

Université de Montréal

**La préservation d'une gare historique et
la perspective de l'utilisateur**

par
Joumana Chemaly

Faculté de l'Aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures et postdoctorales en vue de
l'obtention du grade de Maîtrise ès sciences appliquées en aménagement
option Design et Complexité

Août 2016

© Joumana Chemaly, 2016

Université de Montréal

Faculté des études supérieures et postdoctorales

Ce mémoire intitulé :

**La préservation d'une gare historique et
la perspective de l'utilisateur**

Présenté par :

Joumana Chemaly

a été évalué par un jury composé de :

Tiiu Poldma, Ph.D.

Directrice de recherche

Jean Therrien

Président – rapporteur

Christina Cameron, Ph.D.

Membre du jury

Résumé

Les théories contemporaines en conservation, en urbanisme, en architecture se rallient toutes pour intégrer la participation citoyenne dans leurs processus, dans la perspective d'un développement durable. Plusieurs enjeux entrent en ligne de compte et influencent les décisions prises en ce qui concerne le destin de gares de train abandonnées. Cette étude tente d'éclairer l'impact de certains de ces enjeux dont : le ou les nouveaux usages qui seront octroyés à la gare dans sa nouvelle «vie », l'architecture de la gare elle-même et la façon dont elle sera traitée ou modifiée, l'espace de la gare ainsi que sa transformation et finalement l'appropriation de cet espace par le citoyen. L'approche qualitative est l'approche méthodologique choisie. La recherche combine la méthodologie d'analyse de contenu et l'étude de cas. Le cas de la gare de Westmount est examiné en comparaison avec le cas de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay. Le point de vue de l'utilisateur est exploré afin de comprendre comment il vit l'espace de la gare dans le cas où l'architecture de la gare resterait intacte et un nouvel usage lui est octroyé, et dans le cas où l'architecture intérieure ou extérieure serait modifiée en y ajoutant des structures contemporaines pour accommoder un ou plusieurs nouveaux usages.

La comparaison entre les résultats obtenus pour le Musée d'Orsay et pour la gare de Westmount a permis de mieux comprendre le contexte et ses variables politiques / économiques, patrimoniales / de développement durable et sociales / spatiales. Un mélange entre architecture historique et architecture contemporaine favoriserait la préservation des parties historiques en remettant le bâtiment ainsi que ses installations à niveau et en prolongeant leur utilisation, cependant, tout cela ne se concrétisera pas sans la réalisation de certaines conditions, notamment l'appui politico-économique de la part de la ville, une architecture contemporaine qui soit épurée et simple ou une architecture qui imite l'architecture existante, les opinions sont partagées, et finalement l'appropriation de l'espace par les usagers, chose qui semble dépendre de l'architecture finale et de son harmonisation avec l'architecture existante; les usagers semblent s'approprier davantage l'espace de la gare avec ou sans nouvelle structure surtout s'il y a participation de leur part au processus de sa réhabilitation. Donner une voix aux usagers et à leurs suggestions est chose importante : ils «habiteraient» mieux l'espace s'ils participaient au projet. Également, prendre en considération les recommandations en matière de conservation, puisqu'un vent de changement pourrait s'y opérer, plus précisément en matière de mélange entre architecture historique et architecture contemporaine.

Mots Clés

Préservation, réutilisation, architecture historique, architecture contemporaine, mélange, usagers, espace, appropriation, nouvelles ressources, utilisation limitée.

Abstract

Contemporary theories of conservation, urban planning and architecture all work together to integrate citizen participation into their processes, with a view to sustainable development. Several issues influence decisions regarding the fate of abandoned train stations. This study attempts to clarify the impact of some of these issues such as what are the new uses that give the station its new "life", what is the architecture of the station itself and how it will be treated or modified, the space of the station and its transformation and ultimately the appropriation of this space by the citizens. The methodological approach that is chosen is qualitative and combines content analysis and case study methodologies. The case study chosen is of Westmount station in Westmount, Quebec, Canada, it is examined in comparison with the case of Orsay station transformed into the Musée d'Orsay in Paris, France. The views of users are explored to comprehend how they understand the space of the station, how they might react in case its architecture remains intact and a new use is granted to it, and in case the interior and/or exterior architecture is modified by adding contemporary structures to accommodate one or more new uses.

Comparing the results of the Musée d'Orsay and Westmount station helped to better understand the context and its political/economic, heritage/sustainability and social/spatial variables. While divided, many participants expressed various and rich opinions. These included having a mix of historic architecture and contemporary architecture to favour the preservation of the historic sections by updating the building and its facilities and extending their use. However, this could not materialize without the fulfillment of certain conditions, including political/economic support from the city, a contemporary architecture that is uncluttered, simple or an architecture that mimics existing architecture, and finally the appropriation of space by users. This appropriation seems to depend on the final architecture and its harmonization with the existing architecture. Users seem to appropriate more the space of the station, with or without a new structure, especially if there is participation on their part in the process of rehabilitation. Giving a voice to users and their suggestions is important as they would "inhabit" better the space if they participate in the project. In addition, recommendations on conservation, especially that some changes could occur, more specifically in terms of the mix of historic architecture and contemporary architecture, are to be considered.

Keywords

Preservation, reuse, historic architecture, contemporary architecture, mix, users, space, appropriation, new resources, limited use

Avant-propos

L'intérêt que l'auteure porte pour les gares de train et pour le chemin de fer en général débute il y a presque vingt-cinq (25) ans, lors d'un voyage de cinq (5) jours en train, à travers l'Italie. C'était un des plus beaux voyages entrepris par l'auteure. Cet intérêt s'est développé davantage après plusieurs années passées au sein d'une compagnie de consultants en ingénierie ferroviaire (AECOM) au Québec, dans la gestion de projets de construction de ponts et de voies ferrées pour le Canadien Pacifique (CP). Durant cette période, l'auteure fait partie, pour une courte durée, d'un projet d'agrandissement de gares ferroviaires au Québec ainsi qu'en Ontario. Les ajouts sont des structures contemporaines additionnées à des gares anciennes, patrimoniales dans deux des cas travaillés. Ce mélange entre architecture contemporaine et architecture historique et patrimoniale pique la curiosité de l'auteure et la pousse à entreprendre des études de maîtrise en aménagement et dont le sujet est la gare historique abandonnée et la manière idéale de la préserver. Une des raisons qui ont également poussé l'auteure à effectuer ce travail de recherche est la réalisation du fait que beaucoup de gares ferroviaires historiques ont été démolies à travers le Canada. Cette recherche est entreprise dans l'espoir d'apporter une compréhension et un éclairage sur le contexte de ces gares abandonnées, sur la façon dont le citoyen voit les choses et afin d'ouvrir l'horizon sur de nouvelles recherches concernant ces gares, leur sauvegarde et la manière de faire participer les citoyens davantage dans ce processus.

Table des matières

Résumé	<i>i</i>
Abstract	<i>iii</i>
Keywords	<i>iv</i>
Avant-propos	<i>v</i>
Table des matières	<i>vi</i>
Liste des tableaux	<i>x</i>
Liste des figures	<i>xi</i>
Liste des sigles	<i>xii</i>
CHAPITRE 1 - Gare, architecture, espace et ressources naturelles...	<i>1</i>
1.1 Introduction	<i>1</i>
1.2 Développement du projet et présentation des questions de recherche	<i>2</i>
1.2.1 Les questions de recherche	<i>2</i>
1.2.2 La mise en contexte – Les gares abandonnées	<i>3</i>
1.2.3 Le contexte de la recherche	<i>4</i>
1.2.3.1 Les théories de la conservation et les contextes historiques et culturels	<i>4</i>
1.2.3.2 L'importance de l'espace	<i>10</i>
1.2.3.3 Les lieux et comment nous les habitons	<i>10</i>
1.2.3.4 La notion de «place»	<i>11</i>
1.2.4 La problématique	<i>12</i>
1.2.5 Aperçu de deux cas : la gare de Westmount et la gare d'Orsay	<i>12</i>
1.3 Les phases de l'étude et l'approche méthodologique	<i>16</i>
1.4 Objectifs de la recherche	<i>17</i>
1.4.1 Intérêt du sujet	<i>17</i>
1.4.2 Enjeux : valeurs et gains.	<i>17</i>
1.4.3 Objectifs de la recherche	<i>18</i>
1.5 Organisation des chapitres du mémoire	<i>19</i>
1.6 Conclusion	<i>20</i>
CHAPITRE 2 – Les gares et bâtiments abandonnés...que deviennent-ils?	<i>21</i>
2.1 Revue de la littérature	<i>21</i>
2.1.1 Aperçu historique : gares de trains et chemin de fer	<i>21</i>
2.1.2 Qu'est-ce qui se fait de nos jours? Les transformations récentes des gares	<i>22</i>
2.1.2.1 Les gares de petite taille	<i>23</i>
2.1.2.1.1 Canada	<i>23</i>
2.1.2.1.2 Angleterre	<i>27</i>

2.1.2.1.3	Suisse	29
2.1.2.2	Les gares et bâtiments de grande taille	30
2.1.2.2.1	Allemagne	30
2.1.2.2.2	États-Unis	33
2.1.2.2.3	Brésil	36
2.1.2.2.4	Agrandissements et propositions de gares historiques	37
2.1.2.2.5	Bâtiments historiques reconvertis avec nouvelles structures	40
2.1.2.3	Discussion et résumé	41
2.2	Préoccupations particulières – La situation au Canada	48
2.3	Conclusion	49
<i>CHAPITRE 3 – Méthodologie, description du processus et des phases de l'étude</i>		51
3.1	Approche	51
3.2	Phases de la recherche	53
3.2.1	Phase I - Analyse visuelle (Contenu) et historique	55
3.2.2	Phase II - Étude de cas	57
3.2.3	Phase III - Analyse des données	61
3.3	Échantillonnage	64
3.3.1	Échantillonnage non probabiliste	64
3.3.2	Recrutement	67
3.4	Dispositifs d'enquête	68
3.4.1	Documents	68
3.4.2	Entretiens	68
3.4.3	Guide d'entretien	69
3.4.4	Photographies	70
3.5	Invalidation	70
3.5.1	La fiabilité et les questions de biais	70
<i>CHAPITRE 4 - La collecte des données</i>		73
4.1	Phase I - Méthodologies visuelles (Analyse du contenu) et historiques	73
4.1.1	Analyse du cas du Musée d'Orsay – Analyse de contenu (Content analysis)	73
4.1.2	Documentation historique des cas Orsay et Westmount :	75
4.1.2.1	Gare d'Orsay devenue Musée d'Orsay en France	75
4.1.2.1.1	Chronologie	75
4.1.2.1.2	Le patrimoine	77
4.1.2.1.3	Le politique, l'économique, le social, le culturel	78
4.1.2.1.4	Les sens, l'espace, l'architecture controversée	80
4.1.2.1.5	Conclusion	85
4.1.2.2	Gare de Westmount à Montréal	85
4.1.2.2.1	Chronologie	85

4.1.2.2.2	Le patrimoine	87
4.1.2.2.3	Le politique, l'économique, le social, le culturel	91
4.1.2.2.4	L'architecture	94
4.1.2.2.5	Conclusion	97
4.2	Phase II - Étude de cas de Westmount	98
4.2.1	Entrevues – Gare de Westmount	98
4.2.2	« Photo-Entrevue »	116
4.2.2.1	Gare de Westmount : Photos prises par le chercheur	117
4.2.2.2	Musée d'Orsay : Photos de la recherche documentaire	118
4.3	Conclusion	119
	CHAPITRE 5 – Analyse des résultats et discussion	122
5.1	Analyse des résultats	122
5.2	Résultats de l'analyse visuelle (contenu) et historique	123
5.2.1	Analyse visuelle du Musée d'Orsay	123
5.2.2	Analyse de la documentation historique :	128
5.2.2.1	Musée d'Orsay	128
5.2.2.2	Gare de Westmount	130
5.3	Analyse de l'étude de cas —La Gare de Westmount	131
5.3.1	Entrevues	131
5.3.2	Photo-Entrevue	143
5.3.2.1	Musée d'Orsay	143
5.3.2.2	Gare de Westmount	145
5.4	Comparaison des résultats obtenus sur le Musée d'Orsay et la gare de Westmount	146
5.5	Discussion	153
	CHAPITRE 6 – Conclusion	166
6.1	Problèmes et faits saillants	166
6.2	Réalisations de la recherche — Pistes pour recherches futures	167
6.3	Conclusion	169
	Sources documentaires	<i>i</i>
	Sources documentaires — analyse de contenu	<i>xiii</i>
	Annexe I – Documents de recrutement et certificats d'éthique.	<i>xvi</i>
	Annexe II – Guide d'entretien.	<i>xxvi</i>
	Annexe III – Deux exemples de photos présentées aux participants.	<i>xxxix</i>
	Annexe IV – Pamphlets – Archives de l'AHW.	<i>xxxiii</i>

Annexe V – Tableau de l'Analyse de contenu.

xxxix

Annexe VI – Tableau des Thèmes/Synthèses de l'analyse des entrevues.

xlix

Liste des tableaux

Tableau I – Travaux et nouveaux usages – Gares et bâtiments abandonnés.

Tableau II – Grille d'évaluation.

Tableau III – Gares disparues au Canada (1960 à 1980).

Tableau IV – Parcours méthodologique de la recherche.

Tableau V – Espace : Influence et expérience – Thèmes/synthèses.

Tableau VI – Analyse des données – Familles – Codes – Codes secondaires.

Tableau VII - Analyse de contenu et codes attribués aux images.

Tableau VIII – Fréquence des codes obtenus.

Tableau IX – Transformation de la gare d'Orsay en Musée d'Orsay – Résultats.

Tableau X – Transformation future de la gare de Westmount – Résultats.

Liste des figures

Figure 4-1 – Gare de Westmount : nouveaux usages suggérés et caractéristiques (1).

Figure 4-2 – Gare de Westmount : nouveaux usages suggérés et caractéristiques (2).

Figure 4-3 – Gare de Westmount : nouveaux usages suggérés et caractéristiques (3).

Figure 5-1 – La transformation de la gare de Westmount et son contexte.

Figure 5-2 – Appropriation de l'espace de la gare.

Liste des sigles

AHW	Association Historique de Westmount
ARM Architecture	Ashton Raggatt McDougall Architecture
AVC	Accident vasculaire cérébral
AZC	Atelier Zündel Cristea
BVN Architecture	Bligh Voller Nield Architecture
CCU	Comité consultatif d'urbanisme
CLMHC	Commission des lieux et monuments historiques du Canada
C.P.	Canadien Pacifique / Canadian Pacific
CPÉR	Comité Plurifacultaire d'Éthique de la Recherche
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
É.U.	États-Unis
EU27	European Commission 27 Member States
GTR	Grand Trunk Railway
HSR	High Speed Rail
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MACQ	Ministère des Affaires Culturelles du Québec
M&LRC	Montréal & Lachine Railway Company
MRC	Municipalité régionale de comté
NDG	Notre Dame de Grâce

PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
P&LE	Pittsburgh & Lake Erie Railroad
PPCMOIS	Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble
QMOO	Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental railway
TGV	Trains à grande vitesse
WHA	Westmount Historical Association

À Maria Anastasia

REMERCIEMENTS

Je voudrais témoigner toute ma reconnaissance aux personnes qui ont contribué à la réalisation de ce mémoire.

Pour commencer, j'adresse mes remerciements à mon directeur de mémoire Tiiu Poldma, Ph.D. pour sa grande disponibilité, ses précieux conseils et ses encouragements incessants tout au long de ce travail.

Je remercie également toutes les personnes qui, de loin ou de près, m'ont aidée et inspirée.

Merci à Sylvain Plouffe qui m'a encouragée dans mes décisions initiales sur le sujet.

Merci à Simone Zriel, TGDE (Technicienne en gestion des dossiers étudiants) pour son aide, son soutien moral, son encouragement et son extrême gentillesse.

Merci à Ginette Melançon-Bolduc, Bibliothécaire (Diathèque de la bibliothèque d'aménagement), pour son aide précieuse dans la rédaction de ce mémoire.

Merci à tous les participants qui ont gracieusement accepté de participer à cette recherche. Sans eux, elle n'aurait pas été possible.

Merci à mon amie Caroline de Seze de Chorivit de Sagardiburu, avec qui j'ai commencé ces études de maîtrise, pour sa présence, son aide et son amitié inconditionnelle.

Enfin, j'adresse mes plus sincères remerciements à ma famille, mes parents, mon mari, ma fille chérie et tous mes proches et amis, qui n'ont pas cessé de m'encourager et de me soutenir afin que ce mémoire se réalise.

CHAPITRE 1 - Gare, architecture, espace et ressources naturelles...

1.1 Introduction

La porte s'ouvre lentement, une lumière faible s'allume dans un coin, sans vraiment éclairer...

Quelques pas en avant révèlent l'espace intérieur. Un espace dépouillé, des murs dégarnis, révélant la vieille brique, aucune fenêtre, à la place des panneaux en bois qui laissent transparaître un filet de lumière permettant de voir l'espace où sont parsemés des filets de «soccer», de vieux radiateurs...la gare de Westmount, abandonnée depuis plus de trente (30) ans, sert aujourd'hui de dépôt.

Pourquoi est-elle encore abandonnée? Pourquoi n'a-t-elle servi à aucun usage pendant toutes ces années? Est-ce qu'un nouvel usage accompagné d'une nouvelle structure contemporaine favoriserait sa préservation et sa remise sur le marché? Qu'est-ce que pensent les usagers de tout cela? Quelle serait la manière idéale, du point de vue de l'utilisateur, de préserver cette gare et de lui redonner vie?

C'est ce que cette étude tente de comprendre en explorant le point de vue des usagers concernant la préservation de vieilles gares abandonnées par les chemins de fer. Elle essaie de comprendre comment ils vivraient cet espace dans le cas où il serait préservé tel quel avec un nouvel usage et dans le cas où il subirait une transformation par l'ajout de structures contemporaines intérieures ou extérieures avec un ou plusieurs usages.

Afin de mieux appréhender les contextes et leurs variables, le cas de la gare d'Orsay, en France, transformée en Musée d'Orsay est comparé au cas de la gare de Westmount à Montréal. Une documentation sur l'historique de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay et à laquelle des structures contemporaines ont été ajoutées, ainsi que sur l'historique de la gare de Westmount et les enjeux liés à cette gare et à son existence actuelle a été étudiée. Les caractéristiques politiques, économiques, culturelles, sociales, et sensorielles des deux gares ont été examinées selon une méthodologie détaillée dans le texte. Une analyse et une comparaison des données relatives au Musée d'Orsay ainsi qu'à la gare de Westmount ont été effectuées et des conclusions tirées. Ces conclusions montrent qu'il y a énormément d'intérêt à préserver l'architecture ferroviaire, elle fait partie de la vie des citoyens ainsi que du développement des villes à travers les années. La comparaison

entre la gare d'Orsay et la gare de Westmount a une valeur significative parce que la réaffectation des édifices historiques devient une pratique de plus en plus fréquente de nos jours, elle est surtout encouragée par le milieu des conservateurs ainsi que les adeptes du développement durable et parce que le Musée d'Orsay est un exemple concret du mélange entre architecture historique et contemporaine, pour les besoins de réaffectation.

1.2 Développement du projet et présentation des questions de recherche

1.2.1 Les questions de recherche

Les gares abandonnées sont soit détruites ou adaptées à de nouveaux usages, donc leur architecture est soit gardée telle quelle ou une nouvelle structure y est ajoutée afin d'accommoder de nouveaux usages (voir Tableau I au chapitre 2). De nouveaux édifices sont construits sans profiter des bâtiments existants qui pourraient servir aux mêmes buts. Le citoyen est l'utilisateur ultime de ces édifices. Quelle est sa perspective? En considérant ce qui est dit plus haut, ce projet vise à examiner le phénomène et comprendre ses enjeux.

Les questions de recherche

Ces enjeux sont compris à travers les prochaines questions posées.

La question de recherche principale est la suivante :

Comment est-ce que, selon les usagers, l'ajout de nouvelles structures contemporaines avec nouveaux usages, à une vieille architecture historique, favorise-t-il la préservation des gares de train abandonnées par le chemin de fer ?

Les questions sous-jacentes qui se posent ici sont les suivantes :

- 1- Comment préserver l'histoire et quelles seront les perceptions des usagers concernant l'espace modifié?
- 2- Est-ce que le mélange entre ancienne architecture et architecture contemporaine satisfera-t-il l'utilisateur au niveau esthétique, humain, historique et social ?
- 3- Ses souvenirs seront-ils altérés ? Le mystère attaché à certains espaces demeurera-t-il ?
- 4- L'individu se sentira-t-il encore ancré dans cet espace ? L'histoire qui s'y est déroulée restera-t-elle intacte ?
- 5- Si le citoyen a la chance de participer au processus de sauvegarde et de réhabilitation d'une gare historique, comment verrait-il les choses?

Ces questions seront explorées à travers une étude comparative de deux gares : 1) la gare de Westmount à Montréal, au Québec et 2) la Gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay,

à Paris, en France. À travers cette comparaison, l'étude en premier lieu, vise à effectuer une mise en contexte des réalités actuelles des gares de train et de leur transformation. En deuxième lieu, elle vise à découvrir et comprendre quel serait le concept idéal pour la préservation de vieilles gares abandonnées en explorant le point de vue de l'utilisateur. En troisième lieu, elle vise à comprendre sa vision concernant la préservation de vieilles gares abandonnées en explorant comment il vit cet espace, qu'il soit transformé ou non.

Elle se délimite aux deux concepts suivants qui sont mis en question :

- 1- garder l'architecture de la gare intacte et l'utiliser telle quelle pour un nouvel usage ; ou
- 2- apporter des changements à l'architecture extérieure ou intérieure de la vieille gare en y ajoutant de nouveaux éléments pour accommoder un ou de nouveaux usages.

À cette fin, le cas de la gare de Westmount abandonnée depuis 1985 sera étudié et une comparaison sera effectuée avec la gare d'Orsay en France, transformée en Musée d'Orsay.

1.2.2 La mise en contexte – Les gares abandonnées

Cette étude s'intéresse aux gares abandonnées : elle vise à comprendre comment préserver les gares historiques abandonnées tout en leur donnant un ou de nouveaux usages. Elle propose de montrer, à travers les yeux de l'utilisateur, comment l'ajout d'une nouvelle architecture contemporaine avec nouvel usage, à l'architecture historique d'une gare abandonnée par le chemin de fer, favorise sa préservation.

Depuis le début de l'ère du chemin de fer, il y a deux cents (200) ans, les gares de trains ont été construites sous multiples formes architecturales : elles pouvaient faire office d'un simple kiosque sur le bord de la voie ferrée, comme elle pouvaient être «la porte d'entrée de la ville», avec une architecture monumentale exprimant la pérennité à travers les temps, telle l'architecture des anciens Grecs et Romains (Brown, 2014) ou également montrer une attention aux dimensions esthétiques contemporaines de l'époque. L'avancement technologique à plusieurs niveaux a fait en sorte que depuis les années 1960, beaucoup de gares ont été détruites en réponse au recul du transport ferroviaire de passagers. Cette destruction en masse a éveillé chez les Canadiens, vers les années 60, un nouvel intérêt envers l'architecture de leurs gares, trop longtemps prises pour acquises (Brown, 2008).

De nos jours, de nouveaux édifices sont construits sans profiter des bâtiments existants qui pourraient servir aux mêmes buts voulus. Du point de vue du développement durable, pourquoi utiliser de nouvelles ressources afin de construire un nouvel édifice, lorsque de

vieux bâtiments sont vacants et capables d'accueillir de nouveaux usages, que ce soit en les gardant intacts ou en y ajoutant de nouvelles structures. De cette façon, le bâtiment historique a la chance d'être entretenu et préservé indéfiniment (Thuillier, 1986). L'un des premiers gains qui peuvent être obtenus en préservant les gares historiques abandonnées est l'utilisation limitée de nouvelles ressources. D'après Susan Winchip, dans le cadre du développement durable, la préservation de bâtiments historiques est une stratégie préférée :

«A focus on existing buildings is absolutely essential for conserving resources, minimizing impacts to the environment, and reducing materials that are landfilled. Reusing buildings, finishes, and furnishings must be the preferred solutions when designing interior environments. » (Winchip, 2007, p.234)

La gare de Westmount est une gare dont l'architecture est représentative de l'architecture ferroviaire typique d'une certaine époque (Sakkal, 2001; Fish, s.d.), au Canada. Elle est abandonnée depuis plus de trente (30) ans, sans usage. Elle fait partie de la vie et du paysage des citoyens de Westmount qui voudraient la voir revivre. Plus le temps passe, plus la gare tombe en décrépitude. Le pourquoi et le comment de son contexte ont éveillé chez le chercheur une certaine curiosité.

1.2.3 Le contexte de la recherche

En réfléchissant sur les questions des gares abandonnées, plusieurs enjeux émergent. En premier lieu, comment assurer une nouvelle vie culturelle et sociale dans des quartiers urbains pour ces gares de train? Quelles sont les nouvelles expériences enrichissantes que ces gares peuvent offrir aux visiteurs? Comment valoriser les contextes historiques, tels que la patine et le temps, qui caractérisent les matériaux dans lesquels elles ont été construites ?

Le contexte de la recherche comprend un ensemble de questions qui tournent autour de la conservation, des nouveaux usages octroyés aux bâtiments désuets ainsi que des expériences vécues par les personnes en temps et en espace.

1.2.3.1 Les théories de la conservation et les contextes historiques et culturels

Les théories de la conservation ont évolué à travers les années, depuis Ruskin (1849) et Viollet-le-Duc (1866), en passant par les chartes du siècle dernier (Charte d'Athènes, 1931, Charte de Venise, 1964), les théoriciens esthétiques comme Brandi (1972) et Bonelli (1995), les théories scientifiques du 20^e siècle jusqu'aux théories contemporaines en conservation.

Voici en quelques mots ce qu'elles représentent : Ruskin et Viollet-le-Duc sont considérés comme les premiers théoriciens de la conservation, mais néanmoins se placent aux deux extrémités du spectre des théories classiques. Pour Ruskin: «the signs of history are one of the most valuable features of the object» (Muñoz Viñas, 2005) et pour Viollet-le-Duc: «the most perfect state of a conservation object is its original state. Wear and tear deforms the object...» (Muñoz Viñas, 2005). Les chartes et autres travaux résultant d'ententes entre les conservateurs professionnels et les spécialistes ont essayé de trouver un équilibre entre ces deux théories extrêmes. Pour les théoriciens esthétiques la valeur artistique d'un objet est d'une importance primordiale et doit être prise en considération, leur théorie s'applique uniquement aux œuvres d'art. La conservation scientifique pour sa part inclut non seulement la conservation en tant que telle, mais aussi toute action qui mène à connaître les propriétés des matériaux et à comprendre les processus de détérioration (Muñoz Viñas, 2005).

Pour sa part, la théorie contemporaine de la conservation repose sur la négociation, l'équilibre, la discussion et le consensus. Nous devons faire confiance aux experts. La conservation est effectuée pour les personnes pour lesquelles l'objet est significatif. Leurs intérêts (leurs besoins, leurs préférences et leurs priorités) devraient donc être considérés comme le facteur le plus important en matière de prise de décision, quelle que soit leur formation. La théorie contemporaine recourt également à un autre outil conceptuel contemporain: la durabilité. Selon Staniforth, la définition du rapport Brundtland sur le développement durable (Développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins) est reflétée dans le but de la conservation du patrimoine culturel, qui est de transmettre une importance maximale aux générations futures (Staniforth, 2000, cité par Muñoz Viñas, 2005). Le principe de durabilité est un avertissement pour les restaurateurs, les décideurs et les utilisateurs: il leur demande de ne pas abuser de l'objet afin que les futurs utilisateurs ne soient pas privés de sa capacité à fonctionner de manière symbolique et significative (Muñoz Viñas, 2005).

«Contemporary theory of conservation calls for 'common sense', for gentle decisions, for sensible actions. What determines this? Not truth or science, but rather the uses, values and meanings that an object has for people. [...] Contemporary ethics offers better answers than classical theories, but this does not mean that these are easy answers – quite the contrary. Contemporary theory says to anyone involved in conservation decision-making that things are not as easy as classical theories suggest [...] Contemporary ethics asks them to consider the different meanings that an object

has for different groups of people, and to decide not just which meanings should prevail, but also how to combine them to satisfy as many views as possible.» (Muñoz Viñas, 2005, p. 212-214).

L'approche participative ainsi que la durabilité sont toutes les deux au centre des préoccupations dans les théories contemporaines de la conservation ainsi qu'en urbanisme. Dans les domaines de la gestion et des études urbaines, une trajectoire similaire de «montée et descente» des conceptions rationalistes de la planification a lieu. Le discours d'aujourd'hui sur la planification dans les études urbaines est fortement dominé par la question de l'inclusion et de la participation (Lusiani, Zan, 2013)

La participation et l'implication des habitants d'une ville ainsi que des groupes d'intérêts locaux sont indispensables au succès des programmes de sauvegarde (Charte de Washington, art 3, citée dans les principes de la Valette, ICOMOS, 2011). En planification de zones urbaines historiques la participation des habitants est encouragée à travers des programmes d'information générale (dès l'âge scolaire), le travail des associations de sauvegarde, des mesures financières, des objectifs communs entre habitants et professionnels, les technologies d'information qui permettent une communication directe (ICOMOS, 2011a).

Dans la déclaration de Paris sur le patrimoine comme moteur du développement, la culture (composante du développement humain), considérée comme quatrième pilier du développement durable avec l'économie, le social et l'environnement, et dont le patrimoine fait partie, «est un moyen d'assurer la croissance économique et l'appropriation des processus de développement... ». (ICOMOS, 2011b, p.2)

«Favoriser l'appropriation par les populations locales de leur patrimoine et des projets touristiques ; encourager leur autonomisation et leur participation à la conservation du patrimoine, aux processus de planification et aux prises de décision. La participation des habitants, avec leur perception propre, leurs priorités et leurs orientations est une des conditions préalables au développement du tourisme durable.» (ICOMOS, 2011b, p.4-5)

«La Déclaration ICOMOS de Florence ouvre un large débat en vue d'éclairer la question d'un développement durable, harmonieux et interculturel, mettant les populations au centre des préoccupations sur la diversité culturelle, à travers ses valeurs patrimoniales et paysagères. » (ICOMOS, 2014, p.2)

Cette déclaration est adressée aux organisations non-gouvernementales, aux autorités locales et nationales ainsi qu'à tous les organismes et les spécialistes, et leur recommande

de prendre certaines mesures dont une approche "ascendante/participative" pour une conservation et une gestion efficace du patrimoine (ICOMOS, 2014).

