill C-205 is entirely consistent with heritage legislation adopted by provincial and municipal jurisdictions in Canada during the past 20 years. Today, nearly all identified heritage property in Canada, both public and private, is eligible for some form of legislated protection. Until now, however, the railway stations have remained an obvious exception. Municipalities and provinces alike have attempted to protect railway stations through heritage legislation, but the railway companies have successfully argued that these laws are *ultra vires* because the railway companies are regulated federally.

When a railway company makes an application to demolish a structure, formerly to the Canadian Transport Commission and now to the National Transportation Agency, the response by the federal regulatory body is based mainly on criteria relating to railroading. The National Transportation Agency has neither the mandate nor the expertise to evaluate the possible heritage value of a building. We believe Bill C-205 successfully addresses this problem.

• 1105

Another regrettable situation occurs very often when the railway companies agree to sell a redundant station but at the same time insist that the station be moved. This presents a fundamental problem, because moving a heritage building nearly always destroys its context. It is also expensive and, as in the case of the Dundas station in 1987, moving can cause the destruction of a building as well.

Bill C-205 also speaks to this important preservation issue. Any proposed change to the fabric of a railway station, such as replacing doors or windows, or erecting signage, must be done in compliance with Bill C-205. This measure relating to proposed changes to a station is again wholly consistent with heritage legislation at every jurisdictional level and throughout the entire country.

One of the most appealing aspects of Bill C-205 is that it calls for the participation of interested citizens in hearings by the Historic Sites and Monuments Board of Canada under clause 4. This provision will enable the people in the community where the demolition of a

[Traduction]

Nous ne retirons pas un plaisir démesuré des aspects punitifs du projet de loi C-205, et nous espérons sincèrement qu'on n'aura jamais à appliquer l'article 3. Nous considérons plutôt ce projet de loi comme un moyen, ainsi que le précise la note explicative, de:

mettre à la disposition des citoyens intéressés des mécanismes efficaces leur permettant d'exprimer leur opposition à la modification, l'enlèvement ou la démolition des gares ferroviaires présentant une valeur historique et culturelle ainsi qu'à assurer la conservation de ces gares dans l'intérêt public.

Le projet de loi C-205 est ainsi parfaitement conforme à la législation sur le patrimoine adoptée par les autorités provinciales et municipales au cours des 20 dernières années. Pratiquement toutes les propriétés patrimoniales identifiées au Canada, tant publiques que privées, bénéficient maintenant d'une forme de protection législative quelconque. Les gares de chemins de fer étaient jusqu'à présent restées l'exception flagrante à cette règle. Les municipalités et les provinces ont essayé de se servir des lois sur le patrimoine pour les protéger, mais les compagnies ferroviaires ont toujours contesté ces actions en déclarant qu'elles étaient inconstitutionnelles puisque les chemins de fer relèvent du gouvernement fédéral.

Quand une compagnie ferroviaire demande à démolir un bâtiment, en s'adressant précédemment à la Commission canadienne des Transports et maintenant à l'Office national des transports, la réponse de l'organisme fédéral se fonde essentiellement sur des critères liés au transport ferroviaire. L'Office national des transports n'a ni le mandat ni la compétence nécessaires pour évaluer la valeur patrimoniale éventuelle d'un édifice. Le projet de loi C-205 vient combler cette lacune.

Un autre problème regrettable se produit très souvent lorsque les compagnies ferroviaires consentent à vendre une gare désaffectée mais exigent qu'elle soit déplacée. C'est un problème fondamental, car en déplaçant un monument patrimonial, on efface presque toujours son contexte. C'est aussi une procédure très coûteuse et, comme ce fut le cas pour la gare de Dundas en 1987, cette entreprise peut aussi entraîner la destruction d'un édifice.

Le projet de loi C-205 aborde aussi cette importante question. Toute modification envisagée à la structure d'une gare ferroviaire, par exemple le remplacement de portes ou de fenêtres, ou l'installation de panneaux d'affichage, devra se faire dans le respect des dispositions du projet de loi C-205. Cette mesure est encore une fois en parfait accord avec la législation du patrimoine à tous les niveaux et sur toute la superficie de notre pays.

L'un des aspects les plus intéressants de ce projet de loi est qu'il invite les citoyens intéressés à participer aux audiences de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, à l'article 4. Cette disposition permettra aux habitants d'une localité qui s'opposent à la

[Text]

station is under consideration to voice their views, as they are now able to do regarding other heritage buildings.

The promise of public contribution at the local level is a refreshing contrast to the position taken by CP Rail as stated by Mr. R.S. Allison, then Executive Vice-President, in a letter to Heritage Canada in 1984, when he suggested that the railway company itself was the best judge as to what constitutes heritage:

The difficulty arises when organizations at federal, provincial or municipal levels or private organizations attempt to preserve *in situ* buildings of little historical significance simply because they are located on railway property in a specific municipality.

Thus, the people of Mont-Laurier, Labelle, Mont-Tremblant, Sainte-Agathe, Westmount, Winnipeg and other Canadian towns and cities are today very anxious indeed about the stations in their communities.

Very briefly, Heritage Canada Foundation would like to raise two points about certain aspects in Bill C-205.

First and most important, the Historic Sites and Monuments Board of Canada must be prepared to reassess the criteria it uses to define a heritage railway station. The board will be asked to recommend that a whole series of early railway stations be designated heritage structures by the minister. The existing criteria pertaining to the significance of a structure must be interpreted in such a way that it accommodates the views of the people in a community.

The current listing of approximately 20 heritage railway stations in Canada commemorated by the Historic Sites and Monuments Board is simply too exclusive. The board, through its provincially based, federally appointed members, will already be aware of the concerns of the various regions with respect to their heritage.

The second point pertains to subclause 5.(1), which allows a person to object to an application filed by a railway company pursuant to clause 4 "within the prescribed period". Heritage Canada believes that the prescribed period should be no less than 90 days in order to give sufficient time to prepare a thorough case.

Madam Chair and members of the committee, there is every evidence that this bill will be put to immediate use as soon as it is proclaimed and promulgated. All Canadians who care about their heritage await that moment with great anticipation. On their behalf, I ask you to ensure that this legislation will be implemented very soon. Thank you for hearing our views.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Franklin. I know there are some members who would like to ask questions of you. We do have a short period of time so I will open it up rather informally, try to keep it moving as

[Translation]

démolition de leur gare de faire connaître leur point de vue, comme c'est déjà le cas actuellement pour d'autres édifices patrimoniaux.

Cette promesse d'une participation publique au niveau local contraste agréablement avec la position de CP Rail exprimée par M. R.S. Allison, vice-président exécutif à l'époque, dans une lettre adressée à Héritage Canada en 1984, où il déclarait que la compagnie ferroviaire elle-même était le meilleur juge de la valeur patrimoniale d'un édifice:

Le problème se pose quand des organisations au niveau fédéral, provincial ou municipal, ou des organisations privées essaient de préserver sur place des bâtiments de faible valeur historique, uniquement parce qu'ils sont situés sur des propriétés appartenant à des compagnies de chemin de fer dans une municipalité.

Les habitants de Mont-Laurier, de Labelle, de Mont-Tremblant, de Sainte-Agathe, de Westmount, de Winnipeg et d'autres villes canadiennes sont ainsi très inquiets pour l'avenir de leurs gares.

Nous souhaiterions très brièvement faire deux remarques au sujet du projet de loi C-205.

Tout d'abord, et c'est le point le plus important, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada doit être prête à réévaluer ses critères pour définir une gare patrimoniale. Il faudra lui demander de recommander au ministre de déclarer gare patrimoniale toute une série de gares construites dans les premiers temps du chemin de fer. Il faudra interpréter ces critères en tenant compte du point de vue des habitants de la localité.

La liste d'une vingtaine de gares patrimoniales de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada est beaucoup trop restrictive. La Commission sait d'ailleurs déjà, par ses membres nommés au niveau fédéral et en poste dans les provinces, à quel point les régions se préoccupent de leur patrimoine.

Notre deuxième remarque concerne le paragraphe 5.(1) qui stipule qu'une personne qui fait opposition à la demande d'autorisation déposée par une compagnie ferroviaire, conformément à l'article 4, doit le faire «dans le délai prescrit». Nous estimons que ce délai devrait être d'au moins 90 jours pour permettre la constitution d'un dossier sérieux.

Madame la présidente, messieurs les membres du Comité, il est clair que ce projet de loi pourra être mis à profit dès sa proclamation. Tous les Canadiens qui se préoccupent de leur patrimoine attendent ce moment avec impatience. En leur nom, je vous recommande d'adopter le plus rapidement possible ce projet de loi. Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Franklin. Je sais que plusieurs députés veulent vous poser des questions. Nous n'avons que peu de temps, et je vais donc entamer le débat sans faire de manières, en essayant

[Texte]

quickly as possible and appropriate the right amount of time to all sides of the House.

Mr. Hopkins: I would like to say to our witnesses first of all that I think the quality of their brief this morning certainly justifies our having hearings on this bill. I compliment you on the points you make regarding the bill. I was particularly sitting here with a smile on my face when you pointed out that CP Rail had stated that the railway company itself was the best judge as to what constitute heritage, because they have been the worst enemy of heritage.

• 1110

I just want to put on the record that we tried to save the CP railway station in Pembroke. The campaign got very strong. Without warning very early one morning the wrecking crew moved into the city and within two hours, by the time people got up in the morning, the station was down. I suppose this is what Mr. Allison would call good judgment on the part of CP Rail. So again I want to compliment Mr. Taylor on bringing this bill forward, and on the very supportive stance taken by our witnesses this morning.

I would like to ask our witnesses a particular question about buildings that are still standing but are now owned by the municipality. We have one amazing instance where we succeeded in saving one on the J.R. Booth line, which is a very historic line, built back about 1894. The old station is still standing in the village of Barry's Bay. Because the J.R. Booth line has had such a history in this part of the country, is there anything in this respect now that would allow us to have this building considered a heritage centre under this bill?

Mr. Franklin: If the structure is now owned by someone other than a railway company, of course, the provincial heritage law would apply: the Ontario Heritage Act, administered by the Government of Ontario. If the structure and the line are still under federal regulation, of course, then the provisions of Bill C-205 would apply.

Mr. Hopkins: On page 2, at the bottom of your brief, you say another regrettable situation occurs very often when the railway companies agree to sell a redundant station but at the same time insist that the station be moved. We also went through that little scenario. Of course when communities are asking that buildings be saved and the company comes along and says they must be moved, that is just as much as saying, well, we do not want you to do it, because normally groups cannot afford to have this done.

I totally agree with your point that this does in fact destroy the historical element of the building, because if you are going to move it somewhere, it is no longer in a historical capacity. Surely these things should be beside the original railway track and in the setting they have always had over the years of history.

[Traduction]

d'aller le plus vite possible et de donner un temps de parole approprié aux représentants de tous les partis.

M. Hopkins: Je commencerai par dire à nos témoins que la qualité de leur mémoire justifie à elle seule la tenue de nos audiences. Je vous félicite pour votre argumentation. J'ai particulièrement apprécié le moment où vous avez dit que CP Rail prétendait s'ériger en juge de la valeur patrimoniale d'un édifice, car cette compagnie a été le pire ennemi de notre patrimoine.

Je tiens à dire ici que nous avons essayé de sauver la gare du CP à Pembroke. Il y a eu une campagne très active. Mais un beau matin, sans prévenir, une équipe de démolition est arrivée et a détruit cette gare en deux heures, sans que les habitants de la ville aient le temps de se rendre compte de ce qui se passait. J'imagine que c'est ce que M. Allison qualifie d'attitude éclairée de la part de CP Rail. Je tiens donc à féliciter M. Taylor d'avoir proposé ce projet de loi et nos témoins, de l'avoir appuyé de façon aussi positive ce matin.

J'aimerais poser aux témoins une question sur les édifices qui existent encore, mais qui appartiennent maintenant à la municipalité. Dans un cas extraordinaire, nous avons réussi à sauver une gare de la ligne J.R. Booth, une ligne de très grande importance historique, une gare construite vers 1894. Elle est toujours là, dans le village de Barry's Bay. Étant donné l'importance historique de cette ligne J.R. Booth, va-t-on pouvoir lui accorder un statut d'édifice du patrimoine grâce à ce projet de loi?

M. Franklin: Si cette gare n'appartient plus à une compagnie ferroviaire, c'est évidemment la législation provinciale qui s'applique: la Loi sur les biens culturels de l'Ontario, administrée par le gouvernement de l'Ontario. Évidemment, si la gare et la ligne relèvent toujours de l'autorité fédérale, c'est le projet de loi C-205 qui s'appliquera.

M. Hopkins: Au bas de la page 2 de votre mémoire, vous parlez de la situation regrettable qui se produit très fréquemment quand une compagnie ferroviaire consent à vendre une gare désaffectée, mais à condition qu'elle soit déplacée. Nous avons aussi connu cette situation. Naturellement, quand des collectivités demandent à préserver un édifice et que la compagnie leur dit qu'il faut dans ce cas-là le déplacer, cela revient à une fin de non-recevoir, car les collectivités n'en ont généralement pas les moyens.

Vous avez parfaitement raison de dire que cela revient à détruire l'aspect historique du bâtiment, car si on le déplace, on le coupe de son contexte historique. Ces gares devraient manifestement rester à côté de la voie ferrée originale et là où elles ont toujours été exploitées.

[Text]

There is a timeframe for the hearings of the board in Mr. Taylor's bill. What type of information would you expect citizens of a community to put forward in order to impress the board? What would really impress you most in an application to save a building as a heritage site?

Mr. Franklin: We have a wealth of experience and a wealth of examples. We mentioned the fact that heritage legislation in Canada has been in place in various jurisdictions for nearly 20 years. In each province, and in some cases in municipalities, there is a whole mechanism to identify heritage buildings, to evaluate them, and to bring them forward for consideration and official protection, usually, of course, termed a heritage designation.

Certain jurisdictions, particularly the Province of Manitoba, have done excellent work in doing everything pertaining to the management of heritage railway stations except that they do not have the power to protect them. In other words, they have produced studies; the one in Manitoba is excellent, by the way. It evaluates all the railway stations, lists them according to categories, according to the company that built it, the context of the history, the buildings themselves, and so on. They have already done excellent work in staging up procedures that would lead to the protection of these. The only thing is they cannot make that final step and actually protect the buildings. That has to be done by federal authority.

But as I said, people in the community, people at the provincial level, have been doing a great deal of work over the years in examining these buildings, and simply because the local authorities do not have jurisdiction does not mean that they have not been preparing the history and heritage of the buildings.

• 1115

The other point that I would like to make pertains to the nature of railway stations in many Canadian communities. This has already been said with great eloquence in the House during the debate at second reading. In many Canadian communities, particularly out west, the railway station is one of the very important heritage buildings. Quite often a town might exist because the railway went through that area. Therefore, for several generations, people in the community have found that it is part of their roots, that it is part of their heritage. We have seen architectural reasons, historical reasons, social reasons, a variety of reasons brought forward to tell why these buildings are important. They are part of the essence of Canadian heritage. Until now, unfortunately, there has been no way of giving them that official recognition and protection. That is why we find considerable merit in this bill.

Mr. Benjamin: Gentlemen, thank you very much for your brief, and I want to assure you of my support and my colleagues' support for the legislation and for all the work you are doing at provincial and municipal levels. As a former railway station agent and telegraph operator—as

[Translation]

Le projet de loi de M. Taylor établit un calendrier pour les audiences de la Commission. Quel genre de renseignements les habitants d'une localité devraient-ils, à votre avis, soumettre à la Commission pour la convaincre? Quels seraient, à votre avis, les arguments les plus convaincants?

M. Franklin: Nous avons une foule d'expériences et d'exemples à notre disposition. Nous vous avons dit qu'il y a, au Canada, depuis presque vingt ans maintenant, des lois protégeant le patrimoine. Dans chaque province et dans certaines municipalités, il y a tout un mécanisme permettant de désigner des édifices patrimoniaux, de les évaluer et de les placer sous la protection d'une autorité officielle, en général, en les classant monuments historiques.

Certaines autorités, en particulier celles du Manitoba, ont fait un travail admirable pour la protection des gares ferroviaires patrimoniales. mais il ne leur manque que le pouvoir de les protéger. Autrement dit, elles ont réalisé des études et le travail fait au Manitoba est, à cet égard, excellent. On y a évalué toutes les gares ferroviaires qui sont classées par catégories, avec le nom de la compagnie qui les a construites, le contexte historique, la description des bâtiments, etc. Tout le travail préparatoire à la protection de ces bâtiments a déjà été fait. Il ne reste plus aux autorités que le dernier pas à accomplir pour protéger ces bâtiments. Mais il faut pour cela une décision fédérale.

Mais je le répète, au niveau des localités et des provinces, il y a déjà eu un travail remarquable, et ce n'est pas parce que les autorités locales n'ont pas les pouvoirs nécessaires qu'elles ne se sont pas préparées à préserver le patrimoine historique que représentent ces gares.

Je voudrais d'autre part faire une remarque sur la nature des gares dans de nombreuses localités. C'est un argument qui a déjà été abondamment développé à la Chambre au cours du débat sur la deuxième lecture. Dans de nombreuses localités, en particulier dans l'Ouest, la gare est l'un des édifices historiques les plus importants. Bien souvent, la ville s'est créée autour du chemin de fer. Par conséquent, pendant des générations, la gare a fait partie des racines, du patrimoine, des habitants de la localité. On peut donc avancer toutes sortes de raisons architecturales, historiques, sociales ou autres pour justifier l'importance de ces bâtiments. Ils sont essentiels à notre patrimoine. Malheureusement, jusqu'à présent il n'était pas possible de leur reconnaître officiellement ce statut. C'est pourquoi ce projet de loi est très important.

M. Benjamin: Messieurs, merci beaucoup pour votre mémoire. Soyez assurés que mes collègues et moi-même allons appuyer ce projet de loi et le travail que vous faites aux niveaux provincial et municipal. En tant qu'ancien agent de gare et télégraphiste, comme mon père avant

[Texte]

was my father before me as well—I feel very strongly about this. I have seen some terribly sad situations occur in scores of communities on the Prairies. You are quite right that the very fact that the railroad arbitrarily picked that spot to put up a water-tank and a coal-chute and build a station caused a town to be built up around it. So it is part of that community historically.

On that demolition of the West Toronto station, did not the old CTC order the CPR to put it back up again, and if so, did they put it up?

Mr. Franklin: To my knowledge, they have not. The decision on that was made after the fact. The hearing was held after the station was demolished. Of course, it went through the entire federal court system, and now it has more recently gone through the criminal court system on another matter and has been in the courts for five and a half years.

The fact that it has taken this long and has gone through such litigation is evidence to us that CP is reluctant to come forward and suggest that they made a mistake. The last indication that I got from the Quebec Superior Court was that a judgment still had not been handed down on the appeal of the criminal trial, which last year found CP guilty of that offence. So we still do not know what will happen with West Toronto. I will tell you, though, that the West Toronto case riveted the attention of everybody. The West Toronto Historical Society is now one of the most active historical societies in Canada, and they have inspired many other groups to take up this particular cause.

Mr. Benjamin: It sounds like the amount of money CPR spent on legal fees and court costs alone would have built them an exact duplicate of that station—and they would have saved money.

I have a particular interest in this also as it concerns my own city of Regina, and particularly Union Station, which is now about 77 years old. It took 9, 10 years of getting all the players in the piece together to make that a multimodal transportation centre. The province and the city both declared it "heritage" and both supported the idea of a combination rail and bus terminal. They were going to refurbish the original building and restore it to its exact former situation.

Because there were so many important players involved, however, it took a long time to get them all to agree. A formal agreement was signed in February 1982 to go ahead with that whole concept. I took the position then, and I still do, that if you can keep using the building it was originally used for, there is no objection to that by anybody in Heritage Canada or any other heritage groups, is there?

• 1120

Mr. Franklin: No, not at all.

[Traduction]

moi, je me préoccupe vivement de cette question. J'ai assisté à de véritables tragédies dans une foule de localités des Prairies. Vous avez raison de dire que c'est parce que la compagnie ferroviaire a choisi arbitrairement un endroit pour y installer un réservoir d'eau et une réserve de charbon, et y construire une gare, qu'une ville y est née. Les gares font donc partie intégrante de l'histoire de ces localités.

A propos de la démolition de la gare de Toronto-ouest, l'ancienne Commission des transports n'avait-elle pas ordonné à CPR de la reconstruire, et si c'est le cas, la compagnie a-t-elle obtenu?

M. Franklin: Pas à ma connaissance. La décision a été prise après coup. La gare était déjà démolie. Naturellement, l'affaire a suivi son cours à tous les niveaux des tribunaux fédéraux, et elle fait maintenant l'objet d'un recours judiciaire à un autre sujet, et cela fait cinq ans et demi qu'elle est devant les tribunaux.

La durée de cette procédure et la complexité de ces procès montrent bien que le CP refuse de reconnaître son erreur. Aux dernières informations qui m'ont été fournies par la Cour supérieure du Québec, il n'y avait pas encore eu de jugement sur l'appel de la décision judiciaire en vertu de laquelle le CP avait été condamné l'an dernier pour cette infraction. Nous ne savons donc pas encore ce qu'il adviendra de la gare de Toronto-ouest. Malgré tout, cette affaire a attiré l'attention de tout le monde. La Société historique de Toronto-ouest est maintenant l'une des sociétés historiques les plus actives du Canada, et elle a incité de nombreux autres groupes à se joindre à cette cause.

