



Chambre des communes  
CANADA

## **Comité permanent du patrimoine canadien**

---

CHPC • NUMÉRO 018 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mercredi 25 octobre 2006**

**Président**

**M. Gary Schellenberger**

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

**<http://www.parl.gc.ca>**

## Comité permanent du patrimoine canadien

Le mercredi 25 octobre 2006

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. Gary Schellenberger (Perth—Wellington, PCC)):** La séance est ouverte. Avant de passer à l'audition des témoins, je vais dire un mot de nos prochains travaux.

D'abord, le calendrier proposé pour les audiences sur le Programme de contestation judiciaire. Le greffier a reçu des demandes de différentes personnes. Il a été à peu près décidé que nous adopterions la formule des groupes de témoins. Nous proposons que tout se termine en trois jours, pour peu que nous estimions avoir besoin de trois jours. Au cours de la première heure de la réunion, nous accueillerions trois groupes, et il y en aurait trois autres au cours de la deuxième heure. Nous procéderions de la sorte deux ou trois fois pour entendre tous les témoins.

Trente-deux noms ont été proposés. Le greffier et moi avons plus ou moins décidé que chacun de ceux qui ont remis une liste de noms pourrait choisir trois groupes, et nous pourrions entendre ces témoins.

Par ailleurs, je viens d'apprendre que le Programme de contestation judiciaire du gouvernement fait lui-même l'objet d'une contestation. J'ignore s'il s'agit seulement d'une action au civil. Il me faudrait un peu plus de temps pour vérifier le Règlement. Si le programme donne lieu à une contestation devant les tribunaux, devrions-nous en discuter? Devrions-nous le faire ici? Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

Nous voulons que chacun propose trois noms, mais je voudrais qu'on fasse des recherches sur la question. À la prochaine réunion, nous pourrions essayer de voir si le comité fait bien de se lancer dans cette étude, étant donné que les tribunaux sont saisis de la question.

Monsieur Angus.

**M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NDP):** J'ai deux sujets de préoccupation. Je voudrai en savoir plus long sur la contestation à laquelle le programme donne lieu. Peut-être pourrions-nous obtenir de l'information et nous réunir ensuite.

Nous n'avons pas l'habitude de recourir à un sous-comité, mais comme les témoins sont nombreux, je propose que nous mettions un sous-comité sur pied, formé d'un représentant de chaque parti, pour étudier la question. La limite de trois témoins me préoccupe, parce que certains députés en ont peut-être proposé 20. Je crois m'être limité à trois ou quatre. Je tiens plus à l'équilibre des voix qu'à leur multiplicité. Cela me met mal à l'aise que nous soyons là, pendant une séance publique, à ajouter ou enlever des noms sur des listes. Ce n'est pas juste pour ces groupes. Il ne faut pas s'y prendre de cette façon.

Si nous nous engageons dans cette voie, nous pourrions, une fois informés de ce qui se passe dans tout le dossier des contestations judiciaires, discuter de la question, mettre sur pied un sous-comité, passer les noms en revue et décider si nous avons besoin de deux ou

trois jours. Le sous-comité pourrait présenter les résultats de son travail à tout le groupe et, si des membres du comité estiment que quelqu'un a été laissé de côté, nous pourrions alors discuter de la possibilité d'ajouter des noms.

**Le président:** Monsieur Kotto.

[Français]

**M. Maka Kotto (Saint-Lambert, BQ):** Je veux seulement souligner que j'abonde dans le sens de M. Angus. C'est le propos que je voulais partager avec vous.

• (1540)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Abbott.

**M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, PCC):** Comme nous accueillons des témoins, je suis persuadé que nous souhaitons terminer cette discussion très rapidement. Je suis d'accord avec M. Angus pour dire que, surtout pour le choix des témoins, il est très sage de siéger à huis clos.

Même s'il s'agit d'une action au civil, je me demande si le comité... Je crois que le principe du privilège parlementaire s'applique au comité — le greffier pourra peut-être nous éclairer —, mais, cela mis tout à fait à part, je ne sais pas trop si notre étude apporterait quoi que ce soit ou si elle risque de nuire à l'action au civil qui a peut-être été intentée. J'estime qu'il faut savoir à quoi s'en tenir avant de poursuivre dans cette voie.

**Le président:** Le greffier et le président pourraient-ils étudier la question et obtenir l'information pour les députés? Nous en discuterions à la prochaine réunion. Au début de la prochaine réunion, nous déciderons ce qu'il y a lieu de faire et nous verrons s'il faut confier ce travail à un sous-comité. Il semble y avoir consensus.

Cette partie de nos travaux est terminée.

Désolé de vous faire attendre, messieurs.

**M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.):** Puis-je demander une précision? M. Bélanger a fait des propositions au sujet des témoins. À propos du premier point que vous avez souligné, souhaitez-vous que ces propositions soient présentées par écrit dès maintenant?

**Le président:** Elles l'ont été au plus tard vendredi. Nous avons ici la liste de M. Bélanger, qui contient sept noms.

**M. Alan Tonks:** C'est juste.

**Le président:** Nous avons les listes de M. Abbott, de Charlie Angus, de Mauril Bélanger, de Tina Keeper, de Maka Kotto et de Francis Scarpaleggia.

**M. Alan Tonks:** Je voulais avoir l'assurance qu'on avait reçu les propositions. Merci.

**Le président:** Je vous souhaite la bienvenue à cette 18<sup>e</sup> réunion du Comité permanent du patrimoine canadien. Nous accueillons aujourd'hui des témoins du Canadian Museum of Rail Travel, représenté par son président-directeur général, Garry Anderson, et de la Revelstoke Heritage Railway Society, représentée par son président, David W. Johnson. Ken Heard comparait à titre personnel.

Bienvenue, messieurs. Comment a été le voyage?

Monsieur Anderson, allez-vous présenter le premier exposé?

**M. Garry Anderson (président-directeur général, Canadian Museum of Rail Travel):** Oui. Avant de commencer, je voudrais faire distribuer des documents. On vient de me dire qu'ils sont en anglais seulement, mais ce sont surtout des photos. Ai-je la permission de les distribuer aux participants?

**Le président:** Oui.

Monsieur Angus.

**M. Charlie Angus:** J'invoque le Règlement. Je n'entends pas contester la décision prise à l'instant et je suis content de voir ces documents, mais les témoins savent-ils qu'il faut présenter les documents dans les deux langues? Je ne voudrais pas que d'autres témoins apportent des documents sur lesquels ils ont travaillé et qu'ils constatent à la dernière minute qu'un élément essentiel comme celui-là leur a échappé. Les témoins sont-ils généralement informés qu'ils doivent communiquer leurs mémoires à temps pour que nous les fassions traduire?

• (1545)

**Le président:** Nous allons y veiller. C'est ce qui se fait toujours.

**M. Garry Anderson:** J'ai rédigé un long mémoire, mais je l'ai abrégé. On m'a dit que nous pouvions distribuer des illustrations. Les photos se passent de commentaires, et il n'y a pas beaucoup de choses à traduire. Il aurait été bien que je sache qu'il fallait procéder de cette manière, mais ce n'était pas parfaitement clair.

Merci aux membres du comité et en particulier à Jim Abbott de nous donner, à mes collègues et à moi qui représentons le patrimoine ferroviaire et proposons des collections à contenu d'importance nationale, de témoigner aujourd'hui.

Chacun de nous a une collection différente et ce sont des histoires différentes dont nous témoignons. Certaines priorités ne coïncident donc pas. Nous espérons néanmoins que nos observations aideront à établir une nouvelle politique canadienne complète sur les musées, une politique qui tiendrait compte des problèmes propres aux musées — en particulier aux musées ferroviaires — qui conservent en plein air de grands artefacts fragiles.

J'ai présenté des documents qui illustrent certains des beaux intérieurs des wagons conservés à Cranbrook et les difficultés à surmonter pour les préserver. Vous pouvez vous y reporter tandis que je parcours mon texte. Vous trouverez peut-être particulièrement intéressantes les photos qui font ressortir la différence entre « l'avant et l'après ».

Je suis directeur général de Trains Deluxe, nom commercial du Canadian Museum of Rail Travel à Cranbrook, en Colombie-Britannique, depuis ses débuts, en 1976. Je travaille avec un conseil d'administration formé de 12 membres élus qui m'appuient, et nous collaborons tous avec le comité de Cranbrook chargé du développement du musée. Nous travaillons également en étroite collaboration avec diverses associations comme la British Columbia Museums Association, l'Association des musées canadiens et d'autres groupes connexes.

Je souligne également le rôle que le Conseil national des musées ferroviaires joue depuis 15 ans pour faire connaître les défis particuliers que ce secteur d'activité doit relever. Ce conseil a conçu un mécanisme d'évaluation du matériel ferroviaire ancien. Le mécanisme pourrait servir à évaluer ce matériel en dehors du système fédéral. Le mémoire du conseil est un document important pour les travaux du comité, car il traite de l'ensemble du secteur du patrimoine ferroviaire, alors que mon intervention se limite à un domaine très précis.

Nous décrivons souvent le Canada comme un pays vaste et diversifié : ces caractéristiques s'appliquent également à son patrimoine ferroviaire — de nombreuses collections rendent compte de bien des histoires locales, régionales, nationales et même internationales. Par conséquent, cela m'a toujours étonné que « l'histoire ferroviaire du Canada », vieille de 170 ans, n'occupe pas une place plus importante dans l'histoire de notre pays présentée par nos institutions fédérales. Les efforts et les coûts liés à la préservation de ces énormes artefacts artistiques ou industriels dépassaient peut-être la capacité de la communauté muséale à une époque où les artefacts étaient généralement petits et placés dans des vitrines à l'intérieur de bâtiments.

D'autres musées ferroviaires connaissent les mêmes problèmes que nous et j'espère que mon exposé saura jeter un éclairage qui ne se limitera pas à notre propre expérience. La caractéristique propre à notre musée est qu'il se limite aux « hôtels roulants » de luxe. C'est une rupture avec l'orientation plus technique et mécanique habituellement privilégiée par la plupart des musées ferroviaires. Notre musée doit surmonter des problèmes uniques en leur genre et d'une ampleur qu'on ne voit généralement pas ailleurs. Ces difficultés sont illustrées aux pages 1 à 4 du document. Il y a des artefacts d'importance nationale qui sont d'une exceptionnelle fragilité et sont conservés en plein air — mais à l'extérieur de la capitale nationale. On peut voir aux pages 5 à 11 des exemples d'intérieurs splendides mais menacés.

Les wagons contiennent des dizaines de milliers de pieds carrés de lambris de bois exotique incrusté, extrêmement fragiles, dont la préservation par le contrôle de l'humidité relative, des rayons ultraviolets, de la poussière et autres particules en suspension dans l'air, présente des difficultés considérables. Ces artefacts originaux ne possèdent qu'un mince mur pour protéger les intérieurs de la chaleur de l'été et du froid de l'hiver. Étant donné qu'il s'agit d'artefacts, il n'est pas possible d'ajouter de l'isolant sans les modifier considérablement. Ces problèmes de préservation sont accentués par la quantité de textiles d'intérieur fragiles, par exemple des tissus d'ameublement, des moquettes et de divers objets comme des vitraux, du verre biseauté, de la porcelaine de chemin de fer, de l'argenterie et du verre.

Une collection de ce type nécessite également une haute sécurité pour empêcher le public d'entrer dans les wagons sans guide. Comme il y a peu d'espace dans certains d'entre eux, une limite de dix personnes par guide a été fixée : le nombre de visiteurs et la manière dont les visites doivent se dérouler entraînent donc une autre difficulté. Ces problèmes sont graves et s'accroîtront pour devenir des obstacles redoutables si des mesures ne sont pas bientôt prises pour les résoudre.

