

La gare Dalhousie Reconstruire pour préserver?

Mark London

Numéro 35, printemps 1987

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/18890ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

London, M. (1987). La gare Dalhousie : reconstruire pour préserver? *Continuité*, (35), 41–42.

Gare Dalhousie RECONSTRUIRE POUR PRÉSERVER?

De la gare qui a vu partir le premier train transcontinental, que reste-t-il?

La reconstruction de la gare Dalhousie, dans le secteur est du Vieux-Montréal, soulève plusieurs interrogations. Jusqu'à quel point est-il important de conserver les matériaux d'origine d'un bâtiment historique? Quand peut-on considérer la démolition partielle ou totale d'un bâtiment et sa reconstruction comme des pratiques acceptables?

Il y a un an à peine, la gare était un bâtiment très banal, laissé à l'abandon. Son seul ornement, une plaque de bronze de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, avait même été volé. La plaque commémorait le départ, en 1886, du premier train transcontinental – qui d'une certaine manière a créé le Canada – pour Port Moody, en Colombie-Britannique. C'est aussi de cette gare que des troupes de soldats volontaires sont parties pour mater la rébellion de Louis Riel.

UNE RECONSTRUCTION

L'édifice, situé à l'angle des rues Notre-Dame et Berri (en face de la maison Georges-Étienne Cartier), est devenu un entrepôt vers 1890 après l'inauguration de la gare Viger. Par la suite, dans les années trente, on a remplacé le toit en pente par un toit plat. Jusqu'à l'an dernier, il était encore possible de voir la démarcation entre les briques d'origine et celles qui avaient été ajoutées ultérieurement. Les grosses poutres et colonnes de bois de la charpente étaient plus ou moins endommagées.

À la suite d'une entente entre le ministère des Affaires culturelles et la Ville de Montréal, on avait réservé pendant plusieurs années un budget d'un million de dollars pour la rénovation de la gare. Les travaux ont finalement débuté en 1986. En l'espace de quelques semaines,



La gare Dalhousie, dans le secteur est du Vieux-Montréal, avant sa restauration. Vue de la cour. (photo: Héritage Montréal)

tout le bâtiment était démolì, à l'exception du mur de pierre du niveau inférieur. À la fin de l'année, un bâtiment presque entièrement neuf, semblable à l'ancienne gare, avait été construit de béton et d'acier, avec fenêtres à cadre de métal et vitres teintées. L'édifice est élégant, rehaussé de détails intéressants, et sans aucun doute sera-t-il un atout pour le Vieux-Montréal. Mais peut-on, dans ce cas, parler de préservation?

L'architecte du projet, Vianney Bélanger, de la Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal (organisme paramunicipal), a également mené à bien la rénovation du monastère du Bon Pasteur. Selon M. Bélanger, tout ce qui a pu être conservé de l'ancienne gare l'a été, mais les immenses colonnes de bois étaient pourries à la base et certaines avaient été enlevées. L'élimination de toutes les colonnes permettait de créer un espace intérieur plus fonctionnel, tout à fait dans l'esprit de nombreuses autres gares ferroviaires.

Il avait espéré garder au moins le principal mur de brique mais, de l'avis des ingénieurs du projet, il fallait le démolir en raison du danger qu'il représentait. Des bandeaux de pierre avaient été récupérés, puis on s'est rendu compte que leur état de détérioration ne permettait pas leur réutilisation. Il a donc fallu les remplacer.

D'après M. Bélanger, le problème tenait au fait que la gare était inoccupée depuis vingt ans et tombait presque en ruines. Il a dû choisir entre la conservation des matériaux d'origine en tant qu'artefacts – l'édifice, dans ce cas, n'aurait pu servir que de musée – ou sa conversion en un bâtiment fonctionnel. Une expertise historique du ministère des Affaires culturelles a d'ailleurs conclu que c'est surtout la forme extérieure du bâtiment qui lui confère sa valeur.

L'APPARENCE EXTÉRIEURE

De toute évidence, il est impossible de conserver chaque partie de chaque édifice, même s'il a une valeur patrimoniale particulière. Toutefois, la démolition et la reconstruction de l'édifice de la Monnaie à Ottawa, et du presbytère de la cathédrale Christ Church¹ à Montréal, dé-

La gare, après sa rénovation, vue de la rue. Tout le bâtiment a été démolì, à l'exception du mur de pierre du niveau inférieur, pour faire place à un édifice de béton aux vitres teintées. (photo: Héritage Montréal)



montrent qu'on tend de plus en plus à considérer la conservation du patrimoine bâti comme étant uniquement la préservation de l'apparence extérieure. C'est pourquoi un organisme spécialement créé pour préserver notre patrimoine architectural doit agir avec encore plus de prudence et se soucier de l'image qu'il transmet au grand public quant à ce qui constitue la règle à suivre en matière de conservation.

Chacune des décisions qui ont mené à la version actuelle de la gare Dalhousie était probablement tout à fait logique et correcte. Mais en rétrospective, nous devons nous demander si elles ont produit le meilleur résultat possible. Si nous avions su au départ que cette intervention impliquerait tant de reconstruction, lui aurions-nous donné le feu vert? Aurait-on pu conserver une plus grande partie du bâtiment d'origine en investissant davantage et cela en aurait-il valu la peine? Aurait-on pu trouver pour l'édifice une utilisation qui n'aurait pas nécessité l'élimination des colonnes? En réfléchissant dès maintenant sur ces questions, nous saurons sans doute mieux nous y prendre si ce genre de situation se présente de nouveau.

¹NDLR: voir *La cathédrale Christ Church, Continuité*, n° 31, printemps 1986, p. 7.

Mark London

*Architecte et directeur exécutif d'Héritage Montréal.
(traduit par Ghislaine Fiset)*