M. Benjamin: J'ai l'impression qu'avec tout l'argent que CP Air a dépensé en procédures et devant les tribunaux, elle aurait pu reconstruire une réplique exacte de cette gare et faire des économies.

Je m'intéresse particulièrement à la question car elle concerne aussi ma propre ville, Regina, et particulièrement Union Station, qui a environ 77 ans maintenant. Il a fallu neuf ou dix ans pour mettre en place tous les éléments permettant d'en faire un centre de transport multimodal. La province et la ville ont déclaré la gare monument patrimonial, et ont approuvé l'idée de faire une gare mixte ferroviaire-routière. On va remettre en état le bâtiment originel et le reconstituer exactement tel qu'il était.

Toutefois, comme le projet faisait intervenir de multiples composantes, il a fallu longtemps pour s'entendre. L'entente officielle a été signée en février 1982. J'ai alors déclaré, et je continue à le faire, que si l'on continuait à utiliser le bâtiment aux fins pour lesquelles il avait été prévu à l'origine, personne à Héritage Canada ou dans un autre groupe ne doit y avoir d'objection?

M. Franklin: Pas du tout.

[Text]

Mr. Benjamin: Well, I am sad to say that in June of 1982 the provincial government changed its mind and backed out of that agreement and lost a half-million-dollar federal government grant towards it. I have not been able to persuade the present government in Saskatchewan to change its mind and go ahead with it. But any help that you people can provide getting that done, I would appreciate it.

I have kept it totally non-partisan and non-political, but it looks as if I have to start all over again from square one. I think now we could probably get \$2 million from the federal government, because they put up \$1.5 million for Sudbury. Regina is bigger than Sudbury, so therefore Regina should get more money. But anyway, you are in full accord with continuing the use of those stations anywhere we can.

Mr. Franklin: Absolutely. That underlines the importance of protecting these structures, because when the building is being used for its original purpose it then becomes part of not only a heritage but a living heritage and part of the lives of citizens every day.

In Canada during the past 10 or 15 years, we have seen a designation of working factories, of breweries, of all sorts of buildings which people would normally not consider part of the heritage. But the industrial heritage of Canada and the heritage of transportation is again part of the soul of Canadian heritage. This is how the country came into being. It is something we should be proud of. We do not have a cathedral on the horizon every 20 miles, but we do have a railway station.

Mr. Benjamin: Thank you. Thank you very much.

Mr. Thacker: Madam Chairperson, I have only one question. Mr. Franklin, you have read the bill as is, but I am wondering if you have seen the package of amendments the Department of the Environment has proposed and whether you have any comments for or against that package.

Mr. Franklin: I just obtained these this morning. I would have to examine them. But with your permission, perhaps we could hand in a written report later on these comments once we have had a chance to go over them.

Mr. Thacker: I am wondering if you could do that straightaway.

Mr. Franklin: In that case, we will go through it right now.

Mr. Thacker: Perhaps we could hear further witnesses, and maybe the committee would call you at the end if there is something you need to report.

Mr. Franklin: Certainly.

Mr. Benjamin: I suggest that while we are hearing the other witnesses you could be making notes about the amendments.

[Translation]

M. Benjamin: Pourtant, je suis désolé de vous dire qu'en juin 1982, le gouvernement provincial a changé d'avis et a fait machine arrière, et qu'il a perdu une subvention d'un demi-million de dollars du gouvernement fédéral. Je n'ai pas réussi à convaincre le gouvernement actuel de la Saskatchewan de revenir sur sa décision, mais si vous pouvez m'y aider, je vous en serais reconnaissant.

J'ai laissé de côté toutes les considérations partisans et politiques, mais j'ai l'impression que je vais devoir tout recommencer à zéro. Nous devrions probablement pouvoir obtenir deux millions de dollars du gouvernement fédéral, puisqu'il a consenti à accorder un million et demi à Sudbury. Regina est plus grande que Sudbury, donc nous devrions avoir une subvention plus importante. Quoi qu'il en soit, vous êtes parfaitement d'accord pour qu'on continue à utiliser ces gares partout où c'est possible.

M. Franklin: Absolument. Cela montre à quel point il est important de protéger ces bâtiments car si l'on continue à utiliser ces gares pour les mêmes fonctions, elles ne feront pas simplement partie de notre patrimoine, mais seront un patrimoine vivant au coeur de l'existence quotidienne de la collectivité.

Depuis 10 ou 15 ans, on classe monuments historiques des usines, des brasseries et toutes sortes de bâtiments que l'on ne considérerait pas a priori comme faisant partie du patrimoine. Mais le patrimoine industriel et le patrimoine des transports font partie de l'âme canadienne. Ce sont les racines de notre pays. C'est quelque chose dont nous devons être fiers. Nous ne voyons pas une cathédrale se dresser à l'horizon tous les 20 milles, mais nous avons une gare.

M. Benjamin: Merci. Merci beaucoup.

M. Thacker: Madame la présidente, je n'ai qu'une question à poser. Monsieur Franklin, vous avez lu le projet de loi, mais je voudrais savoir si vous avez aussi parcouru l'ensemble des propositions d'amendements présentées par le ministère de l'Environnement et si vous avez des remarques à ce sujet.

M. Franklin: On vient de me les donner ce matin. Il faudrait que je les examine de près. Avec votre permission, nous pourrions peut-être vous soumettre un rapport écrit une fois que nous aurons pu les parcourir.

M. Thacker: Peut-être pourriez-vous le faire tout de suite.

M. Franklin: Je vais m'y mettre immédiatement.

M. Thacker: Peut-être pourrions-nous entendre les autres témoins et vous demander de revenir à la fin si vous souhaitez faire une intervention.

M. Franklin: Certainement.

M. Benjamin: Pendant que nous allons entendre les autres témoins, vous allez pouvoir rédiger vos commentaires sur ces amendements.

[Texte]

Mr. Reid: On a supplementary question on the same point, Madam Chairman. Since the witnesses in their presentation emphasize that the prescribed period be no less than 90 days, what emphasis are you putting on that 90 days in relation to a proposal we might be considering of 60 days? How damaging is that extra 30 days to you?

Mr. Franklin: One of our principal concerns is that so much in the area of heritage preservation in Canada is done at the grass-roots level by volunteers. To make everyone aware and to have citizen input in a meaningful way, we feel that a period of approximately three months should be called for.

I draw upon my own experience as a past chairman of a local heritage advisory committee in suggesting that period of 90 days. I suggest that period because it will be needed to do the research and to put together a case and so forth. There was very often liaison between the municipal authorities and the provincial authorities, and there may well be a need to go into the national inventory of historic buildings here in Ottawa to get additional data and so forth. All of this takes time.

Mr. Reid: Given the publicity and the action of the heritage association, would they not have a pretty fair idea of what they consider are heritage buildings worth saving? You have already indicated that with the passage of this bill you can almost see an instant reaction. I am suggesting to you that 90 days might be an unnecessarily long period of time.

• 1125

Mr. Franklin: Perhaps. But as I said, we are basing this on a kind of norm and experience generated over the years, not only in the case I have raised but others as well. Sixty days would seem to be, of course, a little shorter than that. But I am sure much could be done in that period as well. However, we feel the three months is appropriate.

Mr. Taylor: I have one question on your first suggested amendment. It is pretty hard to set out the thinking of any particular board in legislation. I think the best thing we could do would be to depend on present legislation and the contents of the proposed act to indicate to the board that this is a very important piece of proposed legislation. I cannot see how we could make any particular amendment to change the thinking of the board in question. Have you some suggestions there?

Mr. Franklin: The fact that the board will have jurisdiction in this matter to make recommendations to the minister means they will have to interpret the views of the people at the local level and so on. As it stands, the Historic Sites and Monuments Board of Canada now evaluates properties on their national importance. This

[Traduction]

M. Reid: Une question supplémentaire au même sujet, madame la présidente. Puisque les témoins disent que le délai ne devrait pas être inférieur à 90 jours, je voudrais savoir quelle importance ils accordent à ce délai par rapport à un éventuel délai de 60 jours que nous pourrions envisager? Quelle est l'importance de ces 30 jours de différence?

M. Franklin: Bien souvent, ce sont des bénévoles qui font une grande partie du travail de protection du patrimoine canadien à la base. Nous estimons que pour sensibiliser le public, et permettre aux citoyens d'intervenir de façon valable, il faut leur donner trois mois de délai.

Je fais cette proposition en me fondant sur ma propre expérience de président d'un comité consultatif local sur le patrimoine. Je pense qu'il faut 90 jours pour faire les recherches, préparer l'argumentation, etc. Il y a souvent des liens à établir entre les autorités municipales et les autorités provinciales, et il peut même être nécessaire de consulter le répertoire national des édifices historiques à Ottawa pour obtenir un complément d'information, etc. Tout cela prend du temps.

M. Reid: Étant donné toute l'activité de la Fondation pour la protection du patrimoine, n'avez-vous pas déjà une assez bonne idée des édifices qui méritent d'être conservés? Vous avez déjà dit que si le projet de loi était adopté, on pourrait passer à l'action immédiatement. Je me demande si un délai de 90 jours n'est pas excessivement long.

M. Franklin: Peut-être, mais je répète que nous nous basons sur l'expérience accumulée au cours des années, non seulement dans le cas que j'ai mentionné, mais aussi dans d'autres. Bien entendu, une période de 60 jours serait un peu plus courte, mais je suis certain qu'on pourrait accomplir beaucoup pendant ces 60 jours. Nous jugeons cependant qu'une période de trois mois serait appropriée.

M. Taylor: Je voudrais poser une question à propos du premier amendement que vous proposez. Il est assez difficile d'établir la politique d'un conseil quelconque dans une mesure législative. A mon avis, le mieux serait de laisser la Commission juger de la très grande importance du projet de loi d'après les lois actuelles et le contenu du projet de loi lui-même. Je ne vois pas comment nous pourrions apporter un amendement quelconque qui puisse changer la façon de penser de la Commission. Avez-vous quelque chose à nous proposer à ce sujet?

M. Franklin: Étant donné que la Commission sera chargée de formuler des recommandations au ministre, elle devra interpréter le point de vue des habitants de la localité, et ainsi de suite. Pour l'instant, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada base ses évaluations sur l'importance nationale du lieu ou de

[Text]

has been the practice over the years. That is why we have this list of the 20 or so stations.

However, in recent years, for instance, the federal government has put in place procedures through the Federal Heritage Buildings Review Office to evaluate federally owned buildings across Canada. They have brought in criteria, and they are criteria that relate to the context and importance of buildings at the local level, not merely the few excellent monuments, court houses, or whatever they happen to be, but a series of criteria relating to importance and context and so on. So I would think there has already been some experience at the staff level in the Canadian parks service in developing a broader base for these criteria. That is our own feeling.

But as far as the administrative procedures are concerned, through the regulations proposed in the act and through the experience of the Historic Sites and Monuments Board—and we made the point in our presentation that it has a provincial foundation already—the members will be very well aware of what is important and will bring that to the hearings of the board themselves.

Mr. Thacker: Madam Chairman, I might add, that is my understanding of the effect of this bill: it will broaden that scope to cover the more local criteria.

The Chairman: Thank you, Mr. Franklin and Mr. Weiler.

We can now proceed with our second witness, who will be making a presentation for VIA Rail. Welcome, Mr. Porteous.

Mr. Hugh Porteous (Director, Government Relations, VIA Rail Canada): Thank you very much, Madam Chairman. I would like to express our great appreciation for this opportunity to bring our concerns to your deliberations on this bill.

I would like at the outset to say that VIA Rail heartily supports the principle of this bill. We believe we can say with some legitimate pride that we are leaders in this country, especially where stations are concerned, in the preservation and renovation of historic railway stations.

• 1130

Our company is committed in an unqualified fashion to the maintenance of our historic buildings. We have proved it by putting our money into a great many structures. In 1987, we spent \$11.5 million in the restoration and renovation of stations. In 1988, we will spend \$13.7 million. We would like to commit even greater resources to this purpose in the years ahead.

You mentioned Regina station. I would like to just take the opportunity to say that, of course, we were very enthusiastic about the proposal or the agreement that had been put together. We would certainly welcome a renewal

[Translation]

l'immeuble. C'est ce qu'elle fait depuis des années. C'est pourquoi la liste ne comprend qu'une vingtaine de gares.

Ces dernières années, cependant, le gouvernement fédéral a instauré des mécanismes par l'entremise du Bureau d'examen des édifices fédéraux à valeur patrimoniale pour évaluer les immeubles appartenant au gouvernement fédéral dans tout le Canada. Le gouvernement a donc établi certains critères pour tenir compte du contexte et de l'importance des immeubles au niveau local, et cela ne s'applique pas uniquement aux quelques excellents exemples de monuments, palais de justice, et ainsi de suite que nous possédons. Il me semble donc que le personnel de Parcs Canada possède déjà une certaine expérience pour appliquer ces critères de façon plus vaste. Du moins c'est ce que nous pensons.

Du point de vue des procédures administratives, grâce aux règlements établis en vertu du projet de loi et à l'expérience acquise par la Commission des lieux et monuments historiques—et nous signalons dans notre mémoire qu'il existe déjà de tels mécanismes à l'échelon provincial, les membres de la Commission sauront à quoi il faut attacher de l'importance et en tiendront compte lors des audiences de la Commission.

M. Thacker: Madame la présidente, si vous me le permettez, j'ajouterais que c'est précisément ce que le projet de loi accomplira à mon avis: il permettra à la Commission de tenir compte des critères locaux.

La présidente: Merci, messieurs Franklin et Weiler.

Nous entendrons maintenant le deuxième témoin, qui présentera un mémoire au nom de VIA Rail. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Porteous.

M. Hugh Porteous (directeur, Relations gouvernementales, VIA Rail Canada): Merci beaucoup, madame la présidente. Nous vous sommes très reconnaissants de nous donner l'occasion d'exprimer nos préoccupations au sujet du projet de loi.

Je tiens tout d'abord à signaler que VIA Rail est entièrement d'accord avec le principe du projet de loi. Je suis fier de pouvoir dire que nous sommes des chefs de file au Canada pour ce qui est de préserver et de rénover les gares ferroviaires historiques.

Notre société tient beaucoup à préserver nos immeubles historiques. Nous l'avons prouvé en investissant dans un grand nombre de structures. En 1987, nous avons dépensé 11,5 millions de dollars pour la restauration et la rénovation de gares ferroviaires. En 1988, nous dépenserons 13,7 millions de dollars à cette fin. Nous voudrions dépenser encore davantage pour la rénovation au cours des années à venir.

Vous avez mentionné la gare de Regina. Je signale en passant que nous avons été ravis de l'entente qui avait été conclue à ce sujet. Nous serions certainement d'accord pour qu'elle soit renouvelée. Nous préférierions de

[Texte]

of that agreement. We would much prefer to retain the station as a working railroad station rather than to dedicate it to some other purpose. The station is, of course, enormously expensive as it exists and is far too large for our needs. This is why we would welcome intermodality, not only to preserve of the heritage features but also to assist us in our own business.

I might point out that we are in the business not only of preserving heritage, but also of carrying passengers in Canada. Therefore we have to have other considerations in mind as well as we go about the restoration and renovation of these stations.

On that point, I would say I think we have a very good record in terms of the renovations we have. Our property management people and our architects are instructed to preserve the heritage features in our stations wherever possible. This extends to keeping the old benches and ticket counters as in the Trois-Rivières station, to restoring stained glass stations in the *Gare du Palais*, and to extensive restoration of Halifax station, including windows, doors and counters and so on.

I will refer you to our amendments a little later. We have one concern about the way the bill is drafted in this respect: there is no indication in the bill as to just exactly how heritage concerns are to be weighed when considering other pieces of federal legislation. I am thinking in particular of legislation on official languages and special needs. Special needs legislation is especially sensitive because, when you are installing elevators, escalators and special doors that will open and so on, it is not always easy to preserve perfectly intact heritage features of railway stations.

We would be most concerned if this bill in any way acted in a fashion to constrain us in making these kind of improvements in railway stations. We think there should be at least some sort of indication, as we suggested in the amendments distributed to you, that would make special recognition of these other pieces of legislation.

Mr. Benjamin: Which clause is that?

Mr. Porteous: I am sorry, I cannot find my own amendments. It is clause 4. We have suggested an amendment to the effect that nothing in this act affects any right to alter whatever heritage feature of a station in accordance with any act of Parliament dealing with official languages and special needs.

Those were the two pieces of legislation that came to our minds. Perhaps the Justice department could also indicate whether this bill has potential conflicts with other important pieces of federal legislation.

I would like to go on to point out that we value enormously the good relations we have with municipalities, provincial governments, and heritage

[Traduction]

beaucoup que la gare continue d'être utilisée comme gare ferroviaire au lieu de servir à autre chose. Bien entendu, l'entretien coûte maintenant extrêmement cher et la gare est beaucoup trop grande pour nos besoins. C'est pour cela que nous serions heureux que la gare soit utilisée pour d'autres moyens de transport aussi, non seulement parce que cela préserverait les caractéristiques patrimoniales de la gare, mais aussi parce que cela favoriserait nos propres activités commerciales.

Je dois dire que notre société s'occupe non seulement de préserver le patrimoine du Canada, mais aussi de transporter les voyageurs. Nous devons donc tenir compte d'autres facteurs quand nous restaurons ou rénovons les gares historiques.

A cet égard, je pense que nous avons très bien réussi dans nos travaux de rénovation. Nous demandons à ceux qui s'occupent de gérer nos immeubles et à nos architectes de préserver autant que possible les caractéristiques patrimoniales de nos gares. Nous avons notamment conservé les vieux bancs et comptoirs de billets de la gare de Trois-Rivières, et restauré les vitraux de la gare du Palais et effectué des travaux importants de restauration aux fenêtres, aux portes et aux comptoirs de la gare de Halifax.

Je parlerai de nos amendements un peu plus tard. Une chose qui nous préoccupe au sujet du projet de loi sous sa forme actuelle, c'est qu'il ne précise pas quel poids on accordera aux considérations patrimoniales par opposition aux dispositions d'autres mesures législatives. Je songe surtout aux lois sur les langues officielles et sur les besoins spéciaux. Les lois relatives aux besoins spéciaux posent un problème particulièrement délicat parce que ce n'est pas toujours facile de préserver les caractéristiques patrimoniales des gares quand on installe des ascenseurs, des escalateurs et des portes automatiques, par exemple.

Nous serions très inquiets si le projet de loi posait un obstacle quelconque à de telles améliorations dans les gares ferroviaires. A notre avis, le projet de loi devrait contenir une disposition quelconque qui tienne compte de ces autres mesures législatives, et c'est ce que nous proposons dans les amendements que nous vous avons remis.

M. Benjamin: De quel article s'agit-il?

M. Porteous: Je m'excuse, mais je ne trouve pas mes propres amendements. Il s'agit de l'article 4. Nous proposons un amendement pour stipuler que rien dans la loi n'enlève le droit de modifier une ou plusieurs caractéristiques patrimoniales d'une gare ferroviaire conformément à toute loi du Parlement sur les langues officielles ou les besoins spéciaux.

Ce sont les deux domaines auxquels nous avons songé, mais le ministère de la Justice pourra peut-être vous dire si le projet de loi pourrait entrer en contradiction avec d'autres mesures législatives fédérales importantes.

Je tiens à signaler que nous attachons énormément d'importance aux bons rapports que nous entretenons avec les municipalités, les gouvernements provinciaux et

[Text]

groups. We want to maintain, nurture and preserve those good relationships.

We seek expert advice not only from our own staff and from provincial governments and municipalities, but also from Environment Canada. We very much appreciate their offer of their expert architectural advice in these matters. This is an offer we intend to embrace and to exploit to its full, resources willing.

• 1135

We never proceed with the renovation of a station without full consultations with the municipalities concerned and often with the provincial governments, especially in the case of Ontario, where the provinces very generously made funds available to us for the purposes of restoring stations.

One of our purposes is not only to gain the support of the municipality, but also we are not the most wealthy company, at least vis-à-vis the large outlays we must make. We are always looking for people to help share in these costs. I would emphasize especially that VIA Rail is not in the business of demolishing stations anywhere.

We do recognize that many—or at least some—of the stations we have recently transferred from CN and CP may be too large for our needs. VIA might not always be operating services along some of these lines. It was with this concern in mind that we specifically negotiated in the agreement for the transfer that when stations were no longer required for rail passenger purposes, they would be turned back to CN and CP.

Mr. Benjamin: Oh, God, to their tender mercies.

Mr. Porteous: We are not saying, Mr. Benjamin, we would necessarily turn them back to CN and CP. In a number of instances—and I would cite Duncan and we are negotiating with Summerside, P.E.I.—we find municipalities are often very interested in taking over these stations. Certainly we are delighted to make arrangements with them.

In this respect, I have received the Justice Department's suggested amendments. We very much appreciate their proposed amendment, which was not included in the package but which has, I believe, been provided to you on a separate sheet. This specifically would remove from the bill control of this process of returning stations from VIA to CN and CP. Conceivably there might be a few occasions when CN and CP would want to turn over a station to VIA. We still do not have control of Toronto Union or Central Station in Montreal, for example.