• (1550)

Pour s'attaquer à ces problèmes, il faut mobiliser les ressources des divers ordres de gouvernement, de l'administration locale jusqu'aux niveaux provincial et fédéral.

Les questions qui suivent m'ont été posées et je m'y attarde dans le mémoire qui vous a été remis et qui ne devait pas dépasser dix pages. Les voici : d'abord, l'importance nationale; deuxièmement, les coûts d'acquisition; troisièmement, les coûts de la restauration et de la préservation; quatrièmement, les coûts d'exploitation du musée; cinquièmement, le recouvrement des coûts; sixièmement, ce qui correspond au numéro huit de votre mémoire, malheureusement, la participation fédérale qu'on espère obtenir pour préserver les collections.

Cette dernière partie propose des citations importantes de Robert Turner, conservateur à la retraite spécialisé en histoire moderne au Royal British Columbia Museum. Elles sont extraites de son rapport de 1992, *The Historical Significance of the Collections at Cranbrook*. L'étude a été commandée par le Royal British Columbia Museum, et le texte a été joint à notre mémoire pour qu'on puisse en prendre connaissance.

Bref, le Canadian Museum of Trail Travel estime que l'actuelle politique muséale est largement dépassée et doit être révisée dès que possible. Un programme de cette vieille politique, notamment, le Programme d'aide aux musées, ou PAM, est presque totalement inadapté à notre musée et à sa collection d'artefacts ferroviaires. L'orientation actuelle du PAM, soit la création d'expositions historiques temporaires et itinérantes, n'est pas très utile pour préserver nos fragiles collections permanentes.

D'autres témoins ont fait ressortir une série de préoccupations sérieuses des musées, mais, à notre avis, toute nouvelle politique muséale canadienne doit donner la priorité à la préservation des collections. Des engagements pluriannuels, quel que soit le programme, constitueraient une grande amélioration par rapport au processus actuel qui exige des demandes annuelles. Sans l'amélioration notable des mesures de conservation et les gains d'efficacité que permettrait un bâtiment adapté aux besoins, notre collection d'importance nationale continuera de se dégrader, compte tenu du fait que le musée est établi à Cranbrook, dont la population est relativement faible, et que le soutien est limité, des modalités actuelles de financement du musée, de la hausse prévue du coût de l'énergie et des autres frais de conservation. Cette grande collection d'importance nationale de wagons rares et extrêmement fragiles qui se trouvent en plein air ne pourra pas être préservée.

Dans le cadre d'une nouvelle politique muséale qui tiendrait compte de ces préoccupations, le gouvernement fédéral peut joindre ses efforts à ceux de la Colombie-Britannique, de Cranbrook, d'un important groupe de soutien formé de sociétés, de fondations, d'entreprises, de particuliers, de familles et d'organisations, et du musée, qui accumule des recettes, pour conserver intacte cette collection nationale et bien la préserver pour l'avenir.

Merci. Nous espérons participer à l'élaboration d'une nouvelle politique pour aider davantage les musées à mieux témoigner de l'histoire du Canada, ce qui aura des retombées durables pour les nombreux Canadiens et visiteurs étrangers qui fréquentent ces établissements.

Merci beaucoup.

Avez-vous reçu les documents?

**Le président:** Oui, merci.

Monsieur Johnson, vous avez également un exposé à présenter?

**M. David W. Johnson (président, Revelstoke Heritage Railway Society):** Bien sûr.

Monsieur Schellenberger, membres du comité, mesdames et messieurs, merci beaucoup de prendre aujourd'hui le temps d'étudier

de près la situation des musées au Canada afin de l'améliorer, espérons-nous.

Merci également de nous accueillir pour que nous puissions vous aider dans vos délibérations.

On vous a donné beaucoup de détails sur l'état des musées ferroviaires au Canada dans les exposés de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire et du Canadian Museum of Rail Travel. Je vous laisse le soin de consulter dans notre mémoire la description sommaire du Revelstoke Railway Museum et de regarder les photos que je viens de vous communiquer.

Les images valent mille mots. Voilà donc environ 150 000 mots.

Qu'il me suffise de dire que le Revelstoke Railway Museum est un petit musée de premier ordre situé à Revelstoke, en Colombie-Britannique, ville d'à peine plus de 8 000 habitants située sur la ligne principale du Canadien Pacifique. Il a aussi une petite installation ouverte six mois par année à Craigellachie, l'endroit où a été enfoncé le dernier crampon de la ligne du Canadien Pacifique et où le Canada est devenu, dans les faits, le 7 novembre 1885, un pays qui s'étend d'un océan à l'autre. À ces deux endroits, nous témoignons de cette histoire pour environ 45 000 visiteurs par année, fréquentation qui est stable depuis l'ouverture du musée.

Les gens se demandent pourquoi nous voulons faire ce travail. D'abord, à cause de la nature des chemins de fer et du rôle qu'ils ont joué et continuent de jouer au Canada.

À cause de sa nature même, le Canada est de calibre mondial dans trois domaines: extraction de matières premières, communications et transports.

Témoignage de cette domination, le CN a été nommé le meilleur chemin de fer du monde par la revue *Trains*.

Le Canada possède un musée de l'aviation et une collection d'avions financés par l'État, mais les musées qui sont les gardiens et les interprètes de l'histoire ferroviaire au Canada ont été développés et financés par des passionnés, leurs collectivités et des sociétés sans but lucratif. Le Canada devrait posséder un réseau de musées ferroviaires de calibre mondial.

Le Canada doit son existence aux chemins de fer. Le musée ferroviaire de Revelstoke s'efforce de le faire comprendre aux visiteurs, tant au musée même qu'à Craigellachie.

De plus, la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique en Colombie-Britannique a empêché que la partie sud de la province ne soit rattachée aux États-Unis.

Jusque dans les années 1950, les chemins de fer ont été le plus important employeur au Canada.

En passant, combien d'entre vous savent quel nombre de provinces sont entrées dans la Confédération en ayant une disposition sur les liaisons ferroviaires dans leur loi constitutive? Était-ce une, la Colombie-Britannique? Trois, cinq, sept, neuf, les dix? La réponse est neuf. Seul le Manitoba fait exception. Voilà un fait extrêmement important à considérer.

Les chemins de fer sont toujours indispensables au Canada. En 2005, ils ont transporté environ 65 p. 100 des matières premières et des marchandises dans notre pays. Bien peu de Canadiens en sont conscients.

La charge transportée a été la plus considérable de l'histoire du Canada. Il s'agit du reste d'un indicateur utilisé par la Banque du Canada pour évaluer la vigueur de l'économie canadienne.

De plus, 63 millions de voyageurs ont emprunté le train l'année dernière. La majorité étaient des banlieusards.

Fait intéressant, les villes du Canada se sont développées le long des lignes de transport en commun, de tramway et de train de banlieue. Ces voies ont été en grande partie abandonnées dans les années 1940, 1950 et 1960, mais elles sont maintenant perçues comme une solution aux problèmes de congestion et de pollution dans les villes et les banlieues.

Ces chemins de fer continuent de se développer et d'améliorer leur infrastructure et leur service pour soutenir le commerce au Canada. Ils agrandissent leurs installations et leur emprise et améliorent leur efficacité.

Les technologies et équipements plus anciens doivent trouver leur place dans les collections muséales lorsqu'ils ne sont plus utilisés, sans quoi ils seront perdus pour toujours et nous ne pourrions pas raconter toute l'histoire des chemins de fer du Canada.

Je voudrais dire quelques mots de la préservation, de la conservation et de l'interprétation.

Le matériel roulant des collections est en grande partie fourni par les chemins de fer gratuitement ou presque. Si les collections ne sont pas montées au fur et à mesure que les artefacts sont disponibles, le matériel sera perdu pour toujours. Il ira à la casse. Les musées des beaux-arts n'ont pas ce problème, car, s'ils ratent une acquisition ou si une oeuvre d'art majeure leur échappe, l'oeuvre est toujours conservée quelque part.

• (1555)

Les principaux artefacts sont de taille considérable. Ils font parfois 100 pieds de long et il faut de grands bâtiments pour qu'on puisse les préserver correctement. Les musées spécialisés ont toujours visé à se donner des bâtiments de cette nature, mais ils coûtent cher à construire et à entretenir, et il faut les agrandir pour protéger des collections de plus en plus importantes. Il y a donc là une nécessité, et le gouvernement fédéral a un rôle majeur à jouer dans le soutien de ces musées. Les artefacts plus petits et les documents d'archives ont besoin de conditions semblables ou même meilleures si on veut qu'ils se conservent durablement. Ces artefacts sont des dons venant de particuliers ou de sociétés ferroviaires.

Certains musées ferroviaires, dont Exporail et le Revelstoke Railway Museum, préparent et accueillent des expositions itinérantes. Par exemple, *Cheminotes — un regard sur des femmes d'exception* et *Poste, train et magasin*. Ces expositions font mieux connaître au public les aspects les plus généraux de la culture et de l'histoire du Canada.

Le Revelstoke Railway Museum, Exporail et le Canadian Museum of Rail Travel sont appuyés par leurs collectivités et, en retour, les soutiennent.

Depuis un certain nombre d'années, le Revelstoke Railway Museum tient des Journées du chemin de fer, et j'ai le plaisir de vous dire qu'elles sont en train de devenir un élément central du festival de Revelstoke. Cela a valu au musée ferroviaire le prix d'excellence de 2006, qui a été décerné samedi soir au cours d'un dîner de la Chambre de commerce.

La présence d'un musée ferroviaire dans une ville est un atout majeur pour le tourisme. Parmi les touristes qui viennent à Revelstoke, 41 p. 100 visitent l'un ou l'autre des musées. Et la moitié d'entre eux choisissent le musée ferroviaire.

Les musées ferroviaires qui s'acquittent de leur mandat d'éducation sont des lieux efficaces pour communiquer aux étudiants des connaissances sur l'histoire et la géographie du Canada et sur les innovations technologiques réalisées au Canada. Les expositions du Revelstoke Railway Museum qui illustrent la chronique du chemin de fer du CP s'intègrent parfaitement aux programmes d'études élémentaires et secondaires, si bien que les enseignants les utilisent largement pour leurs excursions scolaires et d'autres activités pédagogiques.

Permettez-moi de conclure en passant en revue quelques recommandations que nous souhaitons faire au comité.

Premièrement, nous estimons que le gouvernement du Canada doit augmenter considérablement le financement afin d'améliorer et d'agrandir les installations des musées ferroviaires qui accueillent des artefacts d'importance nationale.

Deuxièmement, le gouvernement du Canada devrait accorder des fonds destinés à la préservation et à la conservation des artefacts ferroviaires d'importance nationale.

Troisièmement, nous recommandons que le gouvernement du Canada verse des fonds pour aider les musées à atteindre la stabilité financière en faisant appel à des agents de développement du financement et des collecteurs de fonds.

Quatrièmement, il devrait s'agir d'un financement pluriannuel, si on veut garantir le succès des programmes.

Cinquièmement, nous recommandons que le gouvernement du Canada verse une indemnité pour les artefacts et les collections d'importance nationale de même que pour l'assurance-responsabilité des administrateurs, de sorte que les fonds actuellement affectés à ces postes budgétaires soient consacrés aux activités de préservation.

Sixièmement, nous recommandons que le gouvernement du Canada crée un mécanisme plus convivial pour reconnaître la valeur des biens et artefacts donnés et pour permettre d'inclure les services nécessaires à la préparation et au transport de ces artefacts dans le reçu aux fins de l'impôt.

Septièmement, comme une bonne part de l'expertise des musées ferroviaires et d'autres musées des techniques repose est détenue par des bénévoles, nous recommandons que le gouvernement du Canada envisage de reconnaître ces contributions en offrant un financement qui correspond à une période équivalente de travail rémunéré à un certain taux fixe.