Selon Smith et al. (2014), en architecture d'intérieur il existe de nombreuses sources qui discutent de la conception et de l'utilisation des intérieurs en relation avec les spécifications des matériaux, la consommation d'énergie et autres; c'est-à-dire la relation avec le débat plus général sur la durabilité. Cependant l'architecture d'intérieur est un domaine qui a beaucoup à contribuer à la discussion ainsi qu'à la pratique de la durabilité sociale qui saisit la dimension humaine du discours sur la durabilité et met l'accent sur les personnes et les communautés. C'est cet accent qui résonne avec l'architecture d'intérieur. Smith et al. (2014) croient que la durabilité sociale est la capacité d'une société ou du mode de vie d'un individu de continuer d'une manière qui convient à leurs besoins et ceux des générations suivantes. Les valeurs et les aspirations spirituelles des citoyens doivent être complétées dans leur environnement intérieur, et les processus et activités impliqués doivent respecter leur histoire, leurs besoins actuels et leurs croyances et rituels potentiels futurs. Smith et al. (2014) ont identifié trois domaines clés de durabilité sociale où la discipline peut significativement contribuer: l'engagement communautaire, la justice sociale et le patrimoine culturel. Chaque domaine est essentiel pour comprendre la relation entre la durabilité sociale et l'architecture intérieure au XXIe siècle. (Smith et al., 2014)

Selon Muñoz Viñas (2005), pour de nombreuses raisons, les architectes ont dirigé le monde de la conservation en matière de principes et de philosophie. Pendant de nombreux siècles, les architectes ont joui d'un statut social élevé qui, au XIXe siècle, leur a permis d'avoir une formation académique formelle et un accès à des ressources culturelles bien au-delà de la portée d'autres professionnels. Camillo Boito, un architecte, a élaboré sa théorie du «restauración científica» 50 ans avant que la conservation scientifique n'ait réellement atteint le monde de la conservation non architecturale. Cet écart entre la conservation de l'architecture et les autres champs de conservation est très révélateur. Il suggère que la conservation architecturale est en quelque sorte distincte du reste des champs de conservation, et elle se distingue par plusieurs aspects importants: la reconnaissance sociale, la reconnaissance académique, la formation académique, la pré-existence d'un vaste corpus de connaissances ... etc. Les bâtiments sont différents des autres objets de conservation pour plusieurs raisons qui peuvent expliquer les particularités de la conservation architecturale: les bâtiments sont plus visibles et socialement importants que les peintures de chevalet, ils sont de puissants symboles locaux d'identité; Ils sont souvent plus chers à conserver car le degré de contrôle

est plus élevé; Ils sont vécus différemment par les usagers, ils sont non seulement contemplés, mais touchés, traversés, examinés, sentis, ressentis; Les bâtiments remplissent de nombreuses fonctions matérielles (maisons, espaces de travail, salles d'exposition), le processus de conservation doit garantir qu'ils sont utiles pour les personnes ayant différents besoins et attentes, en plus de la conservation du bâtiment. En dépit de ces différences, les principes de conservation des bâtiments ne sont pas substantiellement différents des principes du reste des champs de conservation. Les premières élaborations théoriques conséquentes de spécialistes dans d'autres domaines de conservation sont apparues au vingtième siècle (100 ans après Ruskin et Viollet-le-Duc). Ces développements ont grandement profité des réflexions des architectes sur des sujets communs à tous les domaines de la conservation, mais ils incluent également des points de vue et des préoccupations différentes. La théorie contemporaine de la conservation a donc une portée plus large, puisqu'elle a été développée non seulement par (et pour) les architectes, mais aussi par (et pour) les conservateurs de différents domaines (Muñoz Viñas, 2005).

En ce qui concerne la conservation du patrimoine culturel, Metcalf (2014) explique dans un article sur la réutilisation d'un site composé d'ateliers de chemin de fer que certains compromis doivent être acceptés afin de lui donner une nouvelle vie :

«As a site of exceptional cultural heritage significance with a diverse range of buildings and functions that have been superseded by changing technologies, the Midland Railway Workshops is no longer sustainable in its original use. The solution is its gradual conversion with the express intention of retaining its heritage values. The overall industrial nature of the site, particularly through the changes to the open spaces, will inevitably be altered in its character. While it could be argued that this conversion, along with the introduction of new buildings, will have a fundamental impact on the aesthetics of the Workshops, changing them from a gritty industrial workplace to a publicly accessible collection of open spaces that allow access to the site and its buildings, it represents the kind of compromise that has to be made to ensure the preservation and ongoing use of the place—and thus the retention of its social sustainability—albeit in an altered state.» (Metcalf, 2014, p.126)

Selon les Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada (2010), la Norme 11 stipule ce qui suit :

«Norme 11 : a) Conserver la valeur patrimoniale et les éléments caractéristiques lorsqu'on construit des ajouts à un lieu patrimonial ou de nouvelles constructions contiguës. b) S'assurer que les nouveaux éléments sont compatibles physiquement et visuellement avec le lieu patrimonial, qu'ils en sont subordonnés et qu'ils s'en distinguent.» (Lieux patrimoniaux du Canada, 2010, p. 23)

À la lumière de ce qui est dit plus haut, cette nouvelle façon démocratique que le milieu de la conservation, que l'urbanisme, que l'architecture, que le développement durable ont de voir les choses, c.-à-d. l'inclusion et la participation des citoyens au processus de sauvegarde et de réhabilitation des bâtiments et sites historiques, comment se traduit-elle effectivement sur le terrain? Comment le citoyen voit-il les choses? Comment vit-il l'espace qui renaît ou qui se transforme? Comment souhaiterait-il voir cet espace? Est-ce qu'une nouvelle structure (intérieure ou extérieure) ajoutée au bâtiment historique améliorerait l'espace? Si le citoyen a la chance de participer à ce processus, comment verrait-il les choses?

Toutes ces questions font partie des consultations publiques que les autorités locales (gouvernements, municipalités...etc.) organisent en général. Sont-elles faites dans le cas de la gare de Westmount?

Selon une étude effectuée par l'Educational Facilities Laboratories aux É.U., en 1974, la réutilisation des gares de trains est tout à fait possible :

«Only big city stations can look for survival- and those only if they become centers of mass transit developments [...] stations house many interlocking activities...this complexity of function generated the interior diversity of form that evolved. It also suggests the great potential of stations for multiple-activity reuse. The small stations may be fairly easy to save by conversion to a single new activity. But as size increases, the economic difficulties of reuse increase significantly. The very form of the larger buildings, however, encourages their reuse for a multiplicity of activities. And there is no question that potential users are available. » (Educational Facilities Laboratories, 1974, p.6-16)

Du point de vue de l'architecture, certains architectes ne sont pas d'accord avec les tendances contemporaines. Juhani Pallasmaa, exprime son mécontentement concernant l'architecture moderne et sa préférence pour préserver et valoriser les sites historiques:

«These observations suggest that one of the reasons why the architectural and urban settings of our time tend to make us feel like outsiders, in comparison with the forceful emotional engagement of natural and historical settings, is their poverty in the field of peripheral vision [...] The inhumanity of contemporary architecture and cities can be understood as the consequence of the negligence of the body and the senses, and an imbalance in our sensory system [...] modernist design at large has housed the intellect and the eye, but it has left the body and the other senses, as well as our memories, imagination and dreams, homeless [...] the unconscious tactile ingredient in vision is particularly important and strongly present in historical architecture, but badly neglected in the architecture of our time.» (Pallasmaa, 2005, p. 13-26)

Pour Pallasmaa les matériaux naturels expriment leur âge et leur histoire, ainsi que l'histoire de leurs origines et celle de leur utilisation humaine. Toute matière existe dans la continuité

du temps; la patine ajoute l'expérience enrichissante du temps aux matériaux de construction (Pallasmaa, 2005). D'après Pallasmaa (2005), l'architecture contemporaine est inhumaine. Donc si l'ajout d'une structure contemporaine est fait à une vieille gare historique, ceci pourrait faire perdre à l'utilisateur l'expérience enrichissante que la patine et le temps donnent aux matériaux dans lesquels elle a été construite. Pourtant, les trois phases de changement dans l'architecture de la gare de Westmount semblent passer inaperçues à l'œil du visiteur inexpérimenté.

1.2.3.2 L'importance de l'espace

En deuxième lieu, une notion qui fait écho à l'importance des vieux bâtiments du point de vue social est celle de l'espace et son importance. Tiiu Vaikla-Poldma, dans le livre qu'elle a édité et qui est intitulé «*Meanings of Designed Spaces*» (2013), nous explique que les lieux sont en fin de compte la résultante de ce que nous en faisons. Ils existent déjà ou nous les créons nous-mêmes, en le faisant, ils changent, s'engagent, vivent, en partie en réponse à nos interactions :

«Spaces are what we make of them. We create them, or they exist when we arrive. Just as we do, they change, engage, and live, in part, as a response to our interactions. Spaces are illusory yet real, tangible yet intangible, and ever-changing depending on our point of view. Whether it is expressed in visual image, in spoken language, or through text, spaces reveal qualities that manifest meanings. » (Vaikla-Poldma, 2013, p.63)

Selon Vaikla-Poldma (2013) les espaces sont ce que nous en faisons, nous les créons, ou ils existent quand nous arrivons. En même temps, ils changent, s'engagent, et vivent, en partie, comme une réponse à nos interactions. Les espaces ne sont donc pas statiques. Avec un nouvel usage, une nouvelle structure, l'utilisateur verra et vivra l'espace de la gare différemment.

1.2.3.3 Les lieux et comment nous les habitons

En troisième lieu, Heidegger suggère que l'«habiter» commence par le «bâtir». En parlant des constructions qui ne sont pas des logements et du fait d'habiter, il s'exprime ainsi:

«Nous ne parvenons, semble-t-il, à l'habitation que par le «bâtir». Celui-ci, le bâtir, a celle-là, l'habitation, pour but. Toutes les constructions, cependant, ne sont pas aussi

des habitations. Un pont, le hall d'un aéroport, un stade ou une centrale électrique sont des constructions, non des habitations ; une gare ou une autoroute, un barrage, la halle d'un marché sont dans le même cas. Pourtant ces constructions rentrent dans le domaine de notre habitation : domaine qui dépasse ces constructions et qui ne se limite pas non plus au logement. [...] Ces bâtiments donnent une demeure à l'homme. Il les habite et pourtant il n'y habite pas, si habiter veut dire seulement que nous occupons un logis. [...] Habiter et bâtir sont l'un à l'autre dans la relation de la fin et du moyen. Seulement, aussi longtemps que notre pensée ne va pas plus loin, nous comprenons habiter et bâtir comme deux activités séparées, ce qui exprime sans doute quelque chose d'exact ; mais en même temps, par le schéma fin-moyen, nous nous fermons l'accès des rapports essentiels. Bâtir, voulons-nous dire, n'est pas seulement un moyen de l'habitation, une voie qui y conduit, bâtir est déjà, de lui-même, habiter.» (Heidegger, 1958, p.170-171)

1.2.3.4 La notion de «place»

Finalement, les personnes se retrouvent souvent dans des environnements où elles se sentent à l'aise ensemble. Travis Mann renchérit en affirmant que les lieux représentent un ancrage pour les individus, ils affectent les identités des individus et offrent des frontières aux groupes sociaux et culturels. Comme Mann le souligne:

«Places represent anchors for individuals, communities, societies, cultures and nations. This grounding affects self-identity as well as distinctions and delineations from others. It provides boundaries for social and cultural groups from which collective identity springs forth. Place also defines individuals and groups, offering identifiable characteristics or traits. [...] In her essay «Language of Place and Discourses of Power: Constructing a New Sense of Place», Patricia Stokowski argues that places represent «dynamic contexts of social interactions and memory» and the importance of place cannot be understated (p.369). As the Parisian example demonstrates, place-linked geographical anchors reflect individuals and cultures in a way that binds a collective history with a particular spot on the globe. Stokowski argues that a «sense of place is important both individually and socially and only through analysis of the collective, constructed potential of place will social and cultural power be made manifest» (p.369). Places represent that location where human history converges with geographical coordinates to define both individuals and cultures. » (Mann, 2013, p.107-108)

Mann (2013) pense que les lieux représentent des ancrages pour les individus, les communautés, les sociétés, les cultures et les nations. Cet ancrage fournit des limites pour les groupes sociaux et culturels dont l'identité collective jaillit. Un lieu définit également les individus et les groupes, offrant des caractéristiques identifiables. Apporter un changement à la structure existante d'une vieille gare historique aurait un effet sur cet ancrage.

D'importants enjeux ont donc un impact sur le sort des gares abandonnées, notamment le ou les nouveaux usages qui seront octroyés à la gare dans sa nouvelle «vie », l'architecture de

la gare elle-même et la façon dont elle sera traitée, l'espace de la gare et sa transformation au fil des années surtout avec les changements découlant du nouvel usage, la relation de la gare avec le citoyen pour qui elle est une sorte d'ancrage. Tous ces enjeux sont reliés à l'espace et à la manière dont l'utilisateur le vit, comment il l'expérimente, si la transformation des gares est satisfaisante pour lui, si son expérience est positive et engageante, si la sauvegarde des gares représente la perspective de l'utilisateur et sa manière de vouloir les utiliser. Comment l'autorité locale prend en compte l'opinion de l'utilisateur en ce qui concerne les gares historiques abandonnées.

1.2.4 La problématique

Comment aborder une gare abandonnée est la problématique fondamentale de cette étude. Selon l'Educational Facilities Laboratories aux E.U. (1974), une gare de train désuète peut avoir un ou des nouveaux usages. Il s'agit de voir si, avec un nouvel usage attribué à cette gare ou avec une nouvelle structure contemporaine, l'espace sera «habité» par l'utilisateur comme le pense Heidegger.

Selon Colquhoun (2005) les bâtiments historiques constituent un espace neutre pour l'exposition d'objets d'art. La «neutralité» de l'espace de la gare est-elle pressentie par l'utilisateur par rapport au nouvel usage qu'il propose?

Certains points de vue font débat dans la question de la préservation d'une vieille architecture. Cette recherche se limite aux points suivants :

- explorer les enjeux liés à la découverte des nouveaux usages pour les gares;
- comprendre ces enjeux avec une étude détaillée de la gare de Westmount; et
- comprendre les solutions proposées dans les cas des autres gares et en particulier le contexte de la gare d'Orsay.

Cette problématique vise à comprendre les possibilités qui s'offrent aux gares historiques, l'architecture historique vs l'architecture contemporaine, l'espace – son influence et l'expérience vécue, le mélange entre architecture historique et architecture moderne, et finalement la préservation de bâtiments historiques par respect pour l'environnement.

1.2.5 Aperçu de deux cas : la gare de Westmount et la gare d'Orsay

La gare d'Orsay est située au 1 Rue de la Légion d'Honneur, 75007 Paris, France. En 1973, suite à un projet (abandonné) de remplacement de la gare d'Orsay par un grand hôtel

moderne dont une proposition de Le Corbusier, il est envisagé d'inscrire la gare à l'inventaire supplémentaire. Le Ministère des Affaires Culturelles achète la gare à la S.N.C.F. et le principe de sa transformation en musée du XIXe siècle est approuvé. (Vernes, M., 1986, p.29)

«Décrire le monument, c'est énumérer ses pieux mensonges qui sont légion. Contre toute raison physique ou économique, le berceau de la halle centrale, que certains trouvent ostentatoire, est orné de caissons en staff tandis qu'une suite de doubles verrières l'échancre en son milieu. Les pierres massives de la façade sont appareillées pour donner l'illusion de porter l'édifice alors qu'il est entièrement tenu par une vaste structure métallique enfouie dans la maçonnerie. Ses assises puissantes laissent entendre qu'il repose sur le sol de la chaussée, alors qu'il prend appui sur des poteaux invisibles et profonds. Même tromperie pour les voies qui s'annoncent de plain pied tandis qu'elles se trouvent quelques mètres en contre-bas. [...] Pour Laloux la pierre est un dogme incontournable. Il ne croit pas l'architecture de fer capable de «réaliser les effets de masse et d'ombre qu'on peut obtenir avec (elle)». [...] Dernier rempart de la tradition, Laloux semble avoir voulu profiter des ultimes années du XIXe siècle pour accumuler dans sa gare-palais le plus grand nombre possible des poncifs enseignés à l'École des Beaux-Arts. Sauver les apparences, c'est bien sûr cacher le métal qu'on ne saurait voir, mais c'est aussi perpétuer dans la pierre le souvenir d'un héritage menacé d'oubli. » (Vernes, 1986, p.14)

La gare d'Orsay a donc une architecture particulière, le métal n'est pas encore accepté par son concepteur comme matériau de construction visible et qui pourrait esthétiquement plaire, il est caché par la pierre.

Pour sa part et selon le répertoire des Lieux patrimoniaux du Canada, la gare de Westmount a été reconnue par le Gouvernement du Canada comme bâtiment patrimonial le 1^{er} juin 1994. Elle est située au 4848, rue Sainte-Catherine Ouest, en face d'une zone résidentielle du sud-ouest de Westmount. Elle a été désignée gare ferroviaire patrimoniale en raison de son importance et de ses qualités architecturales et environnementales. Ses qualités architecturales se résument par son plan rectangulaire, son volume distinctif constitué d'un pavillon peu élevé encadré de deux tourelles carrées, ses proportions formelles, son équilibre horizontal régulier, l'intégration d'une baie de télégraphiste en saillie, sa référence discrète de style château (pavillon, ouvertures voûtées soulignées par des briques de chaperon en saillie, tourelles, bande décorative en brique), l'élégance des matériaux extérieurs d'origine (murs en maçonnerie, décoration en brique, détails ornementaux en bois, fenêtres à vitres multiples, portes et moulures en bois), la grande qualité du travail de maçonnerie, les matériaux d'origine à l'intérieur de la gare, la disposition spatiale et fonctionnelle d'origine, l'usage continu des plans d'accès et l'intégrité globale des formes, du plan, des matériaux et

des détails du bâtiment, y compris ceux des agrandissements de 1923 et 1927 (Gare ferroviaires patrimoniales, s.d).

En ce qui concerne ses qualités environnementales, la gare de Westmount évoque la croissance rapide de la communauté de Westmount en tant que banlieue résidentielle de Montréal entre 1890 et 1914. Elle a une valeur stratégique comme image de marque dans un quartier aisé et c'est pour cette raison que le CP confie sa conception à son architecte en chef Walter Scott Painter. Aujourd'hui, les vestiges du milieu environnant de la gare de Westmount sont demeurés relativement intacts. On retrouve encore sur les lieux les lignes et le pont Glen (Gare ferroviaires patrimoniales, s.d). La cour de triage a été remplacée par le CUSM.

Un aperçu des éléments clés des deux gares explique pour quelles raisons elles ont été choisies pour comparaison, malgré les différences flagrantes entre les deux :

La gare d'Orsay (France) en 1986, lors de son inauguration en musée, est une gare de grande taille dans le style «Beaux-arts». Son architecte est Victor Laloux. Quarante-sept (47) ans sont passés entre sa fermeture et son inauguration en musée, trois (3) présidents ont joué un rôle dans le processus de sa transformation. C'était un monument architectural en quête d'un nouvel usage, plusieurs propositions ont été mises sur table : un musée de la seconde moitié du 19^e siècle et du début du 20^e est préféré. Le respect du monument historique est une condition «sinéquanone». Le résultat final est un mélange entre architecture historique et contemporaine (de l'époque) (Jenger, 1986).



Fig. 1. Carte postale de la gare d'Orsay, Paris. v. 1900. *Wikimedia Commons*. Web. 23 juin 2016. <<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gare-d%27Orsay-BaS.jpg?uselang=fr>>.



Fig. 2 Gilchrist, Scott. *Musée d'Orsay*. v. 2013. *Archivision Library*. Madison Digital Image Database (MDID). Web. Avr. 2015. <<https://montreal.vrchost.com/data/record/52949/r-8358309/>>.

La gare de Westmount (Canada) aujourd'hui est une gare de taille moyenne dans le style «Néo-roman». Son architecte est Walter Scott Painter. Trente-et-un (31) ans sont passés entre sa fermeture et son état de «coquille vide» actuel. La Ville de Westmount, la Société Arts Westmount, l'Association Historique de Westmount (AHW), et les citoyens ont joué un rôle tout le long de ces années. C'est un monument architectural en quête d'un nouvel usage : plusieurs propositions continuent d'être mises sur table. Le respect du monument historique est bien sûr une condition également «sinéquanone». Le mélange entre architecture historique et contemporaine est examiné dans cette étude.



Fig. 3. Vue extérieure de la gare de Westmount. Photographie personnelle de Paul Papadopoulos. 16 avr. 2015.



Fig. 4. Corbeaux de la gare de Westmount. Photographie personnelle de Paul Papadopoulos. 16 avr. 2015.



Fig. 5. Intérieur vide et sombre de la gare de Westmount. Photographie personnelle de Joumana Chemaly. 30 avr. 2015.

Fig. 6. Murs et pièces dégarnis de la gare de Westmount. Photographie personnelle de Joumana Chemaly. 30 avr. 2015.

L'examen du cas de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay éclairera la recherche sur la façon dont la gare a été transformée, sur ce que l'opinion publique pensait, sur les problèmes de ce projet, sur le succès du mélange entre architecture historique et contemporaine ainsi que sur l'héritage culturel préservé ou non. Pourquoi ces deux choix? Les gares examinées au cours de cette recherche et exposées au Chapitre 2 de ce mémoire montrent que les petites gares sont, dans la plupart des cas, rénovées et un nouvel usage leur est octroyé sans ajout de structures intérieures ou extérieures. Ce sont des usages soit saisonniers (services aux cyclistes, boutiques de vélos...etc.), soit personnels (habitations ou «cottage» pour location de chambres...etc.) ou muséaux locaux. Tandis que les grandes gares sont rénovées avec, dans la plupart des cas, ajout de nouvelles structures intérieures ou extérieures; des usages plus permanents tels que bibliothèques, musées d'art, salles de concert leur sont octroyés. Le cas de la gare de Westmount est comparé ici au cas de la gare d'Orsay vu que cette dernière a été modifiée de l'intérieur avec ajout de structures contemporaines (de l'époque) et semble avoir du succès, et afin de comprendre si un tel ajout serait bénéfique à la gare de Westmount et aux gares de sa taille et la ferait profiter à un plus grand nombre d'utilisateurs.

1.3 Les phases de l'étude et l'approche méthodologique

L'approche méthodologique qui a été choisie comprend les éléments suivants : 1- Une analyse du contenu et une analyse historique des cas de la gare de Westmount et du Musée d'Orsay à travers une étude des images visuelles et des documents historiques; 2- des

entretiens avec divers participants. Cette approche est qualitative, c'est une approche interprétative, constructiviste qui tente de comprendre les réalités socialement et historiquement construites ainsi que les sens individuels donnés aux expériences (Creswell, 2003).

Cette étude se déroule en trois (3) phases : en premier lieu, la Phase I comprend l'étude visuelle (analyse du contenu) et historique. En deuxième lieu, la Phase II comprend l'étude de cas basée sur les entrevues avec les participants sélectionnés. Finalement, la Phase III comprend l'analyse des données recueillies qui se compose de 3 étapes : 1- l'analyse des données relatives à la Phase I (étude visuelle et historique); 2- l'analyse des données relatives à la Phase II (étude de cas) et 3- la comparaison de ces données et leur analyse.

1.4 Objectifs de la recherche

1.4.1 Intérêt du sujet

À la lumière de ce qui a été dit plus haut, le but de la recherche est de savoir quelle est la manière idéale de préserver une vieille gare abandonnée, du point de vue de l'utilisateur. Serait-ce en gardant son architecture intacte ou en y ajoutant des structures modernes tout en leur donnant un ou de nouveaux usages?

Cette étude permettra de comprendre comment l'utilisateur perçoit et vit, d'une part l'espace intact d'une vieille gare historique, et d'autre part l'espace d'une vieille gare historique auquel une nouvelle structure a été ajoutée. Des recommandations sont faites pour les futures préservations de gares historiques abandonnées.

1.4.2 Enjeux : valeurs et gains.

L'un des premiers gains que nous pourrions obtenir en préservant les gares historiques abandonnées telles que vues plus haut est l'utilisation limitée de nouvelles ressources. D'après Susan Winchip, dans le cadre du développement durable, la préservation de bâtiments historiques est une stratégie préférée. L'accent mis sur les bâtiments existants est absolument essentiel pour conserver les ressources, minimiser les impacts sur l'environnement et réduire les matériaux mis en décharge. La réutilisation des bâtiments, des finitions et du mobilier doit être la solution idéale pour la conception d'environnements intérieurs (Winchip, 2007).

Selon Priya Metcalf (2014) la conception écologiquement durable, que ce soit dans les bâtiments patrimoniaux ou les nouvelles constructions - exprimée par souci pour la

diminution des ressources et le désir d'éviter des matériaux et des pratiques nuisibles à l'environnement - a été un moteur du développement de projets :

«Most frequently in recent years, ecologically sustainable design, whether in heritage buildings or new works—expressed out of concern for diminishing resources and a desire to avoid environmentally damaging materials and practices—has been a driving force in project development. The economic benefits of retention and adaptation of existing buildings in preference to demolition are becoming more widely acknowledged. Recognition of the value of embodied energy and the cost of replacement of existing fabric are closely aligned to the concept of environmentally sustainable design. »
(Metcalf, 2014, p.113)

En plus des avantages apparents tels que la conservation des ressources et de l'énergie, protéger l'héritage culturel a des avantages sociaux. La démolition de certains monuments historiques, tel que l'Abbé de Cluny III en Bourgogne en France, entre 1088 et 1130, a créé un regret qui jusqu'à aujourd'hui est ressenti :

«The sense of disappointment that accompanies the loss of a magnificent structure, and a part of our cultural history, serves as a hard lesson for preventing future demolitions...The built environment has no inhibitors, such as language, to understanding cultural differences. The visual elements inherent in a building enable visitors from any country to gain an understanding of how a culture lives and what the people value, and a glimpse of their history. The uniqueness of culture's architectural style is most evident in historic structures. » (Winchip, 2007, p.240)

D'autres valeurs que nous préservons et obtenons sont l'histoire dans la partie intacte du vieux bâtiment, le sentiment d'appartenance des individus, la culture...etc. (Mann, 2013). En plus de l'importance des vieux bâtiments du point de vue social, mentionné par Winchip plus haut, l'espace a également son importance. Tiiu Vaikla-Poldma nous explique que les lieux sont en fin de compte la résultante de ce que nous en faisons. Ils existent déjà ou nous les créons nous-mêmes, en le faisant, ils changent, s'engagent, vivent, en partie en réponse à nos interactions. (Vaikla-Poldma, 2013) Les lieux représentent un ancrage pour les individus, ils affectent les identités des individus et offrent des frontières aux groupes sociaux et culturels. (Mann, 2013)

1.4.3 Objectifs de la recherche

Le but de cette étude est de comprendre le phénomène et composer une réalité à partir des objectifs de la recherche (Deslauriers et Kérisit, 1997). Les objectifs de recherche suivants sont proposés :

1. Documenter l'historique de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay et à laquelle des structures contemporaines ont été ajoutées, ainsi que l'historique de la gare de Westmount.
2. Documenter, à travers les écrits, les caractéristiques politiques, économiques, culturelles, sociales, sensorielles du Musée d'Orsay.
3. Évaluer à travers des entrevues ces mêmes caractéristiques concernant la gare de Westmount en proposant une nouvelle structure à ajouter à l'architecture existante.
4. Effectuer une analyse des données relatives au Musée d'Orsay ainsi qu'à la gare de Westmount.
5. Comparer les données et tirer des conclusions ainsi que faire des recommandations.

1.5 Organisation des chapitres du mémoire

La structure de ce mémoire est organisée de la façon suivante :

Le chapitre 1 présente le contexte et la problématique, les questions générales de la recherche ainsi que la question de recherche principale et finalement les objectifs.

Le chapitre 2 décrit ce qui se fait de nos jours dans les cas de gares abandonnées par les chemins de fer. Cette description englobe les gares de petite taille ainsi que celles plus grandes. Il donne également un aperçu sur certains bâtiments historiques reconvertis avec nouvelles structures contemporaines. Les préoccupations particulières de cette étude sont exposées à la fin.

Le chapitre 3 développe les méthodologies utilisées au sein de cette recherche, notamment la méthodologie visuelle (Contenu) et historique ainsi que l'étude de cas. Les trois (3) phases de la recherche y sont détaillées : l'analyse visuelle (Contenu) et historique, l'étude de cas et finalement l'analyse des données. L'échantillonnage, les dispositifs d'enquête ainsi que l'invalidation y sont décrits.

Le chapitre 4 expose les données collectées sous toutes leurs formes en deux phases : la Phase I qui concerne les données obtenues par la méthodologie de «Content Analysis» sur le Musée d'Orsay, et celles obtenues à travers la documentation historique sur le Musée d'Orsay ainsi que la gare de Westmount; la Phase II qui couvre les données collectées à travers l'étude de cas sur la gare de Westmount ainsi qu'à travers la méthodologie de «Photo-elicitation» ou photos-entrevues en analysant les réactions des participants lorsque les photos du Musée d'Orsay et de la gare de Westmount leur sont montrées.

Le chapitre 5 consiste en la Phase III de la méthodologie de cette recherche, l'analyse des données énumérées au chapitre 4 et la comparaison des données obtenues pour le Musée d'Orsay et pour la gare de Westmount. Une discussion forme la dernière partie de ce chapitre.

La conclusion de cette étude est présentée au chapitre 6. Elle décrit les faits saillants, les réalisations de la recherche ainsi que les pistes pour de futures recherches.

1.6 Conclusion

Les gares de trains abandonnées ne trouvent pas toutes, d'une façon systématique, un nouvel usage, une nouvelle existence. Beaucoup d'enjeux entrent en ligne de compte et influencent les décisions prises en ce qui concerne leur destin. Cette étude tente d'éclairer l'impact de certains de ces enjeux dont le ou les nouveaux usages qui seront octroyés à la gare dans sa nouvelle «vie », l'architecture de la gare elle-même et la façon dont elle sera traitée ou modifiée, l'espace de la gare et sa transformation au fil des années et la relation de la gare avec le citoyen. Le cas de la gare de Westmount sera examiné en comparaison avec le cas de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay. L'approche qualitative est l'approche méthodologique choisie. Le point de vue de l'utilisateur sera exploré afin de comprendre comment il vit l'espace de la gare dans le cas où l'architecture de la gare resterait intacte et un nouvel usage lui serait octroyé et dans le cas où l'architecture intérieure ou extérieure serait modifiée en y ajoutant des structures contemporaines pour accommoder un ou plusieurs nouveaux usages.

Le prochain chapitre (Chapitre 2) expose un bref historique des gares de train et du chemin de fer. Il donne également un aperçu de projets de préservation et rénovation de gares de train ainsi que de certains bâtiments historiques en Europe et en Amérique. Certains de ces gares et bâtiments ont été préservés tels quels tandis que d'autres ont été rénovés avec ajouts de nouvelles structures contemporaines. Le chapitre 2 donne une idée des usages et des changements apportés à tous ces bâtiments historiques.

CHAPITRE 2 – Les gares et bâtiments abandonnés...que deviennent-ils?

2.1 Revue de la littérature

2.1.1 Aperçu historique : gares de trains et chemin de fer

Il y a presque deux cents (200) ans que le chemin de fer existe. Il a évolué à travers les années et a eu une empreinte indélébile sur l'architecture des bâtiments qui lui servaient, plus précisément les gares (Brown, 2014).

L'Ère du chemin de fer débuta le 27 septembre 1825 avec l'inauguration de la première ligne de chemin de fer à vapeur, par la compagnie «The Stockton and Darlington Railway» en Angleterre. Ce développement s'est fait approximativement à la même période dans le reste du monde (Chant, 2001).

La fonction du chemin de fer, tel que le résume Chant, est de livrer des passagers ainsi que de la marchandise entre les villes et cités ou entre différents points d'une agglomération (Chant, 2001). À travers les années, la demande pour la livraison de passagers et de marchandises a fluctué, beaucoup de facteurs externes l'ont augmentée ou diminuée, ce qui a eu un important impact sur la survie des gares de train (Brown, 2014).

Au Canada, jusqu'en 1945, les voyages par train étaient très populaires, avec 55.4 millions de passagers par année. Le déclin de cette popularité a débuté en 1950 avec 27.2 millions de passagers pour finir en 1990 avec 6 millions. Le résultat de ce déclin a été l'élimination de la plupart des gares de train canadiennes. Plusieurs raisons sont en cause, dont la «diésélisation» permettant de plus longs trajets sans arrêts, l'invention des signaux automatiques, l'inauguration de l'autoroute «Queen Elizabeth Way» en 1939, la popularité de la voiture privée, le transport par avion, le transport du courrier par avion et non plus par train, le transport par camion...etc. (Brown, 2008).