We wonder if the committee would be prepared to go a little further in considering a second part of the amendment we had proposed on page 1 under clause 3. Given this clause, I think we need not emphasize heavily

[Translation]

les groupes de protection du patrimoine. Nous tenons à conserver et à préserver ces rapports.

Nous demandons conseil non seulement à nos propres experts et à ceux des gouvernements provinciaux et municipaux, mais aussi à ceux d'Environnement Canada. Nous leur sommes très reconnaissants de nous offrir leurs excellents conseils en matière d'architecture. C'est une offre dont nous comptons profiter au maximum, dans la mesure où nos ressources nous le permettent.

Nous ne rénovons jamais une gare avant d'avoir consulté pleinement la municipalité et souvent aussi le gouvernement provincial, surtout dans le cas de l'Ontario puisque cette province a été très généreuse pour nous fournir des fonds à cette fin.

Nous le faisons non seulement pour obtenir l'appui de la municipalité, mais aussi parce que nous ne sommes pas des plus riches, du moins si l'on songe aux énormes dépenses que nous devons faire. Nous essayons toujours de trouver des gens pour partager nos frais. Je souligne cependant que VIA Rail ne tient pas à démolir des gares ferroviaires.

Nous reconnaissons cependant que bon nombre, ou du moins une partie des gares que nous avons acquises récemment du CN et du CP sont trop grosses pour nos besoins. VIA n'aura peut-être pas toujours des services le long de ces lignes. C'est à cause de cela que nous avons négocié dans notre entente avec le CN et le CP une disposition pour préciser que si une gare n'était plus utilisée pour le transport des voyageurs, elle serait rendue au CN ou au CP.

M. Benjamin: Cela veut dire qu'elle serait à leur merci.

M. Porteous: Cela ne veut pas dire, monsieur Benjamin, que nous rendrions nécessairement ces gares au CN et au CP. Dans bien des cas, par exemple, celui de Duncan et celui de Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard, avec qui nous sommes en train de négocier, les municipalités voudraient bien prendre possession de ces gares. À ce moment-là, nous sommes ravis de nous entendre avec elles.

À cet égard, j'ai reçu les amendements proposés par le ministère de la Justice. Nous sommes tout à fait d'accord avec l'amendement qui n'est pas compris dans le premier ensemble d'amendements, mais qui vous a été remis, je pense, sur une feuille séparée. Selon cet amendement, le transfert de ces gares de VIA au CN ou au CP ne serait pas visé par le projet de loi. Il pourrait aussi y avoir certains cas où le CN ou le CP voudrait transférer une gare à VIA. Par exemple, la Gare Union de Toronto et la Gare centrale de Montréal ne nous appartiennent pas encore.

Le Comité sera peut-être disposé à examiner une deuxième partie de l'amendement que nous avons proposé à l'article 3, sur la première page de nos amendements. Tout bien considéré, je ne pense pas qu'il

[Texte]

our wish to "remove, sell, assign, transfer or otherwise dispose of" from the bill. We wonder whether a municipal authority could be included in the exclusions.

I understand Environment Canada's concern that they would want to have notice of a transfer from a railway company to a municipality in order that they could in turn talk to the provincial authorities to ensure that this station would be covered under provincial heritage law. It is an entirely reasonable proposition. I wonder if we could make provision for it, saying that VIA would give good notice to the board, to avoid the necessity or the possibility of having public hearings called on such an issue.

The next point I would like to make is that we do have very serious concerns about one further aspect of the bill. Clause 4 would require us to make application to the board and to post public notice any time we wanted to alter historical features. I understand the purpose of the people who would propose this amendment. However, in our opinion, this would impose a heavy bureaucratic machinery on VIA Rail, the heritage features being so completely undefined in the act. In our worst nightmares we can imagine having to write a letter to the board and to post public notice even when we want to retille a roof.

• 1140

We are concerned that this provision, rather than facilitating the restoration and maintenance of historic railway stations and features, could seriously impede VIA Rail in the very good work we are doing and intend to continue doing.

Our first suggestion was that this provision simply be removed altogether from clause 4. If you feel it would be too dangerous and would expose too many stations to defacement—certainly not by VIA—we have suggested on the top of page 2 that perhaps this could be moved from clause 4 to clause 3. Our lawyers believe that this would have the effect of requiring us to give notice to the Minister of the Environment, but avoid public hearings on this kind of thing. We would find that extremely helpful.

The only other thought we had we put forward more as a suggestion rather than a strong conviction. We know that the Justice and Environment amendments have addressed this somewhat in providing for ministerial discretion in whether to refer matters from private citizens to the board. We wonder whether it might not be preferable to specify that applications under the act would come from municipal governments rather than a person.

[Traduction]

soit nécessaire de trop insister sur notre désir de faire supprimer les mots «enlever, vendre, transférer, ni autrement aliéner» du projet de loi. Nous nous demandons s'il serait possible d'ajouter les autorités municipales aux exclusions.

Je comprends qu'Environnement Canada tienne à être averti du transfert d'une gare d'une société ferroviaire à une municipalité pour pouvoir communiquer avec les autorités provinciales afin de garantir que la gare sera visée par les lois provinciales sur le patrimoine. C'est tout à fait raisonnable. Je me demande si nous pourrions stipuler aussi que VIA devra donner un préavis suffisant à la Commission pour qu'il ne soit pas nécessaire ou possible de tenir des audiences publiques à propos de telles questions.

Il y a un autre aspect du projet de loi qui nous préoccupe énormément. L'article 4 nous obligerait à présenter une demande à la Commission et à donner un avis écrit de notre intention chaque fois que nous voulons modifier une caractéristique patrimoniale d'une gare. Nous comprenons le point de vue de ceux qui ont proposé cet amendement. Cependant, cela imposerait selon nous un très lourd fardeau bureaucratique à VIA Rail puisque les caractéristiques patrimoniales ne sont nullement définies dans le projet de loi. Nous pouvons par exemple imaginer qu'on nous obligerait à écrire une lettre à la Commission et à donner avis écrit de notre intention même si nous voulions simplement remplacer les bardeaux sur un toit.

Nous craignons que cette disposition, au lieu de faciliter la restauration et l'entretien des gares ferroviaires historiques et des caractéristiques patrimoniales, ne nuise sérieusement à l'excellent travail que fait VIA Rail maintenant et que nous comptons continuer de faire.

Nous proposons d'abord la suppression pure et simple de ces dispositions à l'article 4. Si vous jugez que cela serait trop dangereux et que trop de gares risqueraient d'être dégradées, même si ce ne serait certainement pas par VIA, nous proposons au haut de la deuxième page d'inclure ces dispositions dans l'article 3 plutôt que dans l'article 4. Selon nos avocats, cela nous obligerait à donner avis de nos intentions au ministre de l'Environnement, tout en évitant la tenue d'audiences publiques. Nous croyons que ce serait extrêmement utile.

La seule autre idée que nous avons eue a été formulée sous forme de simple proposition vu que les amendements proposés par les ministères de la Justice et de l'Environnement fournissent déjà une solution partielle au problème en laissant le ministre décider s'il convient de transmettre les questions soulevées par des particuliers à la Commission. Nous nous demandons s'il ne serait pas préférable de préciser que les demandes aux termes de la loi devraient être présentées par les gouvernements municipaux plutôt que par des particuliers.

[Text]

In our experience municipal governments have always been very interested in the issue of their stations and the preservation of their stations. We are convinced that if any number of serious individuals in a community had serious concerns about their station, they could easily convince their municipal council to make such application to the minister. We think it would be a judicious amendment to the bill.

In conclusion, Madam Chairman, I would like to re-emphasize VIA's commitment to our stations. We are partly a company in the business of heritage. Although we look forward to our high-speed train between Montreal and Toronto at some time in the future, we would hope to continue to serve it out of our heritage stations in Toronto and Montreal. Thank you.

Mr. Benjamin: Thank you for your presentation, Mr. Porteous. I appreciate the efforts of VIA. On the business of the Regina station, I hope VIA will continue to request the provincial government of Saskatchewan to reconsider. You might want to consult also with senior civil servants in the Department of Transport, Environment Canada, Treasury Board and the Department of Finance.

Shortly after the deal was withdrawn from by the province, I was informed by two of those senior bureaucrats that if the province were to ask for the agreement to be re-opened for some small changes, one of the changes that would find favourable consideration by the government would be to request at least \$1.50 million instead of \$500,000 under the agreement.

Mr. Porteous: That is great.

Mr. Benjamin: About your amendment on page 1, clause 3, I am no lawyer and I am having difficulty understanding it. You want a new subclause 3.(2). It says:

Notwithstanding subsection (1), any sale, assignment, transfer or other disposition of a heritage railway station owned by a company or otherwise under its control shall be exempt from subsection (1).

• 1145

Does that not destroy the intent of the bill, if the parties involved are either railway companies or one or more railway company and municipal authority? You are saying that if a municipality and one or more railroads agree to remove, demolish, sell, assign, transfer or otherwise dispose of a heritage railway station, they could go ahead and do it without having recourse to Heritage Canada or the Minister of Transport or the National Transportation Agency. Is that what you are saying?

Mr. Porteous: No, that is not our intent. I go back to the agreement that we have with CN and CP. It says that, where we no longer require a railway station, we can turn

[Translation]

Nous avons toujours constaté dans le passé que les gouvernements municipaux tiennent beaucoup à préserver leurs gares ferroviaires. Nous sommes convaincus que si un nombre suffisant de particuliers se préoccupe sérieusement du sort de leurs gares ferroviaires, ils pourraient facilement convaincre leur conseil municipal de présenter une demande au ministre. Selon nous, ce serait un amendement utile.

Pour terminer, madame la présidente, je tiens à répéter que VIA Rail tient à protéger ses gares ferroviaires. L'un des rôles de notre société consiste à préserver notre patrimoine. Même si nous comptons instaurer un service à haute vitesse entre Montréal et Toronto éventuellement, nous espérons continuer à utiliser nos gares patrimoniales à Toronto et à Montréal. Merci.

M. Benjamin: Je vous remercie de votre présentation, monsieur Porteous. J'apprécie le travail que fait VIA Rail dans le domaine du patrimoine. En ce qui concerne la gare de Regina, j'espère que VIA Rail continuera de demander au gouvernement provincial de la Saskatchewan de revenir sur sa décision. La société voudra peut-être aussi consulter les fonctionnaires supérieurs du ministère des Transports, d'Environnement Canada, du Conseil du Trésor et du ministère des Finances.

Peu de temps après le retrait de la province, deux de ses fonctionnaires supérieurs m'ont signalé que si la province demandait que l'entente soit modifiée pour y apporter quelques changements d'importance secondaire, l'une des choses que le gouvernement fédéral accepterait de faire serait d'affecter au moins 1,5 million de dollars aux travaux plutôt que 500,000 dollars.

M. Porteous: C'est excellent.

M. Benjamin: Je ne suis pas avocat et j'ai du mal à comprendre l'amendement que vous proposez à l'article 3 sur la première page. Vous voudriez un nouveau paragraphe 3.(2), rédigé dans les termes suivants:

Malgré le paragraphe 1, la vente, la cession, le transfert ou autre aliénation d'une gare ferroviaire dont une société est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle sera exempt de l'application du paragraphe 1.

Est-ce que cela n'annule pas l'utilité du projet de loi si les parties en cause sont ou bien des sociétés ferroviaires ou bien une ou plus d'une société ferroviaire ou un conseil municipal? Cela revient à dire que si une municipalité et une ou plus d'une société ferroviaire se mettent d'accord pour enlever, vendre, démolir, céder, transférer ou autrement aliéner une gare ferroviaire patrimoniale, elles pourront le faire sans demander l'avis de l'Heritage Canada, du ministre des Transports ou de l'Office national des transports. N'est-ce pas exact?

M. Porteous: Non, ce n'est pas notre objectif. Je reviens à notre entente avec le CN et le CP. Selon cette entente, quand nous n'avons plus besoin d'une gare, nous pouvons

[Texte]

it back to them. Or where we want to acquire other stations that they currently control, they will turn them over to us. All that we are suggesting is that these transfers need not be regulated by heritage law, because they do not remove the station from federal jurisdiction. So if CN transfers a station to us or we transfer a station to CN, this bill will still govern.

Mr. Benjamin: They would still be subject to subclause (1) on the matter of removal or demolishing—

Mr. Porteous: That is right.

Mr. Benjamin: —but for the sale, transfer or assignment—

Mr. Porteous: Of these stations—

Mr. Benjamin: —then if there was an agreement between one or more railroads and a municipality, it could be done.

Mr. Porteous: Right. The Justice Department and Environment Canada are recommending that the transfers between railway companies be accepted, because this will clearly keep the station under this legislation. They will not be removed or destroyed. They will just transfer the deed.

We are suggesting that we go one step farther. Where VIA or a railway company has an agreement with a municipality to transfer a station to the municipality, the only circumstances under which we can envisage this agreement taking place is where a municipality wants to preserve and use that station for its own purposes. Most frequently, as part of that agreement, VIA will ask the municipality to allow us to continue to lease back that portion of the heritage structure that we require for current passenger needs. We do not believe that this should trigger an application to the minister or a public hearing process, because, once again, this building will still be protected.

Environment Canada has said that it would still want to ensure that—as the station is transferred from the federal jurisdiction under a railway to a municipality, notwithstanding the obvious interest of municipalities in preserving that heritage station—they will have time to notify the province so that the province will be able to apply heritage designation to that station before the transfer takes place. This strikes us as being entirely reasonable. If the bill would indicate, under these circumstances, that VIA or a railway company would give due notice to the minister of this impending transfer, we would certainly have no problem with that at all.

Mr. Benjamin: I presume that throughout the bill where it says “destroy”, you would prefer the word “demolish”.

Mr. Porteous: We thought this would bring it into better line. The others I have not really mentioned, because they are really minor drafting problems. It is for

[Traduction]

la leur rendre et si nous voulons acquérir certaines gares dont le CN et le CP ont maintenant le contrôle, ils nous les céderont. Tout ce que nous voulons dire, c'est qu'il n'est pas nécessaire que la Loi sur le patrimoine s'applique à de tels transferts parce que la gare reste tout de même sous la juridiction du gouvernement fédéral. Si le CN nous transfère la propriété d'une gare ou vice versa, le projet de loi s'appliquera encore.

M. Benjamin: De tels transferts seront malgré tout visés par le paragraphe (1) pour ce qui est de l'enlèvement ou de la démolition. . .

M. Porteous: C'est exact.

M. Benjamin: Mais pour ce qui est de la vente, du transfert ou de la cession. . .

M. Porteous: De ces gares. . .

M. Benjamin: . . . le transfert pourrait avoir lieu s'il y avait entente entre une ou plus d'une société ferroviaire et une municipalité.

M. Porteous: C'est exact. Le ministère de la Justice et Environnement Canada recommandent que les transferts entre sociétés ferroviaires soient exempts parce que la gare tombera encore sous le coup du projet de loi. Elle ne pourra pas être enlevée ou détruite. Seul le titre de propriété changera.

Nous proposons d'aller juste un peu plus loin. Si VIA Rail ou une autre société ferroviaire s'entend avec une municipalité pour lui transférer la propriété d'une gare, selon nous, ce sera uniquement parce que la société veut préserver l'accord et s'en servir. Dans un tel cas, VIA Rail demandera ordinairement à la municipalité l'autorisation de continuer de louer la partie de la gare patrimoniale dont nous avons besoin pour notre service voyageur. Selon nous, il ne devrait pas être nécessaire dans un tel cas de présenter une demande au ministre ou de tenir une audience publique parce que la gare sera toujours protégée.

Environnement Canada a signalé que, peu importe l'intérêt évident des municipalités pour ce qui est de préserver une gare patrimoniale, si la gare qui appartenait auparavant à une société ferroviaire passe de la compétence fédérale à celle de la municipalité, il faut néanmoins garantir qu'Environnement Canada aura le temps d'avertir la province pour que celle-ci puisse désigner la gare comme monument historique avant le transfert. Cela nous semble tout à fait raisonnable. Nous serions tout à fait d'accord, par exemple, si le projet de loi précisait que, dans de telles circonstances, VIA Rail ou une autre société ferroviaire devra aviser le ministre du transfert en temps utile.

M. Benjamin: J'imagine que, partout dans le projet de loi, où l'on dit «destroy» en anglais, il faudrait dire plutôt «demolish».

M. Porteous: Cela nous semblerait davantage uniforme. Je n'ai pas vraiment parlé des autres changements que nous proposons parce qu'ils visent des aspects de forme

[Text]

your consideration. Certainly it would be important to make sure the French is equivalent to the English.

Mr. Benjamin: The word "destroy" appears in several other places in the bill.

Mr. Porteous: We have no preference, provided that it is equivalent to—

Mr. Benjamin: It translates better to use "demolish".

Mr. Porteous: That is right.

Mr. Benjamin: It means the same anyway.

Mr. Taylor: I thought I should point out two items. You dealt with the first one a few minutes ago with regard to the particular words in French and English. That will be automatically done by the interpreters in the bill. I do not think we need to worry about that.

• 1150

The other point I think I should bring to your attention is that we are amending or plan to amend "heritage feature" and "heritage railway station" in the preamble. And under both of those I am hoping the committee will change the designation by the minister on the recommendation of the board, which makes quite a difference.

Mr. Porteous: Indeed it does.

Mr. Taylor: The board recommends but does not decide finally; the minister makes the final decision in both of those items.

Mr. Porteous: A great improvement. We appreciate that.

Mr. Taylor: That is all, Madam Chairman.

Mr. Thacker: Madam Chairperson, I would like to take up the question of clause 4 dealing with the official languages and special needs. Mr. Porteous, I am wondering if you would agree that this might transfer too much power to the people who control official languages and special needs to the exclusion of the Department of Environment officials, because I am under the impression that there have been some unsympathetic or insensitive applications of both of these bills to heritage buildings, the improper placement of an elevator system where it could have gone elsewhere.

By putting in your clause, that transfers all of that authority to these other departments and agencies, whereas without your clause it stays with the Department of Environment, can be done under the Order in Council power. So it just seems to me it might be wiser not to put in the amendment you are recommending, based on actual history.

Mr. Porteous: I take your point.

[Translation]

tout à fait secondaires. C'est à vous d'en décider. Ce serait certes important d'assurer la correspondance entre le texte anglais et le texte français.

M. Benjamin: Le mot «destroy» figure à plusieurs places dans le texte anglais.

M. Porteous: Nous n'avons pas vraiment de préférence, mais nous voudrions l'uniformité.

M. Benjamin: Les deux versions correspondent mieux si l'on emploie le mot «demolish».

M. Porteous: C'est exact.

M. Benjamin: De toute façon, cela veut dire la même chose.

M. Taylor: Il y a deux choses que je jugeais utiles de signaler. Vous avez parlé de la première il y a quelques instants, quand il a été question des mots utilisés dans les versions anglaise et française. La rectification sera apportée automatiquement. Je ne pense pas que nous devions nous en inquiéter.

Par ailleurs, je vous signale que nous avons l'intention de modifier les expressions «caractéristique patrimoniale» et «gare ferroviaire patrimoniale» figurant dans le préambule. J'espère que le Comité acceptera de modifier la désignation par le ministre sur recommandation de la Commission, ce qui est tout différent.

M. Porteous: En effet.

M. Taylor: La Commission peut faire des recommandations, mais c'est au ministre de décider en ce qui concerne ces deux questions.

M. Porteous: Ce sera effectivement beaucoup mieux.

M. Taylor: C'est tout, madame la présidente.

M. Thacker: Je voudrais maintenant aborder l'article 4 qui porte sur les langues officielles et les besoins spéciaux. Je voudrais savoir notamment si, de l'avis de M. Porteous, ceci ne risque pas d'attribuer des pouvoirs excessifs aux personnes chargées des langues officielles et des besoins spéciaux au détriment du ministère de l'Environnement; il paraît en effet que ces deux projets de loi ont été appliqués de façon partisane à certains bâtiments classés monuments historiques, par exemple en ce qui concerne l'emplacement d'un ascenseur.

Or, votre clause aurait pour effet de transférer la totalité du pouvoir à ces autres ministères et agences, alors que maintenant, la décision relève du ministère de l'Environnement, qui agit par décret en conseil. Il serait donc peut-être préférable de ne pas retenir votre amendement.

M. Porteous: Je prends bonne note de ce que vous venez de dire.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Porteous, from VIA Rail.

Welcome, Mr. Kelley. You are from Canadian National Railways and I welcome you to our committee on Bill C-205. I would ask you to introduce yourself and make your presentation to the committee.

Mr. Wes Kelley (Director, Public Affairs, Canadian National Railways): Thank you. I am Wes Kelley and I am director of public affairs here in Ottawa, as some of you may know. I want to go through a brief statement first and I would try afterward to answer any of the questions you might have.

First of all I want to thank the committee for offering us an opportunity to appear. To the point made yesterday by Mr. Reid, when decisions are made affecting property held by others it is nice to be able to express yourself; the principle is important.

We at Canadian National understand and support what Parliament and Mr. Taylor, the sponsor of this bill, are trying to do. We have no quarrel with the principle. We have some concerns with the application of the principle. The bill recognizes and indeed Mr. Taylor noted in his speech in the House on May 24 that there are likely to be costs associated with the preservation of buildings as historic structures. Money is always a problem. The implication appears to be, from what I can gather from reading the material, that the railway companies would bear these costs, whereas I think the bill at one point describes some losses. It is our belief that some mechanism should be provided, some allowance made for financial compensation for what are costs and what may be significant costs.