Huitième recommandation: que le gouvernement du Canada envisage la possibilité d'établir des partenariats public-privé avec des musées ferroviaires afin d'atteindre des objectifs de programme particuliers.

Neuvièmement, nous recommandons que le gouvernement du Canada agisse le plus rapidement possible pour fournir les fonds requis afin d'assurer la survie durable des artefacts relatifs aux chemins de fer historiques nationaux qui ne sont pas dans les musées nationaux et pour soutenir l'accès du public à ces artefacts.

Monsieur le président, voilà qui met un terme à mon exposé. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions après l'intervention du troisième témoin.

• (1600)

**Le président:** Merci.

Monsieur Heard.

**M. Ken Heard (à titre personnel):** Comme les autres témoins, je suis très heureux de pouvoir comparaître. Je dois dire que c'est ma première comparaison devant un comité parlementaire autrement que comme fonctionnaire.

Je me présente brièvement. M. Johnson a parlé des bénévoles. J'ai commencé à m'intéresser aux musées en général et aux musées ferroviaires en particulier lorsque j'étais adolescent, à Montréal, il y a 50 ans, dans ce qui est devenu Exporail, le Musée ferroviaire canadien.

Je me suis joint à la fonction publique en juin 1962 et j'ai pris ma retraite en février 1994, mais mon travail professionnel dans les musées a débuté en 1970, année où je suis passé à la Direction générale des arts et de la culture, au Secrétariat d'État. En 1970 et 1971, j'ai fait partie de l'équipe de quatre personnes qui a élaboré la politique nationale originale sur les musées, sous la direction d'André Fortier, alors sous-secrétaire d'État adjoint.

Enfin, de mars 1976 jusqu'à ma retraite, j'ai occupé un poste de cadre supérieur aux Musées nationaux du Canada. On m'y a confié des tâches très variées : organisations d'amis des musées, bénévolat, questions fiscales, financement des droits d'auteur, gouvernance, etc.

J'ai présenté un mémoire au comité le 1<sup>er</sup> octobre.

[Français]

Si je comprends bien, une version française de ce mémoire existe déjà et a été distribuée. D'accord.

[Traduction]

Je voudrais aborder brièvement deux points que j'ai traités dans ce mémoire. Ils me préoccupent depuis des années. L'un est l'absence de toute bonne analyse statistique des musées qui, bien entendu, peut servir à l'élaboration et à l'application des politiques, notamment en matière de financement fédéral. Le deuxième point concerne la meilleure façon d'administrer toute augmentation de l'aide financière fédérale et les autres formes d'aide aux musées, si jamais l'occasion se présente.

Voyons le premier point. Depuis le milieu des années 1980, Statistique Canada recueille tous les deux ans de l'information sur les institutions patrimoniales : financement, bénévolat, emploi, fréquentation, etc. Jusqu'au moment de la collecte des données de 1992-1993, Statistique Canada publiait ces résultats sur papier. Les données étaient ventilées de plusieurs façons différentes, et il y avait une catégorie pour ce que j'appelle le secteur muséal. Les données se trouvent à la dernière page de mon mémoire. Il y a onze catégories: art, histoire de l'homme, musées multidisciplinaires et, entre autres, transport. Depuis, on ne publie que les chiffres globaux pour toutes les institutions patrimoniales. Il y a une ventilation financière, mais non par secteur muséal. Statistique Canada peut fournir d'autres analyses et ventilations, bien entendu, mais il faut les payer, car l'organisme est maintenant en régime de recouvrement partiel des coûts.

Dans ses travaux de 2005 qui ouvraient la possibilité d'une nouvelle politique sur les musées, le ministère du Patrimoine canadien a commandé à Statistique Canada, contre rémunération, une analyse par taille de budget des musées : moins de 100 000 \$; entre 100 000 \$ et 1 million de dollars; plus de 1 million de dollars. Ce qu'on cherchait précisément, c'était des chiffres sur l'évolution de la fréquentation. Sur les dix ans écoulés entre 1991 et 2002-2003, la fréquentation globale des musées ayant un budget annuel de plus de 1 million de dollars a diminué de 40 p. 100. Celle des musées ayant un budget de moins de 100 000 \$ a tenu bon, avec une baisse de seulement 8 p. 100. Quant aux musées dont le budget se situe entre

100 000 \$ et 1 million de dollars, la baisse a été de 19 p. 100. La question s'impose : Pourquoi? Que s'est-il passé? La réponse : nous ne le savons pas vraiment.

Les observations empiriques donnent à penser que la baisse de la fréquentation des musées, si elle est réelle, varie selon les secteurs. Mais pour l'instant, nous n'avons aucune information qui permette de dire quoi que soit. Chose certaine, je voudrais savoir. Si j'administrerais un programme de subventions, je voudrais également savoir.

J'ai étudié les chiffres par secteur de la dernière année où ils ont été publiés, soit 1992-1993. Je dépasse déjà les cinq minutes. Cette année-là, si on prend la moyenne de l'ensemble du pays, on constate que 80 p. 100 des revenus des musées n'étaient pas gagnés, c'est-à-dire qu'ils venaient d'un ordre de gouvernement ou l'autre ou encore de dons, par exemple. Cette même année, toutefois, seulement 52 p. 100 des revenus des musées du transport n'étaient pas gagnés. Steve Cheasley l'a du reste signalé lorsque l'Association canadienne d'histoire ferroviaire a comparu devant le comité.

●(1605)

Autre fait intéressant, on constate que les revenus non gagnés par visite aux musées des beaux-arts, toujours en 1992-1993, étaient de 23,62 \$, alors qu'ils étaient de 4,70 \$ pour les musées du transport. Ces chiffres soulèvent bien plus de questions qu'ils ne donnent de réponses, d'autant plus qu'ils remontent à plus de 15 ans. Voilà le genre de chose que je voudrais savoir, surtout que, après mon départ à la retraite, on m'a offert un poste honoraire d'associé de recherche au programme des études muséales, à l'Université de Toronto. Quelles ont été les tendances depuis? Dans quel sens les musées évoluent-ils?

L'une de mes recommandations veut donc que le ministère du Patrimoine canadien commande une analyse à Statistique Canada pour avoir une idée de l'évolution des divers éléments de la communauté muséale.

Comme j'en suis déjà à sept minutes, je vais résumer mon deuxième point en disant que, d'après ma propre expérience, s'il y avait une augmentation majeure, un relèvement de l'aide fédérale aux musées, il faudrait que l'administration en soit confiée à une organisation indépendante. Chose curieuse, en 1987, année où l'organisation des Musées nationaux du Canada a été abolie, le comité qui a précédé celui-ci a recommandé que le Programme d'aide aux musées soit administré par un organisme indépendant.

Merci.

●(1610)

**Le président:** Très bien. Merci beaucoup.

Qui voudrait poser la première question?

Monsieur Scarpaleggia.

**M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.):** Merci à vous tous de votre présence.

Je n'irai pas par quatre chemins: c'est une honte nationale que le Canada n'ait pas de politique sur les musées ferroviaires, étant donné l'importance fondamentale des chemins de fer dans la création même de notre pays.

Monsieur Johnson, votre questionnaire est tombé pile. Je ne savais pas que neuf provinces avaient une disposition sur les chemins de fer. Toutes sauf le Manitoba.

C'est aussi une honte nationale qu'une partie de notre patrimoine, comment dire, pourrisse sous les éléments.

Monsieur Heard, à propos du Programme d'aide aux musées, tout d'abord. Il me semble que nos musées ferroviaires ne devraient pas être visés par le PAM, en un sens, car le Musée des beaux-arts du Canada ne l'est pas, que je sache, le Musée canadien de l'aviation non plus.

D'une certaine façon, vos demandes sont trop modestes. Vous ne devriez pas nous demander quelques centaines de milliers de dollars ça et là, de temps en temps, dans le cadre du PAM. Nous devrions avoir des fonds réservés à l'infrastructure nationale des musées ferroviaires au Canada.

Pour en revenir au PAM, monsieur Heard, vous avez dit que, selon vous, les fonds devraient être administrés par un organisme indépendant comme le Conseil des Arts du Canada. C'est un point que M. Abbott a plus ou moins soulevé au cours d'un débat aux Communes cette semaine, sauf qu'il a dit qu'il songeait plutôt aux objets et aux dons que des Canadiens remettent aux musées. Pourquoi avons-nous besoin d'un organisme indépendant comme le Conseil des Arts du Canada, pensez-vous?

Je comprends que le Conseil des Arts du Canada doit être indépendant. Pour la même raison que la SRC doit l'être. Dans les arts, il y a parfois des idées d'avant-garde qui peuvent prêter à controverse et bousculer les orthodoxies politiques. Nous ne voulons pas que le gouvernement s'ingère dans les décisions ou tente de les influencer dans un sens ou dans l'autre. Mais les musées ferroviaires ne s'occupent pas des formes d'expression culturelle les plus radicales. Il s'agit plutôt de gérer — je ne veux pas être inélegant — un parc de biens patrimoniaux. Pourquoi pensez-vous qu'il nous faut un organisme indépendant pour prendre ces décisions?

**M. Ken Heard:** Lorsque j'ai dit cela, je ne songeais pas spécialement aux musées ferroviaires. Si je pense — et je ne suis pas le seul à être de cet avis — que les musées doivent avoir le même type d'indépendance que les arts visuels et les arts d'interprétation, c'est qu'il peut y avoir de grandes controverses à leur propos. Les galeries et les musées des beaux-arts ont fréquemment suscité la controverse par certaines de leurs acquisitions.

Une initiative d'un musée des sciences naturelles sur les changements climatiques ne plaira pas forcément au gouvernement en place. Il y a autre chose. Même dans le cas des musées des transports et des musées ferroviaires en particulier... Étant donné que le monde va manquer de pétrole, il faut jouer un rôle d'éducation au libre choix. Les musées ferroviaires pourraient dire, en somme, qu'il ne sera pas possible d'utiliser éternellement la voiture pour tout faire, en matière de transport. La raison est la même. Il faut protéger ces musées contre l'ingérence. C'est la principale raison de ma position.

Il y en a une autre. Patrimoine canadien est actuellement structuré de telle façon que l'analyse des subventions est faite au niveau régional par des agents régionaux qui font le même travail pour une pléthore de programmes de subventions appliqués par leur ministère. Ces agents ne sont en prise directe sur aucun de ces programmes parce qu'ils n'ont pas le temps de s'en occuper de près.

On peut certainement dire une chose des Musées nationaux du Canada, avant leur restructuration. Malgré toutes les imperfections qu'on croyait discerner dans cette organisation, son conseil abordait la question de l'aide aux autres musées au Canada, en dehors des quatre musées nationaux, en définissant les besoins de ces établissements plutôt que de prendre comme point de départ les besoins d'un ministère en matière de programmes. Le Conseil des Arts du Canada procède de la même manière. Ma propre expérience me dit que c'est très important.

• (1615)

**M. Francis Scarpaleggia:** Merci, monsieur Heard.

C'est tout pour l'instant.

**Le président:** Merci.

Nous allons passer à M. Kotto.

[Français]

**M. Maka Kotto:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, merci d'être là cet après-midi. En vue d'alimenter davantage nos archives, je vous poserai rapidement quelques brèves questions, parce que nous n'avons pas beaucoup de temps.

Monsieur Heard, nous avons bien pris connaissance de votre mémoire, nous l'avons lu et l'avons trouvé assez pertinent. Il contient de très bonnes idées.