De nos jours, les trains à grande vitesse (TGV) (High Speed rail) et le train léger sur rail commencent à être de plus en plus populaires. Dans son article «Trends in European Railways over the Last Two Decades», Preston se base sur des études effectuées en 2008 par le «Directorate General for Energy and Transport», pour affirmer que l'industrie du chemin de fer en Europe n'est pas vraiment en déclin (Preston, 2009). Preston nous explique par contre que la croissance du transport ferroviaire n'est pas le résultat des réformes qui se

sont faites durant les deux dernières décennies, mais elle est due au développement du transport passager à grande vitesse :

«...all the increase in passenger rail traffic in the EU27 since 1995 can be accounted for by high-speed passenger rail. » «This is not to say that all 'classic' rail traffic has declined. » (Preston, 2009, p.13)

Aux États-Unis, le transport ferroviaire à grande vitesse ou «High Speed Rail» (HSR) est au centre des débats. Kenneth Button conclut dans son article du 25 janvier 2012 que les conditions propices pour la construction du HSR ne sont pas présentes encore : c'est un mode de transport inflexible, avec peu d'avantages environnementaux et dont les coûts sont très élevés... (Button, 2012).

En ce qui concerne l'Europe, Peter Hall croit que le train à grande vitesse est une technologie dont le temps est arrivé :

«Well-established, tested in practice, it is a fundamental feature of the continent's business life. Its full implications for urban structure and for spatial planning strategies are emerging. As with all previous transport innovations, it is likely to recall the celebrated aphorism of Colin Clark (1957): it will be the maker of some cities, but the breaker of others. » (Hall, 2009, p.59-69)

2.1.2 Qu'est-ce qui se fait de nos jours? Les transformations récentes des gares

La prochaine section présente quelques projets de préservation et de rénovation de gares de train, en Europe et en Amérique. Certaines gares ont été préservées telles quelles, mais en leur donnant un nouvel usage, d'autres ont été transformées en ajoutant une nouvelle structure (extérieure ou intérieure) et en leur attribuant un ou de nouveaux usages.

Également, dans le but de montrer le mélange entre architecture moderne et historique, quelques exemples de gares historiques sont exposés. Ces gares continuent toujours leurs opérations et services en tant que gares, mais afin d'être préservées et de pouvoir servir le nombre grandissant de passagers, de nouvelles structures modernes y ont été ajoutées.

Ensuite, un aperçu de certains projets de préservation de différents monuments historiques auxquels des structures modernes ont été annexées est présenté. Les gares ainsi que les bâtiments exposés ci-dessous sont divisés en deux grandes parties : les gares de petite taille et les gares et bâtiments de grande taille. Un tableau résumant les travaux et usages donnés à ces bâtiments ainsi qu'une grille d'évaluation suivent la présentation de ces gares et

bâtiments. Des constatations les concernant sont exposées à la toute fin de la présente section.

2.1.2.1 Les gares de petite taille

2.1.2.1.1 Canada

1- **Les vieilles gares sur le chemin du P'tit Train du Nord** qui a été transformé en piste cyclable en 1990 (Piste cyclable le Petit Train du Nord, s.d.). En voici quelques exemples :

- *La gare de Nominique – Gare de petite taille* : transformée en «Bureau d'accueil touristique, centre d'information du patrimoine local et centre d'exposition pour artistes locaux et régionaux. (La gare de Nominique, s.d.)



Fig. 7. Gare de Nominique.
Photographie personnelle de Joumana
Chemaly. 25 juill. 2013

«Le tronçon l'Annonciation Nominique est inauguré le 27 juin 1904. Pendant trois ans, Nominique sera le terminus de la ligne du Nord du Canadien Pacifique. [...] La gare de Nominique est une construction de style cottage orné ; c'est un bâti rectangulaire avec oriel, un toit en croupe aux rebords larges dont l'avant-toit existe seulement du côté de la voie, supporté par des consoles. » (Cholette, s.d., cité dans Gobeil Larivière, 2007)

À la suite du déclin du chemin de fer, le train n° 167 qui montait de Montréal vers Mont-Laurier a effectué son dernier voyage en 1979. Le fret a continué de circuler jusqu'en 1986 (Cholette, s.d., cité dans Gobeil Larivière, 2007). «Novembre 1981 sonne le glas du "Petit train du Nord" immortalisé par Félix Leclerc. Une foule nostalgique attend le passage du dernier train. » (Livre du centenaire de Nominique, cité dans Gobeil Larivière, 2007)

La gare est placardée et abandonnée par le C.P. En 1983 elle devient la propriété de la Chambre de Commerce de Nominique et du conseil municipal. Afin de la sauver de la démolition, elle est déménagée au parc Hervé Desjardins. Pendant 15 ans elle sert de chalet d'accueil pour les différentes activités du parc, accueillant jeunes et moins jeunes, et sert

aussi de local pour l'organisme "Les Papillons". En 1991 les derniers dormants sont enlevés du long couloir de 200 kilomètres, de Saint-Jérôme à Mont-Laurier. Après cent ans d'histoire, le parc linéaire du Petit train du Nord est créé (Gobeil Larivière, 2007)

«Le 5 septembre 1997, il y a formation du comité des gares de Nominique. À l'initiative du maire, monsieur Rosaire Sénécal, la municipalité invite les citoyens à relever le défi et à participer au projet de sauvegarde, de restauration et de mise en valeur des gares d'origine des Laurentides. En partenariat, la municipalité et le comité mettent en place tous les éléments nécessaires afin de revitaliser la gare. » (Gobeil Larivière, 2007)

- *La gare de Saint-Jérôme- Gare de petite taille : transformée en installation d'accueil.*



Fig. 8. Lapointe, Stéphane. *La vieille gare de Saint-Jérôme.* s.d. *Pistes cyclables.ca.* Web. 21 juill. 2016.
<<http://pistescyclables.ca/Laurentides/Photos/PetitTrain1/pages/Laurentides%20046.htm>>.

La gare de Saint-Jérôme fait figure de porte d'entrée des Laurentides, des «Pays-d'en-Haut». De par sa situation géographique, au bord de la rivière du Nord, à 60 kilomètres de Montréal, Saint-Jérôme connaît dès 1860 une activité économique. Le curé Antoine Labelle (1833-1891) joue un rôle majeur dans l'implantation du réseau ferroviaire et dans le développement industriel et économique de Saint-Jérôme. La gare de Saint-Jérôme est inaugurée par la Québec, Montreal, Ottawa and Occidental (QMOO) en 1876 puis achetée par le CP en 1882. À la suite du déclin du chemin de fer, le CP met fin en 1976 à ses activités de transport des passagers. En 1981, le CP abandonne définitivement le réseau. Le Parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord est inauguré en 1996 (Gare de St-Jérôme, s.d.).

«Un mouvement de sauvegarde et de conservation des gares voit le jour dans les Laurentides; un projet de réseau muséal est lancé en 1986. La Corporation des gares des

Laurentides milite pour la conservation du patrimoine ferroviaire. Elle participe à la création du Parc linéaire du P'tit-Train-du-Nord, inauguré en 1996, ainsi qu'à l'organisation d'un réseau muséal des gares.

Rénovée en 1997, la gare de Saint-Jérôme constitue maintenant un pôle récréotouristique majeur pour la région. Administrée par la Ville, elle abrite une salle multifonctionnelle pouvant servir à différents événements. Durant la saison estivale, un bureau d'information touristique y est ouvert, et la Société d'histoire des Laurentides anime un kiosque. La gare de Saint-Jérôme est citée monument historique en 2005. » (Gare de St-Jérôme, s.d.)

-La gare de Prévost – Gare de petite taille : loge des services et une exposition d'artisanat.



Fig. 9 Lapointe, Stéphane. *La gare de Prévost*. s.d.
Pistes cyclables.ca. Web. 21 juill. 2016.
<<http://pistescyclables.ca/Laurentides/PhotosPetitTrain1/pages/Laurentides%20058b%20161.htm>>.

La gare de Prévost est construite en 1898. Elle s'appelait à cette époque la gare de Shawbridge. Elle devait servir d'étape pour les voyageurs qui partaient de la métropole pour «monter dans le nord». L'actuel bâtiment, long d'une trentaine de mètres, a subi au fil des décennies plusieurs modifications. Au début des années 1970, le «P'tit train du nord est retiré du service. Pendant une quinzaine d'années restera le train de marchandises qui se rendait jusqu'à Mont-Laurier. Au début des années 1980, le poste de chef de gare disparaît, et son logement installé à l'étage du bâtiment est abandonné. La gare de Shawbridge est alors livrée aux vandales qui la saccagent. En 1985, des citoyens de Prévost décident de la préserver et de la restaurer: le Comité de la gare de Prévost voit le jour. Au début des années 1990, le Canadien Pacifique enlève les rails du «P'tit train du nord». Les skieurs de fond et les cyclistes prennent d'assaut l'emprise ferroviaire, qui devient par la volonté des citoyens et citoyennes le plus grand parc linéaire en Amérique du nord. En 1995, la MRC de la Rivière du Nord procède à l'acquisition de l'emprise ferroviaire et à l'aménagement du Parc

linéaire. «En 1997-98, les bénévoles du Comité de la gare lui refont une beauté à l'occasion d'une grande corvée. Pour ses cent ans, la gare de Shawbridge retrouve alors son rôle d'accueil des touristes voulant profiter des attraits des Laurentides. » (Pilon, s.d.)

-La gare de Mont-Rolland (Sainte-Adèle) – Gare de petite taille : loge un bistro, une boutique de vélo et un musée.



Fig. 10 Lapointe, Stéphane. *Gare de Mont-Rolland (Saint-Adèle)*. s.d. *Pistes cyclables.ca*. Web. 21 juill. 2016. <<http://pistescyclables.ca/Laurentides/PhotosPetitTrain1/pages/Laurentides%20069a%20150.htm>>.



Fig. 11. Lapointe, Stéphane. *Café de la Gare à Mont-Rolland (Saint-Adèle)*. s.d. *Pistes cyclables.ca*. Web. 21 juill. 2016. <<http://pistescyclables.ca/Laurentides/PhotosPetitTrain1/pages/Laurentides%20069f%20153.htm>>.



Fig. 12. Lapointe, Stéphane. *Boutique de vélo et ski de fond Espresso Sport à la gare de Mont-Rolland (Saint-Adèle)*. s.d. *Pistes cyclables.ca*. Web. 21 juill. 2016. <<http://pistescyclables.ca/Laurentides/PhotosPetitTrain1/pages/Laurentides%20069j%20157.htm>>.

«En 1887, Sainte-Adèle accordait une subvention de 10 000 \$ pour la construction du chemin de fer. Le premier train y arrivera en 1891, quelques mois après la mort de son instigateur, le curé Labelle. La gare actuelle, construite en 1928 est aujourd'hui un relais sur la piste cyclable du « P'tit Train du Nord » et aussi un musée où l'on présente un spectacle son et lumière sur l'histoire de ce train. La gare de Mont-Rolland est située au 100 rue St-Georges à Ste-Adèle. La gare abrite un café, une boutique de sports et un musée.» (Gare de Mont-Rolland, s.d.)

2. **La gare de Musquodoboit** en Nouvelle-Écosse – Gare de petite taille: transformée en musée (Musquodoboit Harbour Railway Museum, s.d.).

La gare de Musquodoboit, une des plus grandes gares en son genre dans la province de Nouvelle-Écosse, a été construite en 1918. Le déclin des voyages en train a débuté dans les années 1950 au moment où les voitures étaient devenues plus populaires, c'est ainsi que vers 1975 le service du chemin de fer vers Musquodoboit a été fermé. La décision fut prise

pour que la chambre de commerce du Port de Musquodoboit loue la vieille gare de chemin de fer afin d'établir un bureau de tourisme ainsi qu'un musée.



Fig. 13. Verne Equinox. *Musquodoboit Harbour (Nova Scotia) railway station*. 2 mai 2010. *Wikimedia Commons*. Web. 23 juin 2016.

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:MusqHbrStn_2010.jpg>.

«In 1972, the idea to form a railway museum in the former Canadian National Railway depot began to form in the minds of some of the Musquodoboit Harbour residents. After two years of planning the idea was presented to the Musquodoboit Board of Trade who acquired the station and held a lease on the surrounding property. On January 28, 1974 the Board approved the plans for a Musquodoboit Railway Museum to be officially established and through the help of a grant the station was repaired and the building modified to accommodate all the artefacts and pictures donated to the museum. During the summer of 1974, and with the aid of local organizations a 20 x 28 foot freight shed was painted and prepared to house the growing museum collection. The museum was officially opened on June 28, 1975. » (Withrow, 2001 citée dans French, Barrett, 2002)

Aujourd'hui, la Société d'Héritage du Port de Musquodoboit est responsable du musée et aide à préserver l'histoire de cette partie de la province aussi bien que les artefacts du chemin de fer (Withrow, 2001 citée dans French, Barrett, 2002).

Ces gares ont toutes obtenu de nouveaux usages.

2.1.2.1.2 Angleterre

1. **La «Long Melford Station»** - Gare de petite taille : transformée en habitation (Nastasi, 2013).

La Long Melford Station a ouvert ses portes le 9 août 1865. À son ouverture, elle était la propriété de la Great Eastern Railway. Elle fut fermée le 6 mars 1967 à la suite de



Fig. 14. Brooksbank, Ben. *Former Long Melford station*. 14 juin 2003. *Wikimedia Commons*.

Web. 23 juin 2016.

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Long_Melford_former_station_geograph-3762296-by-Ben-Brooksbank.jpg&oldid=196571694>.

l'augmentation des coûts et pertes engendrés par le chemin de fer. À ce moment-là la British Railways (Eastern Region) la possédait. De nos jours, les bâtiments de la station ainsi que la section centrale des plates-formes survivent comme résidence privée. La voie ferrée a été remplacée par du gazon jusqu'au niveau de la plate-forme. De nouveaux bâtiments résidentiels ont été construits aux deux extrémités de la station (Catford, N., s.d.).

Un texte destiné à la vente de la station de Long Melford en tant qu'habitation, sur le site de Palmers & Partners, la décrit en ces termes : À l'origine la Gare de chemin de fer de Long Melford jusqu'à sa fermeture en 1967, cette fabuleuse conversion en logement avec de bonnes dimensions bien pensées fait une maison familiale exceptionnelle. Elle a trois chambres à coucher, deux salles de réception, une cuisine modulable, une «En Suite» pour la chambre principale, une salle de bain familiale, avec terrain de bonne taille, garage double et piscine. Un logement indépendant supplémentaire, qui était la vieille salle d'attente de la plate-forme 2, est actuellement utilisé comme bureau à domicile et est divisé en quatre sections. Soumis à la planification appropriée, ces bâtiments pourraient être convertis en maisons de vacances, faisant ainsi une excellente occasion d'investissement (Property in The Old Railway Station, Long Melford, s.d.).

2. **La Dent Station** au Yorkshire – Gare de petite taille : transformée en Cottage pour location de chambres de luxe (Nastasi, 2013).



Fig. 15. Heaton, Tim. *Dent Station, near to Cowgill, Cumbria, Great Britain*. 14 sept. 2015. *Geograph – photograph every grid square*. UK Web Archive project. Web. 23 juin 2016. <<http://www.geograph.org.uk/photo/4772027>>.

La station Dent a d'abord été ouverte au public le 6 août 1877. Elle a par la suite été fermée en 1970 puis rouverte en 1986, où elle a été vendue par «Railtrack». À son apogée, plus de 90 trains par jour passaient par la station, quoiqu'au fil du temps la côte est et les grandes lignes de la côte ouest sont devenues des parcours plus favorables et plus rapides vers l'Écosse. Lors de sa vente, la station fut achetée par Neil Ambrose qui a restauré la propriété sur une période d'environ 20 ans. En 2006, Robin Hughes a acheté la station et avec l'aide d'experts et d'artisans locaux a restauré la station à sa gloire d'antan. Il a également mis à jour et adapté le logement afin de le rendre approprié, élégant et confortable pour les invités désirant explorer les attributs de Dent et des vallées environnantes (History Of Dent Station and The Settle-Carlisle Railway, s.d.).

2.1.2.1.3 Suisse

La Gruben Station – Gare de petite taille : transformée en habitation (Nastasi, 2013).

Une rénovation impressionnante a transformé une ancienne gare en maison de rêve par la propriétaire et architecte Antonie Bertherat-Kioes dans Gstaad, en Suisse. La Maison se trouve dans un emplacement idyllique, entourée de six Lacs, de vallées remplies d'épinette noire, de sommets rocheux et de prés verts. L'architecte a transformé les vieux 7,534 pieds

carrés (700 mètres carrés) de la station de générateur en un chalet de vacances parfait pour sa famille de six. La station Gruben a commencé ses opérations en 1904 sur la ligne de chemin de fer à voie étroite Montreux-Berner-Oberland. L'architecte a préservé l'extérieur du bâtiment ainsi que beaucoup de détails intérieurs. L'intérieur s'étend sur trois niveaux, avec l'utilisation de matériaux locaux comme le bois traité, qui est présent dans presque toutes les pièces (Train station transformed into an impressive home, s.d.).

2.1.2.2 Les gares et bâtiments de grande taille

2.1.2.2.1 Allemagne

1. **La gare de Luckenwalde** – Gare de grande taille : transformée en bibliothèque publique. Une annexe contemporaine a été ajoutée au bâtiment historique pour abriter une librairie pour enfants (Klanten, Feireiss, 2009; Etherington, 2009).



Fig. 16. Meichsner, Andreas. Annexe contemporaine de la bibliothèque publique de Luckenwalde. v. 2009. Etherington, Rose. « Bibliothek Luckenwalde by FF Architekten and Martina Wronna ». *Dezeen Magazine* 14 mai 2009 : s.p., fig. [6]. Web. 2 août 2016. <<http://www.dezeen.com/2009/05/14/luckenwalde-town-library-by-arge-wff/>>.



Fig. 17. Meichsner, Andreas. Bibliothèque publique de Luckenwalde. v. 2009. Etherington, Rose. « Bibliothek Luckenwalde by FF Architekten and Martina Wronna ». *Dezeen Magazine* 14 mai 2009 : s.p., fig. [7]. Web. 2 août 2016. <<http://www.dezeen.com/2009/05/14/luckenwalde-town-library-by-arge-wff/>>.



Fig. 18. Meichsner, Andreas. Annexe vue de ¾ de la bibliothèque publique de Luckenwalde. v. 2009. Etherington, Rose. « Bibliothek Luckenwalde by FF Architekten and Martina Wronna ». *Dezeen Magazine* 14 mai 2009 : s.p., fig. [2]. Web. 2 août 2016. <<http://www.dezeen.com/2009/05/14/luckenwalde-town-library-by-arge-wff/>>.



Fig. 19. Meichsner, Andreas. Intérieur (1) de l'annexe contemporaine de la bibliothèque publique de Luckenwalde. v. 2009. Etherington, Rose. « Bibliothek Luckenwalde by FF Architekten and Martina Wronna ». *Dezeen Magazine* 14 mai 2009 : s.p., fig. [9]. Web. 2 août 2016. <<http://www.dezeen.com/2009/05/14/luckenwalde-town-library-by-arge-wff/>>.

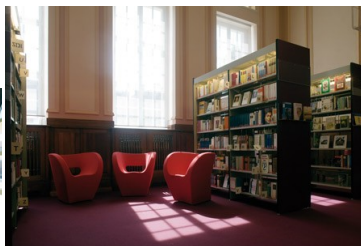


Fig. 20. Meichsner, Andreas. Intérieur de la bibliothèque publique de Luckenwalde. v. 2009. Etherington, Rose. « Bibliothek Luckenwalde by FF Architekten and Martina Wronna ». *Dezeen Magazine* 14 mai 2009 : s.p., fig. [8]. Web. 2 août 2016. <<http://www.dezeen.com/2009/05/14/luckenwalde-town-library-by-arge-wff/>>.



Fig. 21. Meichsner, Andreas. Intérieur (2) de l'annexe contemporaine de la bibliothèque publique de Luckenwalde. v. 2009. Etherington, Rose. « Bibliothek Luckenwalde by FF Architekten and Martina Wronna ». *Dezeen Magazine* 14 mai 2009 : s.p., fig. [10]. Web. 2 août 2016. <<http://www.dezeen.com/2009/05/14/luckenwalde-town-library-by-arge-wff/>>.

Dans un article sur la transformation de la gare de Luckenwalde en bibliothèque, l'auteur pense que comme bâtiment public central, la bibliothèque a le potentiel de stabiliser l'environnement structurellement faible de la gare de chemin de fer et aider à forger une nouvelle identité pour la zone l'entourant. En conséquence, le but de ce projet d'urbanisme inclut l'assurance que la signification de cette conversion de gare de chemin de fer est clairement exprimée. Cette gare est complétée par une annexe rectangulaire inclinée le long de deux axes qui ont l'effet de repositionner le bâtiment de la gare dans son contexte urbain. La conception saisissante de la façade avec son miroitement d'or ainsi que la surface imbriquée soulignent l'accentuation de la structure en matière d'urbanisme. L'intérieur de l'annexe présente aux enfants une série d'espaces qui s'accordent avec les besoins et les désirs des plus jeunes usagers de la bibliothèque. La rénovation de la station a pour but de rendre justice à l'atmosphère particulière de chaque pièce individuelle avec ses éléments historiques, couleurs et surfaces et d'utiliser une couleur et un concept d'ameublement cohérent et continu afin de lier des structures hétérogènes dans un continuum spatial (Library in Luckenwalde Railway station, s.d.).

2. **La Hamburger Bahnhof** – Gare de grande taille: transformée en musée d'art contemporain (Nastasi, 2013).



Fig. 22. Guterland, Miriam. *Museum fuer Gegenwartskunst in Berlin-Mitte (close to Hauptbahnhof), Berlin (Germany)*. 26 juin 2013. *Wikimedia Commons*. Web. 30 juill. 2016. <<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:museum'hamburger'bahnhof.jpg&oldid=177632373>>.

La Hamburger Bahnhof est l'une des premières stations terminales du système ferroviaire en Allemagne. Elle a été inaugurée comme terminus de la ligne de chemin de fer entre Hambourg et Berlin en décembre 1846. Le style «Late Neoclassical» du bâtiment a été conçu par l'architecte et le pionnier de chemin de fer Friedrich Neuhaus. La gare fut considérée comme un modèle architectural pour toutes les gares de Berlin construites ultérieurement, pendant la deuxième moitié du 19^e siècle. Aujourd'hui, elle est préservée comme la seule gare de la ville restant désormais de ce temps-là. Malgré plusieurs rénovations, la Hamburger Bahnhof ne pouvait pas suivre le rythme du volume croissant du trafic ferroviaire et elle fut fermée en 1884. Au cours des vingt années qui ont suivi, elle a été utilisée pour des buts résidentiels et administratifs avant qu'elle n'ait été finalement reconsidérée comme centre d'expositions en 1904 et plus particulièrement comme musée de transport et de construction. Le hall derrière l'entrée a été ajouté pour satisfaire aux besoins du musée. L'aile est de la cour d'honneur a été construite en 1909 et la construction de l'aile ouest a débuté en 1914. Même au milieu du tumulte de la Première Guerre mondiale, l'aile a été terminée avant 1916, établissant la vue que nous avons aujourd'hui du bâtiment, sur la rue «Invalidenstraße». En 1943 cependant, pendant la Seconde Guerre mondiale, le bâtiment a

subi de graves dégâts. Durant la division ultérieure de l'Allemagne, la Hamburger-Bahnhof est restée inutilisée pendant des décennies, située comme elle l'était, dans le no man's land entre Berlin-Est et Berlin-Ouest. En février 1984, la Hamburger Bahnhof a été absorbée dans l'administration du Sénat de Berlin-Ouest et a été partiellement rénovée pour coïncider avec l'anniversaire de 750 ans de la ville. En 1987, la première de l'exposition "le Voyage à Berlin" a été inaugurée, marquant ainsi la première utilisation de la gare comme musée, depuis plus de quarante ans. Un an plus tard, le Sénat a transféré la responsabilité du bâtiment à la «Prussian Cultural Heritage Foundation». Plusieurs années plus tard, après une longue reconstruction par l'architecte Josef Paul Kleihues, la Hamburger Bahnhof a rouvert ses portes le 2 novembre 1996 en tant que musée d'art contemporain, la «Museum für Gegenwart».

«The museum expanded significantly to accommodate the Friedrich Christian Flick Collection, presented to the museum in 2004 as a long-term loan. The former dispatch warehouses located behind the main building were renovated by the architectural firm Kuehn Malvezzi and connected to the historical building via a passage. The resulting structures, which became known as Rieckhallen, nearly doubled the available exhibition space. (Hamburger Bahnhof - Museum für Gegenwart – Berlin, s.d.)

Aujourd'hui, la division de la Nationalgalerie Hamburger Bahnhof est une des collections publiques les plus grandes et les plus importantes d'art contemporain dans le monde (Hamburger Bahnhof - Museum für Gegenwart – Berlin, s.d.)

2.1.2.2.2 États-Unis

1-La Station de Pittsburgh dont la gare a été transformée en restaurant – Gare de grande taille : Le Grand Concourse (Nastasi, 2013).



Fig. 23. Cbaile19. Grand Concourse restaurant - Former Pittsburg and Lake Erie railroad terminal. 2 septembre 2015. *Wikimedia Commons*. Web. 3 août 2016.
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Grand_Concourse,_2015-09-02,_01.jpg&oldid=170507714>.

En 1873, une charte a été accordée pour la première fois à «Pittsburgh & Lake Erie Railroad» (P&LE) et en 1877 les travaux de construction ont débuté sur une ligne ferroviaire reliant Pittsburgh à Youngstown. En 1879, le P&LE a officiellement ouvert ses portes pour le transport de marchandises et plus tard était connu comme «the Little Giant» pour la quantité de tonnage qu'il a déplacé (Station Square – History, s.d.).

Quand elle fut inaugurée le 1er avril 1901, la station de sept étages avec sa structure en brique et en terre cuite, construite sur les rives de la Monongahela River, était le joyau de la P&LE. Elle a servi de terminus à 76 trains de voyageurs par jour, sans parler des tonnes d'acier forgé de Pittsburgh distribuées à travers le monde (Loeffler, 2012).

La Deuxième Guerre mondiale ainsi que le transport aérien et routier en Amérique ont commencé à affecter considérablement les activités du transport ferroviaire passager. En 1970, le transport passager avait presque disparu. Même les installations de fret à la station de Pittsburgh n'ont plus été nécessaires. Le grand complexe de chemin de fer couvrant plus de quarante acres et contenant, en plus du terminal énorme, une vaste station de fret, un entrepôt de sept étages et plusieurs bâtiments secondaires, était en danger de devenir un cimetière commercial. En 1976, le «Pittsburg History and Landmarks Foundation» a transformé le site en un projet historique de réutilisation adaptative d'usages mixtes qui a donné à la fondation l'occasion de mettre ses principes d'urbanisme en pratique. La propriété a été adaptée à de nouveaux usages : un hôtel a été ajouté avec un dock pour loger la flotte de «Gateway Clipper» ainsi que des stationnements (Station Square – History, s.d.).

La gare a rouvert en 1978 comme restaurant sous le nom de «The Grand Concourse». L'espace a été restauré par C.A. Muer Corporation, qui exploite plusieurs autres restaurants qui étaient à l'origine des gares de trains. Le «Grand Concourse» faisait partie du projet de \$5 millions de dollars du «Station Square», qui a rénové le bâtiment de la gare ainsi que les structures environnantes. Le développeur principal du projet était le «Pittsburg History and Landmarks Foundation», dont les bureaux se trouvent dans le même bâtiment. Muer a converti la salle des bagages en «Gandy Dancer Saloon» et a ramené le grand hall à son ancienne splendeur édouardienne. Un escalier spectaculaire domine l'espace, avec ses colonnes faites de plâtre texturé peint, dont la patine ressemble au marbre. Du Beaux Arts décoratif remplit l'espace, des appareils d'éclairage ornemental de bronze à la française, aux moulures d'acajou. La lumière naturelle est abondante, elle est filtrée à travers les panneaux de vitrail de la voûte du plafond (Loeffler, 2012).

2-Union Terminal à Cincinnati – Gare de grande taille: transformé en musée, théâtres, bibliothèques et autres merveilles culturelles (Nastasi, 2013).



Fig. 24. Hume,Greg. *Union Terminal in Cincinnati, Oh.* 18 sept. 2004. *Wikimedia Commons*. Web. 2 août 2016.
<<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:UnionTerminal.jpg&oldid=182913075>>.

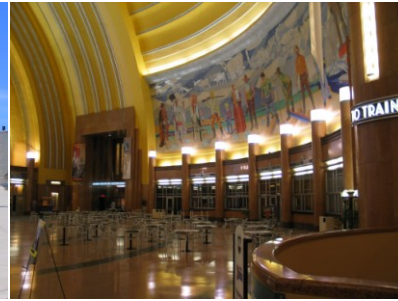


Fig. 25. Canadacow. *One of the mural replicas now present in Cincinnati Museum Center.* 15 avril 2005. *Wikimedia Commons*. Web. 17 août 2016.
<<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Cincimuseummural.jpg&oldid=167611916>>.

Union Terminal a été ouvert en mars 1933. Décrit comme "un Temple du Transport" par la presse locale et nationale, Union Terminal était, à bien des égards, un rêve qui se réalisait pour Cincinnati. Pendant 50 ans divers plans avaient été présentés pour une gare de chemin de fer unifiée dans Cincinnati. Finalement, elle était arrivée et elle était sans aucun doute une des meilleures stations jamais construites.

La réalité dans laquelle Union Terminal était né était très différente de celle dont ses constructeurs avaient rêvé six ans auparavant. La Dépression avait durement frappé les chemins de fer et le nombre de personnes voyageant par train baissait. Certains se sont demandé si la construction d'une structure si massive avait en fait été sage et certains ont même étiqueté le bâtiment comme «white elephant». Malgré beaucoup de fanfares sur son ouverture, Union Terminal était résolument calme pendant les premières années. Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, le voyage en train a commencé à décliner. Comme les compagnies aériennes et les autoroutes ont pris la relève comme moyens principaux de voyage aux États-Unis, de moins en moins de trains sont passés par Union Terminal. Vers 1972, quand Union Terminal a fermé ses portes en tant que gare, seulement deux trains passaient par jour par une station conçue pour en recevoir 216 (Temple to Transportation – 1933-1972, s.d.).

Le service de train passager a quitté Union Terminal le 28 octobre 1972 et a repris le 29 juillet 1991 quand Amtrak a commencé à y opérer (Cincinnati Union Terminal, s.d.).

Le Cincinnati Museum of Natural History et la Cincinnati Historical Society ont travaillé de concert avec la ville et le comté afin de rénover Union Terminal et de le transformer en un centre multimusée approprié pour le Cincinnati Museum Center. En 1986, le comté de Hamilton a approuvé l'«Issue 3, a \$33 million bond levy», pour appuyer la conversion de Union Terminal en un centre de musées, et qui a été adopté par les électeurs du comté en mai 1986. L'État de l'Ohio et la Ville de Cincinnati ont également contribué \$8 millions de dollars et \$3 millions de dollars respectivement pour appuyer le projet. De plus, plus de 3,000 individus à Cincinnati, des sociétés ainsi que des fondations ont aussi contribué à la rénovation de la gare. Le nouveau centre a ouvert ses portes en 1990 en tant que, entre autres, le Cincinnati History Museum, le Cincinnati Historical Society Library, le Museum of Natural History and Science, ainsi que le Robert Lindner Family OMNIMAX® Theater. Amtrak a également rétabli le service ferroviaire pour passagers en 1990 avec la Cardinal Line, qui relie Chicago à Washington D.C. En 1997, le Cincinnati Children's Museum a rejoint le Cincinnati Museum Center. Toutes ces choses permettent au Cincinnati Museum Center de soutenir la conservation à long terme et la restauration de son «foyer» («home» dans le texte), Union Terminal (Gateway to the City, s.d.).

2.1.2.2.3 Brésil

La Julio Prestes Train Station à São Paulo – Gare de grande taille : transformée en grande salle de concert pour l'Orchestre symphonique de São Paulo (Nastasi, 2013).



Fig. 26. ED1983. *The Sala Sao Paulo, in Julio Prestes Train Station.* 18 dec. 2006. *Wikimedia Commons.* Web. 3 août 2016. <<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Salasaopaulo.jpg&oldid=134073841>>.