The markets in which we operate are competitive. We are governed by a commercial mandate which requires that we act as other companies in those markets do. It therefore seems to us appropriate that compensation be available for imposed and involuntary costs not directly associated with the operation of our transportation business, but which are associated instead with the preservation in the public interest, I think properly so, of historic sites.

I regret to say that I do not have a proposed amendment which would touch on subclauses 4.(2) or 5.(6), but if the committee would allow us the opportunity, we would be happy to forward a thought on that subject. This is not a transportation bill and it is not exactly clear to us how we might suggest that compensation be made or the company kept whole with respect to costs.

Another thought on the bill is that it does not provide criteria for determining what an historic railway station is. We think the problem of criteria should be addressed somewhere. If there were criteria available and in some form, draft or otherwise, and if the railways could have an

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Porteous.

Je souhaite maintenant la bienvenue à M. Kelley, qui représente le Canadien National. Je vous demanderais de bien vouloir vous présenter, ainsi que vos adjoints.

M. Wes Kelley (directeur, Affaires publiques, Chemins de fer Canadien National): Merci. Je m'appelle Wes Kelley et je suis chargé des affaires publiques ici, à Ottawa. J'ai une brève déclaration liminaire à vous faire, après quoi je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Tout d'abord, je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant vous. Comme M. Reid le faisait remarquer hier, il est important que les intéressés puissent faire valoir leur avis lorsqu'il s'agit de prendre des décisions au sujet de biens qui leur appartiennent.

En principe, le Canadien National est en faveur du projet de loi C-205, parrainé par M. Taylor. Ce sont plutôt les modalités d'application qui nous préoccupent. Ainsi que M. Taylor l'a fait remarquer dans son discours prononcé à la Chambre le 24 mai dernier, la préservation de bâtiments historiques coûtera, bien entendu, de l'argent et c'est là que le bât blesse. D'après ce que j'ai pu comprendre, les frais devront être pris en charge par les compagnies de chemin de fer. Nous estimons donc que celles-ci devraient être compensées, ne serait-ce que dans une certaine mesure, pour des coûts qui risquent d'être fort élevés.

Nous sommes confrontés à une très vive concurrence et nous sommes en outre tenus de nous conformer à ce qui se fait généralement dans ce secteur. Nous sommes donc d'avis qu'une compensation devrait être prévue pour des dépenses qui découleraient non pas de l'exploitation des chemins de fer à proprement parler, mais de l'entretien des bâtiments historiques dans l'intérêt public.

Malheureusement, je n'ai pas d'amendements à proposer aux alinéas 4.(2) et 5.(6), mais si vous y tenez, nous pourrions vous soumettre un projet d'amendement. Comme le projet de loi ne porte pas sur une question de transport, nous n'avons pas encore réfléchi à la façon dont des compensations pourraient être versées aux compagnies de chemin de fer pour l'entretien de ces gares ferroviaires.

D'autre part, le projet de loi n'établit pas les critères selon lesquels une gare ferroviaire serait déclarée monument historique. Il faudrait donc à notre avis établir ce genre de critères que nous pourrions ensuite examiner, ce qui nous permettrait de nous faire une idée plus claire

[Text]

opportunity to discuss them, it would help us evaluate the potential affect of the bill with more rigour than is possible now. We really do not know what this bill means to us. Without having the criteria it is difficult to make that kind of assessment.

We think perhaps some thought should be given to the criteria about the ongoing preservation of a station. There are many repairs, alterations and work to be done on stations. To the extent it is possible and desirable, they should not require too much in the way of a tedious application or approval process. In the context of criteria we feel it is an issue that might be addressed.

The bill outlines a timetable for filing applications to change or alter a historic station and provides time for people to respond. We would like to see a sunset provision of some kind when a decision has to be rendered. It is always difficult to manage delay and if the process gets strung out, it could be difficult. It is most likely that you would want to change or dispose of a station in the context of some kind of development or project. For that reason there should be a way of dealing with this with some dispatch while giving everyone an opportunity to say their piece and make their point.

The final point I would like to make is that the costs associated with preservation of a station may not be always or only direct costs associated with keeping it up and in condition. Preservation of an historic site may make it difficult to manage property in the way that one would otherwise or it may effect the possibility of carrying forward some kind of real estate development on the site, as we have done at many locations across the country. It is a point that might be weighed in your deliberations.

The intent of the bill is laudable. The railway has a highly developed sense of history and railroaders have a strong sense of their roots. Despite what has happened in some places at some times, Mr. Taylor, we take this kind of thing seriously. We have done a great deal over the years to contribute to the community in terms of preservation of historic artifacts, sites and materials.

Frankly, if we had more time to evaluate, we would be more comfortable. I understand your agenda. We feel there are imposed costs potentially and they are unquantified. We do not know who is to pay. We are concerned about criteria for designating historic stations so that we can at least evaluate the magnitude of the problem if there is one.

We are concerned about approval process if you are going to modify or change in a minor way an historic site and we are concerned about possible restraints on property management. Without criteria, it is difficult to say.

I want to thank you for providing me with an opportunity to express the company's views on this subject.

[Translation]

des répercussions éventuelles de toutes les dispositions de ce projet de loi.

Il faudrait également établir des critères en ce qui concerne l'entretien des gares ferroviaires, entretien qui exige pas mal de travail. Dans toute la mesure du possible, ces travaux ne devraient pas être assujettis à une paperasserie inutile.

Le projet de loi prévoit des délais pour le dépôt de demandes de modification à une gare déclarée monument historique ainsi que le délai dans lequel une réponse doit être fournie. Il faudrait à notre avis que cette décision soit rendue dans des délais bien précis de façon à ne pas faire durer les choses inutilement. Généralement, c'est dans le cadre de travaux de construction que se présente la possibilité de modifier ou de vendre une gare ferroviaire. Il faut donc que les choses puissent se faire sans lenteur excessive tout en permettant à tous les intéressés de faire valoir leur point de vue.

Enfin, les frais d'entretien d'une gare déclarée monument historique ne se limitent pas nécessairement à un entretien ordinaire. En effet, l'entretien d'un bâtiment historique est souvent incompatible avec nos activités normales comme par exemple la construction d'un lotissement, ce que nous avons fait d'ailleurs dans de nombreux endroits à travers le pays. C'est un aspect de la situation dont vous devriez tenir compte lors de vos délibérations.

Nous approuvons entièrement l'objet du projet de loi car les compagnies de chemin de fer ont toujours eu un sens aigu de l'histoire, en dépit de ce qui a pu arriver à certains endroits. Dans l'ensemble, nous avons beaucoup contribué à la conservation des bâtiments et des sites historiques.

Il est regrettable, à mon avis, que nous n'ayons pas davantage de temps pour nous pencher sur cette question. Je sais bien entendu que vous avez un emploi du temps extrêmement chargé. Je tiens à répéter néanmoins que ce projet de loi nous imposerait des coûts dont nous ignorons entièrement le montant. Il n'existe pas non plus de critères régissant la désignation de gares patrimoniales, si bien qu'il est difficile de se faire une idée de l'ampleur du problème.

Nous craignons que les modalités d'autorisation pour des modifications mineures apportées à un bâtiment historique ne soient excessivement longues et que nous soyons entravés dans la gestion de nos propriétés. En l'absence de ces critères, on ne sait pas très bien à quoi s'en tenir.

Je vous remercie de m'avoir donné cette occasion d'exposer le point de vue du Canadien National.

[Texte]

Mr. Benjamin: I have a little difficulty feeling any great sympathy for either CN or CP in this matter. Is it not correct that in many instances, there have been contributions from local volunteer groups, heritage groups and so on, from municipalities, from the province or even the federal government, of a grant to assist in the preservation of and restoration of some railway stations on CN trackage?

• 1200

Mr. Kelley: There have been, certainly with the preservation of some things. No station immediately comes to mind that we are operating today, but I am sure it has happened and certainly that would not surprise me. I can think of a couple of things where there have indeed been contributions made by communities. But we, too, have made contributions.

Mr. Benjamin: In the matter of criteria—I am subject to correction but I asked Heritage Canada when they were commenting on the amendments—I believe they have some criteria already and I do not think it would be difficult for you to get it from them. From what little I know of it I do not think it would be onerous on the railroads but I believe the criteria is already there, both with them and probably with Environment Canada.

I do not think your worries there are warranted. I am sure that in terms of criteria they would be quite happy to listen to and try to accommodate any concerns that all three railroads might have. In fact, you may have some suggestions that will make the heritage criteria even better.

Finally, on this business of management of property. As I recall, when they built Canadian Pacific Investments, Marathon Realty, Palliser Square in downtown Calgary, there were massive real estate developments off each end of the railway station and over top of it, but the building was preserved.

Mr. Kelley: Yes.

Mr. Benjamin: Because it was a heritage building, it was preserved. I think mostly at the discretion of the developer and, I am sure, with the approval of Canadian Pacific. I would bet a nickel that there is a number of other locations in Canada where this has occurred.

We have developers here in the city of Ottawa—I walk by one every day—where they are preserving an old lumberjack-style hotel in the midst of a massive highrise hotel and luxury apartment complex. That little old hotel has been restored and is being preserved as part of that development. And there is no reason whatsoever why that cannot continue.

Mr. Kelley: To your point—

Mr. Benjamin: So it is part of the management of the property. Any developer who does not want to pay attention to this sort of stuff is not a developer that is

[Traduction]

M. Benjamin: Je dois avouer que je n'ai pas beaucoup de sympathie ni pour le CN ni pour le CP. Dans la plupart des cas, les deux compagnies ferroviaires ont pu avoir recours à l'aide de groupes de bénévoles s'intéressant à la protection du patrimoine ainsi qu'à des subventions accordées par les municipalités, la province et même le gouvernement fédéral pour les aider à conserver et à restaurer certaines gares historiques.

M. Kelley: C'est sans doute vrai dans certains cas, même si je ne me souviens pas pour quelle gare au juste nous avons bénéficié de pareilles subventions. Les collectivités ont effectivement contribué dans deux cas au moins, mais nous en avons fait autant.

M. Benjamin: Héritage Canada a, je crois, établi une liste de critères dont vous pourriez sans doute obtenir un exemplaire. Les coûts ne semblent pas vouloir dépasser les possibilités des compagnies ferroviaires mais, quoi qu'il en soit, vous devriez pouvoir obtenir ces critères en vous adressant soit à Héritage Canada, soit à Environnement Canada.

Il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter car je suis sûr que ces instances tiendraient compte des préoccupations des trois sociétés de chemin de fer. Vous pourriez d'ailleurs leur faire des suggestions pour améliorer encore ces critères.

Enfin, en ce qui concerne la question immobilière, pour autant que je me souviens, lorsque Canadian Pacific Investments, Marathon Realty, et Palliser Square ont été construits au centre-ville de Calgary, on a construit tout autour de la gare des chemins de fer et même par-dessus tout en conservant les bâtiments.

M. Kelley: C'est exact.

M. Benjamin: Comme la gare avait été classée bâtiment historique, le promoteur a bien été obligé de la conserver selon les modalités prévues d'ailleurs par lui et avec l'accord du Canadien Pacifique. C'est sans doute ce qui est arrivé dans d'autres endroits au Canada.

Ici même à Ottawa, je passe chaque jour devant un chantier où on a réussi à conserver une vieille auberge qui sera entourée d'un grand ensemble qui comportera un hôtel et des appartements de luxe. La vieille auberge a été restaurée et intégrée dans l'ensemble. Donc, si c'est possible ici cela devrait l'être ailleurs.

M. Kelley: Si vous permettez. . .

M. Benjamin: Donc, la préservation des bâtiments historiques est parfaitement compatible avec une saine gestion immobilière. Un promoteur qui refuserait de

[Text]

worthy of consideration, I do not think. You are worrying unnecessarily here, I think, or throwing in a straw man or something.

Mr. Kelley: It is a caution in our case. There are indeed cases where the stations have been preserved and should have been, not only on our lines or even in this country. We have had other cases where this was not quite as practical.

We are not saying it should not be done. We are saying: how do we deal with this problem in the future? And that is one of the cautions we are raising. We are not arguing the principle, Mr. Benjamin; we are just arguing the process and expressing our concern, as I think we should.

As to the criteria issue, I have not seen the criteria. We would be interested. My understanding is, and perhaps I am in error, that it is for those of national significance and it seems to me that this goes beyond that. Again, I stand to be corrected.

Mr. Benjamin: I think some of your concerns can be handled by regulation coming out of the bill. We will let Gordon draft the regulations.

Mr. Taylor: I get the impression there is a feeling that we are talking about every railway station in the country. Before the machinery comes into effect it has to be declared a heritage railway station. That now has a double responsibility. There is the responsibility of the board to make the recommendation to the minister. The minister will then make the final decision.

• 1205

There are probably scores or hundreds of stations that are in no way heritage railway stations, but I hope this might persuade the CNR. The CNR has been guilty in terms of at least three stations I know of. While they were not declared heritage railway stations, they could have been put to very excellent use in the municipalities. I am talking about the city of Drumheller, the hamlet of Rosedale and the hamlet of Wayne. In Drumheller the thing was simply bulldozed down before the city council or anybody else knew anything about it. It is a shame. That building meant a lot to those of us who lived in the valley and used the station.

The CPR permitted the people in Beiseker—I do not know what the financial arrangements were, but I think they gave it to the village for a very nominal sum. The village went to the expense of turning it completely around so that the door faced the main street. They not only preserved the building, but they also put an excellent village council office, an excellent library and an excellent antique store there. Instead of demolishing it, it is now a useful thing.

I hope this bill, while it may not apply to every station, will give an indication to the railways that they should not tear these things down without contacting the local authority.

[Translation]

conserver un monument historique perdrait rapidement tout crédit. Vos craintes me semblent donc non fondées.

M. Kelley: Certaines des gares ferroviaires qui ont été conservées sur nos lignes et dans le pays l'ont été à juste titre. Mais dans d'autres cas, les choses ne sont pas aussi simples.

Ce n'est pas que nous soyons contre en principe, mais simplement que nous voudrions que les modalités soient fixées de façon plus précise. Donc, en principe, nous sommes d'accord, monsieur Benjamin, mais nous exprimons simplement certaines préoccupations.

Je n'ai pas connaissance des critères que vous avez évoqués. Sauf erreur, ces critères s'appliquent uniquement aux bâtiments d'intérêt national, alors que le présent projet de loi s'appliquerait à d'autres types de gares.

M. Benjamin: Je pense que les règlements d'application du projet de loi qui seront rédigés par Gordon devraient répondre à vos préoccupations.

M. Taylor: J'ai l'impression que toutes les gares de chemin de fer du pays sont visées par le projet de loi et qu'elles seraient donc déclarées monuments historiques avant l'entrée en vigueur de celui-ci. À cette fin, il faut que la Commission fasse la recommandation au ministre qui décide en dernier ressort.

Il doit y avoir des centaines de gares qui n'ont rien d'un monument historique. Le Canadien National a eu tort en ce qui concerne au moins trois gares. Même si celles-ci n'étaient pas des gares historiques, elles auraient pu être utilisées par les municipalités. Il s'agit notamment des gares de la ville de Drumheller ainsi que celles des bourgs de Rosedale et de Wayne. À Drumheller, la gare a tout simplement été démolie avant que qui ce soit en ait été avisé. C'est scandaleux. Cette gare était très chère aux habitants de la vallée qui s'en servaient.

Le CPR a, je crois, offert la gare de Beiseker aux habitants du village pour un montant nominal. Les habitants pour leur part ont décidé de déplacer l'entrée située actuellement dans la rue principale. Ainsi, la gare a non seulement été conservée mais elle abrite actuellement le conseil municipal, une bibliothèque et une boutique d'antiquaire. Donc, alors qu'elle aurait pu être démolie, elle a au contraire retrouvé un usage nouveau.

Même si le présent projet de loi ne s'applique pas à toutes les gares, j'espère qu'il aura à tout le moins pour effet de faire comprendre aux compagnies de chemin de fer qu'elles ne doivent plus désormais démolir les gares sans au moins en aviser les autorités locales.

[Texte]

Mr. Kelley: The point is taken. We understand that it does not apply to every railway station. It is a little difficult for us or anyone to estimate what people might want to preserve. Some have disappeared that should not have. Some have been preserved right across the country. I was in one a few weeks ago in Carbonear that has been preserved. I know of several that have been kept. Mr. Taylor, we support what you are doing. Our major concern is imposed cost. We do not know what, if any, there would be.

Mr. Reid: Were you present when VIA Rail made its presentation and made a recommendation in terms of an amendment that in the case of any offer of sale or transfer it go back to the railway? In effect the request was that a transfer from the owner of a heritage station would be exempt from the act if the transfer were one to another railway.

Mr. Kelley: That was covered by this bill as I understood it. I do not know that we have any problem with that amendment. It simply seems to remove a step. It still goes to a railway which would be covered by these provisions.

Mr. Reid: If VIA Rail has no purpose and use in a station, does that station not go back to the original railway, the CNR or the CPR, under its original legal arrangement?

Mr. Kelley: It could.

Mr. Reid: The ownership and control will become that of yours.

Mr. Kelley: That is correct.

Mr. Reid: If VIA Rail has no use for that heritage station, would CNR have any use for the station?

Mr. Kelley: VIA would have been using it for passenger purposes. We are a freight railway. It is a hypothetical question in a way, but if I accept the hypotheses, it is unlikely. We would not be in the passenger business and would not need it for that purpose.

Many of these stations contain offices and other facilities. You would have to know what station you were talking about, where and under what circumstances. The worst-case scenario would be one that came back for which we had no use and which served not many other purposes. What do we do with an historic site? That is the question and I do not have an answer.

Mr. Benjamin: You cannot demolish it under this bill. That is the main thing.

Mr. Reid: The practical costs of maintaining it are still with us.

[Traduction]

M. Kelley: Heureusement que le projet de loi ne s'applique pas à la totalité des gares car il est parfois difficile de savoir ce que les gens souhaitent conserver. Certaines gares qui ont été démolies auraient dû être conservées et d'autres gares qui ont été conservées ne le méritent sans doute pas. J'étais justement à Carbonear il y a quelques semaines où la gare a été conservée tout comme d'autres d'ailleurs. Donc, en principe, nous sommes d'accord mais ce qui nous préoccupe, ce sont les frais éventuels dont nous ignorons d'ailleurs l'ampleur.

M. Reid: Étiez-vous dans la salle lorsque VIA Rail a proposé un amendement qui exempterait des dispositions du présent projet de loi tout transfert d'une gare patrimoniale d'une compagnie de chemin de fer à une autre?

M. Kelley: C'est ce qui est de toute façon prévu dans le projet de loi et en principe nous sommes d'accord avec cet amendement. De toute façon, en cas de transfert, la gare patrimoniale appartiendrait à une compagnie de chemin de fer qui serait tenue d'appliquer les dispositions de la loi.

M. Reid: Si VIA Rail n'a plus besoin d'une gare, est-ce que cette dernière ne revient pas automatiquement soit au CN, soit au CP?

M. Kelley: C'est possible.

M. Reid: Donc, cette gare vous appartiendrait?

M. Kelley: C'est exact.

M. Reid: Si VIA Rail ne pouvait plus utiliser une gare patrimoniale, qu'est-ce que le CN en ferait?

M. Kelley: VIA Rail l'utiliserait éventuellement pour le transport de passagers alors que nous nous occupons du transport de marchandises. De toute façon, c'est une question hypothétique. Il est certain que nous n'aurions pas besoin d'une gare pour le transport de voyageurs qui n'est pas de notre ressort.

Dans la plupart des gares, il y a des bureaux et d'autres installations. Tout dépendrait donc de quelle gare il s'agit au juste. Là où on aurait vraiment des difficultés c'est si on nous rendait une gare dont nous n'aurions pas besoin. Je ne sais pas ce qu'on fait dans ce cas avec un bâtiment historique.

M. Benjamin: L'essentiel c'est qu'il vous serait interdit aux termes du présent projet de loi de démolir pareille gare.

M. Reid: Mais il n'empêche que c'est nous qui devrions assumer les frais d'entretien.

[Text]

[Translation]

• 1210

Mr. Kelley: Yes.

Mr. Reid: That is the question you are raising in your presentation here today.

Mr. Kelley: Yes.

Mr. Reid: It is not a matter of real concern if it is going to be a subject of rail relocation and redevelopment. The requirement of preserving that heritage station is part of the development.

One of the situations my friend Mr. Benjamin raises about all those stations out west is as the basis of growth of a great number of communities. Suppose they were designated as heritage stations; who is going to maintain that station and be liable for its protection, maintenance and preservation when most of the town has moved away? Have you had any experience as to who should look after and care for that building, so it will continue to be an upstanding heritage station?

Mr. Kelley: Yes, there has been some. I would not want to draw from memory any general principles, but I know of cases where they have been turned over to the community, and they have been used as centres for tourist and community information—community purposes—and the community has maintained them. We have helped them in some cases. The railway no longer owns the station, but the station has been preserved, and that was the intent.

I would expect too that if you are talking about development of the property, you can write something into the lease with your developer that says you shall preserve for 99 years at your cost. There are many ways around this. But if nobody wants it, then who would preserve it? If nobody wants it, why? That is another question altogether.