Quand vous parlez de l'idée de mettre le PAM sous la gestion ou la houlette d'un organisme indépendant, cela exclut-il la possibilité que cet organisme indépendant, à un moment donné, soit privé de fonds au fil du temps, au fil des changements de gouvernement, comme on l'a expérimenté avec Téléfilm Canada, le Conseil des Arts du Canada, et ainsi de suite?

**M. Ken Heard:** C'est toujours possible, parce que c'est bien le Parlement, et par extension le gouvernement, qui décide de la façon de distribuer les fonds du gouvernement à chaque agence, etc. C'est toujours risqué, mais y-a-t-il d'autres possibilités ou...?

**M. Maka Kotto:** D'accord. Ma seconde question s'adresse à MM. Anderson et Johnson.

Vous avez dit que le PAM n'était pas approprié pour le type de musées que vous gérez ou dirigez. S'il n'est pas adapté à votre réalité muséale, quels sont les programmes que vous avez poursuivis jusqu'à maintenant? En avez-vous été satisfaits?

[Traduction]

**M. Garry Anderson:** Le PAM ne convient pas pour une raison d'échelle. La plupart des musées n'ont pas besoin de ressources de l'importance de celles qui sont nécessaires à des travaux de cette ampleur. Il faut donc mieux reconnaître les difficultés que doivent surmonter ces très grands musées d'artefacts historiques exposés en plein air.

Je n'ai encore vu aucun programme qui permette d'aborder sérieusement la question. Le problème, selon moi, c'est que les musées ferroviaires, nautiques et aéronautiques aussi, peut-être, ne se sont jamais vraiment fait connaître de la communauté muséale, ne lui ont jamais fait connaître leurs raisons particulières. C'est en train de changer. On commence à mieux nous comprendre, par exemple dans les associations muséales provinciales et fédérales au Canada. Je crois que cela aura une influence sur la conception des nouveaux programmes.



[Français]

**M. Maka Kotto:** Avez-vous un soutien des paliers municipal et provincial?

[Traduction]

**M. Garry Anderson:** Oui, nous avons un appui municipal pour l'exploitation et une aide provinciale. L'aide provinciale représente environ 15 p. 100, et l'aide municipale 30 p. 100.

•(1620)

[Français]

**M. Maka Kotto:** Avec quel palier avez-vous le sentiment de mieux vous entendre? Quel palier vous accompagne le mieux dans votre expérience muséale?

[Traduction]

**M. Garry Anderson:** L'administration municipale... Pour l'instant, comme nous sommes à Cranbrook... même si ce que nous présentons est d'intérêt national, pour l'essentiel. Nous recevons un bon soutien, mais c'est une ville de 20 000 habitants. La province donnerait un peu plus s'il y avait un programme prévu à cette fin, mais là encore, c'est une question d'échelle.

[Français]

**M. Maka Kotto:** D'accord. Ma question essentielle porte sur la proximité, et c'est là que je rejoins votre proposition.

Ne pensez-vous pas qu'il faille explorer la possibilité de remettre la maîtrise d'oeuvre en matière de culture, et de musées en particulier, aux gouvernements des provinces, les plus proches de vos localités et les plus au courant de vos réalités? Ottawa est très loin et, depuis un quart de siècle, ne fait pas grand-chose pour les musées.

[Traduction]

**M. Garry Anderson:** Nous ne demandons pas au gouvernement fédéral de devenir propriétaire ni de tout faire. Nous demandons à nous associer aux autres niveaux, car les histoires que nous présentons sont multiples; histoire locale, en partie, mais aussi histoire provinciale et surtout nationale, l'histoire des grandes caractéristiques nationales des transports ferroviaires, avec des trains conçus pour traverser tout le pays. Je dois donc dire non. Il y a place pour un effort fédéral de développement.

[Français]

**M. Maka Kotto:** D'accord. J'aimerais entendre les commentaires de M. Heard à cet égard.

**M. Ken Heard:** J'ai dit à peu près la même chose dans mon mémoire: le financement doit être partagé. C'est en général le cas pour les arts plastiques et les arts de la scène, par exemple, partout au Canada. Nous conseillons la même chose pour les musées.

**M. Maka Kotto:** D'accord.

Comme le disait mon confrère Abbott, ne serait-il pas plus pratique que les provinces s'occupent de leurs musées, quitte à ce qu'Ottawa transfère ses pouvoirs — c'est mon commentaire supplémentaire — avec les moyens financiers correspondants? Telle est la question.

Ne seriez-vous pas plus à l'aise ainsi, plutôt qu'avec la structure actuelle, qui pose problème depuis un quart de siècle?

**M. Ken Heard:** La réponse à cette question réside peut-être dans les raisons pour lesquelles le fédéral a fait peu de chose pour les musées depuis un quart de siècle. Il y a toujours l'exemple des arts de

la scène, où beaucoup d'innovations et de réalisations sont un peu *over the edge*.

Si une province n'aime pas donner son appui, d'une façon ou d'une autre, à une certaine réalisation ou manifestation et qu'une autre allégeance d'un autre palier de gouvernement croit que ce soit quelque chose d'important à promouvoir, il est toujours possible que cela se fasse.

**M. Maka Kotto:** D'accord, merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Angus.

**M. Charlie Angus:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Heard, je suis très intéressé par votre recommandation sur la nécessité d'un organisme indépendant. Voici l'un des problèmes qui ont émergé au sujet des compressions effectuées dans le PAM: comme bien des gens l'ont dit, il y a eu peu de souplesse de la part de la bureaucratie de Patrimoine canadien pour répondre aux besoins des musées. Au point que, en moyenne, environ 25 p. 100 du budget a été rendu au Trésor plutôt que d'être consacré aux programmes.

Je voudrais que vous me disiez comment, selon vous, cet organisme indépendant devrait être établi. Serait-il semblable au Conseil des Arts du Canada? Y aurait-il des jurys formés de pairs? D'après votre expérience, en ce qui concerne l'argent consacré au contrôle du projet à Ottawa maintenant, y aurait-il plus d'argent à dépenser effectivement sur le terrain?

**M. Ken Heard:** Ce lien est intéressant. Il est certain que, en 1987, au moment de la restructuration des Musées nationaux du Canada, la question s'est posée: vaudrait-il mieux avoir un organisme indépendant ou s'en remettre à un ministère dirigé par un ministre? À l'époque, l'Association des musées canadiens a nettement opté pour le ministère, car elle estimait que c'était le seul moyen d'obtenir l'argent qu'elle souhaitait avoir. Ces 25 dernières années, c'est exactement le contraire qui s'est passé. Si on fait abstraction du fléchissement ou des compressions du milieu des années 1990, le budget du Conseil des Arts du Canada a augmenté considérablement alors que celui des musées a suivi la tendance inverse.

Il y a également un lien avec la question de M. Kotto. Pour ce qui est de l'octroi de fonds, si on a un conseil d'administration solide comme celui du Conseil des Arts du Canada, présidé par des gens comme Mavor Moore et Maureen Forrester, des défenseurs des arts, on peut dire qu'il y a des promoteurs des arts au niveau fédéral. Il n'y en a pas pour les musées. Cela existait jusqu'à un certain point lorsque les Musées nationaux du Canada existaient toujours. Si on se fie aux enseignements de l'histoire, c'est l'une des raisons qui m'incitent à préconiser un organisme indépendant.

Le Conseil des Arts du Canada est un excellent modèle. D'après mon expérience dans l'administration publique, il s'agit de l'une des institutions qui sont les plus ouvertes lorsqu'il s'agit de verser de l'information sur son site Web. Les noms de tous les membres des jurys de pairs sont là, tout comme les subventions accordées, etc. Il y a une foule de données statistiques. Tout est là. Le Conseil a une excellente réputation. Il peut agir vite. Il est dans une meilleure position...

Il y a toujours un certain risque dans toute subvention d'une institution culturelle. Si une compagnie de théâtre propose toute une saison et si l'une des pièces est un four, elle risque de tout perdre, mais il n'y a rien qu'on puisse y faire. Néanmoins, l'argent n'a pas été mal dépensé. On a pris un risque, et ça n'a pas marché. Dans les arts, à mon idée, on a le droit de faire une erreur de temps en temps.

L'organisme indépendant assure une certaine protection. Ce n'est pas le ministre qui décide d'accorder un certain montant à telle organisation pour tel projet. C'est le conseil. Il incombe au maître politique d'établir de façon globale le montant à consacrer à tel ou tel organisme, mais, lorsqu'il s'agit de subventions, je suis profondément convaincu qu'il appartient aux organisations du monde des arts et aux musées de décider qui recevra combien d'après les besoins qui se manifestent sur le terrain, d'après ce dont les musées ont besoin, d'abord.

Pour des raisons valables, dans des dossiers comme celui de Jeunesse Canada au travail et les programmes de subventions à l'emploi des étudiants — c'est ce à quoi vous faisiez allusion — environ le quart des fonds est devenu périmé à cause de l'inertie administrative...

● (1625)

**M. Charlie Angus:** Non, je voulais parler du PAM.

**M. Ken Heard:** Qu'est-il arrivé au PAM?

**M. Charlie Angus:** C'est dans le PAM que des millions retournent chaque année au Trésor.

**M. Ken Heard:** Des millions?

**M. Charlie Angus:** Effectivement.

**M. Ken Heard:** Je n'étais pas au courant.

**M. Charlie Angus:** Ce que disent les musées, c'est qu'il y a des délais infinis entre le moment où ils obtiennent enfin l'approbation des fonds pour les programmes et celui où ils reçoivent l'argent. À ce moment-là, la plupart des projets sont achevés, et la période prévue pour dépenser le budget est terminée. Le ministère du Patrimoine canadien semble beaucoup tarder à verser l'argent.

Si un modèle comme celui du Conseil des Arts du Canada existait lorsque le budget est versé et que les montants sont affectés, les programmes appliqués avec l'aide de jurys seraient lancés, les gens seraient chargés quand et comment demander l'argent et il y aurait une certaine souplesse pour le versement des fonds. Cela ne semble pas exister actuellement au ministère du Patrimoine.

**M. Ken Heard:** L'un des problèmes qui se posent dans les ministères, c'est que les fonds non dépensés en fin d'exercice deviennent périmés. Ce n'est pas le cas dans une organisation comme le Conseil des Arts du Canada. Elle a plus de latitude s'il y a des retards. Elle peut s'adapter.

Au Conseil des Arts du Canada, on aime bien effectuer un roulement des agents de programme sur le terrain. Les agents chargés du théâtre ont une expérience du théâtre, par exemple. Les gens savent beaucoup mieux comment les choses se passent, comment un théâtre fonctionne et quels sont les problèmes. Les problèmes de trésorerie, par exemple.

Les musées ont eu du mal sur ce plan, et ce fut certainement le cas de Jeunesse Canada au travail. Ce programme de la période estivale est destiné aux étudiants. Si les musées ne reçoivent les subventions qu'à la fin de juillet et s'ils n'ont pas les fonds pour payer les étudiants, à supposer qu'ils touchent la subvention, ce qui n'est pas assuré, la plupart préfèrent ne pas s'engager. Ils attendent.

● (1630)

**M. Charlie Angus:** M. Johnson voulait intervenir.

**M. David W. Johnson:** Monsieur le président, à ce propos, il y a d'autres organismes de financement, d'autres modes de financement envisageables. Par exemple, le gouvernement a créé les Fonds municipaux verts et remis la subvention — un montant très considérable totalisant 550 millions de dollars — à la Fédération canadienne des municipalités. La Fédération l'a administrée efficacement en établissant des critères, en mettant sur pied des jurys, en évaluant les demandes, en accordant les fonds et en exerçant une surveillance, et ensuite en recevant et en évaluant les rapports. Il y a donc une autre façon de s'y prendre.