La Gare Julio Prestes, dans laquelle la Sala São Paulo se trouve, a été construite dans les années 1930 et a servi d'un centre pour le transport du café par le chemin de fer. La station porte le nom de l'ancien politicien brésilien, Julio Prestes, qui était gouverneur de São Paulo

pendant les années 1920. La station a été abandonnée peu de temps après le déclin du prix du café et a été par la suite acquise par l'État de São Paulo. Dans les années 1990, le Gouvernement de São Paulo a restauré la station et a converti le vieux «Grand Hall» en salle de concert, la Sala São Paulo. La gare sert également de station «transit» pour la ligne 8 du CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), qui fait partie du «São Paulo Metropolitan Network» (Sala São Paulo & the Julio Prestes Station, s.d.).

Le grand hall de la station a été choisi parce que ses dimensions sont semblables aux salles de concert du 19^e siècle c.-à-d., il est en forme de «shoebox». Les spécialistes les considèrent comme les meilleurs pour les salles de concert, comme dans le cas des halls à Boston, Vienne et Amsterdam. La Sala São Paulo a vingt-deux (22) balcons au niveau du rez-de-chaussée et de la mezzanine. Ils ont été placés entre de grandes colonnes et un plafond réglable, créés par l'entreprise américaine Artec. La superficie au sol est de dix mille mètres carrés et le plafond a 24 mètres de haut (Railway station and São Paulo Concert Hall, 2013).

2.1.2.2.4 Agrandissements et propositions de gares historiques

1. **La station de Strasbourg** – Gare de grande taille, en France : une verrière gigantesque couvre la façade de la gare afin d'accueillir le nombre grandissant de passagers (Hurstel, 2012).



Fig. 27. Iliff, D. *Strasbourg Railway Station at dusk viewed from the Place de la Gare, showing the new glass façade and the original building of the Wilhelminian period.* 2 février 2014. *Wikimedia Commons*. Web. 23 août 2016. < https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Strasbourg_Railway_Station_at_Night,_Alsace,_France_-_Diliff.jpg >.



Fig. 28. Malon, Arnaud. *The inside of the glass construction.* 31 juill. 2008. *Wikimedia Commons*. Web. 3 août 2016. https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Strasbourg_Railway_Station_inside.jpg&oldid=123882718 >.

Hurstel (2012), l'auteur de l'article décrit la gare ainsi : la gare de Strasbourg a été construite en 1883 d'après les plans de l'architecte berlinois Johann Eduard Jacobsthal, sur le terrain de la station d'origine, trop petite et minuscule. Construite par les autorités allemandes, dans un style néo-renaissance, la gare se trouve au carrefour des axes internationaux de Paris-

Vienne et de Bâle-Cologne. Grâce à son style néo-renaissance allemand, la gare et son hall métallique ont été protégés en tant que monuments historiques en France ("Monuments historiques"). En 2005, la technologie rattrape l'histoire: le TGV - Train à grande vitesse français - doit venir de Paris à Munich, en passant par Strasbourg. Afin d'accueillir le nombre croissant de passagers, la gare doit être élargie. L'architecte français Jean-François Blassel est responsable de l'élargissement et de la restauration de la gare. Son concept est une goutte d'eau, un grand hémisphère en verre qui couvre la façade de la gare et déborde sur une partie de la place en avant de la gare. Le toit en verre incurvé permet une vision en dehors et à l'intérieur de la station de train. Conçu avec l'idée de «Développement durable», cet élargissement durable a une aération naturelle qui évite des températures élevées en été. En hiver, malgré le grand froid à Strasbourg, la température sous le toit de verre n'est pas trop désagréable, explique l'architecte. [...] L'idée était de permettre la vue sur la vieille façade de la gare de tous les points de vue de la place semi-circulaire, connue sous le nom de Place de la Gare. Néanmoins, nous savons tous que, sous le soleil et avec la distance, le verre devient aussi réfléchissant qu'un miroir. Le résultat n'est pas tout à fait inacceptable, le concept original est encore présent: la goutte d'eau, elle reflète le ciel. Certaines personnes la trouveront peut-être aussi belle, mais il n'y a maintenant aucune possibilité de remarquer la présence, derrière cette petite façade en verre, d'un exemple très intéressant d'une gare de style néo-renaissance et ceci est dommage. Voici la relation délicate entre l'ancien et le nouveau.

L'ancienne architecture fait partie du patrimoine, et tout le monde se doit de la respecter et de la préserver, en particulier les architectes. [...] D'autre part, nous ne pouvons pas vivre dans le passé. La technologie pourrait apporter plus de confort, de progrès, des solutions plus artistiques, des dessins plus intéressants, et ainsi de suite. Il est impossible d'arrêter l'évolution de l'humain et de l'architecture. Dans cet exemple, le toit de verre incurvé est une très bonne solution pour accueillir plus de passagers, dans un endroit confortable et un beau paysage. Même si l'ancienne gare n'est pas détruite, elle est plus difficilement visible; certains touristes par exemple, en passant devant cette goutte d'eau ne pourront pas imaginer que derrière elle se dresse un grand exemple d'architecture néo-renaissance, en grès rose des Vosges.

La conception du toit de verre est décrite comme écodurable [...] Mais qu'est-ce que la durabilité? Est-elle juste pour économiser de l'énergie? Est-elle juste pour trouver des solutions naturelles? La durabilité n'est pas seulement l'écologie ou l'économie; elle a aussi

des aspects sociaux très importants.

Un bâtiment doit être bien inséré dans le site et dans l'opinion des gens. La question qui se pose est: comment pouvons-nous combiner le patrimoine du passé et les possibilités d'aujourd'hui, pour dessiner l'architecture de demain? (Hurstel, 2012)

2. La Station de Melbourne – Gare de grande taille, en Australie: plusieurs bureaux d'architectes renommés ont été appelés à proposer un agrandissement de cette gare. Dans les trois propositions décrites ci-dessous, de nouvelles structures ont été ajoutées au vieux bâtiment historique de la gare (Frearson, 2013).

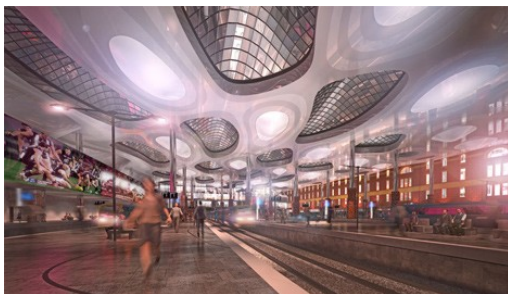


Fig. 29. ARM Architecture. *Flinders Street Station Competition render.* v. 2013. Frearson, A. « Zaha Hadid and Herzog & de Meuron shortlisted for Melbourne station overhaul». *Dezeen Magazine* 23 juill. 2013 : s.p., fig. [9]. Web. 17 août 2016. <<http://www.dezeen.com/2013/07/23/zaha-hadid-herzog-de-meuron-flinders-station/>>.

Herzog & de Meuron, Zaha Hadid et Grimshaw sont parmi les architectes retenus dans un concours pour la restauration de la gare emblématique du XIXe siècle de Melbourne à Flinders Street. Six équipes internationales ont été nommées sur la liste pour la nouvelle conception [...] qui verra la modernisation de la station la plus achalandée de Melbourne et ses espaces environnants, ainsi que la restauration des éléments d'époque du bâtiment. Herzog & de Meuron a fait équipe avec la société australienne Hassell afin de proposer un nouveau toit en voute pour la station, tandis que Zaha Hadid Architects travaille avec BVN Architecture sur des plans pour une annexe imposante avec un nouvel hôtel. La société britannique Grimshaw et le studio australien John Wardle Architects ont présenté des plans pour réorienter la station, en créant un réseau de ponts, de passages souterrains, de voûtes et d'espaces verts. Ils sont confrontés à la concurrence de la firme locale NH Architecture, qui envisage de créer un nouveau point de repère par un toit flottant en treillis de verre au-dessus de halls supplémentaires. La liste est complétée par ARM Architecture (Fig. 31), qui propose la conversion de l'ancien bâtiment en une école, ainsi qu'une équipe composée d'architectes colombiens Eduardo Velasquez, Manuel Pineda et Santiago Medina, qui eux proposent d'ajouter un jardin sur le toit. Chacune des propositions conserve une partie de la

façade historique de la gare. Achevés en 1909, plus de 50 ans après l'ouverture de la station, son dôme saillant et la tour de l'horloge sont devenus l'un des monuments les plus reconnaissables de la ville (Frearson, 2013). La proposition du groupe Hassell et Herzog & de Meuron remporte le concours (HASSELL, Herzog and De Meuron win Flinders Street Station Design Competition, 2013). Un budget de 100\$ million de dollars est réservé au projet par le gouvernement du premier ministre Daniel Andrews (\$100 Million Flinders Street Station Restoration Ramps Up, 2016).

2.1.2.2.5 Bâtiments historiques reconvertis avec nouvelles structures

1. **Battersea Power Station** – Bâtiment de grande taille : proposition de l'entourer d'un «rollercoaster» géant.

La Battersea Power Station à Londres est transformée en un musée de l'architecture et est entourée d'un «rollercoaster» géant dans une proposition de concours gagnante du studio français Atelier Zündel Cristea (AZC). Le premier prix au concours international coordonné par ArchTriumph a été décerné aux plans conceptuels d'AZC. Ce concours invitait les candidats à suggérer comment le bâtiment historique croulant, en brique, pourrait être utilisé comme centre d'exposition dédié à l'architecture. Une structure d'échafaudage courbe serait tissée à l'intérieur et autour du bâtiment, créant un réseau de chemins entre les espaces d'exposition et fournissant les pistes pour les montagnes russes en marche tout autour et au-dessus des chemins.



Fig.30. Evans, K. *Battersea Power Station*. Nov. 1986. *Wikimedia Commons*. 12 dec. 2016.
<https://en.wikipedia.org/wiki/File:Battersea_Power_Station_-_geograph.org.uk_-_794104.jpg>

Conçu par l'architecte Sir Giles Gilbert Scott, Battersea Power Station a été construite dans les années 1930 et a produit de l'électricité pour la ville de Londres pendant plus de 50 ans. Au fil des ans, depuis son démantèlement, le bâtiment et ses environs ont invité des douzaines de propositions de développement et le site est actuellement affecté à un complexe à usages mixtes d'appartements, de magasins, de bureaux et d'un théâtre (Frearson, 2013).

2. Cairns Memorial Church à Melbourne – Bâtiment de grande taille : transformée en appartement.



Fig. 31. Biatch. *Cairns Memorial Presbyterian Church*. 23 oct. 2006. *Wikimedia Commons*. Web. 3 août 2016. https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Cairns_memorial_presbyterian_church_east_melbourne.jpg&oldid=184666159>.

L'église a été conçue par Twentyman & Askew et construite en 1883-84. Elle a été exécutée en pierre de grès. Le 21 octobre 1980, la Commission du patrimoine australien a ajouté l'église au Registre du Domaine national (N ° 17046). En 1988, l'église a pris feu et a été entièrement brûlée avec seulement l'enveloppe du bâtiment restant debout. Après avoir d'abord cru que la coque devait être démolie pour des raisons de sécurité, il a par la suite été révélé qu'elle était stable et qu'elle pouvait rester.

En 1995, les promoteurs immobiliers ont décidé d'utiliser la coque gothique comme base pour un nouveau complexe d'appartements. Ainsi une « serre » géante a poussé depuis les fondations de cette ancienne église (Dimech, 2015).

2.1.2.3 Discussion et résumé

À la suite de l'analyse de ces diverses gares, nous pourrions constater qu'il y a une grande variété d'usages possibles pour les gares abandonnées. Le Tableau I résume les travaux

effectués ainsi que les nouveaux usages attribués aux gares et bâtiments cités plus haut. Le Tableau II représente une grille d'évaluation basée sur des critères ainsi que des indicateurs s'inscrivant en lien avec les enjeux cités au début de ce rapport.

Tableau I – Travaux et nouveaux usages – Gares et bâtiments abandonnés.

BÂTIMENT/ APPELLATION	PAYS	TAILLE	TRAVAUX	NOUVELLE APPELLATION	NOUVEL(EAUX) USAGE(S)
Gare de Nominique	Québec/CA	Petite	Conservation et Restauration		Bureau d'accueil touristique
Gare de Saint-Jérôme	Québec/CA	Petite	Rénovation		Services: toilettes, eau, douches
Gare de Prévost	Québec/CA	Petite	Conservation et Restauration		Services et exposition d'artisanat
Gare de Mont-Rolland	Québec/CA	Petite	Conservation et Restauration		Bistro et boutique de vélos
Gare de Musquodoboit	Nouvelle-Écosse/CA	Petite	Rénovation		Musée et bureau de tourisme
Long Melford Station	Angleterre	Petite	Rénovation et transformation		Habitation
Dent Station	Angleterre	Petite	Rénovation et transformation		Cottage pour location de chambres de luxe
Gruben Station	Suisse	Petite	Rénovation et transformation		Habitation
Gare de Luckenwalde	Allemagne	Grande	Rénovation et nouvelle structure extérieure	Bibliothek im Bahnhof Luckenwalde	Bibliothèque publique et pour enfants
Hamburger Bahnhof (Gare)	Allemagne	Grande	Rénovation et transformation	Hamburger Bahnhof	Musée d'art contemporain
Pittsburgh Station	Pittsburgh/É.-U.	Grande	Rénovation et transformation	Station Square	Restaurant et autres usages pour les bâtiments

					environnants
Union Terminal	Cincinnati	Grande	Rénovation et transformation	Cincinnati Museum Center	Centre multimusée
Julio Prestes Train Station	Brésil	Grande	Rénovation et transformation	Sala São Paulo	Salle de concert
Gare de Strasbourg	France	Grande	Restauration et Agrandissement/ nouvelle structure extérieure	Strasbourg	Gare de transport / plus grand nombre de voyageurs
Melbourne Station	Australie	Grande	Restauration et Agrandissement/ nouvelle structure extérieure	Melbourne	Gare de transport / plus grand nombre de voyageurs
Battersea Power Station	Angleterre	Grande	Rénovation et transformation/ nouvelle structure extérieure	Battersea Power Station	Proposition: Musée d'architecture et Roller Coaster
Cairns Memorial Church	Australie	Grande	Rénovation et transformation/ nouvelle structure extérieure	Cairns Memorial Church Apartments	Appartements

Les critères et les indicateurs choisis sont les suivants :

- la nouvelle vie octroyée à la gare avec les indicateurs suivants : un ou de nouveaux usages, le bâtiment fonctionnel;
- l'architecture restée intacte : ici elle peut être conservée ou restaurée. Selon Guillemard (1992), la conservation se donne pour objectif de prolonger l'espérance de vie des biens culturels (Guillemard 1992, cité dans Muñoz Viñas, 2005). Dans le cadre de cette recherche, la conservation inclut les traitements effectués afin de maintenir l'intégrité de la propriété culturelle et de minimiser la détérioration (AIC, 1996 cité dans Muñoz Viñas, 2005). La restauration est définie par le Museums and Galleries Commission en ces termes: «All action taken to modify the existing materials and structure of cultural property to represent a known earlier state. » (Museums and Galleries Commission, 1994, cité dans Muñoz Viñas, 2005).
- l'architecture modifiée : ici elle peut être rénovée avec ou sans structure contemporaine. La rénovation, selon le dictionnaire en ligne Larousse, c'est l'«action de remettre à neuf par de profondes transformations : la rénovation d'un

appartement.»

(<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/r%C3%A9novation/68239>).

- l'utilisation limitée des ressources avec les indicateurs suivants : l'utilisation de nouveaux matériaux ainsi que l'électricité, l'eau et la ventilation. Dans le texte qui précède sur les gares et bâtiments, il n'est pas indiqué explicitement jusqu'à quel point ces matériaux ont été utilisés. Il est supposé que dans le cadre de travaux de restauration et de rénovation, si l'on compare cette utilisation avec celle dans le cadre d'une démolition d'un bâtiment historique et la reconstruction d'un bâtiment neuf, elle est limitée.
- l'espace dont les indicateurs sont : la participation citoyenne, l'expérience enrichissante et l'appropriation.
- l'appui de la part des gouvernements en place ainsi que de la part d'autres sociétés a également été considéré comme critère : les indicateurs choisis sont l'octroi d'un budget, la gestion du projet et l'administration du site après sa réhabilitation.

Tableau II – Grille d'évaluation.

CRITÈRES	Nouvelle vie		Architecture intacte		Architecture modifiée		Utilisation limitée/ Ressources		Espace			Appui Gouv./ Municip.	Appui Autres sociétés
	Nouvel usage	Bâtiment fonctionnel	Bâtiment conservé	Bâtiment restauré	Bâtiment rénové	Structure contemporaine	Nouveaux matériaux	Électricité/ Eau/ Ventilation	Participation citoyenne	Expérience enrichissante	Appro- priation	Budget/ Gestion/ Admin.	Budget/ Gestion/ Admin.
BÂTIMENTS DE PETITES TAILLES	ÉCHELLE oui/non/limitée/semble/ ?												
Gare de Nomingue	oui	oui	oui	oui	?	non	limitée	limitée	oui	semble	semble	oui	oui
Gare de Saint- Jérôme	oui	oui			oui	non	limitée	limitée	semble	semble	semble	oui	oui
Gare de Prévost	oui	oui	oui	oui	non	non	limitée	limitée	oui	semble	semble	non	oui
Gare de Mont- Rolland	oui	oui	oui	oui	?	non	limitée	limitée	?	?	?	?	?
Gare de Musquodoboit	oui	oui			oui	non	limitée	limitée	oui	semble	semble	non	oui
Long Melford Station	oui	oui			oui	?	limitée	limitée	oui	semble	semble	non	privé
Dent Station	oui	oui		oui	oui	?	limitée	limitée	oui	semble	semble	non	privé
Gruben Station	oui	oui		oui	oui	?	limitée	limitée	oui	semble	semble	non	privé
BÂTIMENTS DE GRANDES TAILLES	ÉCHELLE oui/non/limitée/semble/ ?												
Gare de Luckenwalde	oui	oui			oui	oui	limitée	limitée	?	?	?	oui	?
Hamburger Bahnhof (Gare)	oui	oui			oui	?	limitée	limitée	?	?	?	oui	oui
Pittsburgh Station	oui	oui		oui	oui	?	limitée	limitée	?	semble	semble	non	oui
Union Terminal	oui	oui		oui	oui	oui	limitée	limitée	semble	semble	semble	oui	oui
Julio Prestes Train Station	oui	oui		oui	oui	?	limitée	limitée	?	?	semble	oui	non

Gare de Strasbourg (Agrandissement)	oui	oui		oui	oui	oui	limitée	limitée	?	?	?	oui	?
Melbourne Station (Proposition agrandissement)	oui	oui		oui	oui	oui	limitée	limitée	?	?	?	oui	non
Battersea Power Station (Proposition réhabilitation)	oui	oui			oui	oui	limitée	limitée	?	?	?	oui	?
Cairns Memorial Church	oui	oui			oui	oui	oui	oui	?	?	semble	non	privé

D'après l'information recueillie sur les gares et bâtiments cités ci-dessus et observées dans le Tableau II – Grille d'évaluation, plusieurs constatations pourraient être faites :

- La «vie» de ces gares et bâtiments historiques a été prolongée lorsqu'ils ont été conservés, restaurés ou rénovés : un ou de nouveaux (et divers) usages leur ont été attribués, le bâtiment en question est redevenu fonctionnel.
- Dans le cas des petites gares citées dans ce texte et là où le texte le précise, aucun ajout de structure contemporaine aux fins d'agrandissement n'a été fait. Il y a eu des conservations, des restaurations, des rénovations, de nouvelles structures intérieures ont été ajoutées pour accommoder les nouveaux usages (ex. : habitations) sans pour autant augmenter l'espace du bâtiment.
- Dans le cas des grandes gares et autres grands bâtiments et là où le texte le précise, la partie historique a été restaurée, de nouvelles structures intérieures et extérieures ont été ajoutées (Bibliothèque de Luckenwalde, Gare de Strasbourg, Union Terminal...etc.). Ces nouvelles structures ont été construites afin d'accommoder de nouveaux usages par exemple un centre multimusée, des restaurants et d'autres activités, des appartements, et surtout un plus grand nombre d'usagers.
- Il y a mélange entre architecture historique et contemporaine et il semble être accepté par les usagers, cependant les raisons ne sont pas toujours claires.
- L'utilisation de nouvelles ressources (le texte ne le précise pas) devrait être limitée vu que, tel qu'expliqué plus haut, il n'y a pas démolition du bâtiment historique et reconstruction d'un nouveau. Ceci semble respecter les conditions requises pour un développement durable.
- Il y a ou il semble y avoir participation citoyenne surtout dans le cas des gares de petite taille. Avec les changements opérés, l'espace est vécu d'une nouvelle façon. L'expérience semble être enrichissante et il semble y avoir appropriation du lieu, vu le succès mentionné dans le texte. Dans le cas des gares et bâtiments de grande taille, la participation citoyenne semble être mentionnée une seule fois (Union terminal): l'expérience enrichissante vécue par les usagers ainsi que l'appropriation de l'espace ne sont pas clairement mentionnées.
- L'appui gouvernemental en termes de budget, de gestion et d'administration est surtout présent dans le cas des gares et bâtiments de grande taille et semble être la principale raison en arrière de la conduite et l'achèvement des projets de réhabilitation. Il n'est cependant pas clair si l'utilisateur a vécu ou vit une expérience

enrichissante dans l'espace transformé ou s'il se l'est approprié. Au niveau des gares de petite taille, l'appui se fait surtout de la part de sociétés indépendantes ou résulte d'une initiative privée.

2.2 Préoccupations particulières – La situation au Canada

Au Canada, un grand nombre de gares de train ont été détruites à partir de 1960, à la suite du recul du transport passager ferroviaire. Comme le mentionne Brown :

«The 1960s, 1970s, and 1980s signalled the swift demise of the railway station in Canada, spurred on by the recommendations of the MacPherson Royal Commission, which recommended that passenger service end on all uneconomic passenger lines, and by the blinkered political philosophy of Transportation Minister Jack Pickersgill, who wanted to end railway passenger service entirely. » (Brown, 2008, p. 159)

Le Tableau III ci-dessous (dont l'information a été extraite, Brown, 2008, p. 162-163) montre un exemple de la disparition rapide des gares de train au Canada, et ce à cause de leur démolition par les chemins de fer qui en étaient propriétaires :

Tableau III – Gares disparues au Canada (1960 à 1980).

Années	Chemins de fer	Territoire	Nombre de gares démolies
1960s	Non spécifié	Cantons de l'Est	270 (restait 25)
1975	CN	Saskatchewan	100
1979-1980	Non spécifié	Saskatchewan	100
1974	CN	Manitoba	50
1970-1980	Non spécifié	Ontario	140

«In just two short decades the railway stations of Canada had gone from being the most important institution in town to usually a hole in the ground, its many vital functions distant memories to the millions for whom the station had been the heart of the community. » (Brown, 2008, p. 163)

À partir des années 1960 il y eut un grand changement :

«After having for generations taken their stations for granted, Canadians began to value stations for their architectural merit, for the vital role they played in their community, and

simply for nostalgia, and they became more active in saving them. » (Brown, 2008, p. 169)

Les gares abandonnées étaient transformées en habitations, cottages, musées, magasins...etc. Peu d'entre elles étaient restées des gares de trains.

La recrudescence de ce moyen de transport durant la dernière décennie a ravivé l'importance des gares de train, mais d'une façon différente. Les trains à grandes vitesses, la mondialisation, les autoroutes, l'automobile...etc. ont rapproché les distances entre les grands centres économiques et commerciaux tout en négligeant les petites villes.

Les gares de banlieues et celles éloignées des centres commerciaux, qu'elles soient de petite taille ou de grande taille, ont vu leurs jours de gloire s'éteindre et ont été abandonnées.

Les gares situées dans les grands centres sont l'objet d'étude ou de travaux pour l'augmentation de leur capacité. De nouvelles structures modernes sont ajoutées aux gares historiques des grands centres, afin de les préserver tout en augmentant leur capacité d'accueillir un plus grand nombre de passagers. Union Station à Washington se met à jour avec un projet d'agrandissement qui englobera les trains à grande vitesse :

«Amtrak unveiled an ambitious master plan to revitalize Washington's Union Station for the next generation of highspeed trains, and to redevelop adjacent real estate to provide 3 million square feet of commercial and retail space, using the air rights above the existing rail yard behind the station. The estimated cost, assuming a phased development over 15 to 20 years, is between \$6.5 billion and \$7.5 billion. New and expanded platforms would enable the station to accommodate three times as many passengers and twice as many trains as it does today, while preserving the station's historical architecture. » (Amtrak reveals Union Station Plan, 2012)

Les gares abandonnées sont soit détruites ou adaptées à de nouveaux usages : leur architecture est soit gardée telle quelle ou une nouvelle structure y est ajoutée afin d'accommoder le ou les nouveaux usages (voir tableaux précédents).

2.3 Conclusion

D'après ce qui précède l'intérêt pour la conservation et la réhabilitation des gares de trains historiques abandonnées existe chez les citoyens, cependant l'occasion de participer à ce processus semble ne pas leur être fournie. La participation citoyenne dans la sauvegarde de bâtiments patrimoniaux est chose importante dans le cadre du développement durable. Se fait-elle effectivement?

Une nouvelle vie est redonnée aux gares, tel que vu plus haut, lorsqu'un usage leur est octroyé et que le bâtiment redevient fonctionnel. Que pense le citoyen de cet usage, de cette nouvelle vie?

De nouveaux édifices sont construits sans profiter des bâtiments existants qui pourraient servir aux mêmes buts voulus : du point de vue du développement durable, pourquoi utiliser de nouvelles ressources afin de construire un nouvel édifice, lorsque de vieux bâtiments sont disponibles et capables d'accueillir de nouveaux usages, que ce soit en les gardant intacts ou en y ajoutant de nouvelles structures. De cette façon, le bâtiment historique a la chance d'être entretenu et préservé indéfiniment (Thuillier, 1986). Qu'en pense l'utilisateur?

Dans toutes ces restaurations et rénovations et dans le cas d'ajout de structures contemporaines l'espace est modifié. Les gares de petite taille semblent être restaurées sans agrandissements et ajouts de structures contemporaines extérieures tandis que dans le cas des gares et bâtiments de grande taille, il semble que des structures contemporaines extérieures et intérieures soient ajoutées. Les questions qui se posent ici sont les suivantes : qu'en pense l'utilisateur? L'histoire est-elle préservée, reste-t-elle intacte ? Comment l'espace modifié est-il perçu et vécu par l'utilisateur ? Le mélange entre ancienne architecture et architecture contemporaine satisfait-il l'utilisateur au niveau esthétique, humain, historique et social ? Ses souvenirs sont-ils altérés ? Le mystère attaché à certains espaces demeure-t-il ? L'individu se sent-il encore ancré dans cet espace ? L'histoire qui s'y est déroulée reste-t-elle intacte ? L'utilisateur s'approprie-t-il les lieux dans ces cas? Comment le fait-il?

Il semble que l'appui gouvernemental en termes de budget, de gestion et d'administration se fait surtout pour les gares de grande taille. Pour les gares de petite taille ce sont des initiatives privées et de sociétés indépendantes. Comment cela fonctionne-t-il? Quelles sont les raisons en arrière de tout ceci? Qu'en pense l'utilisateur?

Cette étude s'intéresse aux gares abandonnées : elle vise à comprendre quel concept serait idéal pour la préservation des gares historiques abandonnées tout en leur donnant un ou de nouveaux usages et ceci du point de vue de l'utilisateur, en tentant de répondre à toutes ces questions à travers l'examen du cas de la gare de Westmount abandonnée depuis plus de trente (30) ans et le comparant au cas de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay.

CHAPITRE 3 – Méthodologie, description du processus et des phases de l'étude

La méthodologie qui a été suivie tout au long de cette étude a été bâtie autour de l'utilisateur. Ce sont les perspectives de l'utilisateur, son point de vue, ses sentiments, son vécu de la gare de Westmount que la présente étude a eu l'intention de comprendre. Les participants à cette recherche sont des citoyens de différents milieux de la société : ce sont des habitants de la ville de Westmount (3 participants), ce sont des gens du milieu de la conservation et de l'histoire (2 participants), du milieu de l'architecture (3 participants ont une formation en architecture), du milieu de l'aviation (1 participant était steward dans une compagnie aérienne), du milieu de la psychologie (1 participante est chercheuse en psychologie de la musique) et finalement du milieu de l'urbanisme (1 participant). Ce sont des professionnels dans la plupart des cas certes, mais ils proviennent de différents milieux, ce qui donne différentes perspectives et points de vue. Comme expliqué plus haut dans l'hypothèse, cette étude se propose de montrer comment l'ajout d'une nouvelle architecture contemporaine avec nouvel usage à l'architecture historique d'une gare abandonnée par le chemin de fer, favorise sa préservation. Elle se limite aux deux concepts suivants : garder l'architecture de la gare intacte et l'utiliser telle quelle pour un nouvel usage ; ou apporter des changements à l'architecture extérieure ou intérieure de la vieille gare en y ajoutant de nouveaux éléments pour accommoder un ou de nouveaux usages. Pour cela, une comparaison a été effectuée, entre la gare de Westmount abandonnée depuis 1985 et la gare d'Orsay en France, transformée en Musée d'Orsay.

Le présent chapitre débutera en premier lieu par un aperçu de l'approche escomptée, en deuxième lieu les trois (3) phases de la recherche seront exposées, en troisième lieu l'échantillonnage ainsi que les dispositifs d'enquête seront décrits, et finalement la fiabilité des résultats sera abordée.

3.1 Approche

Cette recherche a été effectuée en ayant recours d'une part à une méthodologie qui combine des éléments quantitatifs à des aspects qualitatifs - l'analyse du contenu (Rose, 2007), et d'autre part à la méthodologie de l'étude de cas. L'analyse du contenu a été utilisée uniquement dans une première phase afin d'amener un support à la documentation historique et visuelle sur la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay. L'étude de cas a été

la méthode principale de cette approche qui apporte une logique inductive. Les questions étaient ouvertes afin de permettre la découverte.

Le choix méthodologique a privilégié l'approche qualitative pour diverses raisons. Dans cette étude, comme mentionné plus haut, le chercheur a tenté de comprendre la vision de l'utilisateur concernant la préservation de vieilles gares abandonnées en explorant comment il vit cet espace, qu'il soit transformé ou non. L'approche qualitative, telle que Creswell la décrit, est une approche interprétative, constructiviste, qui tente de comprendre les réalités socialement et historiquement construites, les sens individuels donnés aux expériences, avec l'intention de développer une théorie (Creswell, 2003).

Elle implique la compréhension des dimensions de la recherche construite à travers les données et les analyses faites du phénomène en question (Creswell, 2003). Également, selon Creswell qui cite Morse (1991), si un concept ou un phénomène doit être compris, car peu de recherches ont été faites là-dessus, une approche qualitative serait idéale. La recherche qualitative est exploratoire et est utile lorsque le chercheur ne connaît pas la variable importante à examiner. Ce type d'approche peut être nécessaire parce que le sujet est nouveau, le sujet n'a jamais été abordé avec un certain échantillon ou un groupe de personnes, ou les théories existantes ne s'appliquent pas à l'échantillon ou au groupe à l'étude (Morse, 1991 cité dans Creswell, 2003). À ce jour, dans la recherche effectuée à ce sujet, aucune étude concernant la gare de Westmount, qui explorait le point de vue de l'utilisateur, n'a été trouvée par le chercheur.

Deslauriers et Kérisit vont dans ce sens également et pensent pour leur part que la recherche qualitative a maintes fois été utilisée pour décrire une situation sociale circonscrite (recherche descriptive) ou explorer certaines questions (recherche exploratoire) que peut difficilement aborder le chercheur qui recourt à des méthodes quantitatives. Une recherche qualitative de nature exploratoire permet de se familiariser avec les gens et leurs préoccupations (Deslauriers et Kérisit, 1997, p.88).