But if we are not active, and the community is disappearing, as you say, I do not know what we would do. It is one of these criteria issues that does not seem to be clear. But they could be turned over to the community, or a historical society, or a province, I would think, or a municipality. Again, you will have the question of cost. Who is going to pay the cost of maintaining it?

Mr. Reid: Would all of these matters not be taken into consideration—if you have had an opportunity to look at the bill—on an application to do something with that building? The minister responsible would have to make the final decision as to whether or not you could offer, amend, sell, or whatever.

Mr. Kelley: You would have to look at that, I would think, in the process.

Mr. Reid: The economic costs would be a matter of that kind of consideration, I would think.

Mr. Kelley: Yes.

M. Kelley: C'est exact.

M. Reid: C'est d'ailleurs l'essentiel de votre exposé.

M. Kelley: C'est vrai.

M. Reid: Cela ne devrait pas créer trop de difficultés lorsqu'une ligne de chemins de fer est abandonnée et que le site est utilisé pour la construction. Dans ce cas, la conservation d'une gare patrimoniale est une des contraintes auxquelles doit se plier le projet de construction.

En ce qui concerne les petites gares de chemins de fer de l'Ouest évoquées par M. Benjamin, si elles étaient déclarées monuments historiques, la question est de savoir qui sera chargé de leur entretien et de leur conservation lorsque la bourgade est délaissée par ses habitants. Connaissez-vous des cas de ce genre?

M. Kelley: Oui, il y en a eu un certain nombre. Je ne me souviens pas au juste des détails, mais je sais que dans certains cas, ces gares ont été cédées aux collectivités qui s'en sont servi comme centres d'accueil pour les touristes ou d'autres usages communautaires. Nous les avons d'ailleurs aidées. Donc, même si ces gares ne sont plus utilisées par les chemins de fer, elles ont néanmoins été conservées.

Lorsqu'il s'agit de la mise en valeur d'un terrain, on peut prévoir une clause obligeant le promoteur à conserver la gare à ses frais pendant 99 ans. Il existe toutes sortes de moyens. Par contre, si la gare n'intéresse personne, à quoi bon la conserver? Mais c'est là une tout autre question.

Dans le cas de la disparition d'une agglomération, je ne vois vraiment pas ce qu'il faut faire. Les critères d'ailleurs ne sont pas clairs à cet égard non plus. De toute façon, une gare devrait pouvoir être cédée à une collectivité, à une société s'occupant de monuments historiques, à une province ou à une municipalité. Il resterait toujours la question des frais d'entretien, qui devraient bien être assumés par quelqu'un.

M. Reid: Tous ces facteurs seraient pris en compte lors du dépôt d'une demande d'autorisation, la décision définitive relevant du ministre.

M. Kelley: On tiendrait sans doute compte de tous ces facteurs.

M. Reid: Y compris les coûts.

M. Kelley: Oui.

[Texte]

Mr. Hopkins: The questions I would want to ask have probably already been asked, but I was interested in the one Mr. Reid asked in terms of what happens afterwards on the economics of these things.

I am sure over the years CN has had a great deal of input from many people about the heritage of their buildings, and CN has picked up a lot of other railways that were started and failed over the years and were amalgamated into CN. As I mentioned earlier, the J.R. Booth line became part of CN. I think your corporation has a very big role to play as a result of that.

I know many of these have already gone by the board, which is rather sad. May I ask you one question though which came up in the first brief by Heritage Canada. Would you ask that a building be removed from its present location if people wanted it to be a heritage site?

Mr. Kelley: Again, it is a hypothetical question; what are the other things that would happen on that site? If we assume there is nothing in the way, then it becomes a matter of who will pay the cost of maintaining it. This is our primary concern.

• 1215

We are thinking here in the long term, and in the long term it will not be inconsiderable. We try to operate as though we were any other business, so it is a cost imposed on us which is not imposed on others. That is the way we look at it. It is not imposed on truckers or other people with whom we compete. We consider it to be a matter that should be addressed. How will the cost of such a thing be borne? Obviously one can do many things with these buildings, if that is the public will. But it does not necessarily make the cost disappear.

Mr. Hopkins: But if you were going to destroy a building anyway... If you had no more need for it...

Mr. Kelley: If it has been designated a historic site, as I understand it, we have to go through an approval process anyway. If I read this correctly, it is not a matter of management will if it has been designated a national historic site or a historic railway station.

Mr. Hopkins: Would you expect return on the land on which it was located?

Mr. Kelley: We would expect the cost of maintaining it to be... we would look to be compensated.

Mr. Hopkins: Even though you are going to tear down the building?

Mr. Kelley: No, if we have been directed to keep it. You have to make an assumption now, and I assume we are talking about one that has been designated a historic site. We have to go through an approval process, and if we are advised to keep it, then the issue of "who pays" arises.

[Traduction]

M. Hopkins: On a déjà posé la plupart des questions que j'avais l'intention de poser moi-même. Je m'intéresse tout particulièrement à la question évoquée par M. Reid au sujet notamment de l'aspect économique de toute cette question.

Au cours des années, de nombreuses personnes ont dû s'adresser au CN faisant valoir les caractéristiques patrimoniales de telle ou telle gare, y compris de nombreuses gares vendues au CN par des compagnies de chemins de fer qui ont fait faillite, comme par exemple, la compagnie J.R. Booth qui a été reprise par le CN. Votre rôle dans ce domaine aura donc une influence décisive.

Bon nombre de ces gares ont déjà été démolies ce qui est bien regrettable. Si les gens tenaient à déclarer telle ou telle gare bâtiment historique, est-ce que vous demanderiez l'autorisation de la déplacer?

M. Kelley: C'est une question tout à fait hypothétique, car il s'agit de savoir tout d'abord ce que l'on peut faire avec le site. Ce qui nous préoccupe au premier chef, c'est de savoir qui prendra en charge les frais d'entretien d'une gare déclarée monument historique.

Nous raisonnons à long terme, et à long terme cela n'est pas négligeable. Nous essayons de fonctionner comme n'importe quelle Société commerciale, or il s'agirait là d'un coût qui nous serait imposé et qui ne le serait pas nécessairement à d'autres. Voilà comment nous raisonnons. Les camionneurs, par exemple, ou certains autres concurrents, n'auraient pas ces charges. Voilà comment il faut raisonner. Qui assumera les coûts? De toute évidence, on peut faire pas mal de choses avec ces bâtiments, si cela correspond effectivement à la volonté publique. Mais cela ne règle pas la question du coût.

M. Hopkins: Et supposons que vous soyez décidés à détruire le bâtiment... En imaginant que vous n'en ayez plus besoin...

M. Kelley: Si le bâtiment est classé monument historique, nous sommes obligés de passer par la procédure d'approbation. Dans ce cas, et si je comprends bien le projet de loi, l'issue de la procédure ne dépend pas uniquement de ce que déciderait la direction de la compagnie.

M. Hopkins: Dans un cas comme celui-là, vous attendez-vous à ce que le terrain vous rapporte?

M. Kelley: Nous voudrions surtout que les coûts d'entretien... Nous voulons évidemment être indemnisés.

M. Hopkins: Même si vous décidez de démolir?

M. Kelley: Non, uniquement si l'on nous a imposé de conserver le bâtiment. Nous parlons ici de quelque chose qui a été classé monument historique. Dans ce cas, nous sommes obligés de passer par la procédure d'approbation, et si l'on nous demande de ne pas démolir, la question de savoir «qui paiera» se pose.

[Text]

Mr. Hopkins: Then you are virtually saying that if it were listed as a heritage site it would be a real asset to you, because otherwise you were going to tear it down anyway and therefore would not get anything for it. But because it is being designated a heritage site, you want your money for it.

Mr. Kelley: We would expect compensation for the cost of keeping it. You raised the issue that we could do something else with the property. I do not know; I set that aside. That was something you would have to weigh in the application.

There was a real estate development in downtown Moncton—I am going back a number of years now, 1963—which I do not think could have occurred had the station been retained. I am trying to think of the time we had with the developers. No one thought much about it in those days, but it is to that point—you know, there are other things. If it is strictly a question of maintaining it and there are no other uses for the land, then I would assume that we are covering costs; we are not making a profit. So when you call it an asset. . . this is arguable.

Mr. Benjamin: When you say you expect to be compensated, would you mean for the building, the upkeep and maintenance of it, the repairs, and also for the land?

Mr. Kelley: No, no, I did not say that.

Mr. Benjamin: I mean if you were ordered to retain the building.

Mr. Kelley: What is not addressed here is the cost of keeping an historic station that one had no use for otherwise.

Mr. Benjamin: Again, that will be solved by regulation. You will have to submit a bill of particulars to the appropriate authority, under the legislation, and then—

Mr. Kelley: Costs and taxes I presume.

Mr. Benjamin: —but you would not want any compensation for the land the building was sitting on.

Mr. Kelley: Unless there is some other use for the land. If we are foregoing, then I think we would want to consider that.

Mr. Benjamin: As I understand it, historically all the lands—starting with the Colonial Railway in the Atlantic provinces, the Grand Trunk, the Grand Trunk Pacific, the Grand Trunk Northern—were provided by the people of Canada for free and have not cost the CNR a nickel.

Mr. Kelley: I see your point. We manage the best we can on a commercial basis.

[Translation]

M. Hopkins: Si donc le bâtiment est classé, il devient pour vous un actif intéressant, puisque dans le cas contraire, vous l'auriez démoli et qu'il ne vous aurait rien rapporté. Mais en même temps, vous voulez être indemnisés.

M. Kelley: Nous voulons être indemnisés pour ce que nous coûtera l'entretien du bâtiment. Vous avez d'ailleurs dit vous-même que l'on pourrait toujours imaginer d'en faire quelque chose d'autre. Je laisse de côté cette hypothèse pour le moment. Il faudrait évidemment peser le pour et le contre au moment où la demande est présentée.

On a construit dans le centre-ville de Moncton—cela remonte à 1963, toute une série de bâtiments qui n'auraient pas pu être construits si la gare avait été conservée. Je me souviens des négociations que nous avons eues avec les promoteurs. A l'époque, personne ne réfléchissait beaucoup à ce genre de détail, mais voilà ce qui peut se passer. . . Il y a donc toujours d'autres possibilités. Mais s'il était simplement question d'entretien du bâtiment, lorsque nous n'avons aucune autre utilisation possible pour le terrain, j'imagine que nous prendrions en charge les frais; il ne serait pas question de faire de bénéfices. Lorsque vous parlez d'un élément d'actif intéressant. . . C'est assez discutable.

M. Benjamin: Vous dites que vous voulez être indemnisés, voulez-vous parler du bâtiment, des éventuels travaux d'entretien, des réparations, mais également du terrain?

M. Kelley: Non, ce n'est pas ce que nous avons dit.

M. Benjamin: Supposons que l'on vous oblige à conserver le bâtiment.

M. Kelley: Il n'est pas question dans le projet de loi des coûts d'entretien d'une gare historique, qui ne pourrait servir à rien d'autre.

M. Benjamin: Là encore, je pense qu'on fera appel aux règlements. Le projet de loi prévoit que vous puissiez soumettre au ministre une liste des coûts estimatifs. . .

M. Kelley: Coûts et impôts réunis, je suppose.

M. Benjamin: . . . mais vous ne seriez pas indemnisés pour le terrain.

M. Kelley: A moins qu'on ne puisse l'utiliser pour autre chose. J'imagine que cela entrerait en ligne de compte.

M. Benjamin: Pourtant, si l'on se reporte au passé—en remontant au Colonial Railway de la côte atlantique, au Grand Trunk, au Grand Trunk Pacific et Grand Trunk Northern—les terrains ont été en quelque sorte offerts gratuitement par le Canada au CN, qui n'a rien eu à payer.

M. Kelley: Je vois ce que vous voulez dire. Nous essayons de gérer notre affaire au mieux, et selon les critères des entreprises commerciales.

[Texte]

[Traduction]

• 1220

The Chairman: Thank you, gentlemen, for coming to our committee. Mr. O'Meara, would you please introduce the official with you and then make a brief presentation.

Mr. Raymond L. O'Meara (Director, Regulatory Affairs, Canadian Pacific Railway): Thank you, Madam Chairman. With me is Mr. Chris Wendlandt, who is our General Solicitor.

We appreciate the opportunity to appear before this committee. We were somewhat surprised at the short notice of approximately 24 hours which we were given to do so and the speed at which this bill is being passed through the House. We consider this an important piece of legislation and we would like more time to deal with it. Nevertheless, we have prepared some comments for your consideration today.

First, I would like to deal with the current practice with respect to surplus railway station buildings. Currently the railway applies to the National Transportation Agency under section 119 of the Railway Act, dealing with deviations, changes, and removal of a railway facility. The practice is to publish in local newspapers and post on the station building a notice indicating that an application for the removal of the station will be filed with the agency in not less than 30 days from the date of the notice.

The notice is therefore placed before the application is made. The notice also indicates how anyone wishing to oppose the proposed application may register his objection with the agency. The application includes, in addition to the specific request for authority to remove the station, the following information:

1. Why the application is being made; for example, the station is in a state of disrepair or we have changed our operations and the station is now surplus or the line was abandoned. We give the reason why the application is made.
2. We confirm that passenger service is terminated at that point.
3. We advise whether employees would be affected by the removal of the station.
4. We advise whether the approval of the municipality has been obtained.
5. If applicable, the intended use of the station, following receipt of authority in the event that the building is to be conveyed to a third party, is also indicated.

Copies of the application are normally sent to various interested parties—for example, to the Co-ordinator, Federal Heritage Buildings Policy, the local municipality, and such other parties as the NTA may designate. This

La présidente: Merci, messieurs, d'avoir répondu à notre invitation. Vous pouvez, monsieur O'Meara, présenter la personne qui vous accompagne et ensuite faire votre exposé.

M. Raymond L. O'Meara (directeur, Affaires réglementaires, Canadien Pacifique): Merci, madame la présidente. Je suis accompagné de M. Chris Wendlandt, notre avocat principal.

Nous sommes heureux de pouvoir prendre la parole devant le Comité. Nous avons été surpris des délais extrêmement brefs—environ 24 heures—dans lesquels nous avons été appelés à comparaître, ainsi que par la rapidité avec laquelle le projet de loi est adopté. Or il s'agit pour nous d'un texte important, pour lequel nous aimerions disposer de plus de temps. Nous avons pu cependant préparer un certain nombre de remarques que nous allons vous soumettre.

Tout d'abord, j'aimerais vous expliquer comment se passent les choses à l'heure actuelle lorsque des bâtiments de gare sont désaffectés. La compagnie de chemin de fer dépose une demande auprès de l'Office national des transports, conformément à l'article 119 de la Loi sur les chemins de fer, traitant des déviations, des changements et autres suppressions d'installations ferroviaires. La compagnie fait également paraître dans la presse locale un communiqué et affiche sur la gare un avis indiquant qu'une demande de suppression du bâtiment sera déposée auprès de l'office dans un délai de 30 jours.

L'avis est donc bien affiché avant que la demande ne soit déposée. Il indique également dans quelles conditions l'on peut faire opposition à la demande auprès de l'Office national des transports. Le dossier de demande, outre la requête concernant la suppression du bâtiment, doit contenir les informations suivantes:

1. Les raisons qui justifient la demande: le bâtiment tombe en ruine, ou à la suite de certaines modifications dans la gestion de nos opérations, la gare est désaffectée et la ligne fermée. Nous expliquons pourquoi la demande est présentée.
2. Nous confirmons que cette gare n'est plus utilisée pour le service voyageur.
3. Au cas où la suppression de la gare aurait certaines conséquences pour les employés de la compagnie, nous en faisons état.
4. Au cas où nous avons déjà obtenu l'approbation de la municipalité, nous en faisons également état.
5. Si nécessaire, nous indiquons à quel usage la gare est destinée, au cas où la demande est acceptée. Si le bâtiment doit être cédé à une partie tierce, nous en faisons également mention.

Des duplicatas de la demande sont également adressés aux diverses parties concernées: le coordonnateur de la Section de la politique sur les édifices fédéraux à valeur patrimoniale, la municipalité et les autres parties tierces

[Text]

procedure protects the interests of the public against arbitrary disposition of station buildings.

Therefore, the requirements of section 119 of the Railway Act already provide for a process in which the public interest can and is taken into consideration. Bill C-205 simply adds an additional level of review, in which presumably the same interests are again addressed.

While an outcome of a determination by the NTA under section 119 could lead to the abandonment of the railway station, the review process under Bill C-205 leads to a legal vacuum. The building may be preserved as a building, however, there is no final determination as to its future use, who can purchase it, what price should be paid for it, etc.

The existing process under the Railway Act has enabled the disposal of a substantial number of railway stations to interested parties and communities wishing to preserve the station structures in their existing condition. An example list of station buildings disposed of in co-operation with communities is appended. I stress that this is an example list. We put this list together very quickly for the purpose of this meeting. We did not have the time to go through all our files. We know that there are more. It is only a sample list, but it will give you an example.

• 1225

Secondly, we would like to provide you with our general concerns about Bill C-205. The railways wish to continue to use in a reasonably unobstructed fashion those stations that are not surplus. The railways need to be able to make alterations for operating purposes, as has been done since the railways began. Should a station become surplus to a railway's need, a process to enable the disposal of the station to a heritage interest or otherwise, in a timely fashion, is required. The railways should receive optimum value for station buildings being disposed of.

The bill severely restricts the railways' ability to sell or otherwise dispose of their land and is therefore in violation of an owner's right to enjoy his property. The bill may frustrate or hinder attempts to sell or transfer stations to interested parties by imposing a cumbersome bureaucratic procedure.

Thirdly, and following our specific comments, the determination of what constitutes a heritage railway station is unclear and is subject to individual interpretation.

About subclause 4.(2) of the bill, the words "estimated annual losses for preserving the heritage railway station" should be amended to read "estimated annual costs for

[Translation]

que l'Office national des transports nous signalerait. Cette procédure permet de protéger l'intérêt du public contre toute suppression arbitraire de gares.

L'article 119 de la Loi sur les chemins de fer tient donc déjà compte de l'intérêt public. Le projet de loi C-205 ne fait qu'ajouter un palier supplémentaire à la procédure administrative, palier où les mêmes intérêts seront à nouveau pris en considération.

L'article 119 de la Loi sur les chemins de fer permettait à l'Office national des transports de rendre une décision à la suite de laquelle le sort de la gare en question était réglé, alors que la procédure prévue au projet de loi C-205 débouche sur un vide juridique. Si l'on décide de conserver le bâtiment, rien n'est décidé quant à son utilisation future, on ne sait pas qui peut l'acheter, quel prix peut être exigé etc.

La procédure prévue par la Loi sur les chemins de fer a permis de céder un nombre important de gares à des parties intéressées et notamment à des localités désireuses de préserver les bâtiments dans leur aspect original. Nous vous avons joint, à titre d'exemples, une liste de gares qui ont ainsi été cédées en accord avec les collectivités concernées. Leur nombre est limité. Nous avons rapidement dressé cette liste pour la réunion d'aujourd'hui, nous n'avons pas eu le temps de consulter tous nos dossiers. Nous savons qu'il y en a d'autres. Ce n'est qu'un échantillon, qui vous donnera une idée.

Passons maintenant au projet de loi C-205 à proprement parler, ainsi qu'aux réserves que nous tenons à émettre à ce sujet. Disons d'abord que les compagnies de chemin de fer désirent pouvoir disposer assez librement des gares qui leur servent encore. Cela veut dire qu'elles doivent pouvoir faire procéder aux réparations indispensables, comme cela s'est fait jusqu'ici. Au cas où la compagnie n'a plus besoin d'une gare, on doit prévoir une procédure permettant, dans des délais raisonnables, de céder la gare, éventuellement en considération de son intérêt patrimonial. Mais la compagnie doit pouvoir obtenir le meilleur prix possible pour les bâtiments dont elle s'est séparée.

Or le projet de loi limite très gravement la liberté d'une compagnie de chemin de fer qui voudrait vendre ou céder le terrain qui lui appartient, et il enfreint de ce fait le droit du propriétaire à jouir librement de son bien. Ainsi, les dispositions du projet de loi, en imposant une procédure administrative compliquée, risquent de faire obstacle à la vente ou à la cession des gares à des tierces parties intéressées.

Troisièmement, la notion de gare ferroviaire patrimoniale est mal définie, et toutes les interprétations restent possibles.

Au paragraphe 4.(2) du projet de loi, l'expression «les pertes annuelles estimatives dues à la conservation de la gare ferroviaire patrimoniale» devrait être remplacée par

[Texte]

preserving the heritage railway station". Further, is it intended simply to preserve, and at what level, or to maintain as a railway station? In addition, the costs should be all-inclusive. For example, they should include insurance, maintenance, taxes, services, etc.

There is no provision setting forth what the eventual disposition of the station would be in the event that authority to sell or dispose of is not granted. There is no provision that the railways could be compensated in the event that the Governor in Council does not authorize the disposition of the station. The bill does not specify what process will apply in the event there are no objections pursuant to clause 5.

Presumably clause 6 applies, but there appears to be a step missing between the filing of the application by the railway referred to in clause 4 and the joint recommendation of the minister in clause 6. This recommendation is to be made pursuant to subclause 6.(4), and there is no subclause 6.(4). Are there subclauses of clause 6 that are missing?

There is no discretion with the minister to dispose of the matter in the event that a notice of objection is frivolous or not worthy of serious consideration. It is unrealistic to have a railway maintain unused structures on a subdivision where the tracks may have been removed. Yet the bill could result in such a situation.