On peut aussi s'inspirer de la Fondation canadienne pour l'innovation, qui finance des immobilisations majeures dans les universités et les instituts de recherche d'un bout à l'autre du Canada. Nous devrions vraiment être ouverts, quant à l'approche à adopter, mais en préservant l'indépendance. Soit de cette façon ou en envisageant des partenariats public-privé avec les organisations sans but lucratif en cause, soit directement avec les musées ferroviaires ou avec des associations muséales, il y a peut-être une autre façon de s'y prendre.

Il y a donc diverses possibilités, et il y a une foule d'autres questions que vous avez à poser. Je propose donc que nous poursuivions.

**Le président:** Merci.

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Merci, monsieur le président, je voudrais en revenir aux échanges sur les musées ferroviaires.

J'ai été un peu intrigué par une réflexion que M. Scarpaleggia a faite tout à l'heure. Selon lui, c'est une honte nationale que nous n'ayons pas de musée ferroviaire national et que le matériel roulant se dégrade. Je vais le gronder gentiment en lui rappelant que, au cours des 13 dernières années, lui et son gouvernement ont eu la possibilité de régler ce problème. Il ne s'est pas fait grand-chose d'important.

À propos d'un musée ferroviaire national, j'aurais une question à poser à MM. Anderson et Johnson.

Vos sociétés sont-elles membres de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire? Faites-vous partie de cette organisation?

**M. David W. Johnson:** La Revelstoke Heritage Railway Society est membre de cette association par l'entremise de la division de Selkirk. En fait, nous louons une de nos expositions majeures en passant par l'ACHF, toujours par l'entremise de la division.

**M. Garry Anderson:** Nous sommes membres du Conseil national des musées ferroviaires. Comme nous ne louons pas d'équipement, la relation avec l'Association canadienne d'histoire ferroviaire est différente. Il y a donc un aspect de l'ACHF — la location d'équipement — qui rend ces accords nécessaires.

**M. Ed Fast:** L'ACHF a témoigné récemment au comité et préconisé la même chose que vous: il devrait y avoir une forme de reconnaissance nationale quelconque. En fait, ses représentants ont proposé que leur établissement, Exporail, je crois, soit déclaré musée national, au même titre que le sont un certain nombre d'autres d'établissements à Ottawa. Bien sûr, leurs demandes de fonds étaient assez importantes. Il était question d'environ 4 millions de dollars, alors que leur budget actuel ne totalise pas 1 million de dollars.

Qu'en pensez-vous? D'abord, appuyez-vous la demande de transformation en musée ferroviaire national? Deuxièmement, dites-vous que les musées ferroviaires de tout le Canada devraient recevoir un certain financement non seulement pour les immobilisations, mais aussi pour le fonctionnement?

**M. Garry Anderson:** J'y vais le premier.

On a beaucoup parlé d'un musée ferroviaire national. Bien des organisations comme la nôtre ont une partie importante de leur collection qui se rapporte à l'histoire nationale et voudraient constituer ce qu'on pourrait appeler un satellite de ces collections importantes. Peut-être un grand musée comme Exporail pourrait-il être désigné comme le centre national de cette collection, en ayant un lien avec certaines autres collections importantes.

Le gouvernement fédéral a un rôle très important à jouer en fournissant une partie de l'aide aux immobilisations pour moderniser les musées — pas nécessairement pour en construire de nouveaux, mais pour moderniser ceux dont la collection témoigne de l'histoire nationale — tout en collaborant avec des organismes provinciaux et fédéraux.

Le fonctionnement est une question plus délicate. Si, dans le fonctionnement, on tient compte de la conservation, qui représente un élément particulier du fonctionnement d'un musée, il faut dire que cela s'ajoute à ce que la plupart des gens doivent faire, car il s'agit de préserver des artefacts qui retournent à la terre, si on ne s'en occupe pas. Le contrôle des conditions ambiantes et de l'humidité relative et la sécurité sont autant de coûts extraordinaires que nous inscrivons comme frais de conservation. Ils ne se rattachent ni au fonctionnement, ni aux immobilisations.

•(1635)

**M. Ed Fast:** Monsieur Johnson, je vous en prie.

**M. David W. Johnson:** Merci.

Je suis sûr qu'on vous en a parlé le 6 octobre, lorsque les représentants d'Exporail ont comparu, mais il faut comprendre que l'ACHF existait lorsque les chemins de fer ont subi des changements majeurs. Elle a pu réunir une collection exceptionnelle de matériel roulant des chemins de fer et des tramways, et elle a continué de le faire. Elle a une forte proportion d'importants artefacts ferroviaires dans sa collection. Elle a pu choisir le type de locomotive à vapeur qu'elle voulait préserver, par exemple.

Ces gens-là ont donc une partie importante de tout ce qu'on peut considérer comme une collection nationale. De plus, ils veulent et peuvent, comme ils l'ont montré, répartir cette collection un peu partout au Canada, jusqu'à un certain point — ils ont des pièces qui vont du Chemin de fer de la Salem & Hillsborough, au Nouveau-Brunswick, jusqu'à Prince George et à Revelstoke, en Colombie-Britannique —, dans des endroits où ils estiment avoir l'assurance que ces pièces sont correctement entretenues et conservées dans des conditions aussi bonnes ou meilleures que celles qu'ils peuvent eux-même offrir. Nous avons un lieu où, par le jeu des circonstances, il a été possible de réunir une vaste collection lorsque les artefacts sont devenus disponibles.

D'autres établissements, un peu partout au Canada, ont fort bien réussi à réunir des éléments particuliers de la collection nationale de l'histoire ferroviaire pour témoigner de l'histoire là où ils se trouvent. J'estime donc que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer en appuyant les musées ferroviaires locaux ou régionaux qui témoignent de l'histoire nationale et en aidant Exporail.

Quant au financement, je dirais que vous pouvez très facilement nous aider. Je crois que l'Association des musées canadiens vous a dit qu'un montant de l'ordre de 75 millions de dollars serait un bon point de départ, si on veut que le gouvernement fédéral finance correctement les musées au Canada. Si 5 p. 100 de ce montant était versé aux musées ferroviaires, ce serait une importante contribution annuelle à l'amélioration et à la préservation du patrimoine ferroviaire du Canada. Nous pourrions peut-être abriter, présenter et interpréter correctement certaines collections pour le public.

**M. Ed Fast:** Votre organisation a-t-elle jamais reçu des fonds du PAM?

**M. David W. Johnson:** Non, nous n'avons pas reçu ce type de financement en particulier. Nous avons reçu des fonds municipaux ainsi que des fonds de certains programmes fédéraux de subventions pour des projets particuliers. Il s'agissait généralement de programmes d'emplois pour les jeunes, par exemple.

Le cas de Revelstoke est plutôt exceptionnel, dans le domaine des musées ferroviaires, car l'établissement produit une bonne partie de ses revenus. Nous avons d'excellentes boutiques de cadeaux à Revelstoke et à Craigellahie. L'an dernier, elles ont rapporté environ 80 000 \$ à nos fonds d'exploitation nets. Nous avons aussi le produit de la billetterie et recevons des subventions. C'est ainsi que nous pouvons survivre. Toutefois, en agissant de la sorte, nous n'avons pas les ressources qu'il faudrait investir dans la préservation et la conservation de la collection. Nous nous intéressons davantage au programme offert au public.

**M. Ed Fast:** Merci.

**Le président:** Monsieur Scarpaleggia, je vous en prie.

**M. Francis Scarpaleggia:** Je vais céder mon temps de parole à mes collègues.

Je voudrais seulement réagir rapidement aux propos que M. Fast a tenus au sujet de ce que j'ai dit au début. J'ai dit que c'était une honte nationale que le Canada n'ait pas de musée ferroviaire national, mais je ne voulais m'attaquer à aucun parti. C'est un problème qui dure depuis longtemps. S'il faut attribuer le blâme à quelqu'un, on peut le répartir entre de nombreux gouvernements d'allégeances diverses. Mais nous avons maintenant l'occasion de faire quelque chose. Si le gouvernement conservateur veut faire quelque chose, qu'il ait le pouvoir de le faire. Mon observation était dénuée de tout sectarisme.

•(1640)

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.):** Merci. Je tiens à remercier les témoins d'être là pour nous exposer leur point de vue.

Je viens de l'autre extrémité du pays, de Terre-Neuve, où nous avons un très beau musée ferroviaire à St. John's. Nous n'avons plus de chemin de fer, mais nous avons une riche culture ferroviaire. Elle remonte au Newfie Bullet, qui a vraiment existé. C'était un train très lent. D'où son nom. C'est vrai. Je suis convaincu que vous en avez entendu parler.

Nous avons beaucoup de wagons dans diverses localités de la province. Ce sont des wagons de luxe, des wagons de transport, des chasse-neige. Il y en a ici, là et ailleurs, mais il ne semble y avoir aucune organisation. Ça va dans tous les sens, je dirais.

À la lumière de votre expérience, qu'existe-t-il sur le terrain que nous n'avons pas encore restauré? Peut-être pourriez-vous donner des pourcentages. Nous avons une idée générale de ce qui s'est fait. Je ne demande pas de chiffres précis, mais il serait très bien que vous les ayez.

**M. Garry Anderson:** Pour vous dire à quel point le déséquilibre était marqué, je vais vous parler d'une étude que j'ai faite il y a une quinzaine d'années. Puis, je vais vous dire ce que le Conseil national des musées ferroviaires essaie de faire à ce sujet.

En 1990 ou 1991, les wagons de queue représentaient 52 p. 100 de ce qui était conservé, et il y avait aussi un fort pourcentage de locomotives. Si des extraterrestres arrivaient sur terre et s'il n'y avait plus personne pour leur expliquer, ils essaieraient de voir ce que nous conservions dans les musées ferroviaires et ils déduiraient qu'il y avait uniquement des locomotives et des wagons de queue, mais rien entre les deux.

Il s'agit d'un point très important. Le Conseil national s'est saisi du dossier et a dit qu'il fallait définir un peu mieux ce que les chemins de fer ont fait au Canada. Il cherche les moyens d'inciter divers groupes et des musées à examiner leur politique sur leur collection pour éviter que tous ne fassent la même chose et pour faire en sorte qu'ils cherchent à se distinguer dans ce qu'ils présentent. On en est venu à rationaliser quelques collections, mais pas toutes, et à donner un meilleur point de vue de ce sur quoi il faut insister, de façon qu'on ne trouve pas la même chose à tous les 60 milles ou à tous les 500 kilomètres. Cela commence à se faire.

**M. David W. Johnson:** Je voudrais confirmer. Quand on considère l'histoire dont les artefacts témoignent et les raisons qu'on peut avoir de les préserver, il faut voir si le wagon de queue conservé à Sicamous ou la locomotive à vapeur conservée dans le parc à Halifax témoignent ou non de l'histoire nationale. Il faut voir les raisons de conserver les artefacts, leurs rapports avec le milieu, les innovations technologiques qu'ils illustrent. Cette analyse montrera qu'un bon nombre des artefacts se rattachent à l'histoire locale ou régionale.

Dans les grandes collections, c'est le cas de certains éléments. Parfois, un pourcentage important des collections illustre l'histoire nationale ou l'histoire d'un très grande région englobant plusieurs provinces, et le gouvernement fédéral a alors un rôle important à jouer en accordant un soutien.

Je n'ai aucune objection à la présence de wagons de queue ou de chasse-neige dans les parcs. Il existe un lien avec l'histoire locale, et la collectivité locale devrait être prête à accorder son soutien et à entretenir ces artefacts.