Cette étude s'intéresse au sens que l'utilisateur donne à la préservation des vieilles gares historiques abandonnées, notamment, au niveau de l'ajout de nouvelles structures contemporaines avec nouveaux usages ainsi qu'aux contextes entourant ces gares. Dans ce but, la recherche s'est focalisée sur la gare de Westmount, et une comparaison des données

recueillies a été effectuée avec les données obtenues concernant la vieille gare d'Orsay en France, transformée en Musée d'Orsay.

Donc l'objet de la recherche qualitative se construit progressivement, en lien avec le terrain, à partir de l'interaction des données recueillies et de l'analyse qui en est faite, et non seulement à la lumière de la littérature sur le sujet, à la différence d'une approche qui serait hypothético-déductive. De fait, la recension des écrits en recherche qualitative ne vise pas tant l'opérationnalisation des concepts permettant un démarrage de la recherche (Grinnell et Williams, 1990 cités dans Deslauriers et Kérisit, 1997) que la délimitation progressive de l'objet (Deslauriers et Kérisit, 1997). La recherche qualitative présente un caractère itératif et rétroactif où l'on rencontre la simultanéité de la collecte des données, de l'analyse (encodage et catégorisation, conceptualisation) et de l'élaboration de la question de recherche, appelée également le modèle d'adaptation continue (Deslauriers et Kérisit, 1997, p.106).

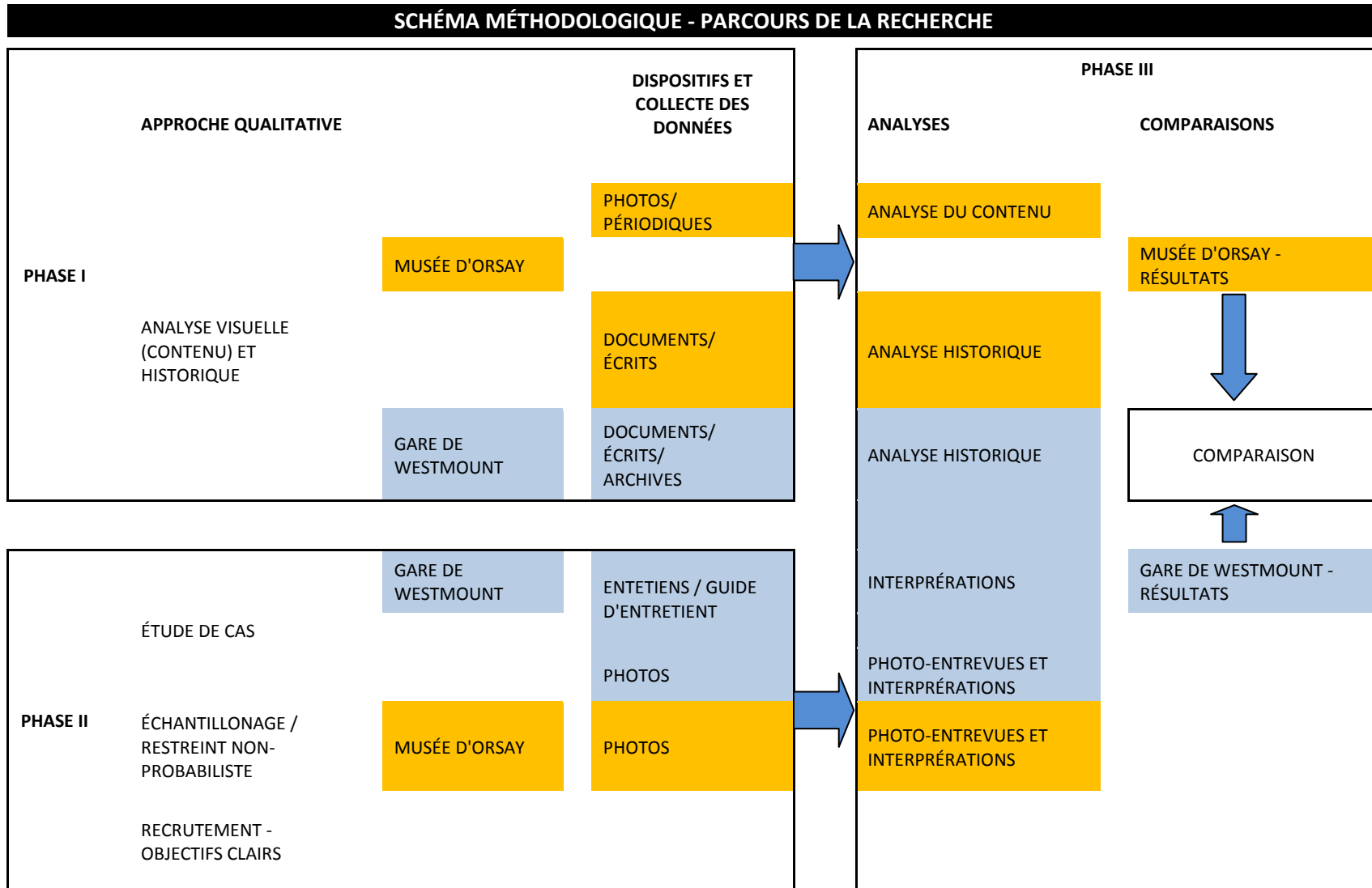
Dans cette étude, la recherche a débuté avec cinq (5) thèmes principaux et les questions posées aux participants tournaient autour de ces thèmes. Grâce aux entrevues avec les participants visant à découvrir leur appréciation des diverses questions posées autour du sujet, la recherche s'est terminée avec plusieurs thèmes qui ont émergé des données collectées et qui ont amené un éclairage sur le contexte et les variables jouant un rôle dans la situation actuelle de la gare, et surtout sur l'opinion des usagers.

Cette approche a également été choisie parce que les données qui ont été recueillies sont le résultat d'expériences vécues par les usagers, et parce que l'approche ajoute une structure empirique pour situer les points de vue des participants. Les opinions ainsi que les paroles des usagers sont importantes à prendre en considération, puisque ceci reviendrait, tel que le pensent Deslauriers et Kérisit, à se priver d'une connaissance essentielle (Deslauriers et Kérisit, 1997, p.105).

3.2 Phases de la recherche

Trois grandes phases ont formé cette étude : la première a été une étude visuelle (analyse du contenu) ainsi qu'historique, la deuxième une étude de cas qui était basée sur les entrevues et le contexte entourant la gare de Westmount et finalement la troisième a été l'analyse des données recueillies. Le Tableau IV ci-dessous représente un schéma qui explique l'ensemble du parcours de la recherche.

Tableau IV – Parcours méthodologique de la recherche.



3.2.1 Phase I - Analyse visuelle (Contenu) et historique

L'étude visuelle s'est focalisée sur le Musée d'Orsay et sur la gare de Westmount. Deux méthodologies se sont chevauchées dans ce cas-ci : une méthodologie basée sur la documentation historique de ces deux gares (Yin, 1994), ainsi qu'une autre basée sur l'analyse du contenu (Rose, 2007). Elles ont été organisées de la façon suivante :

- 1- Le Musée d'Orsay : la collecte de donnée sur le Musée d'Orsay a été faite à travers les écrits historiques. L'analyse du contenu (Rose, 2007) a été utilisée afin de mieux comprendre les photos dans les périodiques de l'époque traitant de la transformation de la gare d'Orsay en Musée d'Orsay.
- 2- La gare de Westmount : la collecte de données du point de vue historique sur la gare de Westmount a été effectuée à travers les plans et les archives qui ont été mis à la disposition du chercheur par l'Association Historique de Westmount ainsi que par la Ville de Westmount et à travers les écrits et travaux sur la gare.

LA DOCUMENTATION HISTORIQUE :

Cette phase de la recherche s'est basée sur les écrits historiques pour la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay et également pour la gare de Westmount en ce qui a trait à tous les événements qui l'ont amenée à son état actuel. La documentation est effectuée pour analyser les contextes historiques qui ont amené les gares à leurs stades actuels en utilisant les documents primaires et secondaires (Yin, 1994).

Tel qu'expliqué plus bas, l'étude de cas a formé la deuxième phase de cette recherche et a couvert le cas de la gare de Westmount, les événements contemporains, surtout ceux ayant trait à la question de recherche :

Comment est-ce que, selon les usagers, l'ajout de nouvelles structures contemporaines avec nouveaux usages, à une vieille architecture historique, favorise-t-il la préservation des gares de train abandonnées par le chemin de fer ?

L'ANALYSE DU CONTENU :

L'analyse de contenu est effectuée à travers une analyse des photos et images visuelles. Selon Dumoulin O. (1990) l'histoire s'écrit avec des documents qui selon leurs caractéristiques induisent des techniques, des méthodes d'exploitation particulières. Une originalité documentaire est engendrée par la société lorsque de nouveaux supports sont

créés tels que photos, disques, bandes magnétiques, vidéo...etc. (Dumoulin, 1990). Une analyse des photos de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay a été effectuée. Les photos de la gare de Westmount ont été analysées à travers la technique d'un regard sur les photos, appelée «Photo-elicitation» (Rose, 2007) ou «photos-entrevues».

L'analyse du contenu a été adoptée pour l'examen et l'analyse des photos dans la phase présente. L'analyse du contenu est méthodologiquement explicite et elle est basée sur un nombre de règles et procédures qui doivent être rigoureusement suivies pour l'analyse d'images ou de textes afin d'être fiable (sur ses termes) (Rose, 2007).

C'est pour mieux comprendre les photos et autres documents qui ont été explorés sur la transformation de la gare d'Orsay en Musée d'Orsay que cette méthodologie a été utilisée. Krippendorf, Lutz et Collins (cités dans Rose, 2007) pensent que l'analyse du contenu peut inclure des interprétations qualitatives, elle peut révéler des résultats empiriques et finalement elle empêche une certaine sorte de biais (éviter de faire une recherche à travers des photos uniquement pour confirmer ce que le chercheur sait déjà à propos des photos). Pour contrecarrer ceci, le chercheur doit être aussi explicite que possible sur le plan méthodologique, afin que sa propre façon de voir soit aussi évidente que possible. (Rose, 2007)

En ce qui concerne la présente étude, d'autres méthodes de recherches ont été utilisées afin de s'assurer que l'analyse se tient. Ceci comprend l'étude de cas ainsi que la présentation d'une part d'une sélection de photos recueillies sur la Gare d'Orsay et le Musée d'Orsay pendant les entrevues avec les participants, et d'autre part la présentation de photos produites par le chercheur sur la gare de Westmount pour effectuer ce que Rose (2007) appelle la «photo-elicitation» ou «photos-entrevues». Cette dernière concerne les photos produites par le chercheur ou les participants et leur opinion sur le contenu de ces photos. L'analyse du contenu se déploie sur quatre (4) étapes (Rose, 2007) :

1-le choix des images : les images reliées à la question de recherche ont été choisies notamment celles contenues dans les textes parlant de la gare d'Orsay et de sa transformation en Musée d'Orsay. Toutes les images se trouvant dans la période allant de 1978 à 1999, dans les magazines sélectionnés, ont été adressées. Un échantillonnage en a été fait (Rose, 2007).

2-l'élaboration des catégories pour le codage : les catégories de codage ont été élaborées de façon à décrire ce qui se passe dans l'image (Slater, 1998 : 236, cité par Rose, 2007), surtout du point de vue des architectures historiques et contemporaines et le mélange entre les deux (Rose, 2007).

3-le codage des images : toutes les images ont été examinées soigneusement et les codes pertinents y ont été appliqués. Les codes couvrent la présence dans les photos, de l'architecture historique, de l'architecture contemporaine, du mélange de ces deux, de la prédominance de l'une sur l'autre et finalement de la connotation du texte accompagnant la photo (Rose, 2007).

4-l'analyse des résultats : L'analyse des résultats a été effectuée en comptant la fréquence des codes attribués aux images. Les fréquences reliées au mélange entre architecture historique et architecture contemporaine, comme celles reliées à l'absence de ce mélange, ont été analysées relativement aux textes accompagnant les photos et le moment où ils ont été publiés (Rose, 2007).

3.2.2 Phase II - Étude de cas

L'étude de cas est la méthodologie qui a été utilisée afin de compléter ce travail. Elle est de type explicatif, ayant pour but d'expliquer comment la gare de Westmount est arrivée à son état actuel. Comme Yin la décrit :

«...a case study whose purpose is to explain how or why some condition came to be (e.g., how or why some sequence of events occurred or did not occur). » (Yin, 2014, p.238)

Dans le cas de la présente recherche, la gare abandonnée de Westmount a été bâtie en 1907 par l'architecte Walter Scott Painter; elle est l'instrument qui a en grande partie rendu le développement urbain possible dans ce secteur. Il y eut trois phases d'agrandissement: en 1914, en 1923 et en 1927. En 1985, elle a été fermée, et en 1994 elle a été considérée comme *gare ferroviaire patrimoniale* par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Elle est la propriété de la ville de Westmount depuis 1989 (Sakkal, 2001). Cela fait plus de vingt (20) ans que la gare de Westmount est la propriété de la Ville de Westmount et vingt-deux (22) ans qu'elle a été considérée comme *gare ferroviaire patrimoniale*: ses portes et fenêtres sont toujours fermées à l'aide de planches de bois, elle est toujours abandonnée, aucun nouvel usage ne lui a été attribué.

Le cas de la gare de Westmount est donc un phénomène contemporain dans un contexte de vraie vie : son contexte, son histoire et ses différentes dimensions sont d'une importance primordiale au sein de cette recherche et analyse (Yin, 1994; Creswell, 2007; Roy, 2009).

Rappelons la question:

Comment est-ce que, selon les usagers, l'ajout de nouvelles structures contemporaines avec nouveaux usages, à une vieille architecture historique, favorise-t-il la préservation des gares de train abandonnées par le chemin de fer ?

Selon Creswell, la collecte de données pour l'étude de cas est détaillée, elle va au fond des choses et implique de multiples sources d'information (par exemple, l'observation, les entrevues, le matériel audiovisuel, les documents et rapports), elle rapporte une description du cas ainsi que des thèmes tirés du cas (Creswell, 2007). En ce qui concerne cette recherche, l'étude de cas s'est focalisée sur la Gare de Westmount, des entrevues individuelles ont été effectuées, tel qu'expliqué plus bas. La méthode visuelle a complété ce travail: la technique de «photo-elicitation» (Rose, 2007) ou «photos-entrevues» a été employée ainsi que la présentation de photos existantes afin de comprendre les réactions des personnes interviewées.

La collecte de données concernant la gare de Westmount devait se faire à travers des entrevues individuelles avec quatre citoyens vivant dans la région de la gare de Westmount, deux représentants du département d'urbanisme de la Ville de Westmount, deux représentants d'Héritage Montréal et un architecte ayant effectué un projet combinant architecture historique et contemporaine.

La collecte de données a débuté avec les participants suivants et s'est arrêté à ce nombre de participants puisque suite aux résultats obtenus nous pouvions constater une saturation des données (Creswell, 2007; Glaser & Strauss, 1967; Savoie-Zajc, 2009):

- trois participants vivant dans la région de la gare de Westmount dont un ayant une formation en architecture et écrivant des livres sur l'architecture contemporaine, le deuxième était hôtesse de l'air et le troisième ayant une formation en musique ainsi qu'un doctorat en psychologie;
- un participant représentant le département d'urbanisme de la Ville de Westmount qui est lui-même architecte;

- un participant représentant Héritage Montréal qui a une formation en architecture; et
- un représentant de l'Association Historique de Westmount.

Les photos exposées aux personnes interviewées étaient composées de photos de la transformation de la Gare d'Orsay en Musée d'Orsay ainsi que de photos de la Gare de Westmount telle qu'elle existe aujourd'hui.

Fiabilité de la démarche

En ce qui regarde cette recherche, elle ne prétend pas à la représentativité statistique, étant donné que les contextes d'un cas à l'autre sont différents (Creswell, 2007). Le but est de comprendre le contexte qui entoure la gare de Westmount et comment une nouvelle structure avec nouvel usage pourrait la faire revivre et la préserver. Pour rendre l'étude fiable, ce phénomène est étudié à travers diverses analyses et une comparaison avec la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay.

L'étude de cas s'appuie sur un grand nombre de techniques pareilles à celle de la méthode historique, mais elle ajoute deux sources de données généralement non incluses dans le répertoire de l'historien: l'observation directe ainsi que les entrevues systématiques. Selon Yin, les études de cas et l'histoire peuvent se chevaucher, la force unique de l'étude de cas est sa capacité à traiter avec une variété de preuves telles que documents, objets, entrevues et observations, au-delà de ce qui pourrait être disponible dans l'étude historique classique (Yin, 1994). Au niveau de la Phase I de la présente méthodologie, les documents et archives historiques ont été intégrés comme données à collecter. Également au niveau de la Phase II, qui est l'étude de cas elle-même, des entrevues individuelles ainsi que l'observation à travers la technique de «photo-elicitation» ou «photos-entrevues» ont été réalisées.

Les forces de l'étude de cas sont nombreuses (Roy, 2009) et appuient ce choix au niveau de la présente recherche. Cette étude tente de comprendre comment une nouvelle structure avec nouvel usage pourrait aider à préserver une vieille gare historique abandonnée, dans le cas de la gare de Westmount qui n'a servi à aucun usage depuis plus de 30 ans. La gare de Westmount est un «phénomène nouveau ou négligé» que cette étude tente d'analyser avec son approche inductive (Roy, 2009). C'est l'histoire ainsi que le contexte entourant la gare de Westmount que cette étude essaie de comprendre (Roy, 2009). L'hypothèse proposée et qui est à l'étude est la suivante : montrer comment l'ajout d'une nouvelle architecture

contemporaine avec nouvel usage, à l'architecture historique d'une gare abandonnée par le chemin de fer, favorise sa préservation. Les connaissances que cette étude apporte sont des connaissances préthéoriques précédant et pouvant aider à former des théories (Roy, 2009).

C'est donc le «phénomène négligé» de la gare de Westmount, son histoire, son contexte, les connaissances préthéoriques que cette étude pourrait apporter au niveau de l'ajout d'une structure contemporaine à l'architecture historique qui ont appuyé le choix de l'étude de cas comme méthodologie.

PHOTO-ELICITATION OU PHOTO-ENTREVUE

Le mot «elicitation» est un mot anglais dont la signification selon le dictionnaire en ligne Merriam-Webster est la suivante :

«to draw forth or bring out (something [latent](#) or [potential](#)); to call forth or draw out (as information or a response)» (<http://www.merriam-webster.com/dictionary/elicitation>).

Ce qui peut être traduit en français par ce qui suit : à faire émerger ou faire ressortir (quelque chose de latent ou ayant un potentiel). La traduction du mot «photo-elicitation» n'existe pas encore en français. Le terme «photo-entrevue» sera employé dans cette étude pour l'exprimer.

Selon Rose (Rose, 2007) «Photo-elicitation» ou «photos-entrevue» est une méthodologie parmi d'autres qui utilise des images produites par le chercheur ou les participants. Dans le cas de cette étude, les photos aident à compléter la compréhension d'un état du phénomène. Selon Rose (2007), «photo-elicitation» propose six (6) étapes dans le cas où les participants produiraient les photos :

- 1- Une entrevue initiale est effectuée avec les participants, elle est focalisée sur les questions auxquelles les photographies aideront à répondre.
- 2- Des caméras sont données aux participants avec orientations sur la sorte de photos requises. À ce stade le chercheur décide également quelle sorte de photos il doit prendre.
- 3- Les photos sont développées et les participants donnent un titre ainsi qu'une description de chaque photo, en plus d'une description de leurs pensées et sentiments.

- 4- Le chercheur organise une autre entrevue avec les participants et discute des photos en détail. Selon Rose, les chercheurs sont d'accord pour dire que ce stade est vital pour connaître ce que les photos représentent pour les participants.
- 5- Le matériel d'entretien ainsi que les photographies sont ensuite interprétés en utilisant des techniques de science sociale classiques.
- 6- Le travail final de la recherche est présenté de telle sorte que le discours sur les photos entre le chercheur et les participants a préséance sur les photos elles-mêmes. (Rose, 2007, pp. 241-243)

Quant aux étapes qui ont composé la «photo-entrevue» de la présente recherche, elles ont été moins nombreuses, elles ont été au nombre de quatre (4) : ce sont les étapes 2, 4, 5 et 6 puisque les photos ont été prises par le chercheur et ont été exposées aux participants lors des entrevues. À l'étape (2), le chercheur a décidé et pris des photos de la gare de Westmount et de ses alentours; l'intérieur étant non disponible aux fins de visite à ce moment-là. À l'étape (4), les photos sont montrées aux participants durant les entrevues et leurs impressions et sentiments sont recueillis. À l'étape (5), les photos et propos des participants sont interprétés et finalement leurs impressions sont présentées dans les données et les résultats de cette étude (étape 6).

Pour ce qui est des photos existantes sur la gare d'Orsay et le Musée d'Orsay, elles ont été exposées aux participants lors des entrevues, ainsi leurs interprétations et réactions ont été enregistrées et analysées avec le reste du contenu des entrevues.

3.2.3 Phase III - Analyse des données

Une première analyse (visuelle et historique) a été effectuée sur les données recueillies pour le Musée d'Orsay et pour la gare de Westmount. Ces données couvraient le contexte politico-économique, socioculturel, psychologique et sensoriel. À cet effet, les écrits historiques et contemporains ainsi que l'analyse du contenu (Rose, 2007) des photos et documents pertinents ont formé la base de cette analyse.

Une deuxième analyse (de l'étude de cas) a été effectuée sur les données relatives à la gare de Westmount à travers les entrevues avec les participants et sur le Musée d'Orsay et la gare de Westmount à travers la «photo-entrevue». Les données couvraient également le contexte politico-économique, socioculturel, psychologique et sensoriel.

En troisième lieu, une comparaison des deux analyses relatives aux données recueillies pour le Musée d'Orsay et celles recueillies pour la gare de Westmount a été effectuée.

À la suite de ces analyses une discussion a été faite, des conclusions ont été tirées et des recommandations faites concernant la façon préférée de conserver les gares historiques abandonnées par le chemin de fer et ayant un contexte similaire à celui de la gare de Westmount. Un point à souligner est le fait qu'il existe certains préjugés contre l'étude de cas qui prétendent qu'elle fournit peu de fondement pour la généralisation scientifique, cependant les études de cas sont généralisables à des propositions théoriques et non à des populations ou à des univers (Yin, 2014).

Ci-dessous, un survol des éléments qui composent l'analyse des données au sein de cette recherche : la collecte de données, les types de données ainsi que les étapes de l'analyse. Les résultats sont décrits au CHAPITRE 5 du présent mémoire.

COLLECTE DE DONNÉES

L'utilisation de la documentation, des archives, des entrevues, de la photographie, ainsi que l'observation des candidats aux entrevues lors de leur exposition aux photos choisies, sont proposées comme moyens pour collecter les données de cette étude. Deslauriers et Kérisit pensent que cette implication du chercheur dans le vécu des personnes grâce auxquelles il obtient un savoir prend une valeur épistémologique dans la mesure où le savoir du chercheur et le savoir du groupe dans lequel il se plonge se fécondent mutuellement. Il y a alors réciprocité d'un savoir qui se construit à l'intérieur d'une pratique de métier et non de façon factice (Deslauriers et Kérisit, 1997). D'après eux, en règle générale, la recherche qualitative fait appel, pour la collecte des informations, à l'observation participante et à l'entrevue. Ces techniques de base sont complétées par le questionnaire, la photographie, les documents audiovisuels (film, vidéo), l'observation des lieux publics, l'histoire de vie, l'analyse de contenu. Afin de recueillir le maximum d'informations pertinentes, les chercheurs combinent habituellement plusieurs de ces techniques (Deslauriers et Kérisit, 1997). Comme mentionné plus haut dans le texte, c'est effectivement ce qui a été accompli au niveau de la collecte de données de cette recherche; la présente méthodologie le décrit.

TYPE DE DONNÉES

Les données qui ont été recueillies sont de deux types : des données invoquées et des données suscitées (Van der Maren, 1995).

Les données invoquées dans cette étude sont les données historiques et d'archives, ainsi que les écrits sur le Musée d'Orsay et la gare de Westmount. Les données ont été recueillies, qu'elles aient été conformes ou non aux espérances du chercheur, afin d'empêcher les biais (Van der Maren, 1995).

Les données suscitées ou d'interactions sont les données que le chercheur a obtenues lors des entrevues avec les participants (Van der Maren, 1995). Les données qui ont été recueillies en entrevues ont été considérées comme très importantes et précieuses, puisqu'elles ont éclairé le chercheur sur la façon dont les usagers vivent l'espace de la gare, qu'il soit transformé ou non, sur leurs opinions par rapport à la préservation de la gare de Westmount et celle d'Orsay (aujourd'hui Musée d'Orsay) et en particulier sur l'ajout de nouvelles structures avec nouveaux usages à l'architecture historique de ces gares. Négliger ces informations reviendrait à se priver d'une connaissance essentielle (Deslauriers et Kérisit, 1997) et dans le cas de cette étude, d'une solution possible pour la préservation de beaucoup de gares historiques abandonnées, se trouvant dans un contexte similaire à celui de la gare de Westmount.

ÉTAPES DE L'ANALYSE

Les étapes de cette analyse sont les suivantes : en premier lieu, une analyse des données relative à la documentation historique du Musée d'Orsay et de la gare de Westmount ainsi qu'aux images de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay est faite (analyse visuelle). En deuxième lieu, une analyse des données recueillies lors des entrevues avec les participants sur la gare de Westmount ainsi que le Musée d'Orsay a suivi. En dernier lieu, une comparaison des résultats de ces deux étapes est faite.

Les conseils de Creswell (2003) ainsi que d'autres auteurs tels que Strauss & Corbin (1998) (pour la théorie ancrée), Savoie-Zajc (2009) et Yin (1994, 2014) ont été suivis dans l'analyse proposée. Ci-dessous un aperçu des différents paliers qui ont formé ces analyses :

1. Les données ont été organisées selon le moyen de collecte : les photos relatives à l'analyse de contenu ont été triées et placées dans un tableau Excel afin d'ajouter les

observations du chercheur. Les faits et citations relatives à la documentation historique ont été pris en notes et finalement les entrevues ont été transcrites en verbatim sans en faire de tri (Creswell, 2003; Savoie-Zajc, 2009)

2. Une lecture de toutes les données a été faite afin d'avoir une idée générale de l'information et réfléchir sur le sens général (Creswell, 2003)
3. Des codes ont été assignés aux photos, textes et verbatim (Creswell, 2003; Strauss & Corbin, 1998).
4. Une description des différentes situations a été faite en mettant l'accent sur les thèmes émergents (Creswell, 2003).
5. Des passages narratifs ont été intégrés aux résultats de l'analyse (Creswell, 2003).
6. Une discussion des thèmes émergents reliés aux thèmes principaux présentés au début de l'étude a suivi. Une interprétation en a été faite et des conclusions ont été tirées de la comparaison entre le cas de la gare d'Orsay et le cas de la gare de Westmount (Creswell, 2003).

3.3 Échantillonnage

En ce qui touche à l'échantillonnage pour l'étude de cas, l'approche employée au sein de cette étude est qualitative, par conséquent l'échantillon est restreint, mais justifié. Il est de type intentionnel et non probabiliste. Ci-dessous une explication du pourquoi et du comment de l'échantillonnage et du recrutement des interviewés.

3.3.1 Échantillonnage non probabiliste

Pour une approche qualitative, l'échantillon est restreint, mais afin qu'il soit valable, il faut qu'il soit intentionnel et non probabiliste (Savoie-Zajc, 2009). Le caractère exemplaire et unique de l'échantillon non probabiliste nous donne accès à une connaissance détaillée et circonstanciée de la vie sociale. C'est donc au regard des résultats auxquels il donne lieu et de sa pertinence que l'échantillon non probabiliste se justifie. (Deslauriers et Kérisit, 1997)

L'intention du chercheur était donc d'interviewer quatre (4) citoyens vivant dans la région de la gare de Westmount, deux (2) représentants du département d'urbanisme de la Ville de Westmount et deux (2) d'Héritage Montréal ainsi qu'un (1) architecte ayant effectué un projet combinant architecture historique et architecture contemporaine. Ces personnes peuvent apporter l'expérience ainsi que le savoir pertinent à cette étude. Le but était de comprendre

le point de vue de l'utilisateur concernant l'ajout de structures nouvelles à une vieille architecture de gare abandonnée et de son effet sur la préservation de cette dernière.

Le nombre de personnes donné ci-dessus était un nombre initial, tel que le conseillent Creswell (2007), Glaser & Strauss (1967) et Savoie-Zajc (2009) en parlant de saturation des données ainsi que de saturation théorique où les nouvelles données issues d'entrevues additionnelles n'ajoutent plus à la compréhension que l'on a d'un phénomène (Savoie-Zajc, 2009).

Au lieu de neuf (9) participants, la collecte de données a débuté avec six (6) participants, en ayant en tête le recours au reste des participants si les données n'étaient pas saturées (Savoie-Zajc, 2009). Les données étant arrivées à un point de saturation, le reste des participants n'a plus été recruté et la collecte de données s'est arrêtée à six (6) participants.

«Un critère souvent utilisé dans pareille forme de recherche est celui de la *saturation théorique* (Glaser & Strauss, 1967, cité par Savoie-Zajc), c'est-à-dire que les nouvelles données issues d'entrevues additionnelles n'ajoutent plus à la compréhension que l'on a d'un phénomène. Il y a conséquemment contradiction entre l'identification *a priori* d'un nombre de participants à la recherche et le respect du critère de saturation. Le chercheur peut toutefois observer une règle intermédiaire : un nombre initial et la saturation théorique. Un nombre initial de participants est d'abord établi, lequel est modifié (augmentation, réduction) en cours de recherche, selon le degré de saturation atteint. » (Savoie-Zajc, 2009, p. 349)

Le faible nombre de participants, ici six (6), est chose courante dans les approches qualitatives, puisqu'il représente un exemplaire unique et donne accès à une connaissance détaillée du contexte entourant le sujet de la recherche (Deslauriers et Kérisit, 1997). Les questions couvertes dans la présente recherche ont donné des réponses détaillées sur la façon dont ces six (6) participants voient aujourd'hui la gare de Westmount et sur ce qu'ils souhaiteraient en faire. Les questions posées lors des entrevues permettaient de discuter en détail des nouveaux usages possibles que pourrait avoir la gare de Westmount, de l'histoire des lieux et de sa compatibilité avec cet usage, de la préférence des participants pour le style d'architecture ajoutée ou non, du temps et de son usure sur les matériaux, de son importance à leur yeux, de l'espace de la gare modifié ou intact et de leurs préférences, de leur façon de vivre et d'habiter cet espace modifié ou pas, de l'utilisation des nouvelles ressources...etc. Donc le propos allait suffisamment dans les détails de la question et la chercheuse a jugé qu'il n'était plus nécessaire d'interviewer un nombre plus grand de participants et que les données recueillies lors des entrevues suffisaient pour former un tableau clair du contexte et de la perspective de l'utilisateur.

La nature des participants recrutés :

L'échantillon qui a été recruté a été choisi pour l'expertise des informateurs dans leur domaine de travail ou de vie respectifs : les habitants dans la région de la gare ont été recrutés pour leur expérience personnelle au niveau de l'espace (intérieur et extérieur) vécu au sein de la gare de Westmount. Ils sont au nombre de trois (3). Il s'est avéré que l'une d'entre eux était une professionnelle travaillant dans le milieu de l'histoire de l'architecture et la deuxième était une chercheuse dans le milieu de la psychologie de la musique. Ce n'était pas le critère pour lequel ces participantes avaient été choisies, mais la chercheuse considère qu'être un professionnel et de vivre dans la région de la gare donnent une perspective différente qu'il est intéressant d'étudier. Un représentant de la Ville de Westmount a été choisi pour son expertise au niveau du point de vue de l'autorité réglementaire, au niveau des lois et afin de comprendre comment ces dernières influencent le vécu de l'espace de la gare. Un représentant d'Héritage Montréal a été choisi pour son expertise dans les bâtiments historiques et patrimoniaux, le cas de la gare de Westmount. Un représentant de l'Association Historique de Westmount a été choisi pour son expérience et son savoir sur l'histoire de Westmount et de sa gare ainsi que son vécu de la gare. Finalement, l'architecte ayant déjà expérimenté le mélange entre architecture contemporaine et historique n'a plus été recruté, vu que dans le groupe de participants il y a avait déjà un architecte (le représentant de la Ville de Westmount) et deux autres architectes de formation (un citoyen habitant à proximité de la gare et le représentant de Héritage Montréal).