The bill could interfere with the railway's ability to negotiate successfully for the sale or other use of its assets contiguous to stations.

Finally, the bill makes no mention of safety considerations. Mention was made here at this committee of the railway's insistence to move stations when they are surplus. This is not to suit our fancy, it is for safety reasons. We urge this committee to take this into account in its deliberations, particularly at a time when another bill, Bill C-105, is being considered by the House on railway safety matters.

In conclusion, a process is in place now that gives the public an opportunity to express its concerns. The bill introduces a bureaucratic mechanism not conducive to appropriate and timely decision-making. A simple objection triggers board hearings, a review by two ministers and a Cabinet decision. We question whether this process is necessary.

• 1230

We urge this committee to review the existing process if it finds that it is inadequate to take the time to develop

[Traduction]

«les coûts annuels estimatifs dûs à la conservation de la gare ferroviaire patrimoniale». De plus, on ne sait pas très bien s'il s'agit simplement de conserver le bâtiment, et dans quel état, ou s'il faut continuer à l'entretenir comme gare ferroviaire. La liste des coûts devrait par ailleurs être exhaustive. Elle devrait notamment inclure les frais d'assurance, d'entretien, les impôts et taxes, les services etc.

Aucune disposition ne prévoit ce que doit devenir la gare au cas où l'autorisation de vendre ou de céder est refusée. Rien ne prévoit non plus que la compagnie soit dédommée au cas où le gouverneur en conseil ne l'autorise pas à céder la gare. Le projet de loi ne prévoit pas non plus quelle procédure sera suivie au cas où aucune opposition n'est faite, conformément à l'article 5.

Sans doute l'article 6 s'appliquera-t-il, mais il semble qu'une étape ait été sautée entre le dépôt de la demande par la compagnie, visé à l'article 4, et la recommandation conjointe du ministre de l'article 6. Cette recommandation doit être faite conformément au paragraphe 6.(4), or il n'y a pas de paragraphe 6.(4). Devons-nous en conclure que certains paragraphes de l'article 6 ont été oubliés?

Le ministre n'a par ailleurs pas le pouvoir de trancher, même si l'avis d'opposition paraît gratuit et sans fondement. Or il est peu réaliste d'exiger qu'une compagnie continue à entretenir des structures inutilisées, alors que les voies n'existent déjà peut-être plus. C'est pourtant ce qui pourrait résulter de l'application des dispositions du projet de loi.

Le projet de loi pourrait également empêcher la compagnie de chemin de fer de négocier la vente ou toute autre utilisation de biens qui seraient contigus aux gares.

Enfin, le projet de loi ne tient absolument pas compte de la question de sécurité. On a déjà discuté, au Comité, de l'insistance que mettaient les compagnies de chemins de fer à pouvoir déplacer certaines gares désaffectées. Il ne s'agit pas d'un caprice de notre part, mais simplement d'un impératif de sécurité. Nous demandons instamment au Comité de tenir compte de cet aspect de la question dans ses délibérations, d'autant plus qu'un autre projet de loi, le projet de loi C-105, traitant des questions de sécurité ferriviale a été déposé à la Chambre.

Nous conclurons en disant qu'il y a déjà une procédure en place qui permet au public de faire connaître son avis. Le projet de loi imposerait une nouvelle procédure administrative, qui compliquerait et ralentirait la prise de décision. À la moindre opposition, la commission est tenue de se réunir, à la suite de quoi deux ministres examinent le dossier avant que la décision finale ne soit prise en conseil. Nous nous demandons si tout cela est véritablement nécessaire.

Nous demandons instamment au Comité de réviser la procédure actuelle, s'il estime qu'elle est insuffisante, et

[Text]

legislation more focused on the intent of the legislation and the mechanism to be put in place to deal with stations.

Mr. Hopkins: I would like to welcome the witnesses. I realize that it was a fast invitation, but I think they also recognize the emergencies of the present situation insofar as what is going to happen to this Parliament in the next few days. I do not think we can complain at this stage about things being done now in view of the way things have gone over the years.

Our witness states that the public can now make its views known. That may well be true, but they are not always very effective. What we have now is something that does not have a great deal of teeth in it. I note that at the bottom the page containing your specific comments you state that the bill could interfere with the railway's ability to negotiate successfully for the sale or other use of its assets contiguous to the stations. Would you enlarge on that and tell us how this would affect you? What other assets are you talking about?

Mr. O'Meara: We are talking about land mainly. We could have a station next to a large or valuable piece of property that we may wish to develop or to sell for development. The presence of the railway station at that location could hamper our ease in doing this. There is no doubt about it.

Mr. Hopkins: If someone wanted to develop a piece of property beside it, are you saying that a heritage item would be a liability to that developer? One would think it would be somewhat of an attraction and add to it.

Mr. O'Meara: In some cases it is, but in some cases it may not be.

Mr. Hopkins: What you are really saying is that the profit motive comes before heritage in CP's plan of things.

Mr. O'Meara: No, that is not what we are saying. We are saying that we want any legislation or regulations to take into account the fact that there are circumstances where we may wish to develop land adjacent to stations. Therefore there have to be mechanisms whereby a station can be moved from its location.

Mr. Hopkins: We are back to the same situation we were in when we began this discussion today. I am well aware of your suggestions that a station could be moved. This simply indicates to us, to Heritage Canada and to people in the communities, that once you move that building, you are taking it out of its historical place and you are no longer considering it a heritage item. A heritage location should remain where it is.

• 1235

In the past CP has asked communities to remove buildings under any idea of heritage proposals. By doing

[Translation]

de se donner le temps de proposer un projet de loi qui soit plus conforme à ses objectifs déclarés et qui nous dote d'une procédure permettant de régler le sort des gares concernées.

M. Hopkins: Je souhaite la bienvenue aux témoins. Je sais que vous avez été invités dans des délais très brefs, mais je suppose que vous comprendrez l'urgence de la situation, étant donné ce qui risque d'advenir du Parlement dans les jours qui viennent. Je ne pense pas que l'on puisse se plaindre que les choses se fassent, étant donné ce qui s'est passé pendant des années.

Le témoin dit que la procédure actuelle permet au public de faire connaître son avis. C'est sans doute vrai, mais ce n'est pas toujours très efficace. Je ne sais pas si avec la loi en vigueur nous disposons de moyens suffisants pour appliquer notre politique. Vous dites, en bas de la page, que le projet de loi pourrait empêcher les compagnies de chemins de fer de négocier la vente, ou l'utilisation à d'autres fins, des biens contigus aux gares. Pourriez-vous développer un peu et nous dire quelles pourraient en être les conséquences pour vous? De quels biens parlez-vous?

M. O'Meara: Nous parlons surtout de terrain. On peut imaginer que la compagnie soit propriétaire d'un terrain important qu'elle voudrait mettre en valeur, ou vendre à des promoteurs. La présence d'une gare de chemin de fer à cet endroit pourrait faire échouer les négociations. Cela ne fait aucun doute.

M. Hopkins: Vous voulez dire que la présence d'un bâtiment classé empêcherait le promoteur de mettre en valeur le terrain contigu? On imaginerait plutôt que ce soit le contraire, un argument en faveur de la vente.

M. O'Meara: Dans certains cas peut-être, dans d'autres, non.

M. Hopkins: Ce que vous nous dites, en quelque sorte, c'est que l'argument du profit est plus important pour le CP que le respect du patrimoine.

M. O'Meara: Non, ce n'est pas ce que nous disons. Nous voulons que la nouvelle loi tienne compte du fait que, dans certains cas, nous pourrions vouloir mettre en valeur des terrains adjacents. Voilà pourquoi il faudrait prévoir la possibilité de déplacer la gare.

M. Hopkins: Nous nous retrouvons là où nous avons commencé cette discussion aujourd'hui. Je comprends très bien que la gare pourrait être effectivement déplacée. Mais cela veut dire, aussi bien pour nous que pour la Fondation canadienne du patrimoine et les collectivités concernées, qu'une fois la gare déplacée, elle a quitté son lieu d'origine et elle n'est plus considérée comme un élément du patrimoine. Pour cela, il faut qu'elle reste où elle a toujours été.

Par le passé, le CP a demandé à certaines municipalités la permission de déplacer des bâtiments, et cela pour que

[Texte]

that, you are virtually saying to them you are putting a roadblock in their way. Not only are you putting a roadblock in their way, but you are in fact destroying the actual historical significance of that location.

Now I want to refer to the remarks quoted this morning by Mr. R.S. Allison, Executive Vice-President of CP, in a letter to Heritage Canada in 1984, when he suggested that the railway company itself was the best judge of what constitutes heritage. Does this mean CP Rail has suddenly become the most well-informed heritage organization in Canada, outdoing Heritage Canada and all the others? Are they putting themselves up as their own judges?

Mr. O'Meara: I would like to place this quote in its proper context. I would like to read the complete paragraph of the letter from Mr. Allison, where this quote comes from:

Our company supports the preservation of any building of national historical interest when that building has played a major role in the history of our country. For example, we have spent many millions of dollars repairing and indeed upgrading Windsor Station in Montreal and our former Vancouver railway station. We have fully co-operated with those responsible bodies who have wished to preserve significant buildings of this type, such as our former Palais Station in Quebec City. The difficulty arises when organizations at federal, provincial or municipal levels or private organizations attempt to preserve *in situ* buildings of little historical significance simply because they are located on railway property in a specific municipality. Even then, however, we have recognized that some buildings have local interest and we have indicated a willingness to sell these at a nominal sum, conditional upon their being removed from railway property. In certain circumstances we have even offered to subsidize the cost of removal of a building from our premises.

That is the context in which that quote was made.

Mr. Hopkins: That is even more enlightening. I would like to take note here that our witness mentions Windsor and Quebec City. It just verifies the fact that there is a total non-acknowledgement of the role of other smaller and key communities on main lines across the country.

You say you even offer subsidization for removal of buildings. I simply repeat that you are taking it out of its historical location.

You are saying people want to preserve things of little historical significance. Well, who is CP to be the judge of what local people consider to be of historical significance? Surely the historical significance is there in the community. This is Big Father telling people what their values of life are. On the main line of the CP, built

[Traduction]

le patrimoine soit respecté. Mais ce faisant, vous leur mettez en fait des bâtons dans les roues. De plus, vous détruisez la valeur historique du site.

Je vous renvoie à la lettre citée ce matin par M. R.S. Allison, vice-président exécutif du CP, lettre adressée en 1984 à la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine, et dans laquelle il laisse entendre que la compagnie ferroviaire est le meilleur juge de ce qui peut ou non constituer un élément de patrimoine. Est-ce que cela veut dire que le CP est subitement devenu l'organisme de protection du patrimoine le mieux informé au Canada, avant la Fondation canadienne et les autres parties concernées? La compagnie s'érige-t-elle en juge?

M. O'Meara: J'aimerais replacer cette citation dans son contexte. Je vais lire tout le paragraphe de la lettre de M. Allison, à laquelle la citation est empruntée:

Notre compagnie est favorable à la conservation de tout bâtiment d'intérêt historique national, lorsqu'il a joué un rôle important dans l'histoire de notre pays. C'est ainsi que nous avons dépensé plusieurs millions de dollars pour réparer et même restaurer la gare Windsor de Montréal et notre ancienne gare ferroviaire de Vancouver. Nous avons toujours coopéré avec les services responsables désireux de préserver les bâtiments importants de ce type, comme notre ancienne gare du Palais à Québec. Les difficultés éventuelles viennent de ce que certains organismes, au niveau fédéral, provincial ou municipal, ou même certains organismes privés, veulent conserver *in situ* certains bâtiments d'intérêt historique peu important, et cela parce qu'ils sont situés sur un emplacement de la compagnie, dans telle ou telle municipalité. Même dans ce genre de cas, nous avons accepté de reconnaître que certains bâtiments pouvaient avoir un intérêt local et nous nous sommes déclarés prêts à les vendre, à condition qu'ils soient déplacés. Dans certains cas, nous avons offert de participer aux frais de déplacement du bâtiment.

Voilà comment il faut relire la citation.

M. Hopkins: C'est encore plus clair. Je fais remarquer que le témoin cite Windsor et la ville de Québec. Cela confirme que d'autres petites localités situées sur les grandes lignes ferroviaires de ce pays sont complètement ignorées.

Vous dites vous-même avoir offert de participer au déplacement de ces bâtiments. La valeur historique de l'emplacement disparaît alors.

Vous dites aussi que la population veut souvent préserver certaines choses d'importance historique relative. Je me demande bien ce qui permet à CP de s'ériger en juge de ce qui peut présenter pour la population locale un intérêt historique ou non. C'est la collectivité qui est dépositaire de cette valeur historique.

[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

[Texte]

setting, as it were—is that railway operations change from day to day. It is a truth, I think, to say that no railway station today is on the same site it was when it was constructed. At one time, as I say, it may have been in their own building. Today it finds itself downtown in a metropolitan city. Developments have occurred around it. Railway lines have been placed, replaced and displaced. Therefore, what is the historical setting one wishes to preserve? Is it the setting of its original construction or the day you find it? If it is the day you find it, i.e. the day the issue arises as to what to do with the station, then surely that recognizes that there has been development the day before the application.

Then why hinder future railway development? Why not create a mechanism in which, yes, historic buildings such as those deemed to be significant can be preserved, while at the same time permitting the company, CP Rail in this particular instance, to develop its property?

It also has another responsibility, which is not only to preserve stations in a certain way, but it has the responsibility of a common carrier, namely to make sure that the Canadian public gets the type of service it requires for the handling of its freight and passengers. To ascribe only a profit motive to Canadian Pacific is, in my submission, to mistate the case.

Mr. Taylor: I was quite surprised by your submission where you suggest that this bill is creating another vacuum. By doing so, you are suggesting that the National Transportation Agency has been able to do the job that this bill is designed to do. I think you know that is not the case, because time after time the National Transportation Agency has to ignore petitions from the people. Consequently, the National Transportation Agency cannot entertain anything connected with heritage and petitions from the people.

• 1245

If you are suggesting that we want to be the sort of country where we ignore the people and they cannot even make petitions or representations, you are not talking about the kind of a country I want. I think that people eventually are supreme and should have the opportunity to make representations. Instead of creating a vacuum, we are filling a vacuum with this bill.

The next point raised by the second speaker was that he does not know whether this bill pertains to all stations or not. Well, sir, with respect, if you have read the bill and if you have read the amendments, I do not know how you could not realize that this is not going to apply to all stations. In the first place, it is going to have to go through the Historic Sites and Monuments Board which will have the authority to make recommendations only. That board will be given the authority to consider heritage features. Then it goes to a minister of the Crown, who has a

[Traduction]

demande s'il est important de préserver cela. En effet, l'exploitation ferroviaire évolue. Il faut reconnaître qu'aucune gare de chemin de fer ne se trouve aujourd'hui là où elle a été construite. Il fut un temps où les gares de chemin de fer appartenaient aux sociétés, mais aujourd'hui, on les trouve au coeur des villes. Les alentours ont été aménagés, et les voies ferrées ont été déplacées, remplacées. Par conséquent, est-ce que ce sont les alentours historiques que l'on souhaite préserver? Est-ce qu'on souhaite préserver les lieux où se trouve le bâtiment d'origine ou le bâtiment lui-même? Si c'est effectivement le bâtiment au moment où l'on se demande que faire de la gare, à coup sûr, on doit reconnaître qu'il y a eu une évolution auparavant.

Alors pourquoi entraver l'évolution des chemins de fer? Pourquoi ne pas créer un mécanisme permettant de préserver les bâtiments historiques que l'on juge assez importants, en donnant aussi aux sociétés de chemins de fer, le CP en l'occurrence, la possibilité de faire prospérer ces biens immeubles?

Le CP a une autre responsabilité, et ce n'est pas de préserver des gares, mais de s'occuper de transport public, de garantir au public canadien le genre de service dont il a besoin pour le transport des marchandises et des voyageurs. On aurait tort de croire que le Canadien Pacifique est guidé uniquement par la rentabilité.

M. Taylor: J'ai été étonné de vous entendre dire que ce projet de loi créait un nouveau vide. Vous laissez entendre que l'Office national de transport a pu remplir la tâche que le projet de loi vise à accomplir. Vous savez bien qu'il n'en est rien, car l'Office national des transports doit constamment refuser des requêtes. Par conséquent, il ne peut s'occuper du patrimoine et des requêtes qu'on lui présente en ce sens.

Si vous voulez dire qu'au Canada nous devons ignorer les souhaits de la population, refuser qu'elle fasse des requêtes, voire des démarches, je ne marche pas. Je pense que la population doit avoir le dernier mot et la possibilité de faire des démarches. Au lieu de créer un vide, nous en comblons un avec les dispositions de ce projet de loi.

Le deuxième témoin s'est demandé si ce projet de loi concernait toutes les gares. Je répondrai respectueusement que si on lit le projet de loi et les amendements proposés, on se rend vite compte qu'il ne s'applique pas à toutes les gares. Tout d'abord, il faudra passer par la Commission des lieux et monuments historiques, qui aura seulement le pouvoir de faire des recommandations. Elle aura le pouvoir d'examiner les caractéristiques patrimoniales éventuelles. Ensuite, c'est un ministre de la Couronne, responsable devant la population le CP et toutes les autres

[Text]

responsibility to all the people as well as to the CPR and all agencies, to make a decision as to which ones will be called heritage.

So how you ever reached the conclusion that this is going to apply to all stations is beyond me. There is no way it could apply to all railway stations. The bulk of most of those stations will remain in the same category they are in today, because you have a responsible board and you have a responsible minister.

But I do not want to deny the people from making representations to the board or the minister, as is done today under the National Transportation Act, so we are filling a vacuum in a democratic way.

On another point you raise, you talk about your property. The CPR was given vast sums of land and the minerals for the purpose of carrying out a passenger service as well as a freight service, but you reneged on that. You reneged on that. That was the basis of the act for which you got all those minerals. There are thousands of tonnes of coal in my own area that belong to the CPR and are sitting there.

When you start talking about your property, I would think as a corporate citizen you would want to pay something back to the people for what they have given to you. You have reneged on several items, certainly on passenger service. I personally think there should have been steps taken to have some of those minerals returned, because you broke faith with the Government of Canada who gave you those lands on the understanding that you would operate a passenger service forever.

I do not want to pursue this point, but I would think that CPR, instead of taking the attitude that we are trying to preserve historic and heritage stations only, would act as a corporate citizen and say they will co-operate with it. If there is some station you do not think is heritage, you have every right to make presentations to the board and secondly to the minister; and your representations have always been considered maybe more so than individuals, because you are representing a large group of people in a large organization in the country.

I can only say that I think you are reading into this bill a lot of things that are not there and that you are forgetting some of the past, that CPR owes something to the people of Canada. Surely payment of a historical building is a very small amount to pay for the vast sums of money you have received from minerals alone in this country.

Mr. O'Meara: We certainly are sensitive to this. Regarding the pay-back, particularly on the issue of stations, that is why we appended to our notes a list of stations that were successfully disposed of. You yourself, sir, mentioned Beiseker, and there are numerous other

[Translation]

organisations, qui prendra la décision de déclarer une gare monument historique.

Je ne comprends absolument pas comment vous pouvez en conclure que les dispositions de ce projet de loi s'appliquent à toutes les gares. Absolument pas. La majorité d'entre elles demeureront dans la même catégorie parce que la commission et le ministre vont agir logiquement.

À mon avis, il n'est pas question de refuser à la population de faire des démarches auprès de la commission ou du ministre, comme il est prévu actuellement dans la Loi canadienne des Transports, et c'est ainsi que le vide est comblé de façon démocratique.

Vous parlez de vos biens immeubles. Le CP a reçu beaucoup de terres contenant des ressources minérales pour assurer le transport des marchandises et des voyageurs, mais vous ne vous êtes pas acquittés de cette responsabilité. C'était pourtant le fondement de la loi qui vous donnait accès à ces ressources minérales. Il y a des milliers de tonnes de charbon dans la région où j'habite qui appartiennent au CP et que l'on ne fait pas fructifier.

Quand vous parlez de vos biens immeubles, je serais porté à croire qu'en tant que personne morale, vous voudriez dédommager la population qui vous a tant donné. Vous ne vous acquittez pas de biens des responsabilités en ce qui concerne le transport de voyageurs. Voilà pourquoi, à mon avis, on aurait dû prendre les mesures nécessaires pour que vous rendiez les ressources minérales qu'on vous avait données, car vous vous êtes rendus coupables d'abus de confiance à l'égard du gouvernement du Canada qui vous avait donné ces terres pour que vous offriez à perpétuité un service de transport de voyageurs.

Je ne vais pas m'appesantir là-dessus, mais je souhaiterais que le CP, au lieu de persister à croire que nous essayons uniquement de préserver des gares historiques et patrimoniales, agisse comme toute bonne personne morale et fasse preuve de coopération. Si selon vous une gare ne comporte pas de caractéristiques patrimoniales, vous avez le droit de faire des démarches auprès de la commission, et ensuite auprès du ministre. Vos démarches ont toujours pesé dans la balance, peut-être plus que celles de particuliers, car vous représentez un groupe important très bien organisé.

Vous voyez dans le projet de loi bien des choses qui ne s'y trouvent pas, et en même temps vous oubliez que le CP doit beaucoup à la population canadienne. Assumer les frais d'un édifice historique est un tribut bien mince en contrepartie des énormes sommes que vous avez reçues sous forme de ressources minérales.