**M. Scott Simms:** L'un des faits à illustrer, c'est le grand rôle unificateur joué à l'époque par le chemin de fer, du moins pour notre province. Cela remonte à l'époque antérieure à notre entrée dans la Confédération, avant que nous n'ayons par exemple la SRC et cet échange d'idées entre les cultures. Nous avons un train qui transportait à St. John's qui le voulait, à partir de n'importe où dans l'île. Ces voyages suscitaient un esprit de camaraderie et créaient des liens, car c'est là l'histoire... J'aime bien votre analogie avec l'extraterrestre qui trouverait un wagon de queue et une locomotive sans grand-chose d'autre entre les deux.

Permettez-moi d'en arriver au financement qui provient de l'État. Combien manque-t-il pour financer la restauration de ces wagons?

•(1645)

**M. Garry Anderson:** Le Canadian Museum of Rail Travel a eu recours aux programmes de création d'emploi en raison de l'ampleur...

**M. Scott Simms:** Désolé, mais je n'ai pas beaucoup de temps. Voici où je veux en venir. Dans ma province, et dans beaucoup d'autres, j'en suis sûr, il y a des contributions épisodiques analogues aux projets de création d'emplois, des efforts de développement économique qui reçoivent un soutien ponctuel, mais il n'y a jamais de contributions annuelles. Au fond, n'est-ce pas plutôt d'un financement de base que nous avons davantage besoin?

**M. Garry Anderson:** Ces programmes ne visent pas la restauration des musées. On a recours à des chômeurs qu'on forme. Ils travaillent sous surveillance. Deux mois après, ils ne sont plus admissibles. Un nouveau groupe arrive.

Nous formons sans cesse des gens pour un travail qu'ils ne pourront pas poursuivre. Il est très difficile pour les musées de faire appel à des travailleurs qui ne savent pas vraiment ce qu'ils sont censés faire. Cela a été un problème majeur.

Nous avons progressé, mais il a fallu beaucoup travailler.

**M. Scott Simms:** Excellent aperçu. Merci.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Monsieur Malo.

[Français]

**M. Luc Malo (Verchères—Les Patriotes, BQ):** Bonjour, messieurs. Merci d'être avec nous.

Monsieur le président, à écouter les commentaires de MM. Johnson et Anderson, on se rend bien compte que leurs témoignages et la présentation des intervenants du Musée ferroviaire canadien de Delson/Saint-Constant concordent tout à fait.

Les besoins de financement pour préserver ces grandes pièces muséales dont ils ont fait état confirment ce qu'on nous avait dit.

Je remercie donc nos témoins de nous répéter aujourd'hui ces éléments fondamentaux de l'analyse de la politique muséale.

Je les entendais plus tôt revenir plus spécifiquement sur leurs besoins financiers. Cependant, je me dis que si nous arrivons ensemble à déterminer la vision que nous souhaitons apporter aux musées, notre vision de la politique muséale, ce ne sera pas ici qu'il faudra poursuivre le débat, mais bien davantage auprès du ministre des Finances ou du Comité permanent des finances. En effet, ce sont eux qui auront à débloquer les fonds nécessaires pour appliquer cette vision, cette politique muséale. Bien sûr, c'est ici, à ce comité, que nous nous la donnerons, mais la ministre devra elle-même s'en faire la promotrice.

J'aimerais bien entendre les témoins à ce sujet, s'ils le souhaitent. Je laisserai peut-être même le micro à M. Heard qui, lors de sa présentation, a manqué de temps pour faire le tour de ce qu'il avait à nous dire aujourd'hui.

[Traduction]

**M. David W. Johnson:** Monsieur Malo, il est certain qu'un débat au Conseil du Trésor est inévitable. Je suis sûr que le comité, s'il le décide, pourra faire valoir au Conseil du Trésor qu'il faut un financement supplémentaire.

Il y a des mesures précises que vous pourriez préconiser auprès du Conseil du Trésor, par exemple, pour faciliter ce financement et ces décisions. Certaines se trouvent dans les recommandations de mon rapport.

Par exemple, les conservateurs des musées peuvent actuellement identifier des artefacts et justifier des reçus aux fins d'impôt d'un maximum de 1 000 \$. Ce montant n'a pas été rajusté depuis des années. L'inflation seule justifierait peut-être qu'on porte ce maximum à 10 000 \$. Il faut soulager les établissements de la responsabilité de recourir à des évaluations indépendantes pour un nombre important d'artefacts reçus en cadeau.

Voilà un moyen concret de travailler avec le Conseil du Trésor pour apporter un changement qui ouvrira des possibilités, qui facilitera les choses.

De la même façon, j'ai dit qu'il serait utile qu'on puisse tenir compte, dans le reçu aux fins d'impôt, des frais de préparation des artefacts et de leur transport vers les musées. Ce serait très utile pour tous les établissements. Cette mesure pourrait s'appliquer également à tous les autres musées.

Par exemple, la preuve de la juste valeur marchande des dons d'artefacts pourrait reposer sur des informations produites par les sociétés ferroviaires. Dans notre cas, on nous donne une locomotive, une SD40. Les sociétés ferroviaires en ont vendu des centaines, ces derniers temps. Pourquoi les attestations de vente ne suffiraient-elles pas comme justification? Les établissements n'auraient pas à recourir à un évaluateur indépendant.

Il y a des moyens de faciliter le travail avec le Conseil du Trésor. Des recommandations sur le financement lui ont déjà été faites dans le rapport intitulé *Pratiques pancanadiennes de financement communautaire*, du Conseil canadien de développement social. Un grand nombre des recommandations de ce rapport correspondent aux mesures qui, d'après nous, sont propres à améliorer les choses.

Y a-t-il d'autres idées?

• (1650)

**M. Ken Heard:** Je ne crois pas avoir grand-chose à ajouter.

À propos de la juste valeur marchande et des évaluations, l'une des difficultés qu'éprouvent non seulement les musées ferroviaires, mais aussi les musées de la technologie en général est que le Secrétariat de la propriété culturelle et la Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels n'ont pas les compétences voulues dans le domaine de la technologie.

L'une des recommandations de mon mémoire porte là-dessus. Il faut régler ce problème.

Si un tramway est en bon état, il peut valoir près de 1 million de dollars. Il est question ici d'artefacts technologiques qui ont au moins 50 ans. Aujourd'hui, il n'y a pas que les oeuvres d'art dont le prix atteint un niveau aussi faramineux.

[Français]

**M. Luc Malo:** Monsieur le président, j'aimerais faire un dernier commentaire pour préciser ma pensée.

Monsieur Johnson, actuellement, le Comité permanent des finances est en consultation prébudgétaire. Je vous inviterais fortement à présenter vos recommandations au greffier et au président du Comité permanent des finances.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Monsieur Warkentin.

**M. Chris Warkentin (Peace River, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de leur présence. Je vous suis reconnaissant de vos témoignages et de vos idées.

Quand on réfléchit à ce qu'on peut collectionner dans sa vie, pour bien des gens, il n'est pas évident que ce soient les trains. Si je m'étais présenté à la maison avec un train, ma femme aurait pris un air étrange et m'aurait demandé ce que j'allais en faire. Je comprends qu'on puisse se passionner pour les trains.

Je suis un peu bricoleur. Je viendrai peut-être un jour comme bénévole consacrer un peu de temps à un travail de décapage ou à autre chose, mais il est certain que c'est une merveilleuse initiative.

J'ai travaillé dans un autre type de construction, mais je comprends que, une fois qu'on a bâti quelque chose, il faut pouvoir l'entretenir. Si on le fait correctement, les travaux d'entretien seront durables, et il ne faudra pas toujours recommencer. Je me demandais, sur le plan financier... Bien sûr, il faut entretenir ces vieilles structures et, une fois la restauration faite, il y a des frais constants à assumer. Votre musée a-t-il déjà envisagé de recourir à un fonds de dotation lié pour ces types de structures? Bien des musées ont envisagé cette solution, mais, les coûts semblent parfois prohibitifs. Pourriez-vous me parler de votre examen de cette solution ou de la possibilité de recourir à ces fonds de dotation pour aider à préserver ces artefacts et à assumer l'entretien à long terme?

**M. David W. Johnson:** Nous l'avons fait. En fait, l'un des objectifs de la stratégie et des plans de gestion du Revelstoke Railway Museum est d'établir une fondation. Nous avons déjà la Revelstoke Community Foundation. Elle assumera la gestion. Elle gère des fonds pour de nombreuses organisations à Revelstoke. Nous n'avons donc pas besoin d'avoir nous-mêmes les compétences nécessaires à la gestion des fonds. Il nous faut trouver le financement et ensuite en dépenser le produit... du moins nous l'espérons.

**M. Chris Warkentin:** Quel montant visez-vous? Quel serait le rendement annuel sur ce montant? Avez-vous une idée des chiffres?

**M. David W. Johnson:** Il est difficile de le dire pour l'instant. Le plan de gestion stratégique prévoit aussi l'expansion du musée. Nous devons juger de nos efforts de financement à la fois pour les immobilisations et pour la fondation. Il se pourrait que les deux éléments soient liés, mais cela reste à voir.

**M. Chris Warkentin:** Nous avons discuté avec les représentants de différents musées, des deux musées ferroviaires et des groupes qui ont comparu devant le comité. Nous avons aussi discuté avec des bénévoles au niveau local, avec des gens qui travaillent dans les musées locaux. J'ai l'impression que le financement courant est en train de devenir un gros enjeu. Par le passé, le gouvernement fédéral a participé au financement de projets ponctuels, et il a aussi appuyé des expositions itinérantes. On a fait remarquer, me semble-t-il, qu'il fallait s'occuper de la question du financement courant. Pensez-vous que, si le gouvernement fédéral aidait à créer une fondation, s'il y versait une contribution, ce serait un moyen d'assurer le financement à long terme qu'il faudra pour entretenir les musées au Canada?

• (1655)

**M. Garry Anderson:** Ce serait peut-être intéressant à long terme. Dans l'immédiat, cependant, nous devons nous préoccuper de problèmes majeurs de conservation avant que nos artefacts ne se dégradent au point qu'il coûte beaucoup plus cher de les remettre en état ou qu'ils ne disparaissent carrément. À Cranbrook, nous nous sommes assez bien débrouillés pour accroître les revenus tirés de l'exploitation, et cela fait une grande différence au fur et à mesure que nous mettons en place certains de nos éléments commerciaux comme la vente de billets pour les excursions, la nouvelle boutique de cadeaux, la location du Royal Alexandra Hall. Ces recettes viendront s'ajouter à notre financement de base, mais il y a des immobilisations importantes qu'il faudra faire pour réduire les coûts de fonctionnement et de conservation à long terme, les coûts qu'il faudra assumer si, dans notre cas par exemple, les wagons ne sont pas abrités.

**M. Chris Warkentin:** Vous dites qu'il faut témoigner d'une histoire si nous voulons envisager une stratégie nationale de préservation du patrimoine ferroviaire. Simple curiosité. Bien sûr, vous avez parlé de la nécessité d'identifier les artefacts nécessaires pour témoigner de cette histoire. Quelqu'un a-t-il mené des consultations pour établir un ordre de grandeur? Combien faudrait-il dépenser pour acquérir les éléments nécessaires? Combien d'installations faudrait-il? Si je pose la question, c'est uniquement parce que je me demande quand nous aurons une idée de l'ensemble du projet et quels seront les coûts à engager pour le maintenir.

**M. Garry Anderson:** Beaucoup de collections existent déjà, et elles sont partiellement financées par d'autres instances — les municipalités, parfois la province — ou reçoivent d'autres formes d'appui. Toutefois, j'estime que ce serait une excellente idée d'évaluer l'état du patrimoine ferroviaire dans les musées. Il faut que cela se fasse au niveau fédéral, si on veut assurer la coordination d'ensemble. Je ne sais pas combien cela coûterait. Cela dépend du mandat qui permettra de déterminer ce qui est d'intérêt national ou seulement régional, local ou provincial. L'évaluation permettrait de le dire.