L'âge des citoyens vivant dans la région de la gare devait se situer entre 50 et 75 ans, ce qui est le cas des participants recrutés: la gare ayant été fermée en 1985, l'utilisation de la gare par ces citoyens à un moment donné dans leur jeunesse était un atout. L'âge des représentants de la ville de Westmount, d'Héritage Montréal ainsi que de l'Association Historique de Westmount (WHA) importait peu, c'était plutôt l'expérience qui comptait dans ce cas-ci, l'expérience en urbanisme ou en architecture des représentants de la ville, l'expérience dans la conservation de bâtiments historiques des représentants d'Héritage Montréal et l'expérience en histoire, l'histoire de Westmount, de sa gare ainsi que des bâtiments conservés pour le représentant de la WHA.

Le sexe des participants importait peu dans la présente étude, seule l'expérience vécue était un critère de sélection; cependant, la possibilité d'avoir des hommes et des femmes prêts à

répondre aux questions était la bienvenue. Le groupe de participants comptait deux (2) hommes et quatre (4) femmes dont l'âge variait entre 55 et 75 ans.

Le seul critère d'exclusion était le manque d'expérience pertinente.

3.3.2 Recrutement

L'ÉTHIQUE : Démarches concernant la recherche sur les êtres humains.

Le recrutement a été fait de diverses façons et avec honnêteté face aux participants (Létourneau, 2006). À cet égard, pour les besoins de la présente recherche, le chercheur a donc été franc avec ses informateurs, il leur a expliqué le but de cette recherche. Afin d'assurer une approche éthique, le chercheur a sollicité des entrevues avec des participants selon les étapes éthiques typiques. Il n'y a pas eu recours à la duperie, les objectifs de la recherche ont été clairement expliqués dans la lettre ou le courriel ainsi que dans le formulaire de consentement. Les formulaires de consentement ont été recueillis avant les entrevues. Le chercheur a révélé les motifs de l'enquête aux participants ainsi que la façon dont les entrevues se dérouleraient. Également, l'anonymat des participants a été gardé et une garantie leur a été donnée concernant les données recueillies : l'utilisation d'un nom fictif pour chaque participant est en mesure de permettre un anonymat garanti. Les données recueillies seront conservées dans un tiroir sous clé pour une durée de sept (7) ans; elles serviront uniquement aux fins de cette recherche. Les participants avaient également le droit de refuser de collaborer. Les usagers ont été recrutés au moyen de courriels, de lettres ainsi qu'en personne. Dans certains cas à partir de la personne interviewée le recrutement s'est effectué par effet «boule de neige». Le formulaire de consentement a accompagné la lettre ou le courriel afin d'informer les usagers pouvant devenir des participants du but de la recherche. Le participant pouvait contacter le chercheur au numéro de téléphone fourni au bas de la lettre ou du courriel, pour toute clarification sur la recherche et l'entrevue. Une semaine de réflexion a été donnée aux participants pressentis.

Une lettre de remerciement informant les participants des conclusions générales de l'étude, sera envoyée à la fin de la recherche.

Puisque la présente recherche implique des êtres humains, une demande pour un certificat d'approbation éthique du Comité Plurifacultaire d'Éthique de la Recherche (CPÉR), de l'Université de Montréal, a été faite avant de procéder à la collecte de données. Les

conditions de consentement, les documents de recrutement ainsi que le certificat d'éthique se trouvent en annexe (Annexe I).

3.4 Dispositifs d'enquête

Comme expliqué plus haut dans les phases de cette recherche, la documentation, les archives et les documents publics disponibles, les entrevues semi-dirigées avec guide d'entretien ainsi qu'un certain nombre de photos ont été utilisées. Ci-dessous un aperçu de chacun de ces dispositifs d'enquête :

3.4.1 Documents

Pour ce qui est des documents, dans la première phase de la collecte de donnée, des documents historiques, des écrits ainsi que certains documents publics disponibles, que ce soit pour la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay ou pour la gare de Westmount abandonnée sans usage, ont été utilisés.

Yin s'exprime ainsi en parlant de la documentation en tant que source de preuves :

«For case study research, the most important use of documents is to corroborate and augment evidence from other sources. [...] Because of their overall value, documents play an explicit role in any data collection in doing case study research. Systematic searches for relevant documents are important in any data collection plan. » (Yin, 2014, p. 107)

En ce qui concerne la gare de Westmount, les archives ainsi que de la documentation que l'AHW et la Ville de Westmount ont accepté de mettre à la disposition du chercheur ont été consultées. Par contre, en ce qui touche à la gare d'Orsay, l'occasion de voyager en France et de consulter les archives de la ville de Paris ne s'est pas présentée. Pour cette raison, la documentation et la littérature écrite disponibles sur la gare d'Orsay ainsi que sur sa transformation en Musée d'Orsay ont été consultées.

Les photos de la gare/musée d'Orsay pour l'étape «analyse du contenu» ainsi que pour les entrevues et les photos de la gare de Westmount pour l'étape «photo-elicitation» ont été également utilisées.

3.4.2 Entretiens

Dans la deuxième phase de cette collecte de donnée, des entrevues individuelles, semi-dirigées ont été réalisées avec des usagers dont l'expérience et l'opinion sont pertinentes à l'étude.

Les entretiens sont une source essentielle de données d'études de cas parce que la plupart des études de cas portent sur les affaires humaines ou leurs actions. Les participants bien informés peuvent fournir des informations importantes sur ces affaires et actions (Yin, 2014). Cette recherche étant basée sur une perspective interprétative et constructiviste, l'entrevue semi-dirigée est utilisée afin d'avoir une compréhension riche du phénomène à l'étude, ancrée dans le point de vue et le sens que les participants lui donnent (Savoie-Zajc, 2009). Le phénomène à l'étude est ici le mélange entre architecture contemporaine (nouvelles structures) et architecture historique et son effet sur la préservation de gares abandonnées par le chemin de fer.

L'échantillon qui a été recruté a été choisi pour l'expertise des informateurs dans leur domaine de travail ou de vie respectifs (Savoie-Zajc, 2009): les deux habitants dans la région de la gare ont été recrutés pour leur expérience personnelle au niveau de l'espace (intérieur et extérieur) vécu au sein de la gare de Westmount et de son site. C'est également l'expérience qui compte dans le choix des représentants de la ville de Westmount, d'Héritage Montréal ainsi que de l'Association Historique de Westmount (WHA). L'expérience en urbanisme ou en architecture du représentant de la ville, l'expérience dans la conservation de bâtiments historiques du représentant d'Héritage Montréal et l'expérience en histoire, l'histoire de Westmount, de sa gare ainsi que des bâtiments conservés pour le représentant de la WHA.

Différents aspects ont été considérés dans les entrevues avec les participants : En premier lieu, se situer dans un paradigme de recherche qui privilégie le sens donné à l'expérience (Savoie-Zajc, 2009), ici le sens donné par les informateurs à l'espace transformé de la gare aux fins de préservation. En deuxième lieu, la considération des propos des participants comme une manifestation unique et irrévocable (Savoie-Zajc, 2009) et par conséquent le recours à la triangulation des données (Yin, 2014) : la documentation historique, les photos, les écrits sont employés en plus des entrevues. En troisième lieu, la crédibilité des informations obtenues lors des entrevues ainsi que l'attitude du chercheur souhaitant obtenir ces informations : la prudence a été de mise pendant la conduite des entrevues, le chercheur a gardé en tête les limites de l'entrevue semi-dirigée citées ci-dessus.

3.4.3 Guide d'entretien

Le processus du guide d'entretien est le suivant : en premier lieu l'identification de quelques thèmes et sous-thèmes a eu lieu, par la suite la formulation de questions sous chaque thème

s'est faite. Les questions étaient ouvertes, donnant la possibilité aux personnes interviewées d'approfondir ces dernières. Elles étaient courtes avec un langage clair et simple. Une copie du guide d'entretien est jointe à ce mémoire (Annexe II).

3.4.4 Photographies

Les photos ont été employées dans les Phases I et II de la présente méthodologie. Durant la Phase I, des photos existantes du Musée d'Orsay ont été utilisées dans le cadre de la méthodologie visuelle appelée «Content Analysis» (Rose, 2007) décrite plus haut. Au niveau de la Phase II, d'une part les photos existantes du Musée d'Orsay et de la gare de Westmount ont été employées durant les entretiens, et ce dans le cadre de l'étude de cas, afin de comprendre la perspective des usagers, et d'autre part des photos de la gare de Westmount prises par le chercheur ont été exposées dans le cadre de la méthodologie désignée sous le nom de «Photo-elicitation» (Rose, 2007) ou «photo-entrevue», dans ces mêmes entretiens.

Certaines des photos utilisées lors des entretiens sont jointes au présent mémoire (Annexe III).

3.5 Invalidation

3.5.1 La fiabilité et les questions de biais

Plusieurs menaces d'invalidité existent pour contrecarrer les résultats d'une étude de cas. Le mot validité est utilisé pour désigner l'exactitude ou la crédibilité d'une description, d'une conclusion, d'une explication, d'une interprétation ou de toute autre sorte d'analyse. Le concept principal pour la validité est la menace d'invalidation : une façon de prouver que nous avons tort. (Maxwell, 1999)

Ci-dessous un aperçu de ce qui a été fait au sein de cette étude pour contrecarrer l'invalidation.

Les données «riches» : une collecte de données détaillées a été réalisée pour la présente recherche afin de fournir une image d'ensemble révélatrice de ce qui se passe.

«Dans les enquêtes par entretien, de telles données exigent généralement la transcription in extenso des entretiens plutôt que de simples notes sur ce que vous avez considéré ou senti comme significatif. » (Maxwell, 1999, p. 172)

Les entretiens de cette collecte de données ont été effectivement transcrits «in extenso» tel que le conseille Maxwell.

Concernant **l'interprétation des données** et au niveau de la présente recherche, apprendre sérieusement et systématiquement comment les participants produisent du sens sur ce qui se passe plutôt que de mettre une étiquette sur leurs dires et leurs actions à partir du cadre propre au chercheur a été le but (Maxwell, 1999).

Par ailleurs, ne pas rassembler ou prêter attention aux données divergentes mettrait en péril la **théorie** ou proposition qui est étudiée au sein de cette recherche. Maxwell suggère de prendre en considération des explications ainsi que des compréhensions alternatives au phénomène, et qui pourraient réfuter les propositions du chercheur (Maxwell, 1999). Au cours des entretiens, l'un des participants a explicitement réfuté l'idée qu'une structure contemporaine pourrait «sauver la gare» et ceci a été pris en considération lors de l'analyse des résultats.

La position du chercheur et comment éviter les biais : En ce qui concerne la présente recherche une explication des biais possibles et des façons de les gérer est faite (Maxwell, 1999) : les biais qu'aurait pu avoir le chercheur dans cette étude sont de diriger ses choix de documentation ainsi que ses questions vers les données qui favorisent l'ajout de structures contemporaines à une architecture historique, ce qui n'a pas été le cas. Toutes les données disponibles au chercheur ont été sélectionnées et examinées, qu'elles appuient ou qu'elles soient à l'encontre de sa question initiale. Également, les questions posées aux participants couvraient l'architecture historique ainsi que contemporaine, leurs sentiments et leurs opinions envers ces deux et envers le mélange entre ces deux architectures (voir Guide en annexe). Les données montrant un refus, comme celles montrant une acceptation de nouvelles structures ajoutées à une architecture historique ont été recueillies et prises en considération dans l'analyse. Ces données correspondaient au Musée d'Orsay ainsi qu'à la gare de Westmount. L'analyse finale expose clairement les deux façons de penser des participants ainsi que ce qui ressort des écrits historiques.

Afin d'assurer la fiabilité, **la triangulation des données** a été faite en utilisant plusieurs sources de données comblées et tel que décrit : le chercheur a eu recours donc à la documentation historique, aux écrits contemporains, aux archives, aux entretiens, et à l'utilisation de photos (Van der Maren, 1995; Maxwell, 1999).

La rétroaction de la population étudiée sur les données a été faite (Maxwell, 1999). Un résumé des idées avancées par les participants lors des entrevues leur a été envoyé et leurs réponses ont été prises en considération.

CHAPITRE 4 - La collecte des données

Les données recueillies au cours de cette étude sont ici divisées en deux grandes parties :

- Phase I - Les données relatives aux méthodologies visuelle et historique des gares;
- Phase II – Les données relatives à l'étude de la Gare de Westmount.

Les données de la Phase I comprennent :

- a. les données tirées de la méthodologie d'analyse de contenu de la gare d'Orsay;
- b. les données historiques tirées de la documentation et des écrits consultés sur le Musée d'Orsay et sur la Gare de Westmount.

Les données de la Phase II comprennent :

- a. les données tirées des entrevues avec les participants sur la gare de Westmount;
- b. les données tirées de la «photo-entrevue» sur le Musée d'Orsay et sur la gare de Westmount.

4.1 Phase I - Méthodologies visuelles (Analyse du contenu) et historiques

4.1.1 Analyse du cas du Musée d'Orsay – Analyse de contenu (Content analysis)

L'analyse du contenu se compose de quatre (4) étapes: le choix des images, l'élaboration des catégories pour le codage, le codage des images et l'analyse des résultats. Cette partie du texte traitera des trois premiers points et exposera les données trouvées.

Une métarecherche dans la base de données Maestro a été effectuée. Ce qui a été dit dans les périodiques de l'époque où la transformation de la Gare d'Orsay en Musée d'Orsay a eu lieu était le centre d'intérêt. Un bon nombre de périodiques ont été obtenus, cependant, vu le temps limité donné à une maîtrise, les premiers 27 articles obtenus ont été utilisés au sein de cette recherche, notamment :

- Technique et Architecture (1979) – 1 article.
- Casabella (1982) – 2 articles.
- Lotus International (1982) – 1 article.
- Architectural Review (1986) – 1 article.
- Architecture Intérieure Créée (1986) – Spécial Musée d'Orsay – 14 articles.
- Bauwelt (1986) – 1 article.
- Daidalos (1986) – 1 article.
- Maison Française (1986) – 1 article.
- Ottagono (1986) – 1 article.

- Technique et Architecture (1986) – 1 article.
- Domus (1987) – 1 article.
- ARQ : Architecture Québec (1988) – 1 article.
- Architectura (1992) – 1 article.

Le choix des images et l'échantillonnage se sont faits de la façon suivante : l'examen de toutes les photos des vingt-sept (27) articles aurait été un travail énorme qui aurait pris beaucoup plus de temps qu'il en est alloué à ce projet. Il était donc nécessaire de faire un échantillonnage (Rose, 2007). La première photo de l'intérieur de la gare ou du musée dans chaque article a été donc choisie, sans égard au fait qu'elle représente un mélange entre architecture historique et contemporaine ou non. C'est précisément la fréquence de ce mélange qui a été étudiée au niveau de l'analyse du contenu.

Les catégories pour le codage ont été élaborées selon ce qui apparaît dans les photos et ce qui est dit dans le texte (Slater, 1998, cité dans Rose, 2007), elles ont été effectivement développées relativement aux préoccupations théoriques de l'étude (Lutz et Collins, 1993, cités dans Rose, 2007). Les catégories créées sont les suivantes :

- Architecture historique
- Architecture contemporaine
- Mélange entre architectures historique et contemporaine
- Prédominance d'une architecture (historique ou contemporaine)
- Connotation du texte accompagnant la photo (négative, positive, neutre ou questionnement)

Les catégories

Les catégories élaborées sont simples et claires afin de rendre le processus de codage «réplicable». Toutes les images ont été codées de la même façon: les photos ont été examinées une à une; le texte accompagnant la photo a été lu et dans le cas où le texte était écrit en allemand ou en italien, une traduction de quelques paragraphes a été faite sur internet afin de comprendre la connotation de l'article en général. (Rose, 2007)

Le tableau d'analyse est joint à ce mémoire, à l'Annexe V.

D'une manière générale, les périodiques de l'époque de l'inauguration du Musée d'Orsay parlent de la transformation de la gare d'Orsay en musée. Ceux qui précèdent l'ouverture du

musée en 1986 exposent surtout l'historique de la gare avant et après sa construction et se posent des questions sur sa transformation en musée. Les périodiques publiés à la suite de l'inauguration et de l'ouverture du musée d'Orsay, décrivent l'historique de la gare évidemment et critiquent ou apprécient la nouvelle conception intérieure de son parcours muséographique.

4.1.2 Documentation historique des cas Orsay et Westmount :

4.1.2.1 Gare d'Orsay devenue Musée d'Orsay en France

4.1.2.1.1 Chronologie

La Gare d'Orsay à Paris : transformée en Musée d'Orsay (Entre gare et musée, s.d.).



Fig. 32. Carte postale de la gare d'Orsay, Paris. v. 1900. *Wikimedia Commons*. Web. 23 juin 2016. <<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gare-d%27Orsay-BaS.jpg?uselang=fr>>.



Fig. 33. Horne, Andrew. *Musée d'Orsay Overview*, shot from the second level. 13 mai 2005. *Wikimedia Commons*. Web. 17 août 2016. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Mus%E9e_d%27Orsay_Overview.JPG&oldid=146565697>.

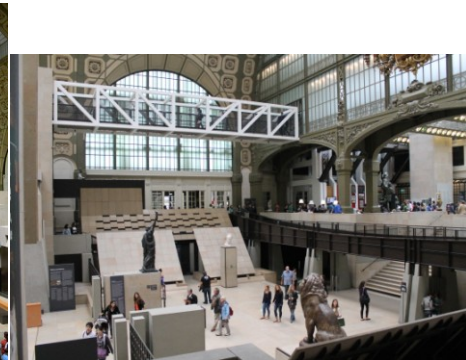


Fig. 34. Ma, Connie. *Main hall of the Musée d'Orsay, Paris, France*. 11 juill. 2014. *Wikimedia Commons*. Web. 17 août 2016. https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Main_hall_of_the_Mus%E9e_d%27Orsay,_Paris,_France_2014.jpg&oldid=129611303>.

«À la veille de l'exposition Universelle de 1900, l'État céda le terrain à la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans qui, défavorisée par la position excentrique de la gare d'Austerlitz, projetait de construire à la place du Palais d'Orsay une gare terminus plus centrale.» (La gare, s.d.)

1897 La Compagnie consulta trois architectes : Lucien Magne, Emile Benard et Victor Laloux. Les contraintes liées au site-élégance du quartier, voisinage des palais du Louvre et de la Légion d'Honneur imposaient aux concurrents un défi : intégrer la gare dans son élégant cadre urbain. (La gare, s.d.)

1898 Victor Laloux, qui venait d'achever l'Hôtel de Ville de Tours, fut choisi. (La gare, s.d.)

1900-07-14 La gare et son hôtel, construits en deux ans, furent inaugurés pour l'exposition Universelle. À l'extérieur, Laloux masqua les structures métalliques de la gare par une façade en pierre de style éclectique. À l'intérieur, le modernisme s'imposa: plans inclinés et monte-charges pour les bagages, ascenseurs pour les voyageurs, seize voies en sous-sol, les services d'accueil au rez-de-chaussée, la traction électrique (La gare, s.d.).

1900-1939 La gare d'Orsay joua le rôle de tête de la ligne sud-ouest de la France. L'hôtel d'Orsay recevait, en plus des voyageurs, des associations et des partis politiques qui y tenaient assises et banquets (La gare, s.d.).

1939 La gare ne devait plus desservir que la banlieue, ses quais étant devenus trop courts à cause de l'électrification progressive des lignes de chemin de fer et de l'allongement des trains (La gare, s.d.).

1939 – 1973 La gare fut alors utilisée successivement comme centre d'expédition de colis aux prisonniers pendant la guerre, puis comme centre d'accueil des prisonniers à la Libération. Elle servit de décor à plusieurs films (dont le Procès de Kafka adapté par Orson Welles), de havre momentané pour la compagnie de théâtre Renaud Barrault puis pour les commissaires priseurs, pendant la reconstruction de l'Hôtel Drouot (Entre gare et musée, s.d.).

1973 L'hôtel ferma ses portes le 1er janvier 1973, non sans avoir joué un rôle historique puisque c'est dans la salle des Fêtes que le général de Gaulle tint la conférence de presse qui annonçait son retour au pouvoir. La Direction des musées de France envisageait déjà l'implantation dans la gare d'Orsay d'un musée où tous les arts de la seconde moitié du XIXe siècle seraient représentés (Entre gare et musée, s.d.).

1973-03-08 Menacée de démolition et de remplacement par un grand hôtel moderne, la gare bénéficia du renouveau d'intérêt pour le XIXe siècle et fut inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques, le 8 mars 1973 (Entre gare et musée, s.d.).

1977-10-20 La décision officielle de construction du musée d'Orsay fut prise en conseil interministériel à l'initiative du Président Valéry Giscard d'Estaing (Entre gare et musée, s.d.).

1978 En 1978, le bâtiment fut classé monument historique et l'établissement public du musée d'Orsay fut créé pour diriger la construction et la mise en œuvre du musée (Entre gare et musée, s.d.).

1986-12-01 Le Président de la République, François Mitterrand, inaugura le nouveau musée qui ouvrait ses portes au public le 9 décembre suivant (Entre gare et musée, s.d.).

4.1.2.1.2 Le patrimoine

Au cours des dernières décennies du XXe siècle, le patrimoine fait «peau neuve» en France : «Pas d'années sans quelques colloques sur le patrimoine; plus d'élection, sans programme patrimonial». (Pérouse de Montclos, 1993, p.11) Le bénéfice est grand : progression des crédits de restauration, engouement pour l'archéologie, affluence dans les musées et les monuments historiques, la journée «Portes ouvertes» (deux millions de visiteurs en 1990). Cependant, malgré tout cela, en politique, le patrimoine n'est pas encore considéré à l'égal de l'écologie, comme un des grands enjeux de la fin du millénaire. Cette prise de conscience est indéniablement nouvelle selon P. de Montclos : «On a pu justement dater de 1971, avec la destruction des halles de Paris, un tournant décisif de l'histoire du vandalisme. » (Pérouse de Montclos, 1993, p.11)

Chastel et Babelon (1985) considèrent ces halles comme le «grand exemple, le paradigme du réemploi moderne », que le manque de culture moderne a fait perdre aux Français (Chastel et Babelon, 1985). L'affaire des halles coïncide avec la fin des «trente glorieuses». Selon Pérouse de Montclos, les chemins de fer ont bénéficié d'un régime de faveur : le classement du viaduc de Garabit en 1965 parce qu'il était d'Eiffel, le Train bleu (restaurant de la gare de Lyon) en 1972 parce qu'il restituait l'espace du voyage, la gare d'Orsay qui devait devenir le musée du siècle...etc. «Les gares ont été bien protégées peut-être parce que, dès 1868, on les considérait comme les "cathédrales du XIXe siècle " (Théophile Gautier), ce qui prouverait que les choses ont moins changé qu'il n'y paraît.» (Pérouse de Montclos, 1993, p.12)

Un certain «vandalisme fin de siècle» sévit, celui des touristes et des vacanciers sans culture, transformant des maisons traditionnelles : «...ils transforment en quelques coups de truelle la maison traditionnelle qu'ils viennent d'acquérir en pimpante fermette.» (Pérouse de Montclos, 1993, p.12)

Chastel et Babelon (1985) attirent l'attention sur les difficultés et les problèmes de réemploi des anciens édifices en France :

«La multiplication des «abandons dans toutes les catégories de l'architecture ancienne, ou même relevant d'un passé proche, crée une situation dramatique toute nouvelle...Faut-il une fois de plus évoquer le consternant tableau des sanctuaires désaffectés ou privés de ses servants dont les collectivités locales ne savent que faire sinon les adapter sous forme de salle des fêtes au monde des loisirs aux besoins du troisième âge. Partout ont lieu avec une ampleur exceptionnelle des mutations des adaptations des «réemplois» qui mériteraient souvent être conduits avec une conscience plus précise des mérites de l'architecture ancienne et des exigences modernes.» (Chastel et Babelon, 1985, p.5-6)

Pour eux, cette réutilisation ne peut être innocente. Elle se heurte le plus souvent aux préoccupations des nouveaux usagers habitués aux solutions radicales de la civilisation industrielle et de ses équipements. Il s'agit en fait, de repenser l'architecture ancienne en l'associant voire en la pliant aux ressources de la construction moderne. Les raisons d'être ainsi que les limites de moralité de ces manipulations méritent une réflexion attentive. Éveiller l'imagination au sein des demandes fonctionnelles est la véritable fonction des anciennes structures. La transformation des Halles de Baltard en centre culturel polyvalent aurait peut-être été plus étonnante, plus brillante encore que «l'ouvrage trop tendu et hérissé du plateau Beaubourg.» Leur préservation offrait une incitation, une proposition aux utilisateurs (Chastel et Babelon, 1985).

4.1.2.1.3 Le politique, l'économique, le social, le culturel

François Mitterrand est élu président de la République en 1981. L'ère mitterrandienne est marquée par une politique en matière d'architecture et d'urbanisme sans équivalents sous la Ve République. François Mitterrand a bénéficié du temps (1981-1995) et du pouvoir exceptionnel conféré au président de la République sous la Ve et a ainsi pu mettre en œuvre une telle politique, instaurant des missions gouvernementales chargées de la programmation, du financement, du lancement des concours et de la réalisation des projets (Valérie Devillard, citée dans Granjon, 2001). La culture et l'architecture plus particulièrement sont alors poussées au premier plan de l'agenda présidentiel. Situation qui a donné naissance à plus d'une douzaine de projets à Paris en particulier, les «grands travaux» (Collard, 1998). Ces grands travaux expriment le retour à une architecture monumentale à vocation «culturelle» (Valérie Devillard citée dans Granjon, 2001).

C'est ainsi que l'on voit une montée en puissance d'un «star-system» au sein de la configuration architecturale, ainsi que l'émergence d'une période d'éclectisme architectural (Valérie Devillard, citée dans Granjon, 2001).

Cette ouverture d'esprit de l'opinion publique envers ces dépenses de l'état pour la culture et l'architecture est attribuée au fait que l'identité nationale des Français est partiellement ancrée dans une certaine «Idée collective de la culture», plus ou moins grandiose, articulée et manipulée très consciemment, sous diverses formes par l'état «tentaculaire», et qui est devenu un élément essentiel dans la façon dont les Français conçoivent leur prétendue «exceptionnalisme» (Collard, 1998).

Certains «grands travaux», dont le Musée d'Orsay, avaient déjà débuté avec le président Giscard d'Estaing. Aucun de ces projets n'était à un stade très avancé en 1981, et chacun d'entre eux aurait pu être supprimé pour marquer le changement politique, mais pour Orsay et La Villette au moins, Mitterrand a opté essentiellement pour la continuité. Cela signifiait que, ayant pris des décisions initiales importantes en ce qui concerne les nominations et l'orientation générale, il se contente de laisser les gestionnaires de projet diriger le spectacle sous la direction formelle des ministres concernés et d'observer à distance, intervenant seulement lorsqu'il est appelé à le faire. Orsay, en particulier est resté très étroitement associé à Valéry Giscard d'Estaing, même si son but personnel d'inclure les Romantiques a été abandonné au profit de la période post-1848, accent préféré par les professionnels concernés (Jenger, 1986 ; Collard, 1998).

Afin de pouvoir gérer ces grands projets, une formule appelée mission a été créée. C'est une administration temporaire interministérielle, à la structure légère, chargée de réaliser un objectif particulier, en animant et coordonnant l'action de services divers et cloisonnés. En 1978 (Décret du 20 mars), avec un peu de retard, l'établissement public du Musée d'Orsay a été créé, chargé d'aménager, organiser et mettre en état de fonctionnement le futur musée (Morand-Deville et Racine, 1987).

Selon Caritey, et coll. la tradition de l'État bâtisseur de grands monuments dans la capitale, durant les années 80 a engendré des projets dont l'affluence de visiteurs a démontré le succès, notamment l'ancienne gare ferroviaire d'Orsay transformée en musée. (Caritey, et coll. 1987)

Pour Jacques Thuillier (1986) le projet du Musée d'Orsay consiste en une double gageure, celle de transformer une gare en un musée; et celle de proposer au public un musée du XIXe

siècle, soit une vision cohérente pour l'art d'une époque que l'on connaît encore mal. En dépit d'une gestion stricte, il a coûté «un bon nombre de millions de francs : une misère, si l'on songe aux milliards que représentent, à valeur du marché, les œuvres qu'il va abriter et préserver, et au capital culturel qu'elles constituent, lequel ne peut se traduire en chiffres. » (Thuillier, 1986, p.9-11)

4.1.2.1.4 Les sens, l'espace, l'architecture controversée

Dans une entrevue avec le Président Valéry Giscard d'Estaing à propos de la conversion de la gare d'Orsay en musée, il mentionne que la transformation de la gare devait poser quelques problèmes de pure technique architecturale, d'où l'idée de demander à deux architectes, O'Byrne et Pecquet, de procéder à une étude de parti. (Fillion, 1986 a)

«Le projet d'Orsay a ainsi pris des configurations multiples dont l'évolution est intéressante sur plus d'un point. Dans l'étude d'O'Byrne et Pecquet, (Post soixanthuitarde, dit-on aujourd'hui avec une nuance de mépris), il y avait le principe d'un lieu de promenade, d'un espace public et traversant qui aurait créé une liaison urbaine entre les Tuileries et la rive gauche. La première maquette que vit Valéry Giscard d'Estaing en 1975 est celle d'une vaste serre, envahie de palmiers et de plantes vertes luxuriantes, prolongeant l'idée des expositions universelles et des jardins d'hiver. Après le concours d'architecture de 1978, seule l'idée de jardin d'hiver demeure. Le musée est clos sur lui-même, fermé à la ville, organisé autour d'un cours, qui reprend une thématique urbaine purement interne. Les mois passant, l'arrivée de Gae Aulenti correspondra à l'évacuation définitive de toute espèce chlorophyllienne, Prallèlement, les projets de convivialité s'effilochent jusqu'à l'anéantissement. Aux visions utopiques succédera un projet classique, académique. » (Fillion, 1986 b, p.34)

Dans une entrevue avec Jean-Paul Philippon, l'un des architectes du Groupe ACT il mentionnait que pour Jacques Rigaud «la liberté d'usage est grande et toute fonction est admissible pourvu qu'elle soit d'une dignité suffisante et respecte l'architecture...le patrimoine est un éventuel lieu d'expériences, défi à notre capacité créatrice.» Il poursuit en disant que :

«... le musée était une hypothèse de réutilisation parfaitement viable sans altérer ce que l'on pouvait considérer comme essentiel dans les formes de la Gare d'Orsay : ses principes structurels, sa typologie d'espaces, son décor intérieur. Mais considérer le bâtiment non comme une œuvre en soi mais comme un élément de l'œuvre plus vaste en constante transformation qu'est la ville nous autorisait à *nous approprier la gare dans un nouveau projet*, issu de la société urbaine...» (Philippon, 1986, p. 39)

L'ouverture du Musée d'Orsay a suscité énormément de controverse et a fait couler beaucoup d'encre avant, pendant et après son inauguration.

«...Everything about this museum of nineteenth-century art has been challenged: its architecture, its installations, its selection of works, its chronological scope. » (Mainardi, 1987, p.30)

Le ton est très négatif dans l'étude faite par Patricia Mainardi et intitulée «Postmodern History at the Musée d'Orsay». Elle n'est pas la seule à réfuter le travail de transformation de la gare d'Orsay, d'autre la rejoignent dans leur jugement : Sherman, Buchanan, Bradburne entre autres.

Heureusement pour les équipes qui ont rendu ce projet concret, les opinions et réflexions positives ne s'en trouvent pas amoindries.