M. O'Meara: Nous en sommes fort conscients. Pour ce qui est du dédommagement, en ce qui concerne les gares, nous avons annexé à notre mémoire la liste des gares que l'on a classées. Vous avez vous-même parlé de Beiseker, et il y en a bien d'autres. La liste en comporte 35. Nous

[Texte]

stations. On this list there are about 35 stations. We put that list together in two hours by making a few phone calls, but I am sure the list is much longer.

Mr. Taylor: Sure. And you made the arrangements with the municipality.

Mr. O'Meara: Yes.

Mr. Taylor: Well, that would continue. We are not going to interfere with that unless it is a heritage station, and it is then that this machinery comes into force. Who in the world would have called the Rosedale station a heritage station? It was simply demolished. It could not possibly be a heritage station. Scores, maybe hundreds of stations, will not be heritage stations. So the same machinery you operate under now will operate... unless it is declared a heritage station. The Historic Sites and Monuments Board so far has been very conservative—and I use that with a small “c”—in regard to naming the heritage stations in Canada. I think there are only 10 or 12, a handful.

• 1250

Mr. Wendlandt: If I may just make one comment, I think you express some difficulty with our statement having to do with the legal vacuum that is being created. I think the observation was that you are attempting to fill a vacuum. The vacuum to which we referred in our submission has to do with the situation where an application for a sale or demolition or alteration is denied. What happens then? The difficulty that we find ourselves in is this: Is Canadian Pacific then to be the guardian and preserver of that station and, if so, for how long?

Is there a mechanism by which we can reapply in two years, five years, ten years? Is there a mechanism for reconsideration? When one says to maintain the structure, at what level? It may well be that a historic building had been abandoned for a period of time, was used for other purposes than a passenger train station. Therefore, it should be preserved at what level? Is that responsibility one that CP should carry or is it not a responsibility that the community as a whole should carry?

Mr. Taylor: The bill does not deal with compensation. The bill is not intended to be all-inclusive. These things would be arranged. If my community wants to preserve that station as a heritage station and make representations that way, it is going to be prepared to spend a considerable amount of money to keep that station.

Mr. Wendlandt: My preface was, let us suppose that you cannot sell this. Your application is denied, let us say, to sell the station.

Mr. Taylor: No, it is not, sir. When the matter is put in the hands of a minister of the Crown, anybody can make

[Traduction]

avons dressé cette liste en deux heures en donnant quelques coups de fil, mais je suis sûr qu'il y en a davantage.

M. Taylor: J'en suis sûr. Et vous avez fait les arrangements nécessaires avec la municipalité, n'est-ce pas?

M. O'Meara: Absolument.

M. Taylor: Eh bien, cela se fera encore. Nous n'allons pas intervenir à moins qu'il ne s'agisse d'une gare patrimoniale, auquel cas ce mécanisme entrera en jeu. Personne n'aurait songé à considérer la gare Rosedale comme une gare patrimoniale, n'est-ce pas? On s'est contenté de la démolir, car elle ne pouvait pas prétendre à être classée. Des dizaines, voire des centaines de gares, ne seront jamais considérées comme gares patrimoniales. Ainsi, le mécanisme actuel prévaut... à moins qu'une gare ne soit déclarée patrimoniale. La Commission des lieux et des monuments historiques a fait preuve jusqu'à présent de la plus grande réserve quand il s'est agi de classer les gares canadiennes. Il n'y en a qu'une poignée, 10 ou 12 seulement.

M. Wendlandt: Vous avez tiqué quand nous avons dit que les dispositions du projet de loi créaient un vide juridique. Vous avez répondu que vous essayez de combler un vide. Le vide dont nous parlions quant à nous, est celui créé par le refus d'une demande en vue de vendre, de démolir ou de modifier une gare. Que se passe-t-il? Voilà l'impasse dans laquelle nous nous trouvons: le Canadien pacifique est-il dès lors le gardien ou le conservateur de cette gare et, dans l'affirmative, pour combien de temps?

Y a-t-il un mécanisme qui nous permette de reconduire la demande deux ans, cinq ans ou dix ans plus tard? Y a-t-il un mécanisme d'appel? Quand on dit qu'on doit entretenir le bâtiment, il faudrait préciser l'ampleur? Il se peut qu'un bâtiment patrimonial soit demeuré à l'abandon pendant un certain temps et ait servi à autre chose qu'à accueillir des voyageurs. Par conséquent, quel degré d'entretien nous impose-t-on? Est-ce là une des responsabilités du CP? Cette responsabilité n'incombe-t-elle pas à la population d'une localité?

M. Taylor: Les dédommagements ne figurent pas dans le projet de loi, qui n'a pas la prétention de tout prévoir. On peut s'entendre par la suite sur ce genre de détail. Si la population d'une localité veut préserver une gare patrimoniale, faire les démarches qui s'imposent, elle sera sans doute prête à consacrer des sommes considérables à son entretien.

M. Wendlandt: J'ai dit tout à l'heure que je me plaçais dans l'hypothèse où on ne peut vendre une gare. Cela signifie que la requête pour vendre un bâtiment est rejetée.

M. Taylor: Pas nécessairement. Quand un ministre de la Couronne est saisi de la question, n'importe qui peut

[Text]

representations to that minister. That is the kind of country that we live in. It is not denied at all.

Mr. Wendlandt: Let us suppose that we wish to sell it to X,Y,Z developer, and the minister, after having considered all of the representations, refuses that permission. What happens?

Mr. Taylor: It would be refused. If it is a heritage station, it should be refused.

Mr. Wendlandt: I am not arguing whether it should be refused or not. I am simply saying, what is the legal position of Canadian Pacific vis-à-vis that station which has now been determined to be surplus to our requirements? Is it therefore our obligation to preserve that station forever? Or for a period of time? At what level of preservation? Is it appropriate, for instance, for us to board up the station to keep out vandals in order to make sure that the building is safe? Those are the types of issues that, in my respectful submission, the bill does not deal with. If there is a denial of the application, what happens?

Mr. Taylor: You are thinking up various things that will never happen. In the first place, no minister is going to make a recommendation that a station be a heritage station without going into all of those factors. The same with the historic board. We are not dealing with illiterates. These are people who are trained in these particular things. The minister has to answer not only to the Cabinet and the House of Commons but also to the people of Canada. What more accountability can you have than that?

• 1255

Mr. Reid: Pardon me for interjecting, Mr. Taylor, but I wanted to make a couple of points to the witnesses from CPR.

First, this bill does not absolve them from meeting all the requirements of the Railway Act as they are presently enforced. This bill only comes into play then when there are designated historic stations and historic features of such stations.

Applications would be made by you as the owner of such a building in the ordinary course under clause 4. I thought you would appreciate the lack of restrictions. It does not say that you have to wait 10 or 15 years from the time you make one application to the other.

You make an application to do what?—alter, dispose, give to the municipality, whatever you choose to do. The minister responsible will have to hear that application with all evidence that comes before him for consideration. This will not be the first time. If a CPR application were denied by the minister... You have been living with regulations practically all of your existence. You have had more than one application under the Railway Act rejected. You come back when you have another proposal to make.

[Translation]

faire des démarches auprès de lui. Voilà comment les choses marchent ici. La requête n'est pas du tout rejetée.

M. Wendlandt: Supposez que nous voulions vendre à un promoteur telle ou telle gare, et que le ministre, après avoir considéré toutes les représentations, refuse son autorisation. Que se passerait-il?

M. Taylor: Il refuserait, car si c'est une gare patrimoniale, cela s'imposerait.

M. Wendlandt: Je ne parle pas ici du bien fondé de la permission ou du refus. Je voudrais tout simplement savoir où se trouve le Canadien Pacifique du point de vue juridique quand une de nos gares a été déclarée excédentaire? Est-ce que nous avons alors l'obligation de la conserver à tout jamais? Serait-ce pour un certain temps seulement? Dans quel état de conservation devrions-nous la maintenir? Par exemple, diriez-vous qu'il suffirait que nous placardions la gare pour empêcher les actes de vandalisme, pour la préserver des abus? Voilà le genre de questions auxquelles les dispositions du projet de loi ne répondent pas. Que se passe-t-il si une requête est refusée?

M. Taylor: Vous posez là des hypothèses qui ne se présenteront jamais. Tout d'abord, aucun ministre ne recommandera qu'une gare soit déclarée patrimoniale sans tenir compte de tous ces facteurs-là. Il en va de même pour la Commission, car vous n'avez pas affaire à des analphabètes, mais à des gens compétents en la matière. Le ministre est comptable non seulement au Cabinet et à la Chambre des communes, mais aussi à la population canadienne. Que voulez-vous de plus?

M. Reid: Excusez-moi, monsieur Taylor, de vous interrompre. Je voudrais faire une ou deux remarques à l'intention des représentants du CP.

Tout d'abord, ce projet de loi ne vous libère pas des exigences de la Loi sur les chemins de fer en vigueur actuellement. Il n'entre en vigueur que quand une gare est classée ou comporte des caractéristiques patrimoniales.

Disons que vous êtes le propriétaire d'une gare patrimoniale; vous êtes donc tenu de faire les demandes d'autorisation qui s'imposent conformément à l'article 4. Vous auriez dû comprendre que les contraintes ne sont pas très sévères, car rien ne vous impose d'attendre 10 ou 15 ans entre chacune des demandes.

Vous feriez une demande pour quoi, par exemple? Je suppose que ce serait pour modifier, vendre, donner une garde à une municipalité, n'est-ce pas? Le ministre responsable devra instuire la demande en tenant compte des faits à l'appui. Ce ne sera pas la première fois. Si le CP fait une demande que le ministre refuse... Vous avez dû vous conformer à des règlements depuis que vous existez. Vous avez fait quantité de demandes conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer et vous faites une nouvelle demande quand vous modifiez telle ou telle proposition, n'est-ce pas?

[Texte]

I do not like these sort of red herrings that are being brought before us. I am putting on record, Madam Chairman, that I am somewhat disposed to object to an elimination of subclause 4.(2). I feel the owner of a building should be self-protected in some way. If nobody wants it or if you cannot sell it or whatever, somebody has to come forward with some compensation or assistance.

Simply because we have not written into the bill all of the regulations by which the minister will be guided when he makes his consideration of that application, I do not think it is going to be to the detriment of you or of us in the writing and legislating of this bill. I am going to leave it at that general comment.

Mr. Hopkins: One of the witnesses has mentioned that the railway operations change from day to day and that today's stations find themselves down in the middle of a town or the middle of a city. Surely that is all the more reason for giving them this consideration as a heritage setting. They are now in the middle of a modern town or a modern city; therefore they are part of the original history and the heritage of that community.

I would think that rather than argue that this is no longer apropos, I think it is all the more important that it be that way. I would just like to know why they would not consider that setting as a good potential for a heritage setting.

With all due respect, I have one final comment, Madam Chairperson. I noticed they said they took two hours to put this list of stations together. There were seven demolished, but it is certainly not heavy on ones that have been demolished even though communities had requested that they be retained... and at least have a hearing, but no hearing was given to those communities.

I am still waiting for my answer as to why they would go into a community in the early hours of the morning and make sure the station demolished before people got up in the morning. I think that is a very cogent question.

I am simply asking this question, Madam Chairperson, because in order to put this bill in its proper perspective, I think it is the very thing it is meant to get away from or to prevent. As Mr. Reid mentioned, it gives a due process for hearing. There is a timeframe for decision-making on these things. Mr. Taylor has pointed out that it is certainly not all-inclusive, but at least people have their process to follow, one that is not satisfactory at the present time.

• 1300

So why would you try to say a station that is now in the middle of town would not be considered a heritage item?

Mr. O'Meara: We mentioned the right to manage our property. We mentioned that a few times.

[Traduction]

Je n'aime pas qu'on essaie de brouiller les pistes ici. Madame la présidente, je voudrais qu'on sache bien que j'ai l'intention de m'opposer à la suppression du paragraphe 4.(2). Je pense que le propriétaire d'un bâtiment devrait être protégé jusqu'à un certain point. Si personne ne veut de ce bâtiment et s'il est interdit de le vendre, quelqu'un doit offrir un dédommagement ou une aide quelconque.

Ce n'est pas parce que le projet de loi ne comporte pas chaque règlement qui guidera le ministre quand il prendra sa décision que vous serez lésés ou que nous le serons. Je m'en tiendrai là.

M. Hopkins: Un des témoins a dit que l'exploitation ferroviaire évoluait et que de nos jours les gares se trouvent au centre-ville. C'est là raison de plus de les considérer comme lieu historique. Elles se trouvent désormais au milieu d'une ville moderne et elles font donc partie de son histoire et de son patrimoine.

Ce n'est pas un argument, bien au contraire. Je voudrais savoir pourquoi selon vous ce lieu ne pourrait pas être un bon potentiel pour le patrimoine.

J'ai une dernière remarque à faire, madame la présidente. On a dit qu'on avait mis deux heures à dresser la liste de ces gares. On a oublié de dire que sept avaient été démolies même si les populations locales avaient demandé à ce qu'elles soient préservées... On a demandé tout au moins une audience publique, qui a été refusée.

Je voudrais savoir pourquoi on a profité des heures paisibles de l'aube pour démolir une gare avant que la population ne se réveille. Je pense que la question est percutante.

Si je la pose, madame la présidente, c'est pour que l'on voie les dispositions de ce projet de loi dans la perspective qui s'impose, car voilà précisément l'objectif qu'elle vise, ce qu'elle cherche à empêcher. Comme l'a dit M. Reid, elle donne la possibilité de se faire entendre publiquement. Elle précise le cadre dans lequel doivent se prendre les décisions en la matière. M. Taylor a bien dit que les dispositions du projet de loi ne comportaient pas tous les détails, mais prévoyaient une procédure, car la situation actuelle laisse à désirer.

Pourquoi prétendre alors qu'une gare qui se trouverait au centre-ville actuellement ne pourrait pas être considérée comme patrimoniale?

M. O'Meara: Nous avons dit que nous avons le droit de gérer nos biens immeubles et nous l'avons répété.

[Text]

The other argument, sir, is definitely for safety reasons, in some cases. This bill does not address those safety reasons.

Mr. Hopkins: But surely that is already in the building regulations and in the regulations set down in other legislation. We all know nobody can live or operate in a building that is unsafe. There are ways of condemning these buildings, and so on. So I think this is, in the words of Mr. Reid, another red herring, because that legislation is already in place.

Mr. Taylor: There is no limitation on what the minister can consider, no limitation whatsoever.

Mr. O'Meara: When we refer to safety reasons, we mean the proximity of the station building to the actual track, where trains are going by at perhaps 50 or 55 miles an hour. There are circumstances where we do not think it is appropriate to have a museum where school kids would come by the dozen and be left by that station when maybe up to 30 or 35 trains per day can be going on a piece of track at 50 miles an hour. That is what we mean by safety considerations. That is one of the reasons why we think the bill should allow for buildings to be removed, in some cases.

Mr. Hopkins: Again, you are being the judge here. Are you saying the board that is going to make the recommendations and the minister who is going to make the final decision on this are not going to take that into consideration and are not going to take the proper steps to correct it? That is another red herring. What you are doing is attributing to other people irresponsible decisions; and that is not the case. You are acting the "big daddy" here again.

Mr. O'Meara: Respectfully, sir, we are here to try to make the bill a better bill. We are not here to act as "big daddy", as you say. That is the sole purpose for our coming here.

Mr. Thacker: A point of order, Madam Chairperson. We have had some excellent evidence this morning. Before getting into clause-by-clause consideration, I would really like the officials from the Department of the Environment and the Department of Transport to go through them in detail with a view to looking at the amendments they have come up with, to see if there might be some changes. I am wondering if the committee would agree to reconvening this afternoon for clause-by-clause consideration.

The Chairman: I have no objection. I think it would be wise to proceed at that point. We have had a good contribution from all four witnesses, which I think has been very helpful to our committee. We will proceed to clause-by-clause consideration this afternoon. I think the committee is ready.

[Translation]

Par ailleurs, on peut invoquer dans certains cas des considérations de sécurité. Le projet de loi ne dit rien à ce propos.

M. Hopkins: Cela se trouve assurément dans les règlements de construction ou dans des règlements découlant d'autres lois. Nous savons tous que personne ne peut habiter ou travailler dans un bâtiment qui n'est pas sécuritaire. Les moyens existent pour condamner ces bâtiments. Tout comme M. Reid, je pense qu'on essaie de brouiller les pistes encore une fois, parce que ces autres dispositions législatives existent déjà.

M. Taylor: Il n'y a pas de limite aux facteurs que le ministre peut prendre en considération.

M. O'Meara: Quand nous parlons de considérations sécuritaires, nous parlons d'une gare qui serait à proximité des voies ferrées, où les trains vont à une vitesse de 50 ou 55 milles à l'heure. Dans ces conditions, nous ne pensons pas qu'il convienne d'ériger un musée où des écoliers viendraient par douzaines, alors que 30 ou 35 trains par jour passeraient à une vitesse de 50 milles à l'heure. Voilà ce à quoi nous songeons quand nous parlons de la sécurité, et c'est une des raisons pour lesquelles nous pensons que le projet de loi devrait prévoir des dispositions pour le déplacement des bâtiments dans certains cas.

M. Hopkins: Vous êtes juge ici. Prétendez-vous que la Commission qui fera des recommandations et le ministre qui prendra la décision ne tiendront pas compte de ces facteurs? Pensez-vous qu'ils ne feront pas le nécessaire pour y veiller? Vous essayez encore de brouiller les pistes. Vous prêtez des intentions négligentes aux autres, sans raison. Vous faites preuve de paternalisme.

M. O'Meara: Sauf le respect que je vous dois, nous sommes venus témoigner pour tenter d'améliorer le projet de loi. Il n'est pas question de paternalisme, comme vous le dites. Nous sommes venus ici animés de bonnes intentions.

M. Thacker: J'invoque le règlement, madame la présidente. Nous avons entendu des témoignages fort utiles ce matin, mais avant de passer à l'examen article par article, j'aimerais obtenir le témoignage des représentants du ministère de l'Environnement et du ministère des Transports pour que l'on nous explique les amendements proposés, et que nous les modifiions au besoin. Pourrions-nous convenir de nous réunir cet après-midi de nouveau pour l'examen article par article.

La présidente: Je n'y vois pas d'inconvénient. C'est ce qu'il faut faire maintenant. Nos quatre témoins nous ont éclairés, et nous passerons à l'examen article par article cet après-midi. Je pense que nous sommes prêts.

[Texte]

Mr. Taylor: I would like to join with the chairman in saying I too appreciate the representations from those who are going to be involved. I think they will all be considered very, very carefully by the members of the committee.

The Chairman: Thank you, and thank you to our witnesses, who have been very patient with us this morning.

The meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1537

The Chairman: We will proceed with further consideration of Bill C-205, an Act to protect heritage railway stations. We do have a quorum and we can continue with clause-by-clause consideration of the bill.

There are amendments to be put forward. I will call clause 2 and ask for a mover of the amendment.

Mr. Taylor: I move that clause 2 of Bill C-205 be amended (a) by striking out lines 12 to 14 on page 1 and substituting the following:

“heritage feature” means any feature of a heritage railway station designated by the Minister on the recommendation of the Board as a heritage feature;

(b) by striking out lines 15 to 17 on page 1 and substituting the following:

“heritage railway station” means any railway station designated by the Minister on the recommendation of the Board as a heritage railway station;

Mr. Thacker: Madam Chairperson, might I first of all introduce to our members the support staff we have today: the Director General of the National Historic Parks and Sites Directorate, Christina Cameron; Jim Collinson, Assistant Deputy Minister of the Canadian Parks Service; Mr. John S. Milligan, General Counsel; Mr. Peter Hoisak, Director of Rail Freight Policy, Transport Canada. They are prepared to answer whatever questions members have.

We have no objections to the first two amendments, and we call the question.

Amendment agreed to.

Clause 2 as amended agreed to.

On clause 3—*Prohibition*

Mr. Thacker: Madam Chairperson, I move that Bill C-205 be amended (a) by adding immediately after line 27 on page 1, the following:

Application

3. This Act applies to railway companies to which the Railway Act applies including the Canadian

[Traduction]

M. Taylor: Pour ma part, je me joins à la présidente pour remercier les témoins. Ce qu'ils ont dit sera soigneusement noté par les membres du Comité.

La présidente: Merci. Merci à nos témoins, qui ont fait preuve de beaucoup de patience.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La présidente: Nous poursuivons l'étude du projet de loi C-205, Loi visant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales. Nous avons le quorum, nous pouvons donc continuer l'étude article par article.

Il y a des amendements à proposer. Je mets en délibération l'article 2 et je demande un volontaire pour proposer l'amendement à cet article.

M. Taylor: Je propose que l'article 2 du projet de loi C-205 soit modifié par a) substitution, aux lignes 8 à 11, page 1, de ce qui suit:

«caractéristique patrimoniale» signifie caractéristique d'une gare ferroviaire patrimoniale désignée par le ministre, sur recommandation de la commission, comme caractéristique patrimoniale;

b) par substitution, aux lignes 16 à 17, page 1, de ce qui suit:

«gare ferroviaire patrimoniale» gare désignée par le ministre, sur recommandation de la commission, comme gare ferroviaire patrimoniale.