Mais ne vous inquiétez pas. Beaucoup de collections reçoivent déjà un soutien partiel.

**M. Chris Warkentin:** Ce n'est pas ce que je veux savoir, si ce travail n'a pas été fait. Je me demande seulement si une association a essayé de définir ce qu'il faudrait pour témoigner de l'histoire nationale et d'énoncer les critères qui serviraient à définir en quoi consiste l'histoire nationale.

**M. Garry Anderson:** Dans mon mémoire, j'ai dit que le Conseil national des musées ferroviaires envisageait un projet de mécanisme d'évaluation pour le matériel ferroviaire historique, et le mécanisme se fonde sur ce que font beaucoup de conservateurs et d'historiens de l'architecture pour les bâtiments. Il a fait une adaptation. Le travail a

été confié à Jim Cullen, ancien cadre supérieur du California State Railroad Museum, et à Hal Kalman, de Commonwealth Historic Resource. Ils étudient à fond un certain nombre de questions qui se posent.

Je vais laisser cela dans la documentation qui vous est destinée.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Angus, avez-vous d'autres questions à poser?

**M. Charlie Angus:** Oui. Je précise que je voudrais donner aux échanges une tournure un peu différente.

Vous vous occupez, messieurs, de préserver des artefacts de grande taille. Je m'occupais de la préservation d'artefacts encore plus imposants, des chevalements d'exploitation minière, dans la ville pionnière de Cobalt, et c'était un travail redoutable. Nous avions deux ordres de gouvernement qui nous demandaient sans cesse de prouver l'intérêt de la conservation de ces installations. Pour eux, il s'agissait simplement de structures de ferraille massives. Nous devions nous battre pour empêcher le gouvernement de renverser au bulldozer ce que nous considérions comme des artefacts.

Et voici que, dans une émission de télévision provinciale, Cobalt a été désignée par vote comme la localité la plus historique de l'Ontario. Soudain, les bureaucrates ont accouru, demandant comment nous pouvions préserver ce patrimoine. Mais à ce moment-là, presque tout était perdu. Enfin, le gouvernement fédéral est intervenu et a affirmé qu'il s'agissait d'un site historique d'intérêt national. Mais nous avions alors perdu beaucoup d'artefacts.

Si je raconte cette histoire, c'est parce que nous devons toujours employer comme argument non pas qu'il s'agissait de sites d'importance nationale qu'on détruisait, mais d'atouts permettant de stimuler l'économie. Je ne crois pas que, dans les débats sur les musées, on parle souvent du rôle central qu'ils peuvent jouer, surtout dans les régions.

Voici donc ce que je veux vous demander. D'après votre expérience, lorsqu'on discute de plans, de stratégies de développement économique, de stratégies touristiques, les musées sont-ils là à faire valoir leur point de vue ou sont-ils au centre de ce que beaucoup d'organismes ou d'entreprises recherchent pour attirer des touristes et obtenir des retombées dans la région?

• (1700)

**M. Ken Heard:** L'une de mes marottes, c'est que la technologie et les transferts technologiques sont des éléments sous-estimés de l'histoire économique de notre pays. À propos de ce dont vous parlez, les exemples ne manquent pas. Les chemins ne sont qu'un élément parmi d'autres. Il y a les mines et les forêts, parmi d'autres grands secteurs d'activité. Dans l'esprit de bien des gens, ces éléments n'ont aucune valeur patrimoniale. Dans des pays comme le Royaume-Uni, on préserve toutes sortes d'artefacts de l'ère industrielle. Cela ne se fait pas chez nous. À mon avis, il faut travailler là-dessus.

**M. David W. Johnson:** Dans le même ordre d'idées, on a conscience, dans les musées, de l'importance de ces atouts pour le développement économique. Dans mon mémoire, j'ai parlé de la création d'emplois et du nombre de personnes que les musées emploient. Les chiffres de Statistique Canada montrent que, au Canada, la culture est à l'origine de près de 7 p. 100 du PNB ou du PIB — selon la mesure qu'on utilise. La culture est donc un facteur majeur.

Le Revelstoke Railway Museum, par exemple, figure dans la stratégie culturelle de la ville comme une des grandes attractions qui font affluer les touristes à Revelstoke et les y garde un certain temps. Il mérite donc d'être appuyé. Nous nous servons de ce point de vue et nous affirmons qu'il s'agit d'une contribution réelle, constructive, à la collectivité. Cela vaut pour d'autres musées ferroviaires aussi.

**M. Garry Anderson:** Même chose à Cranbrook. Nous sommes présents dans le secteur du développement touristique, dans le secteur économique, l'un faisant partie de l'autre. Nous sommes présents dans le secteur de l'éducation, avec le collège, qui utilise nos installations pour certains programmes. Nous devons informer les gens de ce que nous faisons.

Combien d'argent faut-il pour apporter aux installations les améliorations nécessaires à la préservation des collections? C'est une très lourde tâche pour une ville de 20 000 habitants. Nous avons aussi un autre problème, mais moins important. La vocation du musée n'est pas que locale et, au fil des ans, les gens ont fini par perdre souvent de vue la dimension nationale. Il y a un élément local et un élément provincial-régional. Nous recherchons un certain équilibre et nous faisons savoir aux gens quelle est notre place dans la collectivité.

Un musée comme le nôtre, une collection comme la nôtre devrait normalement se trouver à Ottawa, avec tous ces longs trains. Mais ce n'est pas le cas. Nous sommes dans une petite ville qui essaie de voir comment elle peut s'y identifier, combien elle doit payer, par rapport à ce qui devrait venir de la province ou du gouvernement national.

**M. Charlie Angus:** C'est une autre précision que je tenais à apporter. Lorsque j'étais administrateur de notre chambre de commerce, lorsque nous élaborions des stratégies de développement... Que proposons-nous comme attraction? Toutes les localités de l'Ontario ont de l'air pur, des forêts, un lac, mais seule la nôtre avait un musée ferroviaire, un musée de la guerre, un musée des mines. Et il y a maintenant à Kirkland Lake un musée consacré au patrimoine du hockey. Et cela semble constituer à peu près toute la base de notre stratégie touristique. La chambre de commerce travaillait donc avec nos musées.

Je voudrais vous donner l'occasion d'insister sur ce point, si vous en avez envie, car je crois qu'il faut le faire. Il n'y a pas que l'argent nécessaire à la recherche, il n'y a pas que le fait que les artefacts disparaissent. Ce sont des éléments centraux, surtout dans l'économie d'une région, de toute stratégie touristique. N'est-ce pas?

• (1705)

**M. David W. Johnson:** Absolument. Les musées qui sont intégrés à leur ville en profitent, et ils apportent une contribution à leur ville.

**M. Garry Anderson:** Il existe un lien particulier entre les chemins de fer et l'identité canadienne, et les gens aiment bien aller voir ce que les musées ferroviaires présentent comme artefacts et comme témoignage d'une histoire.

Il y a un aspect que je peux signaler dans le développement du Canadian Museum of Rail Travel, et c'est celui des excursions en

train. Nous sommes situés sur une ligne de chemin de fer, et les trains entrent directement dans le musée. L'expérience proposée s'en trouve magnifiée à bien des égards, comme à Revelstoke. Tous les musées ferroviaires n'ont pas ce genre de liaison, mais ce sera un élément très important dans le développement futur de l'activité, ces trains, de vrais trains, qui entrent au musée. Les visiteurs regardent les collections historiques, peuvent peut-être dîner ou faire autre chose au Royal Alexandra Hall. Nous pouvons accueillir de 200 à 300 personnes. Tout à coup, nous obtenons le volume, et c'est un élément très important que d'avoir une grande capacité d'accueil pour les visiteurs qui sont de passage pour une courte période ou pour plus longtemps. D'autres musées font la même chose.

**Le président:** Merci beaucoup.

Excusez-moi, madame Keeper. J'ai fait passer Charlie avant vous. Je me suis un peu égaré. Je vais donc vous donner...

**Mme Tina Keeper (Churchill, Lib.):** Dix minutes de plus?

**Le président:** Une minute de plus.

**Mme Tina Keeper:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie ces messieurs d'être parmi nous. Les exposés ont été fascinants, absolument fascinants. Je connais fort peu de choses sur les musées ferroviaires, mais je trouve captivant ce dont vous parlez, à propos de la désignation de wagons comme artefacts. M. Heard a donné une idée de la valeur très importante que certains de ces artefacts prennent ou peuvent prendre.

À propos de l'association historique, nous avons parlé de témoigner de l'histoire nationale, mais l'association a-t-elle un processus qui guide les modalités de présentation de cette histoire... comment envisagez-vous les acquisitions? Quelles sont les principales acquisitions? Comment établissez-vous les priorités dans ce travail qui présente d'énormes difficultés sur le plan des coûts?

**M. David W. Johnson:** Oui, nous suivons un processus très précis. Le mandat de chaque institution qui se distingue par un vrai professionnalisme est clairement défini. Ce mandat dit exactement de quelle histoire il s'agit de témoigner. Nous présentons l'histoire du Canadien Pacifique, nous parlons de la difficulté de franchir les montagnes, de transporter des marchandises dans ces montagnes, nous proposons l'histoire de l'achèvement du chemin de fer transcanadien. Voilà le genre de scénario.

À Cranbrook, par exemple, Garry présente l'histoire des trains de luxe pour voyageurs, et il s'en acquitte fort bien.

Exporail aborde un aspect plus large de l'histoire des chemins de fer au Canada. Comme je l'ai dit, cet établissement était là lorsque les chemins de fer aliénaient, comme on dit en muséologie, ou envoyaient à la casse, comme on dit dans les milieux ferroviaires, d'importants matériels. C'est au moment où on est passé de la vapeur au diesel, puis à deuxième et à la troisième génération de diesel.

Il faut avoir un mandat clair, une politique claire sur les collections. On recherche les artefacts qui correspondent à cette politique et à ce mandat. Puis, on essaie de voir s'il est possible d'accueillir et d'entretenir l'artefact, d'une part. D'autre part, on se demande si c'est presque la fin de ce type d'artefact et si c'est notre dernière chance de l'avoir. C'est une façon d'envisager les choses.

Une autre façon de considérer un artefact consiste à se demander s'il présente une importance particulière sur le plan de la technologie. Exporail vient de recevoir le premier prototype Green Goat. J'ignore si vous avez entendu parler du Green Goat. Il s'agit d'une innovation de la Canadian Railpower Technologies Corp. Elle utilise la puissance de batteries pour assurer la traction de la locomotive et des wagons. Cette technologie est beaucoup moins polluante et beaucoup plus économique en carburant. Voilà donc un progrès important sur les plans de l'efficacité et de la réduction de la pollution. Un prototype est unique. Faut-il le conserver ou non? Ce musée a pu le faire. Ce genre de discussion a lieu constamment dans les musées, les établissements et les sociétés ferroviaires.

Oui, nous sommes conscients de ces questions, et nous avons des politiques. Je crois que Gary peut le confirmer.

• (1710)

**M. Garry Anderson:** Je signale rapidement que nos politiques portent sur ces grands hôtels transcontinentaux mobiles, qui ne se font plus. C'est fort différent. Notre politique sur les collections, en ce qui concerne les trains... Le Trans-Canada Limited de 1929 est complet. Le Chinook de 1936 est là tout entier. Quant au Soo-Spokane Train Deluxe, nous y sommes presque. Et puis il y a aussi les wagons royaux et les wagons d'État. Notre collection est presque complète. Il reste toute la question des pièces dont nous avons besoin pour ces wagons et qui nous manquent.