Comme le dit Thuillier :

«On a beaucoup écrit ces derniers temps sur l'utilisation des bâtiments anciens et leur intégration dans la vie de la cité, qui seule garantit à long terme leur entretien et leur sauvegarde. Voici peut-être le cas le plus complet, le plus difficile, et à notre sens le plus sagement résolu. » (Thuillier, 1986, p.9-11)

La transformation de la gare en musée a été l'œuvre des architectes du groupe ACT Architecture, MM. Bardon, Colboc et Philippon. Leur projet, sélectionné parmi six propositions en 1979, devait respecter l'architecture de Victor Laloux tout en la réinterprétant en fonction de sa nouvelle vocation. Il permettait de mettre en valeur la grande nef, en l'utilisant comme axe principal du parcours, et de transformer la marquise en entrée principale.

L'aménagement intérieur initial du musée fut réalisé par une équipe de scénographes et d'architectes sous la direction de Gae Aulenti. Avec Italo Rota, Piero Castiglioni (consultant pour l'éclairage), et Richard Peduzzi (pour la présentation de l'architecture), Gae Aulenti a créé une présentation unifiée à l'intérieur d'une grande diversité de volumes, notamment par l'homogénéité des matériaux utilisés : revêtement de pierre au sol et sur les murs (Histoire du musée, s.d.).

L'architecture extérieure :

D'après Mainardi, il est attendu que les stations de chemin de fer, étant des structures en dehors de la tradition, se tournent vers l'avenir et servent d'exemples pour une nouvelle architecture moderne, la gare d'Orsay, elle, se tourne vers le passé, déguisant sa fonction derrière une façade historiciste qui fait face à la Seine, les Tuileries, et, plus loin, le Louvre. Le présent, et par extension l'avenir, apparaissent, dans ce bâtiment, comme poursuivant plutôt que perturbant la tradition (Mainardi, 1987). Pour Findeli, le parti architectural et

ornemental choisi par Victor Laloux est justifié, précisément, par le but d'intégrer le bâtiment au quartier tout en répondant, face à lui et de l'autre côté de la Seine, aux palais du Louvre et des Tuileries (Findeli, 1988). La rénovation de l'extérieur du bâtiment a été exécutée avec un minimum de violence envers l'architecture originale de Laloux, par le groupe ACT Architecture (Mainardi, 1987).

L'architecture intérieure :

La conception de l'architecture intérieure a été donnée à la Milanaise Gae Aulenti et son équipe. C'est autour de sa conception que le plus de controverse s'est concentrée. Dans son interprétation du projet, Mainardi fait le parallèle entre les exigences politiques de l'époque de Laloux et leur influence sur son architecture (Mainardi, 1987) ainsi que les exigences politiques des années 80 et leur influence sur le choix de l'architecture postmoderniste de Gae Aulenti (Sherman, 1990).

«Virtually the same political exigencies faced France in the mid-nineteenth century, the period the museum covers. At that time, cohabitation was given the name eclecticism, which had been developed into a comprehensive political and aesthetic system by Victor Cousin. «Eclecticism is the philosophy of the century», he wrote, while detractors pointed out that it was nothing more than a compromise between the ancient regime and the 1789 revolution. » (Mainardi, 1987, p.34)

Il est clair que pour Mainardi, la conception des intérieurs postmodernes amalgamés à l'architecture historique existante crée un spectacle de références historiques tout en dissimulant le sens historique qu'elles auraient pu posséder. Cette architecture postmoderniste accompagne une espèce de travail de révisionnisme (dans la muséographie) dont le but est de réprimer la dissidence, la différence (Mainardi, 1987).

La conception intérieure du Musée d'Orsay reflète un aspect théâtral critiqué par Mainardi (Mainardi, 1987). Bradburne trouve pour sa part que l'architecture d'origine a été ravagée (Bradburne, 2001). Elle est également comparée au style d'architecture ancienne égyptienne :

« Aulenti's gigantic stage set is a bluntly expressed image of state power that brooks no dissent – *pharaonisme* indeed. » (Mainardi, 1987, p.44)

Selon Mainardi, Aulenti a trouvé dans l'architecture égyptienne une image plus pertinente aux préoccupations contemporaines - que c'était un art soutenu par le pouvoir politique (Mainardi, 1987). Ces commentaires font écho chez Peter Buchanan. Une telle réponse lyrique peut être en partie expliquée, selon Buchanan, par l'expérience antérieure de Gae Aulenti dans la

conception de la scène d'un opéra de Stockhausen dans un stade de football à Milan (Buchanan, 1986).

Sherman pour sa part pense que cette architecture a un impact négatif sur les œuvres d'art exposées ainsi que sur le déplacement des visiteurs à l'intérieur du musée (Sherman, 1990). Le plafond bas et les accrochages dans les galeries au dernier étage du musée ne sont pas totalement réussis, la présence de l'architecte est intrusive (Mainardi, 1987); la conception des intérieurs du musée éclipse les collections et distrait le visiteur, dans certains cas elle entrave la visite (Sherman, 1990); il y a juxtaposition d'éléments stylistiquement disparates, et historiquement contradictoires; l'absence d'une locomotive dans la grande nef est un défaut majeur selon Madeleine Rebérioux (Mainardi, 1987). L'éclairage est également critique (Mainardi, 1987).

En dépit de tous les commentaires négatifs, certains trouvent que la conception du Musée d'Orsay mérite d'être louée. Pour Findeli (1988), il est clair qu'il existe deux architectures qui s'opposent dans la nouvelle conception du musée, celle de Gae Aulenti et celle d'ACT Architecture (Findeli, 1988). Ceci ne l'empêche pas d'être ému lors de sa visite. La description qu'il fait de son entrée dans la grande halle le révèle :

«L'arrivée dans cet espace est émouvante et rappelle l'émotion ressentie dans les grandes nefs romanes, pour l'espace, et dans les cathédrales gothiques, pour la mise en scène; l'allée centrale du musée que l'on parcourt vers l'orient en montant doucement une série de gradins étagés renforce cette analogie. Pourquoi s'étonner d'une telle image en une fin de siècle où l'art semble bien tenir le lieu autrefois occupé par la religion?» (Findeli, 1988, p.25)

Alain Findeli (1988) ne tarit pas d'éloges envers Gae Aulenti et ses choix :

«Je trouve que Mme Aulenti a parfaitement réussi l'implantation de son architecture, monumentale, à l'intérieur de l'architecture de la gare, également monumentale, et qui risquait, soit de l'écraser, soit de disparaître. Le choix des matériaux et des couleurs atténué par sa douceur l'échelle un peu écrasante de l'ensemble et fait de cette allée centrale flanquée de ses balcons supérieurs l'une des promenades les plus agréables de Paris. » (Findeli, 1988, p.26)

Aux critiques condamnant les réalisations de Gae Aulenti, Findeli rétorque ainsi :

«C'est faire preuve d'injustice que de condamner une réalisation au nom d'un idéal esthétique implicite qu'il s'agirait tout d'abord de définir, et en méconnaissant toute la complexité et les contraintes du programme; et c'est faire preuve de singulier humour que d'opposer le «maquillage» de Mme Aulenti à la prétendue authenticité de l'architecture qui l'environne, que Laloux, nous l'avons vu, eut pour principal souci de camoufler!» (Findeli, 1988, p.26)

Findeli a cependant quelques réserves concernant le brouhaha dans l'allée principale, l'éclairage non directionnel atténuant les contrastes de la sculpture, ce qui est regrettable pour de nombreuses pièces où l'expression, constituant leur nouveauté esthétique à l'époque, est le principal effet recherché, la couleur claire de la pierre utilisée pour revêtir les murs, elle éteint, au lieu de la révéler, la richesse lumineuse des couleurs des impressionnistes et des postimpressionnistes (Findeli, 1988). Contrairement à Findeli, Thuillier (1986) admire l'acoustique du musée (Thuillier, 1986). Michel Laclotte affirme que la conception de Gae Aulenti reflète les choix des conservateurs en ce qui concerne la multiplicité des points de vue, la diversité des espaces, la fragmentation des collections qui en résulte (Mainardi, 1987).

Le programme et la muséographie :

Le programme du musée projeté était également en discussion. Il devait inclure tous les arts de la période: la peinture et la sculpture, dessins et estampes, l'architecture, la photographie, le cinéma et les arts décoratifs. La question se posait sur le commencement de la période : serait-ce 1830, 1848 ou 1863 ? Pompidou préférait 1860, Giscard d'Estaing 1830. Finalement Mitterrand remit la date à 1848. Le choix de commencer le programme du musée avec la monarchie de restauration ou de Louis-Philippe, ou avec la Seconde République de 1848, a pris une importance politique et esthétique (Mainardi, 1987).

La discorde à propos du programme chronologique du musée s'étend à sa muséographie également. Avec cette impasse créée par la dissension entre Droite et Gauche, la cohabitation était devenue non seulement nécessaire, mais un but positif (Mainardi, 1987).

Ce qui est nouveau au Musée d'Orsay c'est l'inclusion dans la séquence d'artistes officiels presque oubliés. Cette cohabitation d'avant-garde et de l'art pompier, avec toutes les gradations entre les deux, constitue, en fait, une révision majeure de l'histoire de l'art du XIXe siècle, et Orsay est le premier musée à la réaliser à cette échelle (Mainardi, 1987).

Pour Mainardi (1987), la nouvelle façon de proposer et d'exposer les œuvres d'art au Musée d'Orsay relève de révisionnisme. Les œuvres d'art sont regroupées dans les musées selon différentes catégories: travaux exécutés par artiste individuel, œuvres d'un mouvement stylistique, d'une période donnée, ou liées à un thème particulier. Toutes excepté la dernière sont des stratégies muséales traditionnelles qui fournissent une manière de voir l'art dénuée de toute allusion à son contexte social. C'est donc la catégorie thématique qui a été adoptée

par la muséologie révisionniste, qui fournit un mécanisme montrant les meilleurs ainsi que les pires artistes, l'art de la haute société ainsi que l'art populaire, l'art académique et d'avant-garde, l'art pur et commercial, la peinture, la photographie, l'illustration. Malgré cela, cette stratégie n'est pas totalement réussie, Courbet par exemple est marginalisé dans sa localisation et dans l'éclairage qui le rend invisible à certains moments. La séparation de l'Avant-garde et de l'art l'officiel est également contestée (Mainardi, 1987).

4.1.2.1.5 Conclusion

Après trente-neuf (39) ans de service en tant que station principale de la ligne sud-ouest de la France, la Gare d'Orsay ferme ses portes et ne dessert plus que la banlieue. Trente-quatre (34) ans passent avant que la gare d'Orsay ne soit inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques de France. Trois (3) présidents de la République française ont joué un rôle décisif dans la transformation de la Gare d'Orsay en Musée d'Orsay : Pompidou, Giscard d'Estaing et Mitterrand (Jenger, 1986).

Le patrimoine fait «peau neuve» à cette époque-ci, mais en politique il n'est pas encore considéré à l'égale de l'écologie. Malgré cela, la Gare d'Orsay bénéficie du programme des «grands travaux» de l'ère mitterrandienne où la culture et l'architecture sont poussées au premier plan de l'agenda présidentiel.

L'architecture intérieure du Musée d'Orsay est controversée. Deux clans s'opposent : les uns acceptant le mélange entre l'architecture historique et monumentale de Victor Laloux et l'architecture contemporaine, également monumentale de Gae Aulenti et la trouvant adéquate afin d'empêcher l'écrasement de l'une ou de l'autre (Findeli, 1988; Thuillier, 1986); les autres la trouvant imposante, «pharaonique», avec une présence intrusive de l'architecte (Mainardi, 1987; Buchanan, 1986; Sherman, 1990).

4.1.2.2 Gare de Westmount à Montréal

4.1.2.2.1 Chronologie

La gare abandonnée de Westmount a été bâtie en 1907 par l'architecte Walter Scott Painter; elle est l'instrument qui a en grande partie rendu le développement urbain possible dans ce secteur.

Ci-après une chronologie des principaux événements ayant trait au développement du réseau ferroviaire dans l'ouest de l'île de Montréal et à la construction de la gare de Westmount :

1847 Inauguration du premier train local à desservir l'ouest de l'île, du coin de Peel et de St James jusqu'au quai de vapeurs à Lachine, par la Montréal & Lachine Railway Company (M&LRC) (Sakkal, 2001).

1863 Rachat de la (M&LRC) par le Grand Trunk Railway (GTR). Le service local est prolongé jusqu'à Vaudreuil et les résidents du village de la côte Saint-Antoine, futur Westmount, peuvent prendre le train en descendant la falaise qui les sépare du quartier Saint-Henri (Sakkal, 2001).

1887-1889 Construction de la gare Windsor et d'une ligne traversant Westmount et l'ouest de Montréal pour répondre aux nouveaux besoins liés à l'augmentation du trafic ferroviaire (Sakkal, 2001).

1890 Inauguration de la ligne du «Lakeshore» appartenant au Canadien Pacifique (CP) entre la gare Windsor et Dorion, prolongée en 1892 jusqu'à Pointe-Fortune (Sakkal, 2001).

1896 Le CP accepte la requête des habitants de la côte Saint-Antoine, futur Westmount, qui réclament les infrastructures nécessaires pour que le train puisse s'arrêter dans leur localité. Construction de la première gare de Westmount d'après les plans de l'architecte Edward Maxwell, sur la rue Abbott, du côté sud-est des voies ferrées, aujourd'hui disparue (Sakkal, 2001).

1900-1906 Agrandissement de la gare Windsor. Construction de la cour Glen, cour de triage à Westmount (Sakkal, 2001).

1907 Construction d'une nouvelle gare à Westmount d'après les plans de l'architecte Walter Scott Painter, architecte en chef du Canadien Pacifique de 1905 à 1911. Inauguration le 1er décembre 1907 (Sakkal, 2001).

1984-1985 La gare de Westmount ferme ses portes après que le service ferroviaire de VIA ait pris fin. Les trains de banlieue sont déplacés vers le métro Vendôme, la station intégrant trains, métros et bus à Notre Dame de Grâce (NDG). (Lindsay, s.d.)

1985 CP propose de céder l'édifice à la Ville de Westmount à 1\$ à condition qu'il soit déménagé hors du site (Sakkal, 2001).

1989 Le CP accepte les revendications de la ville et diverses associations impliquées dans la protection de la gare, et la gare, dès lors propriété de la ville de Westmount, peut demeurer sur son site (Sakkal, 2001).

1994 La gare de Westmount est finalement classée gare ferroviaire patrimoniale par la Commission des Lieux et Monuments historiques du Canada (Lindsay, s.d.).

1998 Le conseil municipal de la ville de Westmount autorise l'acquisition du terrain et du bâtiment (Lindsay, s.d.).

1999 La ville crée une zone patrimoniale (HERbylaw1245) pour définir les usages permis du bâtiment et du terrain : Centre d'interprétation du patrimoine, Centre d'exposition, Parc et place publics (Lindsay, s.d.).

4.1.2.2 Le patrimoine

En 1990, en réponse aux préoccupations du public, le gouvernement fédéral a adopté la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*, permettant à de nombreuses stations d'acquérir une certaine mesure de protection suite à leur désignation par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC) (Gare ferroviaires patrimoniales, s.d.). La loi précise que les compagnies de chemin de fer sont soumises à des amendes allant jusqu'à un million de dollars si elles enlèvent, démolissent, modifient ou vendent une station désignée sans autorisation appropriée. En voici un extrait :

«Titre abrégé : *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*.

La présente loi s'applique aux compagnies de chemin de fer régies par la partie III de la *Loi sur les transports au Canada*. L.R. (1985), ch. 52 (4e suppl.), art. 3; 1995, ch. 24, art. 18; 1996, ch. 10, art. 232.

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

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

b) modifier telle des caractéristiques patrimoniales de la gare.» (Ministère de la Justice, 2016)

Le répertoire des gares désignées contient les dossiers de 164 gares ferroviaires patrimoniales fédérales. Depuis 1990, certaines stations ont été vendues à de nouveaux propriétaires, et actuellement la CLMHC décrit ce processus comme étant celui de «radiation». Le terme «radié» indique que la CLMHC a autorisé la vente d'une station d'une

compagnie de chemin de fer à un nouveau propriétaire. Cela ne signifie pas, cependant, que la station est enlevée de la liste ou n'est plus appréciée pour sa valeur patrimoniale. En outre, il convient de souligner que, bien qu'il y ait eu changement de propriétaire, la désignation commémorative de la CLMHC ne disparaît pas. Ainsi, alors que 84 stations ont été "radiées", elles restent encore des gares ferroviaires patrimoniales. Dans certains cas, les stations sont désignées séparément comme lieux historiques nationaux. Dans la plupart des autres cas, les stations ont acquis une nouvelle protection juridique en vertu de désignations provinciales ou municipales, qui est généralement une exigence pour autoriser la vente ou le transfert de propriété (Heritage Railway Stations, s.d.).

La gare de Westmount a été désignée «gare ferroviaire patrimoniale» en juin 1994 (Gare ferroviaire du Canadien Pacifique, s.d.). Elle a été vendue à la Ville de Westmount en 1998. Dans un rapport écrit par la Ville de Westmount et le Ministère des Affaires Culturelles du Québec (MACQ), il existe deux listes de bâtiments importants à Westmount : les «Very significant buildings» et les «significant buildings». La gare de Westmount se trouve dans la liste des «Very significant buildings». (Ville de Westmount et MACQ, 1991)

La gare de Westmount est également localisée dans le Secteur patrimonial 39 – La Cour Glen de la ville de Westmount (Ville de Westmount, 2001).

Elle est zonée par la Ville de Westmount «Centre d'exposition, centre d'interprétation du patrimoine», le site sur lequel elle est localisée est zoné «Parc et place publique» (Grille des usages et types de bâtiments permis – Zone-HP-39-03, ville de Westmount) (Ville de Westmount, s.d.).

La gare de Westmount étant désignée «gare ferroviaire patrimoniale» par la Commission des Lieux et Monuments historiques du Canada, il est nécessaire d'amener sur la table certains règlements, lois et façons de penser qui concerne la préservation de monuments historiques notamment la Charte de Venise (1964), certaines résolutions de symposium de l'ICOMOS (1972), certains points de vue de personnes œuvrant au sein de l'ICOMOS, les Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada (2010) et d'autre au sein de la Chaire de recherche du Canada en patrimoine bâti.

Ci-dessous un aperçu de ces dernières :

- Charte de Venise, 1964 :
 - Article 12.
Les éléments destinés à remplacer les parties manquantes doivent s'intégrer harmonieusement à l'ensemble, tout en se distinguant des parties originales, afin que la restauration ne falsifie pas le document d'art et d'histoire. (Conseil International des Monuments et des Sites, 1964)
 - Article 13.
Les adjonctions ne peuvent être tolérées que pour autant qu'elles respectent toutes les parties intéressantes de l'édifice, son cadre traditionnel, l'équilibre de sa composition et ses relations avec le milieu environnant. (Conseil International des Monuments et des Sites, 1964)

- Résolutions du Symposium sur l'introduction de l'architecture contemporaine parmi un groupe de bâtiments anciens, 1972 :
 - «The introduction of contemporary architecture into ancient groups of buildings is feasible in so far as the town-planning scheme of which it is a part involves acceptance of the existing fabric as the framework for its own future development.
 - Such contemporary architecture, making deliberate use of present-day techniques and materials, will fit itself into an ancient setting without affecting the structural and aesthetic qualities of the latter only in so far as due allowance is made for the appropriate use of mass, scale, rhythm and appearance.
 - The authenticity of historical monuments or groups of buildings must be taken as a basic criterion and there must be avoidance of any imitations which would affect their artistic and historical value.
 - The revitalization of monuments and groups of buildings by the finding of new uses for them is legitimate and recommendable provided such uses affect, whether externally or internally, neither their structure nor their character as complete entities. » (ICOMOS, 1972)

- Recommandations de l'ICOMOS, 2009:
 - «Heritage professionals may be confronted by a popular enthusiasm for technological change. For instance, there are popular attitudes that include: the hope of less future maintenance – new is better; the illusion of cheapness; the following of fashions; and aesthetic preferences – new is perfect, e.g. straight lines. Politicians may share these attitudes and influence outcomes. » (ICOMOS, 2009, p.3)
 - «Overall principles need to be maintained – authenticity and integrity – and the Venice Charter followed. In the conservation of physical material, new technologies and techniques should remain as close as possible to the original. Comprehensive documentation is paramount. » (ICOMOS, 2009, p. 5)
 - «Caution is necessary in the utilization of modern materials (good or bad

applications), particularly if they are used in combination with traditional materials. » (ICOMOS, 2009, p.6)

- «There needs to be limited use of sites; carrying capacities should be defined. Virtual reality may supplement for actually visiting a site. However, technology may make the original less significant. » (ICOMOS, 2009, p.6)
- «Material technologies are datable, and of our period. More analyses are necessary of ancient and historic repair techniques. » (ICOMOS, 2009, p.6)

- Arnóth Ádám / Hungary, (ICOMOS), s.d. :

«If you design a building in a historic context you should first study the traditions of the site, understand the logics and the system of local architecture, feel the spirit of place and then make plans of a contemporary building influenced by your knowledge. » (Arnóth, Á., 2005, p. 2)

- Les Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada (2010):

«Norme 11 : a) Conserver la valeur patrimoniale et les éléments caractéristiques lorsqu'on construit des ajouts à un lieu patrimonial ou de nouvelles constructions contiguës. b) S'assurer que les nouveaux éléments sont compatibles physiquement et visuellement avec le lieu patrimonial, qu'ils en sont subordonnés et qu'ils s'en distinguent.» (Lieux patrimoniaux du Canada, 2010, p. 23)

- Table ronde 2015 – Chaire de recherche du Canada en patrimoine bâti –Claudine Déom:

«While there is nothing wrong with restoration *per se*, it is not the only way to conserve architecture. Adaptive reuse, a practice that has always prevailed in the history of architecture, is another means to that end. But the repurposing of a building entails changing it, a process that necessarily diverges from the goals of restoration. I often wonder about how our very (overly?)–developed historic/artistic sensibility reacts to the idea of change. Could it be that the field of conservation shy away for recycle architecture because it forces decisions about change that we are not ready to assume? Many of these decisions currently lie in the hands of architectural firms who are not necessarily guided by conservation principles, but more by intuition and an overall sympathy for the existing building. Even if the results can be deemed positive in some instances, the presence of a conservation expertise needs in my view to be strengthened. » (Déom, 2015, p. 47)

- Table ronde 2015 – Chaire de recherche du Canada en patrimoine bâti – Érica Avrami :

«The policies and practices of all disciplines and professions related to the built environment warrant rethinking, conservation among them. We cannot “rebuild” our way to sustainability; the need to work with existing buildings and within the context of

existing built environments is more poignant than ever [...] More scholarly research and policy analysis are needed in order to inform appropriate changes to the conservation system, its goals, and its function, so as to ensure its social and environmental relevance. » (Avrami, 2015, p. 70-71)

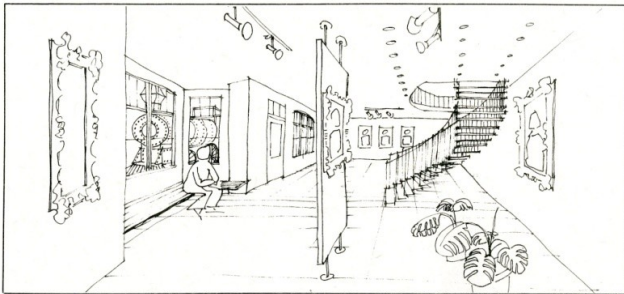
En résumé, l'édifice original et son cadre traditionnel doivent être respectés. Ils doivent rester authentiques et intègres. Une architecture contemporaine ne doit pas affecter les qualités structurales et esthétiques du bâtiment d'origine, elle doit être compatible physiquement et visuellement avec le lieu patrimonial, elle doit lui être subordonnée et elle doit s'en distinguer. La prudence est de mise dans l'utilisation de nouveaux matériaux combinés aux matériaux d'origine. Afin d'intégrer un bâtiment contemporain dans un contexte historique, il est nécessaire de comprendre ce contexte, ses lois et règlements, l'esprit des lieux. Dans la réutilisation de bâtiments historiques, il est conseillé d'avoir une présence d'expertise en conservation qui peut mieux diriger les changements nécessaires à la réhabilitation pour le nouvel usage. Un changement est souhaité au niveau des politiques du système de conservation, de ses objectifs et de sa fonction, de manière à assurer sa pertinence sociale et environnementale.

4.1.2.2.3 Le politique, l'économique, le social, le culturel

En 1873, un noyau villageois se constitue au nord du Secteur de place Park à Westmount et la côte Saint-Antoine est incorporée sous le nom de village de la côte Saint-Antoine. Le village prend ensuite le nom de cité de Westmount en 1895, puis celui de ville de Westmount en 1908 (Autour de place Park, 2014). La ville qui a grandi autour de l'enclave en grande partie rurale a été transformée en un grand site de construction. L'urbanisation de Westmount était particulièrement intense dans la partie sud du territoire. En 1890, Westmount a signé un accord avec la «Montreal Street Railway» pour établir des lignes de tramway électrique fonctionnant sur les rues Sainte-Catherine, Sherbrooke, Victoria et Greene Avenue. La construction de deux gares, d'abord à la fin d'Abbott Avenue en 1896 remplacée quelques années plus tard par une seconde, la gare de Westmount en 1907, au pied de la rue Victoria, a également accéléré la croissance de la densité de cette partie de la ville. La présence d'un groupe de bâtiments industriels dans le sud-ouest, et la construction de ces deux gares a rapidement attiré les promoteurs immobiliers qui ont construit des maisons en rangée pour une clientèle à moyens plus modestes. Afin de les servir, les commerçants s'installent le long des routes du tramway sur les rues Sainte-Catherine, Sherbrooke, Victoria et Greene Avenue (Ministère des Affaires Culturelles du Québec et Ville de Westmount, 1991).

D'innombrables efforts ont été faits par la communauté de Westmount pour sauvegarder sa gare. Les archives de l'Association Historique de Westmount (AHW) citent plusieurs instigateurs dont la société Arts Westmount, l'AHW elle-même, l'architecte Michael Fish...etc.

La société Arts Westmount mène en 1984 une campagne afin de préserver la gare pour des fins d'utilisation en tant que galerie d'art. Edythe Germain, la présidente de Arts Westmount, rencontre dans un premier temps le ministre Lloyd Axworthy qui lui renvoie une lettre «positive». Dans un deuxième temps, elle rencontre le nouveau ministre de transport Donald Mazankowski afin de discuter du dossier de la gare de Westmount. Une subvention du Ministère des affaires Culturelles du Québec est utilisée afin de préparer un dossier sur la station, des plans pour sa restauration et usage et un pamphlet pour le public. Arts Westmount et l'AHW travaillent de concert sur le document historique. L'architecte Michael Fish travaille sur les plans du bâtiment (Arts Westmount renews campaign to preserve railway station, 1984).



Si la gare se transformait en musée... (esquisse de M. Fish) Possible use of station as a museum. Design M. Fish

Fig. 35. Fish, Michael. *Si la gare se transformait en musée / Possible use of station as a museum.* s.d. Archives de l'Association historique de Westmount, bibliothèque publique de Westmount, Westmount. *Gare Westmount Station.* Westmount : Arts Westmount, s.d. 2, fig. [2]. Imprimé.

Dans un article de «The Gazette», Michael Fish critique l'attitude du CP qui ne veut pas discuter avec le groupe de citoyens intéressé (Fish, 1984). La société Arts Westmount lance un autre cri d'alerte pour sauver la gare de l'effondrement en 1986, suite à l'indécision du CP et au retrait de son offre de vendre la station à \$1 à la Ville de Westmount, expliquant qu'il pourrait l'utiliser pour des bureaux. Le groupe fait circuler une pétition pour protester contre l'état de la station, et envoie une lettre au ministre fédéral des Transports, John Crosbie lui demandant de faire pression sur le chemin de fer afin de préserver la station (Delva, 1986).

Le CP revient avec une offre pour l'usage futur de la gare en 1989. Plusieurs rumeurs circulent, dont la vente de la gare par le CP, à \$1, à une organisation méritoire; le déplacement de la gare pour des raisons de sécurité; l'intention du CP de laisser la gare se détériorer jusqu'au point de devoir la démolir et vendre le terrain à un prix estimable...etc. (MacNaughton, 1989).

Jusqu'en février 1995, le CP avait l'intention de restaurer la gare et de la transformer en bureau pour un projet de développement résidentiel dans la cour Glen. Il se retira du projet suite à un désaccord avec la ville de Westmount sur la hauteur et la densité des bâtiments proposés. Le CP offre de vendre la station à la ville au prix de \$1 et lui donne jusqu'à la fin du mois de mars pour prendre une décision. À la fin de cette période, le CP mettra le bâtiment en vente (Beaudin, 1995).

Des plans de collecte de fonds pour la gare de Westmount ont été mis sur pied par l'AHW en 1997 (voir pamphlet - Annexe IV). C'est une deuxième tentative après celle de la Société Arts Westmount entreprise auparavant, en vendant des cartes postales de la gare aux fins de transformation en musée local (voir pamphlet - Annexe IV). Ils seront finalement entendus par la Ville de Westmount selon Sarah Musgrave du Westmount examiner (Musgrave, 1997). L'Association Historique Westmount demande à la ville un quart des coûts de rénovation du bâtiment patrimonial qui obtiendra ainsi un nouveau bail pour la vie en tant que centre d'histoire, une fois que les plans pour un développement de logements sur le terrain adjacent seront finalisés. La contribution espérée de la part de la Ville de Westmount équivaldrait à \$125,000 des \$500,000 \$ du budget total de rénovation, selon Janet MacKinnon, collectrice de fonds pour l'AHW. Cependant le maire Peter Trent déclara cette même semaine que la ville de Westmount n'utilisera pas l'argent des contribuables dans un projet où la ville n'a pas de contrôle. Pendant ce temps, les plans de remise en état de la station construite en 1907 continuaient. (Musgrave, 1997)

En 1997 le Westmount Examiner montre dans un article du 18 décembre, deux plans des constructions adjacentes à la gare de Westmount : le plan du développeur Jérôme Winikof (le développeur qui a finalement construit les condos actuels) et le plan Hoffman (une alternative présentée par le bureau de M. Hoffman). À ce moment-là M. Winikof avait déjà vendu 15 des 24 condos en se basant sur les plans de construction. Le plan est cependant critiqué parce qu'il bloque la vue de la gare. Un permis de construction n'est pas encore délivré. Selon le Conseiller Karin Marks, qui participe à la commission d'urbanisme et d'architecture de la ville, aucun des deux plans n'est conforme aux règlements de la ville :

«It's not just a question of a few architectural details, but there are important outstanding issues which have to be resolved [...] until clarification of these elements to ensure they conform with city regulations, he's been advised to exercise real prudence in promoting the project. » (Karin Marks citée dans *Journal The Westmount Examiner*, 18 décembre 1997, p.9)

La gare fait partie de la vie des citoyens. En 1984, l'AHW collecte un nombre de souvenirs des citoyens de la Ville de Westmount, sur la gare de Westmount :

«In my early childhood, when the station and CP trains were still news, it was a favorite pastime of weekends to catch the West Island train and have breakfast on it with my father. » (Capréol, 1984, p.20)

«Nobody, who once rode on it, will ever forget the ski-train which left Westmount Station on Friday night or Saturday morning during the winter season, heading for the Laurentians. The cars were a forest of skis standing in the racks between the seats. It was always a noisy, colorful crowd of enthusiastic skiers. » (Capréol, 1984, p.20)

4.1.2.2.4 L'architecture

Les constructeurs de chemin de fer de ce continent disposaient de deux méthodes de base pour la construction selon Michael Fish (s.d.) : la plus évidente était celle utilisée pour la plupart des stations et hôtels importants. Ces bâtiments baignaient dans la gloire des vieux styles architecturaux européens traditionnels, romans, classiques, Renaissance et château médiéval. L'autre manière de base de construire était dérivée des bâtiments les plus courants qu'ils mettaient en place: les usines pour la fabrication de matériel roulant, les remises pour couvrir les quais des gares, les bâtiments utilitaires de toutes sortes. Ces dernières étaient des structures, simples, non décorées, «terre à terre». Elles protégeaient de l'eau. Elles servaient également de supports pour les murs qui protégeaient du vent et du froid. Elles étaient généralement faites de bois massif, qui était un matériau de construction de base sur un continent dont les forêts vierges se faisaient faucher (Fish, s.d.).