M. Thacker: Madame la présidente, permettez-moi pour commencer de présenter aux députés les fonctionnaires venus nous apporter leur aide cet après-midi: le directeur général des Parcs et des lieux historiques nationaux, Christina Cameron; Jim Collinson, sous-ministre adjoint du Service canadien des Parcs; M. John S. Milligan, conseiller général et M. Peter Hoisak, directeur de la politique de fret ferroviaire à Transports Canada. Ils sont là pour répondre à toutes vos questions.

Nous n'avons aucune réserve concernant les deux premiers amendements, ils peuvent donc être mis aux voix.

L'amendement est adopté.

L'article 2 sous sa forme modifiée est adopté.

Article 3—*Interdiction*

M. Thacker: Madame la présidente, je propose que le projet de loi C-205 soit modifié par a) adjonction, après la ligne 2, page 2, de ce qui suit:

Application

3. La présente Loi s'applique aux compagnies de chemins de fer auxquelles la Loi sur les chemins

[Text]

National Railway Company, in respect of both its railways and Canadian government railways the management and operation of which are entrusted to it.

(4) The Minister may, on the recommendation of the Board designate:

- (a) railway stations as heritage railway stations for the purposes of this Act; and
- (b) features of heritage railway station as heritage features for the purposes of this Act.

(b) by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

• 1540

Amendment agreed to.

Mr. Hopkins: What is the significance of making the minister, not the board, the actual designating authority?

Mr. J.D. Collinson (Assistant Deputy Minister, Canadian Parks Service, Department of the Environment): Under the Historic Sites and Monuments Act, the Historic Sites and Monuments Board has the power to review cases and make recommendations to the minister. That is its normal role. The minister then makes the decision on the basis of the recommendations of the board.

This continues the consistent responsibilities the the board has for other historic sites in Canada. The board reviews them. On the basis of the board's review, it makes a recommendation to the minister. The minister then reaches his or her conclusion.

It is not an extra parliamentary authority that decides. It is the minister who decides, but on the recommendation of the board.

Mr. Taylor: I move that clause 3 of Bill C-205 be amended by striking out lines 1 to 8 on page 2 and substituting the following:

Unless authorized by the Governor in Council, no railway company shall

- (a) remove, destroy or alter or sell, assign, transfer or otherwise dispose of a heritage railway station owned by it or otherwise under its control; or
- (b) alter any of the heritage features of a heritage railway station referred to in paragraph (a);

I guess we will deal with that part, or do you want to deal with the whole thing?

Item 2 would be:

- (2) Any railway company that contravenes subsection (1) is guilty of an offence and liable to a fine of not less than \$50,000 and not more than \$1,000,000.

[Translation]

de fer s'applique, ainsi qu'à la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada tant à l'égard de ses propres chemins de fer qu'à l'égard de ceux du gouvernement canadien dont elle assume la gestion et l'exploitation.

(4) Le ministre peut, sur recommandation de la commission, désigner, pour l'application de la présente loi:

- a) toute gare, gare ferroviaire patrimoniale;
- b) toute caractéristique d'une gare ferroviaire patrimoniale, caractéristique patrimoniale.

b) les changements de désignation numérique d'articles, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

L'amendement est adopté.

M. Hopkins: Pourquoi donner le pouvoir de désignation au ministre, plutôt qu'à la commission?

M. J.D. Collinson (sous-ministre adjoint, service des parcs canadiens, ministère de l'Environnement): La Loi sur les lieux et monuments historiques du Canada donne à la Commission des lieux et monuments historiques le pouvoir d'étudier les demandes et de faire des recommandations au ministre. C'est sa fonction normale. Le ministre prend alors sa décision en fonction des recommandations de la commission.

C'est un simple prolongement des responsabilités qu'exerce la commission sur les autres lieux historiques du Canada. C'est la commission qui examine leurs dossiers. À partir de son examen, elle fait une recommandation au ministre, qui en fait ce qu'il veut.

La décision n'est pas prise par une autorité extraparlementaire. C'est le ministre qui décide, mais sur la recommandation de la commission.

M. Taylor: Je propose que l'article 3 du projet de loi C-205 soit modifié par substitution, aux lignes 3 à 9, page 2, de ce qui suit:

Sauf autorisation du gouverneur en conseil, une compagnie de chemins de fer ne peut:

- a) enlever, démolir, modifier ou aliéner—notamment par vente ou cession—une gare ferroviaire patrimoniale dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle;
- b) modifier telles des caractéristiques patrimoniales de la gare.

Voulez-vous que nous nous occupions d'abord de cette première partie ou voulez-vous que je lise tout?

Dans ce cas:

- (2) Toute compagnie de chemins de fer qui contrevient au paragraphe (1) commet une infraction et est passible d'une amende minimale de 50,000\$ et maximale de 1 million de dollars.

[Texte]

(3) Subsection (1) does not apply in respect of the alteration of a heritage railway station or of any of the station's heritage features where the alteration is made in response to an emergency situation.

I think that covers the safety aspect praised by the CPR this morning.

Amendment agreed to.

Mr. Thacker: A point of order, Madam Chairperson. Just before we vote on that clause, the document I have, Mr. Taylor, was just a little bit different from yours, with respect to the offence section. I think we should clarify that, Madam Chairperson.

Under "offence" it would be subclause (2) and it would say:

(2) Any railway company that contravenes subsection (1) is guilty of an offence. . .

The Chairman: It does.

Mr. Thacker: Yes, Madam Chairperson. It should then go on to state that:

. . . and liable to a fine of not less than \$50,000 and not more than \$1,000,000.

So the amendment adds the word "railway" and the word "contravenes."

• 1545

Madam Chairperson, we would then ask Mr. Taylor if he would be prepared to add to his motion a new subclause (4) that would also state:

(4) Subsection (1) does not apply in respect of the sale, assignment, transfer or other disposition of a heritage railway station to a railway company.

That permits the intercorporate transfer without triggering the provisions of the bill. That was pursuant to the evidence this morning that the committee had agreed on.

Amendment agreed to.

Clause 3 as amended agreed to.

On clause 4—*Application for authorization*

Mr. Thacker: Madam Chairperson, I move that clause 4 of Bill C-205 be amended (a) by striking out lines 11 to 14 on page 2 and substituting the following:

4. A railway company that plans

(a) to remove, destroy, or alter or to sell, assign, transfer or otherwise dispose of a heritage railway station owned by it or otherwise under its control, or

(b) to alter any of the heritage features of a heritage railway station referred to in paragraph (a)

[Traduction]

(3) Le paragraphe (1) ne vise pas la modification d'une gare ferroviaire patrimoniale, ou de telles de ces caractéristiques patrimoniales, découlant d'une situation d'urgence.

Je crois que cela couvre l'aspect sécuritaire loué par le CP ce matin.

L'amendement est adopté.

M. Thacker: Un rappel au règlement, madame la présidente. Avant que nous ne mettions cet article aux voix, le document que j'ai, monsieur Taylor, est un peu différent du vôtre dans le paragraphe consacré aux infractions. Je crois qu'il faudrait éviter tout malentendu, madame la présidente.

Le paragraphe (2) correspondant au titre en marge «infraction» doit se lire comme suit:

(2) Toute compagnie de chemins de fer qui contrevient au paragraphe (1) commet une infraction. . .

La présidente: C'est ce que dit le texte.

M. Thacker: Oui, madame la présidente. Ensuite, on devrait lire:

. . . et est passible d'une amende minimale de 50,000\$ et maximale de 1 million de dollars.

L'amendement ajoute donc les mots «chemins de fer» et «contrevient».

Madame la présidente, il faudrait alors demander à M. Taylor s'il est disposé à ajouter à sa motion un nouveau paragraphe (4) qui ajouterait:

(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'aliénation—notamment par vente ou cession, d'une gare ferroviaire patrimoniale à une compagnie de chemin de fer.

Cela permet le transfert de compagnie à compagnie sans intervention de la loi. C'est conforme à la déposition de ce matin approuvée par le Comité.

L'amendement est adopté.

L'article 3 est adopté sous sa forme modifiée.

Article 4—*Demande d'autorisation*

M. Thacker: Madame la présidente, je propose que le projet de loi C-205 soit modifié par a) substitution, aux lignes 13 et 14, page 2 de ce qui suit:

4. Toute compagnie de chemin de fer qui décide d'enlever, de démolir, de modifier ou d'aliéner—notamment par vente ou cession—une gare ferroviaire patrimo-

[Text]

shall

(b) by striking out lines 21 to 29 on page 2.

Madam Chairperson, this is just simply a consequential amendment resulting from the previous amendment. You will note that it adds the words "to alter, to sell, assign, transfer".

Amendment agreed to.

Clause 4 as amended agreed to.

On clause 5—*Notice of objection*

Mr. Thacker: Madam Chairperson, I move that clause 5 of Bill C-205 be amended (a) by striking out line 32 on page 2 and substituting the following:

tion 4 may, within sixty days after the application is filed,

(b) by striking out line 34 on page 2 and substituting the following:

in the form established by the Minister setting out the reason

(c) by striking out lines 38 to 40 on page 2 and substituting the following:

ter may, within sixty days after the notice is served, refer the matter to the Board.

(d) by striking out lines 42 to 44 on page 2 and lines 1 to 15 on page 3 and substituting the following:

ter under this section, the Board shall give all interested persons a reasonable opportunity to make representations to it and may hold a public meeting to determine whether the Minister should recommend that the Governor in Council grant the application for authorization filed pursuant to section 4.

• 1550

Mr. Hopkins: I think I heard you say "filed pursuant to section 4" with regard to subclause (3). On my page it is "pursuant to subsection (6)".

Mr. Thacker: I think, Mr. Hopkins, the editor will pick that up, because we have inserted new paragraphs. It will all work out in the end. The editor does his consequential amendments and renumbering as required.

Carrying on with my motion:

(4) Notice of any public meeting held under this section shall be published at least 10 days prior to the date of the public meeting in at least one newspaper of general circulation in the municipality in which the heritage railway station is situated.

(5) For the purposes of a reference under this section, one member of the board constitutes a quorum.

(6) After the conclusion of the Board's consideration of an application, and in any event within six months

[Translation]

b) suppression des lignes 23 à 32, page 2.

Madame la présidente, il s'agit d'une simple modification consécutive à la modification précédente. Vous noterez qu'elle ajoute les termes «modifier, aliéner—par vente ou cession».

L'amendement est adopté.

L'article 4 sous sa forme modifiée est adopté.

Article 5—*Avis d'opposition*

M. Thacker: Madame la présidente, je propose que l'article 5 du projet de loi C-205 soit modifié par a) substitution, à la ligne 35, page 2 de ce qui suit:

ment à l'article 4 peut, au plus tard 60 jours après le dépôt de la demande,

b) substitution, à la ligne 37, page 2, de ce qui suit:

en la forme fixée par le ministre, indiquant le motif

c) substitution aux lignes 41 et 42 page 2 de ce qui suit:

peut, au plus tard 60 jours après la signification, en saisir la commission.

d) substitution, aux lignes 45 et 46, page 2, et 1 à 12, page 3, de ce qui suit:

donner aux intéressés toute possibilité de présenter leurs observations et de procéder à une audition pour décider si le ministre devra recommander au gouverneur en conseil d'accepter la demande d'autorisation faite en application de l'article 4.

M. Hopkins: Je crois vous avoir entendu dire «en application de l'article 4» au sujet du paragraphe (3). Sur ma page on dit «en application du paragraphe (6)».

M. Thacker: Je pense, M. Hopkins, que c'est le correcteur qui fera ce qu'il faut car nous avons inséré de nouveaux alinéas. Nous finirons par nous retrouver sur nos pieds. Le correcteur insérera les modifications consécutives et procèdera à la renumérotation nécessaire.

Je poursuis la lecture de ma motion:

(4) Est publié un préavis d'audition d'au moins dix jours dans au moins un journal de circulation générale dans la municipalité où est sise la gare ferroviaire patrimoniale.

(5) Pour la saisine d'une affaire sous le régime du présent article, le quorum de la Commission est fixé à un membre.

(6) Après son examen de la demande, mais au plus tard six mois après le dépôt de celle-ci, la

[Texte]

after the application is filed, the Board shall submit to the Minister a

(e) by striking out lines 20 to 27 on page 3 and substituting the following:

(7) After the receipt of the report referred to in subsection (6), the Minister may recommend that the Governor in Council grant the application for authorization.

The Chairman: Could you give us the translation for the words changing from "hearing" to "public meeting", and the same in the French version, for the benefit of the committee?

Mr. Thacker: We will do that, Madam Chairman. I am informed the Department of Justice is drafting it right at the moment.

Mr. Hopkins: I am just wondering why the six-month period from the time of application. Is that necessary?

Mr. Peter Hoisak (Director, Rail Freight Policy, Department of Transport): It was suggested, for example, that the railways under the National Transportation Act generally expect decisions on branch line abandonment applications within six months of the application. So it is basically consistency, you might say; something they are used to. I believe this is deemed to be an appropriate period of time for the board to consider and submit its recommendations.

It is basically consistency in the period used. For example, the 60 days is also consistent with petitioners against railway branch line abandonment applications. They are given 60 days to respond. That is basically the rationale for the 60 days and the 6-month period.

Amendment agreed to.

Clause 5 as amended agreed to.

On clause 6—*Authorization*

Mr. Thacker: I move that clause 6 of Bill C-205 be amended by striking out lines 28 to 41 on page 3 and substituting the following:

6.(1) The Governor in Council may, on the recommendation of the Minister and on such terms and conditions as the Governor in Council deems appropriate, authorize a railway company

(a) to remove, destroy or alter, or to sell, assign, transfer or otherwise dispose of a heritage railway station owned by it or otherwise under its control; or

(b) to alter any of the heritage features of a heritage railway station referred to in paragraph

(a).

- 1555

Amendment agreed to.

Clause 6 as amended agreed to.

[Traduction]

e) substitution, à la ligne 19, page 3 de ce qui suit:

(7) Après la réception du rapport, le ministre peut recommander au gouverneur en conseil d'accepter la demande d'autorisation.

La présidente: Pourriez-vous nous donner la traduction de «réunion publique» remplaçant «audition» et la même chose dans la version française, s'il vous plaît?

M. Thacker: Nous le ferons, madame la présidente. On m'informe que le ministère de la Justice est actuellement en train de le rédiger.

M. Hopkins: Je me demande la raison de ce délai de six mois après le dépôt de la demande. Est-ce nécessaire?

M. Peter Hoisak (directeur, Politique du fret ferroviaire, ministère des Transports): On nous a cité l'exemple des chemins de fer qui, dans le cadre de la Loi sur les transports nationaux, doivent généralement attendre six mois la réponse à une demande d'abandon de lignes secondaires. C'est donc, si vous voulez, pour respecter une certaine logique; ce sont les délais auxquels ils sont habitués. Je crois également que c'est jugé comme étant une période appropriée pour que la Commission ait le temps d'étudier la question et de remettre ses recommandations.

C'est le délai généralement appliqué. Par exemple, les opposants à l'abandon d'une ligne secondaire ont également 60 jours pour se manifester. On leur donne 60 jours pour répondre. C'est la raison de ces 60 jours et de cette période de six mois.

L'amendement est adopté.

L'article 5 sous sa forme modifiée est adopté.

Article 6—*Autorisation*

M. Thacker: Je propose que le projet de loi C-205 soit modifié par substitution, aux lignes 28 à 41, page 3, de ce qui suit:

«recommandation du ministre et selon les modalités qu'il juge appropriées, autoriser une compagnie de chemin de fer:

a) à enlever, démolir, modifier ou aliéner—notamment par vente ou cession—une gare ferroviaire patrimoniale dont elle est propriétaire ou dont elle a autrement le contrôle;

b) à modifier telle des caractéristiques patrimoniales de la gare.

L'amendement est adopté.

L'article 6 sous sa forme modifiée est adopté.

[Text]

Clause 7 agreed to.

On Clause 8—*Coming into force*

Mr. Thacker: Madam Chairman, I move that Bill C-205 be amended by adding immediately after line 7, on page 4, the following:

(8) This Act or any provision thereof shall come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor in Council.

Amendment agreed to.

Clause 8 as amended agreed to.

The Chairman: Shall clause 1 carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the title carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the bill as amended carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I order a reprint of the bill for the use of the House at report stage?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Thacker: Madam Chairperson, before you call adjournment, I would like, on behalf of all other Members of Parliament, I am sure, to thank Mr. Taylor for taking this topic up and for putting a lot of his own personal time and effort into it. I would also like to thank the officials, when Parliament had indicated that it wanted to move on this bill, for moving promptly and for coming up with some amendments that helped the bill and improved it somewhat.

Mr. Taylor: Madam Chairperson, I would also like to thank Mr. Thacker for the work he has done on this bill, and all of the departmental officials and the Minister of the Environment. I am very, very happy to know that they are interested in the bill. I think it will be good for the country. I do not think the fears outlined by any of the witnesses are going to materialize.

Mr. Hopkins: I just want to ask Mr. Taylor if he feels that the bill is still as strong as ever, in spite of the amendments that we passed this afternoon.

Mr. Taylor: I frankly think it is a little stronger and a little fairer.

The Chairman: Thank you, colleagues. I do appreciate the time you have spent with us in this committee. I also thank the departmental individuals who have come forward. It has been a good day. We have put forward a good bill for the future of Canada. Thank you all.

The meeting is adjourned.

[Translation]

L'article 7 est adopté.

Article 8—*Entrée en vigueur*

M. Thacker: Madame la présidente, je propose que le projet de loi C-205 soit modifié par adjonction, après la ligne 7, page 4, de ce qui suit:

(8) La présente loi ou telle de ses dispositions entre en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret du gouverneur en conseil.

L'amendement est adopté.

L'article 8 sous sa forme modifiée est adopté.

La présidente: L'article 1 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La présidente: Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La présidente: Le projet de loi sous sa forme modifiée est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La présidente: Dois-je ordonner la réimpression du projet de loi aux fins de l'étape du rapport à la Chambre?

Des voix: Oui.

La présidente: Vais-je faire rapport du projet de loi sous sa forme modifiée à la Chambre?

Des voix: Oui.

M. Thacker: Madame la présidente, avant que vous ne leviez la séance, j'aimerais, au nom des autres députés, j'en suis sûr, remercier M. Taylor d'avoir proposé ce projet de loi et d'y avoir consacré une grande partie de son temps et de ses efforts personnels. J'aimerais également remercier les fonctionnaires qui, lorsque le Parlement a indiqué sa volonté de faire étudier ce projet de loi, ont agi avec promptitude et préparé les quelques amendements qui aident ce projet de loi et l'améliorent quelque peu.

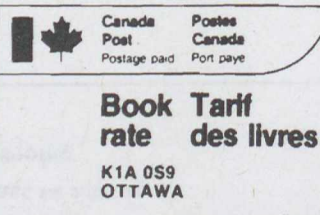
M. Taylor: Madame la présidente, j'aimerais également remercier M. Thacker pour le travail qu'il a fait sur ce projet de loi et tous les fonctionnaires et le ministre de l'Environnement. Je suis très heureux de savoir que ce projet de loi les intéresse. Je crois qu'il sera bon pour le pays. Je ne crois pas qu'aucune des craintes exprimées par certains témoins se matérialise jamais.

M. Hopkins: Je voudrais simplement demander à M. Taylor s'il estime que son projet de loi est toujours aussi fort qu'auparavant, malgré les amendements que nous avons adoptés cet après-midi.

M. Taylor: Honnêtement, je pense qu'il est un peu plus fort et un peu plus juste.

La présidente: Merci, chers collègues. J'apprécie le temps que vous avez bien voulu consacrer à ce comité. Je remercie également les représentants des ministères. La journée a été bonne. Nous avons adopté un bon projet de loi pour le Canada de demain. Merci à tous.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

ON THURSDAY, JULY 14, 1988:

At 11:00 a.m.:

From the Heritage Canada Foundation:

Douglas Franklin, Director, Corporate and Government Relations;

John Weiler, Director, Preservation Planning.

From VIA Rail Canada:

Hugh Porteous, Director, Government Relations.

From Canadian National Railways:

W.T. Kelley, Director, Public Affairs.

From Canadian Pacific Railway:

Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs;

H.C. Wendlandt, General Solicitor.

At 3:30 p.m.:

From the Department of Environment:

J.D. Collinson, Assistant Deputy Minister, Canadian Parks Service;

Christina Cameron, Director-General, National Historic Parks and Sites Directorate;

John S. Milligan, General Counsel.

From the Department of Transport:

John Kosiak, Director, Rail Policy.

TÉMOINS

LE JEUDI 14 JUILLET 1988:

À 11 h 00:

De la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine:

Douglas Franklin, directeur, Relations internes et gouvernementales;

John Weiler, directeur, Planification de la préservation.

De VIA Rail Canada:

Hugh Porteous, directeur, Relations gouvernementales.

Du Canadien national:

W.T. Kelley, directeur, Affaires publiques.

Du Canadien pacifique:

Raymond L. O'Meara, directeur, Affaires réglementaires;

H.C. Wendlandt, solliciteur général.

À 15 h 30:

Du ministère de l'Environnement:

J.D. Collinson, sous-ministre adjoint, Service canadien des parcs;

Christina Cameron, directeur général, Direction générale des parcs et lieux historiques nationaux;

John S. Milligan, avocat-conseil général.

Du ministère des Transports:

John Kosiak, directeur, Politique ferroviaire.

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00515 523 2

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00515 525 7