Nous nous intéressons à tout le côté artistique des trains et non à la technologie. La technologie est présente, mais nous nous intéressons surtout à la conception artistique des wagons — les textiles, la porcelaine et l'argenterie — et à tout ce qui ajoute à l'histoire de ce que ces trains signifiaient pour le Canada, à tous les objets qui s'y rattachent: les documents, les promotions, la publicité, etc. La reproduction des tapis et tissus d'origine coûte très cher lorsqu'on veut retrouver l'état initial.

Nous avons une politique très claire. Si vous voulez savoir comment élaborer une politique très claire, travaillez-y assez longtemps et veillez à ne pas dévier. C'est ainsi que nous y sommes arrivés, et d'autres musées font la même chose. Il y a donc moins de doubles emplois, une utilisation plus étudiée des ressources.

**Mme Tina Keeper:** Il s'agit vraiment de préserver notre histoire ou notre patrimoine.

J'aurais une autre question à poser.

Monsieur Johnson, vous avez dit que vous aviez également une collection d'archives. Puis-je vous demander, à l'un ou l'autre d'entre vous, quelles sortes d'archives vous avez et quels sont les efforts nécessaires pour en prendre soin?

**M. David W. Johnson:** Les archives présentent une difficulté particulière pour les musées ferroviaires, car beaucoup de documents d'archives sont également volumineux. Par exemple, certains des dessins qui servent à la construction de locomotives, de wagons, de bâtiments et de structures ferroviaires, comme des ponts, ou le profil du chemin de fer dans l'ensemble du pays... Ce sont des documents très volumineux. Ils coûtent très cher à reproduire si nous voulons les préserver, par exemple au moyen de microfilms.

Le but visé est de recueillir et de conserver ces documents avant qu'ils ne se perdent. Là encore, la poubelle est l'ennemi le plus fréquent de ce genre de document. Il faut ensuite les préparer de telle sorte que le public puisse les consulter au moyen du RCIP ou par un autre moyen qui convient. Certains sont trop volumineux pour le RCIP. Nous allons les conserver sur CD et les mettre à la disposition du public au gré des besoins.

Garry.

**M. Garry Anderson:** Dans notre cas, les archives sont à la fois des archives et une collection de référence. Ils appuient la conservation de la collection. On y trouve tous les détails que les wagons et les artefacts ne nous donnent pas directement. Ces documents sont importants. Ils ne sont pas nécessairement très grands, mais ils sont volumineux. En plus de ces grands artefacts, il faut donc préserver les documents et les photographies. C'est effectivement un gros travail.

**Mme Tina Keeper:** Merci beaucoup

**Le président:** Merci beaucoup de cette réponse.

Monsieur Abbott.

**M. Jim Abbott:** Pour l'information des autres membres du comité, je voudrais parcourir les photos. Garry a fait allusion une fois ou deux au Royal Alexandra. Ce qui s'est passé, au fond, c'est qu'il y avait un placage, l'intérieur du café... ais personne ne croirait jamais que c'était un café-restaurant. C'était extrêmement élégant. Si vous consultez la page Web, quand vous n'aurez pas mieux à faire, cliquez sur le bouton et vous pourrez vous faire une idée, à partir des photos de l'intérieur de cette très grande salle où on pouvait facilement faire asseoir — mais pas pour le dîner — de 200 à 300 personnes. C'est très élégant. Et c'est une construction qui a été créée à partir de... Était-ce l'hôtel Fort Garry?

**M. Garry Anderson:** C'était le Royal Alexandra, à Winnipeg, un hôtel appartenant au Canadien Pacifique. C'était le grand café, la salle à manger européenne, ce qui n'était pas la même chose que la salle à manger officielle. Il s'agit de l'élément « hôtel ferroviaire » de notre collection, dont je n'ai pas parlé, parce que je me suis intéressé surtout...

• (1715)

**M. Jim Abbott:** Pour faire un peu de publicité et reconnaître à Garry tout ses mérites, je dirai qu'il a fait construire cette salle et qu'il y a ensuite fait installer le placage. Il n'a fallu refaire que quelques éléments manquants, essentiellement un nouveau parquet de bois dur.

**M. Garry Anderson:** C'est un travail presque identique à celui qu'on a fait en réinstallant au Musée des beaux-arts la chapelle du couvent de la rue Rideau. C'est la même dimension et...

**M. Jim Abbott:** Je vous conseille vraiment d'aller consulter la page Web.

J'ai une question à poser. Lorsque vous restaurez un wagon environ combien de temps vous faut-il sur une année, et quels sont les coûts? Je vais y revenir.

Je vais parcourir rapidement les photos, aussi bien celle du Canadian Museum of Rail Travel que celles du musée ferroviaire, et je vais poser quelques questions aux témoins.

À la page 1, on voit l'accumulation de neige à l'extérieur. À la page 2 des photos du Canadian Museum of Rail Travel, on peut constater l'altération de l'enveloppe extérieure par les intempéries. Les photos de la page 3 donnent une idée de la situation avant les travaux. À la page 5, on commence à se faire une idée du travail dont mon collègue, M. Warkentin a parlé. Il faut enlever les couches de peinture pour révéler l'œuvre d'art incroyable qui se cache dessous.



À la page 6, on voit exactement de quoi il s'agit. Comme Garry l'a dit, il a souvent fallu recréer les tapis et les tissus d'ameublement, refaire la finition des meubles. Les photos permettent de comparer l'état des lieux avant et après les travaux.

Passons à la page 7. Regardez dans le coin supérieur gauche et le coin inférieur droit. Vous constatez la différence entre ce que c'était auparavant et ce que c'est maintenant. Ce sont des oeuvres d'art d'une qualité remarquable. Je vous conseille de venir à Cranbrook. Il y a des choses merveilleuses à voir.

Jetez un coup d'oeil à la page 9, le wagon Curzon, qui servait de maison de campagne en bordure d'un lac. Vous pouvez imaginer de quoi le Curzon avait l'air. Regardez ce qu'il y avait sous toute cette peinture.

Je vais passer en revue les photos de M. Johnson dans un instant, mais j'ai une question à poser à M. Anderson. Sans rien faire de plus sinon maintenir la chaleur et protéger le wagon contre les intempéries de façon permanente, à combien s'élèvent les coûts par wagon, environ?

Avant que vous ne répondiez, je vais aussi poser une question à M. Johnson. À la page 2 de ses photos, si vous remarquez le wagon de queue des trois photos principales sur la page, vous pouvez vous faire une idée de ce qui va ensemble. Voici la question que j'ai à poser à M. Johnson. Serait-il souhaitable de placer ces wagons sous un abri et, si oui, n'envisageriez-vous pas la possibilité d'ajouter d'autres wagons? À combien s'élèvent les coûts de l'entretien de base, environ?

Enfin, je présume que vos documents financiers sont du domaine public. Pourriez-vous les mettre à la disposition du comité? Quels sont les montants en cause? Maintenant que nous avons une idée de ce que vous faites, combien cela coûte-t-il?

Voilà mes questions, monsieur le président.

**M. Garry Anderson:** Dans le cas de Cranbrook, il est évident que, si nous avons un bâtiment, le prix par wagon, simplement pour la climatisation et le chauffage, diminuerait considérablement, car la température ambiante serait bien différente. Avec le temps, des grandes immobilisations comme celle là permettraient de réaliser des économies sur les augmentations de l'électricité et ou du gaz.

En ce moment, le coût se situe entre 2 500 \$ et 3 000 \$ par wagon. Il y a sans cesse de nouveaux wagons à entretenir; nous devons les préserver. Cela ne tient pas compte des coûts en personnel, car nous n'avons pas de conservateur. En ce moment, nous n'avons même pas de préposé à l'entretien. Je fais cela moi-même. Il ne m'appartient pas de décider quand nous pouvons avoir du personnel grâce à des programmes de création d'emplois.

Le montant ne semble pas considérable, mais si on tient compte de tous les wagons, il finit par être élevé. Il nous faut exercer un certain contrôle. Les wagons ne peuvent pas être séparés ou on ne se retrouve qu'avec des wagons présentés isolément. Notre travail est tout tracé d'avance.

J'ai apporté les documents que j'ai pour le budget des musées. Vous pouvez les consulter au complet.

• (1720)

**M. David W. Johnson:** À Revelstoke, les services publics pour le bâtiment, qui abrite seulement deux des artefacts, est de l'ordre de 16 000 \$ par année. Étant donné le prix du gaz et de tout le reste, les coûts vont fatalement augmenter.

Quant au matériel qui se trouve à l'extérieur, si on veut que les éléments métalliques restent présentables, il faut les repeindre au moins tous les cinq ans. Lorsqu'il s'agit d'un wagon simple comme un wagon de queue — le lettrage et la peinture ne sont pas compliqués —, le coût se situe probablement entre 8 000 \$ et 10 000 \$. Sur certains wagons, il y a beaucoup de boiseries à restaurer, ce qui fait augmenter les coûts. La peinture d'une locomotive pleine grandeur coûte environ 35 000 \$. Les boiseries d'un wagon où il y a beaucoup de ferronnerie coûteuse à remplacer font monter les coûts encore davantage. Et ce n'est pas là un travail de conservation, mais de simple entretien — ce qu'il faut faire pour que l'artefact ne se dégrade pas.

J'ai les états financiers de l'an dernier, et je peux les laisser au comité.

**M. Jim Abbott:** En Colombie-Britannique, il y a des installations consacrées aux chemins de fer à 17 endroits. Pourriez-vous donner au comité une idée de la façon de s'y retrouver? Quels critères le gouvernement national devrait-il adopter pour choisir entre ces 17 établissements? Comment choisir entre le Canadian Museum of Rail Travel de Cranbrook, le Revelstoke Railway Museum ou le Kaatza Station Museum, à Lake Cowichan? Comment pouvons-nous nous y prendre?

**M. Garry Anderson:** Nous ne disons pas qu'il faut choisir. Nous disons qu'il faut mettre en place un processus pour distinguer du reste ce qui revêt une importance nationale. On a déjà commencé à ébaucher un processus, mais je crois qu'il faudra du temps pour y arriver, si on veut bien faire le travail.

**M. David W. Johnson:** D'accord.

**Le président:** Pour reprendre les mots de Mme Keeper, je dois vous dire que j'ai beaucoup aimé cette séance. Je croyais que la Colombie-Britannique était la seule province qui avait une politique ferroviaire lorsqu'elle est entrée dans la Confédération. Merci de m'avoir appris qu'il y en a eu neuf.

À titre de président, je vais faire en douce une ou deux réflexions. Je suis très intrigué. Je suis un collectionneur et j'ai quelques voitures anciennes. Je sais à quel point leur restauration coût cher. Et je sais combien il en coûte pour les garder en état de marche. Les miennes sont conservées dans des conditions plutôt bonnes, avec du chauffage et tout le reste.

Comme vous l'avez expliqué, vous n'avez pas tous une voiture salon, un wagon de queue et une locomotive. Vous vous spécialisez dans les wagons spéciaux qui sont de vrais bijoux. Vous avez dû les trouver et les remettre en état. C'est excellent, dans le domaine ferroviaire, car il faut une certaine compétence pour faire ce genre de travail.

J'ai déjà été peintre. Je faisais de la décoration intérieure, de la finition et de la remise en état de boiseries. C'est un travail pénible, et il faut y passer des heures. On ne peut pas retirer la peinture au marteau et au ciseau. C'est un travail délicat. La finition de certaines de ces choses est extraordinaire. Je peux imaginer les coûts. J'ai déjà fait des devis pour ce genre de travail.

Merci encore de vos excellents exposés. J'espère que nous pourrons faire quelque chose pour préserver l'histoire de nos chemins de fer. Messieurs Heard, Anderson et Johnson, j'espère que le comité pourra considérer avec soin vos observations.

La séance est levée.









**Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes**

**Published under the authority of the Speaker of the House of Commons**

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:**

**<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**