À la fin du 19^e siècle, deux tendances dominent l'architecture au Canada et en Amérique (Sakkal, 2001):

- La recherche d'un effet pittoresque (architecture néo-romane en général): textures, irrégularités, tourelles, lucarnes, arc en plein cintre ou surbaissé, etc....
- l'influence de l'architecte américain Henry Hobson Richardson: Bruce Price (disciple de H.H. Richardson) dessine le terminus du CP à Montréal – il adopte un plan et un volume simples où la volonté de clarté prend le dessus sur la recherche du pittoresque et des références stylistiques.

Selon Fish (s.d.), ici et en Amérique, pour la première fois un style architectural original, un style «du pays» ou «home-grown» d'après ses termes, un style différent de tout ce qui précédait est né. Ce style de «Richardsonian Romanesque revival» a servi comme base pour tout le travail de Louis H. Sullivan et l'école de Chicago. Il a culminé dans le style de la prairie et le génie de Frank Lloyd Wright (Fish, s.d.).

Les petites gares du CP retiennent des œuvres de Richardson leur simplicité, leur composition horizontale ainsi que leur unité, mais ne leur empruntent cependant pas leurs matériaux et leur caractère massif (toutes construites en pierre de taille éclatée). Au Québec, la brique a généralement été adoptée pour les gares moyennes et le bois pour les édifices ferroviaires mineurs. La gare Windsor s'inscrit par contre totalement dans le caractère et les matériaux chers à H.H. Richardson. La gare de Westmount s'apparente à cette seconde tendance. Elle se distingue des modèles largement répandus; au lieu d'un édifice trapu coiffé d'une imposante toiture à croupes, l'édifice est composé de deux sections hautes accolées à la section centrale plus basse. Une composition unique d'après la Société d'étude sur l'environnement bâti ARCA inc. (Sakkal, 2001).

Une chronologie descriptive de l'architecture de la gare aidera à comprendre les différentes étapes de sa construction. Cette chronologie a été tirée du mémoire inédit de N. Sakkal (2001) :

1907 Construction du bâtiment central et des deux sections latérales plus hautes.

Composition :

RDC: salle d'attente générale, salle d'attente pour les femmes, toilettes séparées, un bureau des employés, une salle des bagages, une salle d'expédition des colis. Pas de logement pour les employés.

Sous-sol: s'étend sur 5m en longueur, loge la trappe à charbon du système de chauffage initial et également le système de réglage du chauffage à vapeur venu plus tard.

Toiture: en asphalte et non en ardoise comme le spécifient les plans d'origine.

1914 Légères modifications du **plan intérieur**. Changements graphiques faits directement sur les plans d'origine, donc difficiles à distinguer.

1923 **Tunnel** creusé pour permettre aux passagers qui prennent le train en direction de la gare Windsor de traverser les voies ferrées en toute sécurité. **Abri de quai et annexe** à la gare logeant les **escaliers** menant au tunnel. Abri disparu aujourd'hui. Tunnel bouché.

1927 Édifice prolongé au-delà de la section haute du côté nord-est par une tranche plus basse de 29 pieds de long. Mêmes caractéristiques architecturales que la partie centrale. Pour expédition de colis et enregistrement de bagages. Superficie services aux passagers augmente, billetterie et salle d'attente gagnent en espace. Toilettes agrandies. Changement dans les ouvertures (portes et fenêtres)

Après 1927 Répartitions intérieures: la salle d'attente et les services sanitaires occupaient la presque totalité de l'espace correspondant à la gare d'origine, le bureau et la salle des bagages ont disparu. La plupart des revêtements avaient également été remplacés.

Il y eut donc trois phases d'agrandissement: en 1914, en 1923 et en 1927. Ci-dessous quelques photos obtenues de l'AHW montrant la gare et son intérieur en 1984.



Fig. 36. Lindsay, Doreen. La gare de Westmount. 1984. Archives de l'Association historique de Westmount, bibliothèque publique de Westmount, Westmount. Imprimé.



Fig. 37. Lindsay, Doreen. Intérieur de la gare de Westmount. 1984. Archives de l'Association historique de Westmount, bibliothèque publique de Westmount, Westmount. Imprimé.



Fig. 38. Lindsay, Doreen. Intérieur (2) de la gare de Westmount. 1984. Archives de l'Association historique de Westmount, bibliothèque publique de Westmount, Westmount. Imprimé.

4.1.2.2.5 Conclusion

En conclusion, malgré le fait que la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales* ne s'applique plus à la gare de Westmount, elle garde toujours son statut de «gare patrimoniale ferroviaire» et elle est considérée par la Ville de Westmount comme «Very significant building». Il existe certains règlements, lois et recommandations (Charte de Venise, 1964; Résolution du Symposium de l'ICOMOS, 1972; Recommandations de l'ICOMOS, 2009; Arnóth, 2005; les Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada, 2010) sur l'ajout de structures contemporaines à une architecture historique. Cependant, certains changements sont souhaités dans la façon de penser du domaine de la conservation, notamment dans la présence d'un expert en conservation lors de projets de réutilisation ou d'«adaptive reuse» qui nécessitent une introduction de nouvelles technologies et de nouvelles structures (Déom, 2015). Un vent de changement est également souhaité dans les règlements et pratiques des disciplines de l'environnement bâti et de la conservation, surtout en ce qui concerne l'aspect social et environnemental (Avrami, 2015). Beaucoup d'efforts ont été faits par la communauté de Westmount pour protéger leur gare, mais malheureusement il n'y a pas assez de budgets pour la rénover et en faire l'entretien régulier. La Ville de Westmount est prête à contribuer, mais d'une façon limitée.

4.2 Phase II - Étude de cas de Westmount

4.2.1 Entrevues – Gare de Westmount

À titre de rappel, le codage s’est inspiré des procédures de codage décrites par Creswell (2003) ainsi que celles décrites par Strauss & Corbin (1998). Les enregistrements audio ont été transcrits «in extenso» (Maxwell, 1999; Savoie-Zajc, 2009) en verbatim aux fins d’analyse.

Une première lecture générale de chaque verbatim a été faite (Creswell, 2003). Une deuxième lecture a suivi avec inscription des idées principales du participant dans une colonne à droite du texte afin de tirer un sens de ce qui est dit (Creswell, 2003). Une troisième lecture a été faite, cette fois dans le logiciel Atlas-ti avec choix de familles de codes (thèmes principaux du protocole d’entrevue), de codes et de codes secondaires et assignation aux différentes parties du texte : un sens plus raffiné des idées des participants a été tiré (Creswell, 2003; Strauss & Corbin, 1998). Une quatrième lecture a été faite en mettant les citations choisies dans Excel suivant les codes, pour en extraire les thèmes émergeant ainsi que les thèmes/synthèses (Strauss & Corbin, 1998). Les thèmes/ synthèses sont par la suite mis dans un tableau afin d’obtenir une vue globale et de pouvoir en discuter et en sortir des conclusions (Strauss & Corbin, 1998). Le tableau des thèmes/synthèses est joint à l’Annexe VI. Ci-dessous le Tableau V, représentant une section du tableau des thèmes/synthèses, le Thème 4 de la recherche – Espace – Influence et expérience.

Tableau V – Espace : Influence et expérience – Thèmes/synthèses.

SYNTHÈSE DES THÈMES			
ANALYSE DES DONNÉES			
Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers			
FAMILLE	CODES	SOUS-CODES	THÈMES – SYNTHÈSE
ESPACE - INFLUENCE ET EXPÉRIENCE	INFLUENCE	Influence	P1: Tout être humain est affecté par l'espace, mais en est-il conscient?
			P1: La formation professionnelle (architecture ou aménagement) rend un usager plus conscient de l'espace qu'un autre
			Participants influencés et conscients de l'espace, quelle que soit leur formation professionnelle (Steward, architecte, historienne, psychologie de la musique...etc.)
			Taille de l'espace, lumière, proportions, usages, nombre de personnes, beauté de l'espace, influencent l'usager.

			Architecture historique, porteuse de temps, lui donne une longueur d'avance sur les espaces neufs.
			Espace - première matière de l'architecture et celle qui est la plus oubliée
			Dans certains espaces neufs: redécouverte de matériaux avec formes abstraites telle la bibliothèque dessinée par Dan Hanganou - Main humaine et esprit sont ressentis
			Qualité de l'espace en relation avec la lumière, le temps, le son, les odeurs - les sens.
		Architecture humaine	«l'esprit...l'architecture humaine est dans la gare»
	VIVRE ESPACE GARE INTACTE	État actuel	Langage des gares, matériaux utilisés à l'intérieur des gares évoquent souvenirs et mémoire - important, mais pas essentiel de tout conserver intact.
			«...pour moi rendu à ce moment plus important plus intéressant de trouver un autre usage même si ça exige une modification à l'intérieur et de garder la gare, que de la perdre.»
			L'animation des gares, être constamment en déplacement, aller quelque part semblent attirer certains participants.
ESPACE - INFLUENCE ET EXPÉRIENCE			Participant remarque tout détail, donne l'exemple des aéroports
			La course entre le kiosque à billet et le quai empêche le participant de regarder l'architecture de l'espace
			Lors d'un voyage d'agrément en Italie, participant a eu le temps de prendre des photos de la gare et d'apprécier les intérieurs.
			Présentement l'espace n'est beau à vivre
		Rénové	Il n'est pas nécessaire de garder tous les détails intacts à l'intérieur, l'important est de sauver la gare en faisant certaines modifications.
			La participante ne peut pas dire comment elle vivra l'espace rénové de la gare.
			La participante serait heureuse si le nouvel usage reflétait l'usage d'origine - la gare.
			Le participant s'imagine avec son équipe, travailler dans l'espace de la gare
ESPACE - INFLUENCE ET EXPÉRIENCE			Le participant vivrait très bien l'espace de la gare rénové.
	VIVRE GARE AVEC NOUVELLE STRUCTURE	Structure	4 participants sur 6 semblent accepter une structure à l'intérieur de la gare sans pour autant préciser comment ils le vivraient: l'espace pourrait être intéressant selon la façon dont il sera fait.
			1 participant sur 6 ne peut pas dire comment elle pourrait être affectée par un espace qui n'existe pas encore

ESPACE – INFLUENCE ET EXPÉRIENCE			La nouvelle structure n'existe pas encore, les participants ne semblent pas pouvoir exactement prévoir leur façon de vivre l'espace.
			1 participant sur 6 préfère ne pas ajouter de structures à la gare.
	APPROPRIATION	Appropriation	3 participants sur 6 sont d'accord que nous habitons l'espace où nous vivons et travaillons.
			1 participant pense que l'espace de la gare serait plaisant après qu'il soit transformé.
			1 participant trouve que le fait que la gare reste intacte ou qu'elle ait de nouvelles structures (intérieures) n'est pas important. Ce qui importe c'est que l'espace soit utilisé.
			1 participant la considérerait comme sa maison, si la gare était transformée en centre patrimonial.
			C'est une question hypothétique, mais ça dépend de l'espace: comment il est fait, s'il est accueillant.
			Participant n'habite pas cet espace, mais serait prêt à y être accueilli de la manière propre à cet endroit futur et à sa vocation future.
ESPACE – INFLUENCE ET EXPÉRIENCE			Les résidents du quartier se sont appropriés, d'une certaine façon, la gare comme élément dans leur paysage
			Ils ne sont pas capables de quantifier ou de qualifier leur attachement à la gare.
			Ils ne sont pas capables de quantifier ou de qualifier leur réaction: les gens réagissent à un fait accompli, mais plus difficilement à une idée.
			Pour que les citoyens s'approprient la gare, il faudra une idée ainsi qu'une architecture bien communiquées.
			Consultation publique primordiale pour toute intervention pour fin de réutilisation de la gare

Les entrevues avec les participants se sont déroulées autour des cinq (5) thèmes composant le contexte et la problématique de la recherche : les possibilités s'offrant aux gares historiques abandonnées, l'architecture historique versus l'architecture contemporaine, le mélange entre architecture historique et architecture contemporaine, l'espace – influence et expérience et finalement l'utilisation limitée de nouvelles ressources naturelles.

Le Tableau VI résume ces thèmes (ou Familles) ainsi que les codes et codes secondaires qui leur correspondent.

Tableau VI – Analyse des données – Familles – Codes – Codes secondaires.

ANALYSE DES DONNÉES			
Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers			
FAMILLES	CODE(S)	CODE(S) SECONDAIRES	
POSSIBILITÉS	CONSERVATION BÂTIMENT	Sujet préoccupant - Conserver tel quel - Gares abandonnées (Exemples) - Gelé dans le temps - Localisation - Petit	
	CONSERVATION HISTOIRE	Conservation histoire	
	ÉVOLUTION HISTOIRE	Nom - Se faire entendre - Référence - Évolution histoire - Histoire linéaire et circulaire	
	USAGES APPROPRIÉS CARACTÉRISTIQUES	Contraintes - Civique/Résidentiel - Publique - Agrandissement - Espace suffisant - Problème de stationnement - Non prioritaire - Axe Victoria - Budget - Léger - Saisonnier - Multiples	
	USAGES	Centre d'interprétation d'histoire - Selon zonage - WHA - Département d'Urbanisme - Expositions - Promenade éducative - Programmes éducatifs - Sentier - Auberge MUHC - Musée - Connexe au CUSM - Centre jeunesse - Restaurant - Transport - Galerie portraits - Social - Candidats possibles	
	USAGES ET MÉMOIRE	Mémoire	
ARCHITECTURE HISTORIQUE VS. ARCHITECTURE CONTEMPORAINE	EXPÉRIENCE ARCHITECTURE	Difficile à concilier Expérience	
	GARE WESTMOUNT	Sentiment - Protection enveloppe - Intacte - Qualificatif	
	GARE WESTMOUNT - HÉRITAGE CULTUREL	Patrimoine culturel	
	QUALIFICATIF	Architectures Historique et Contemporaine Qualificatif Architecture Historique Qualificatif Architecture Contemporaine Qualificatif	
	SENTIMENT	Architecture Historique Sentiment Architecture Contemporaine Sentiment Exemples	
	TEMPS ET USURE	Temps et usure	
	ZONAGE GRE WEST.	Musée - Approprié - Axe Victoria - Pas de preneur - Problème possible - Arrivée MUHC - Changement	
	ARCHITECTURE HISTORIQUE ET ARCHITECTURE CONTEMPORAINE	ACCEPTABILITÉ	Acceptabilité
	MÉLANGE	Comment - Exemples	
MUSÉE D'ORSAY	Patrimoine culturel		
PHASES D'AGRANDISSEMENT	Phases d'agrandissement		
INTÉGRATION	Structure extérieure		
STRUCTURE	Structure intérieure		
CONTEMPORAINE GRE.	Règlements et gabarits		
VISIBILITÉ	Visibilité		
ESPACE - INFLUENCE ET EXPÉRIENCE	INFLUENCE	Influence -Architecture Humaine - Exemples	
	VIVRE ESPACE GARE	Présentement - Rénové	
	VIVRE GARE AVEC NOUVELLE STRUCTURE	Structure - Exemples	
	APPROPRIATION	Appropriation	
	UTILISATION LIMITÉ - NOUVELLES RESSOURCES	BÂTIMENTS EXISTANTS	Stratégie préférée du DD Ressources préservées
RESSOURCES PRÉSERVÉES	Comment		
GRE WEST. SENTIMENT	Sentiment		
ARCH. HIST. LEÇONS	Leçons		

Ci-dessous un aperçu de ce que les participants pensent. Afin de garder l'anonymat des participants, des noms fictifs leur ont été octroyés : P1, P2, P3, P4, P5 et P6 pour les participants 1 à 6 respectivement.

THÈME 1 - POSSIBILITÉS S'OFFRANT AUX GARES HISTORIQUES ABANDONNÉES

CONSERVATION BÂTIMENT

Le sujet est préoccupant. Il y a perte de présence (de la gare de Westmount) due aux constructions résidentielles des deux côtés du site. Une comparaison entre l'environnement de Westmount et l'environnement autour de la gare Jean-Talon est faite avec constatation que la gare Jean-Talon est aujourd'hui occupée par des commerces et entretenue par Loblaws. La gare de Westmount est considérée comme un beau bâtiment, à conserver avec ses caractéristiques d'origine, telle quelle (P1, P2, P3, P4, P5, P6). L'exemple de la Gare Windsor est donné; il y a eu mutation de la gare ce qui lui a en partie fait perdre son «Génie de gare». Génie de gare étant le déplacement des voyageurs, l'animation, l'accueil passager. La gare de Ville Mont-Royal a été abandonnée brièvement dû au fait qu'elle est plus proche du cœur de la ville; le bâtiment de la ville est à proximité (P6).

La gare de Westmount est l'aboutissement de la rue Victoria, cependant elle est loin du cœur de la ville; ce qui favorise son oubli (P6). La Ville de Westmount a investi dans l'enveloppe du bâtiment. Il est mis «en boule-à-mite» afin de le protéger. Il est gelé dans le temps (P5).

Dans la conservation du patrimoine, le bâtiment est inséparable du site (P5). En termes d'abandon, les petites gares sont plus problématiques (P6).

CONSERVATION HISTOIRE

Un nouvel usage et l'histoire du bâtiment de la gare sont compatibles (P1, P2, P3). La conservation prend plusieurs formes: la mise en «boule-à-mite», la conservation de l'architecture intérieure, le degré d'intervention selon l'usage, et finalement la communication de l'histoire du bâtiment (P1).

Nous n'avons pas le luxe de restreindre les futurs usages conformément à l'histoire du bâtiment (P2). On peut faire en sorte qu'un usage soit compatible, l'adapter à la situation. C'est un contexte qui peut être un contexte social, culturel ou autre. Ce qui importe est ce qu'on met là-dedans et ce qu'on y fait (P3). Mettre des photos de stations pour maintenir l'histoire. Mettre une plaque pour préserver l'histoire et informer le public (P3, P4). Le thème

du musée relié à l'histoire de Westmount ou aux activités ferroviaires serait acceptable (P5). C'est une histoire simple, non compliquée, elle n'est pas horrible (P6).

ÉVOLUTION HISTOIRE

Garder le nom de la gare réfère à l'histoire. Le choix de l'usage est moins important. L'histoire n'est pas oubliée: son nom est sa première identité et non seulement sa forme, conserver le nom est un facteur de continuité historique, et de maintien d'une mémoire de l'architecture ferroviaire et de la fonction civique (P2, P6).

Il y a un changement radical de la population de Westmount durant les 40 dernières années; l'évolution de l'histoire de la gare dépendra des voix des «Westmountais» s'ils sont en grand nombre (P2).

Un panneau qui donne des informations sur le bâtiment devrait être installé maintenant, même si le bâtiment est mis en «boule-à-mite» (P4).

La proposition pour usage doit tenir compte de l'histoire et la transmettre - histoire du bâtiment et du site. Le nouvel usage devrait partir de l'usage en tant que gare. Il doit y avoir une référence à l'usage précédent. L'exemple de l'Église Sainte-Élizabeth sur St-Jacques est donné, où certains éléments de l'ancienne église démolie se retrouvent dans le nouvel immeuble (P4).

L'histoire peut être préservée, elle ne disparaît pas avec un nouvel usage, une nouvelle histoire se crée. L'histoire influence ce qui se passe de différentes façons et avec le temps crée une nouvelle histoire. L'histoire est linéaire et circulaire. Nous apprenons du passé et avançons vers le futur. L'histoire se répète toujours (P3).

USAGES APPROPRIÉS – CARACTÉRISTIQUES

Il y a certains obstacles en ce moment: les intérieurs sont difficiles à réutiliser, l'espace est restreint (P1) (au moment des entrevues, la visite à l'intérieur de la gare n'avait pas été faite par le chercheur, donc les participants n'avaient pas vu l'intérieur dépouillé).

Dans le cas d'un usage futur comme galerie d'art ou archives de l'AHW, peu d'interventions sur les intérieurs sont requises, ce qui représente un aspect favorable (P1).

Il y a également des empêchements à la construction à l'extérieur du bâtiment de la gare : le site est étroit. La vue, la perspective de la rue fait partie du patrimoine du bâtiment : respecter la perspective de la rue est important (P1, P2, P4, P5).

Les participants ont un point contre la ville: les habitations éliminent la possibilité d'intervenir. Il reste deux petites parcelles sur les côtés du bâtiment (P1, P2, P4, P6). Les terrains ont été vendus par le CP au promoteur avant que la Ville de Westmount n'entre en jeu. Les conséquences qui en découlent sont un choix de nouveaux usages restreint (P5). Un professionnel aurait la capacité d'exploiter les deux parcelles qui restent (P2). Pour la Ville de Westmount, le promoteur n'a pas respecté tous les règlements de la ville, la ville et le promoteur ont été en cours (P5).

La coupe des arbres n'est pas acceptée en cas de construction sous le parc devant la gare, ce qui rajoute des contraintes aux contraintes qui limitent le développement potentiel (P5).

Les caractéristiques souhaitées sont : une fonction entre le civique et le résidentiel (Auberge pour famille de patients de l'hôpital), un usage public (il y a objection pour un usage privé. L'AHW est vu comme usage public et non public), un usage léger (marché de fin de semaine, les interventions seraient acceptables), un usage plus léger ou saisonnier pour relancer l'usage du bâtiment dans la conscience, un usage informel pour une certaine période serait acceptable, usages multiples (Centre d'interprétation du patrimoine à l'échelle de tout le bâtiment serait artificiel), lieu à vocation vive et réelle (Centre d'interprétation et centre d'accueil en même temps) (P1, P2, P3, P4, P5, P6).

Un engagement de la ville est requis. Les besoins en investissements sont énormes. Westmount renouvelle son infrastructure, justifier un investissement n'est pas sûr (P1, P3, P4).

En ce qui concerne un agrandissement de la gare pour des besoins possibles, le contexte actuel est limitant: les condos, deux petites parcelles sur les côtés...il reste le petit square public en face. La construction en avant de la gare n'est pas faisable. L'agrandissement en avant de la gare la cacherait. Les parcs sont sacrés. Une nouvelle structure pourrait être construite en sous-sol, en dessous du parc, en avant de la gare. Cependant, il y a scepticisme à l'idée qu'une nouvelle structure pourrait être construite en sous-terrain: le terrain est petit – grosse faiblesse. Même si sous terrain, plus le temps passe plus ça devient problématique à cause des arbres. La Ville de Westmount s'assure que la gare est toujours

visible (P5). De plus, l'espace intérieur est suffisant pour un centre culturel. La subdivision de l'espace intérieur est importante (P3). Il y a besoin d'un stationnement (P2, P4, P5).

La gare de Westmount ne fait pas partie des priorités de la ville de Westmount en ce moment (P3, P4, P5). La Ville ne veut pas payer pour l'entretien du bâtiment. La toiture a été remplacée par la Ville afin de conserver le bâtiment, l'intérieur a été vidé. La Ville exécute une évaluation de ses bâtiments publics - elle évalue ses dépenses (P4).

La gare de Westmount est dans le prolongement de l'Axe Victoria: un marché public serait un bon usage, certains résidents voudraient étendre le caractère commercial de Victoria vers la gare (P1). La gare est l'aboutissement de la rue Victoria: il y a un lien avec le tissu urbain (P6).

L'arrivée du CUSM dans la cour Glen change le paysage. L'usage probable du reste de la cour Glen sera hospitalier (P1).

Du point de vue des budgets il y a besoin en investissements énormes pour remettre le bâtiment sur pied. C'est une coquille vide en ce moment donc les investissements seront majeurs pour la remettre en état. Ces investissements seront difficiles à justifier. Westmount renouvelle son infrastructure - justifier un investissement n'est pas sûr, ce n'est pas une priorité pour la ville (P1, P5). Les fusions et «défusions» ont causé des problèmes budgétaires. Le résultat: la gare est non prioritaire (P5). Un usage comme salle de réunion pourrait être refusé par d'autres n'étant pas suffisant pour engendrer tant de dépense (P2). Il n'y a pas assez d'argent au sein de l'AHW pour entretenir le bâtiment (P4).

USAGES

Les usages suggérés par les participants sont les suivants (P1, P2, P3, P4, P5, P6):

Un usage selon le zonage, tel que centre d'interprétation d'histoire, un centre d'interprétation du patrimoine et l'AHW (organisation de présentations, de séminaires, d'activités reliées à l'histoire de Westmount, d'expositions continues), un usage municipal tel que le service d'urbanisme de la Ville de Westmount, des bureaux de la municipalité, une galerie d'art pour les artistes de Westmount, des expositions reliées à l'histoire de Westmount, des espaces reliés à l'école des arts visuels à Westmount, des expositions temporaires. Les usages pourraient être à vocation communautaire, les espaces intérieurs pourraient être divisés pour avoir des espaces plus publics.

Une promenade éducative est également évoquée: elle partirait de la bibliothèque de Westmount, passerait par le parc de Westmount, l'Aréna, le Glen, la gare de Westmount (qui serait un centre d'exposition), le Centre d'Arts visuels de Westmount et aboutirait dans un café sur la rue de Sherbrooke. Dans la même perspective, des programmes éducatifs sont suggérés. Un sentier pédestre qui serait une activité reliée aux traditions horticoles du CP: il partirait de la gare vers le CUSM et serait une occasion de paysages qui parlent d'essences, d'espèces...

Des usages connexes au CUSM sont suggérés: une auberge pour les familles des patients du CUSM, ou une auberge avec centre d'interprétation, des programmes pour les patients du CUSM tels que les patients psychiatriques ou ceux ayant vécu un accident vasculaire cérébral (AVC), en rémission, leur créant une situation à l'extérieur de l'atmosphère de l'hôpital, un centre d'expositions d'arts thérapeutiques.

Pour un musée, il serait idéal de le relier au domaine ferroviaire cependant l'espace est assez restreint. Compte tenu de cette restriction, peut-être vivre l'expérience du musée différemment, en ayant recours aux nouvelles technologies, aux bandes informatiques qui ouvrent sur place, il serait à ce moment également possible d'avoir un autre usage à côté.

Et encore d'autres suggestions d'usages : centre de jeunesse, l'AHW avec une autre petite société de train et petit café dans le coin, un restaurant, une station pour le transport, une galerie de portraits des anciens maires de Westmount, un centre de réunion pour des rallyes, des études, des groupes travaillant sur un projet, louer la grande salle pour des événements, tenir des réunions pour citoyens intéressés et ouvrir les programmations à des collaborations avec d'autres sociétés que celle de Westmount.

Ci-dessous trois figures (Figures 4-1, 4-2 et 4-33) tirées d'une présentation faite par le chercheur à l'AHW à Westmount, le 19 novembre 2015 et résumant les usages et leurs caractéristiques :

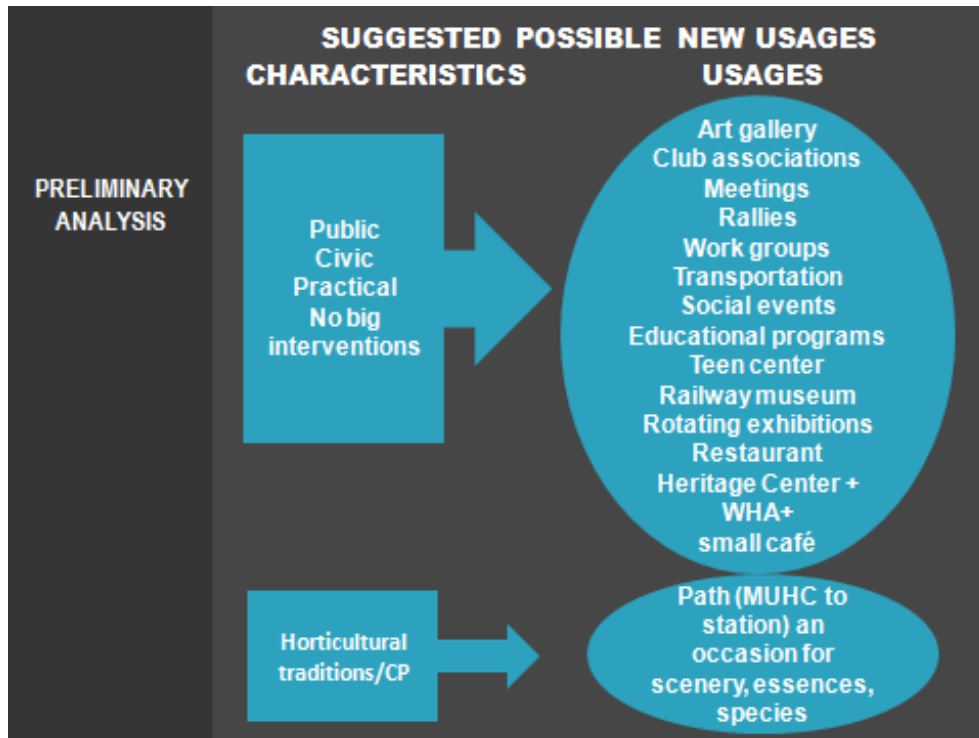


Figure 4-1. Gare de Westmount : nouveaux usages suggérés et caractéristiques (1). Diaporama personnel de Joumana Chemaly. 19 nov. 2015.

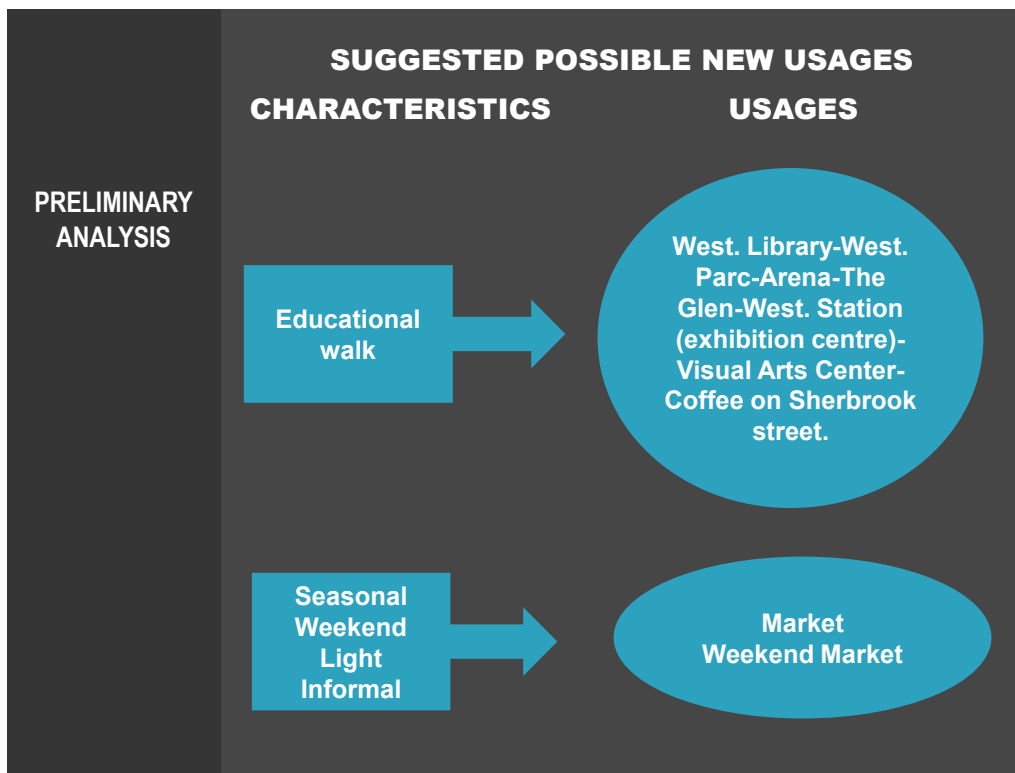


Figure 4-2. Gare de Westmount : nouveaux usages suggérés et caractéristiques (2). Diaporama personnel de Joumana Chemaly. 19 nov. 2015.

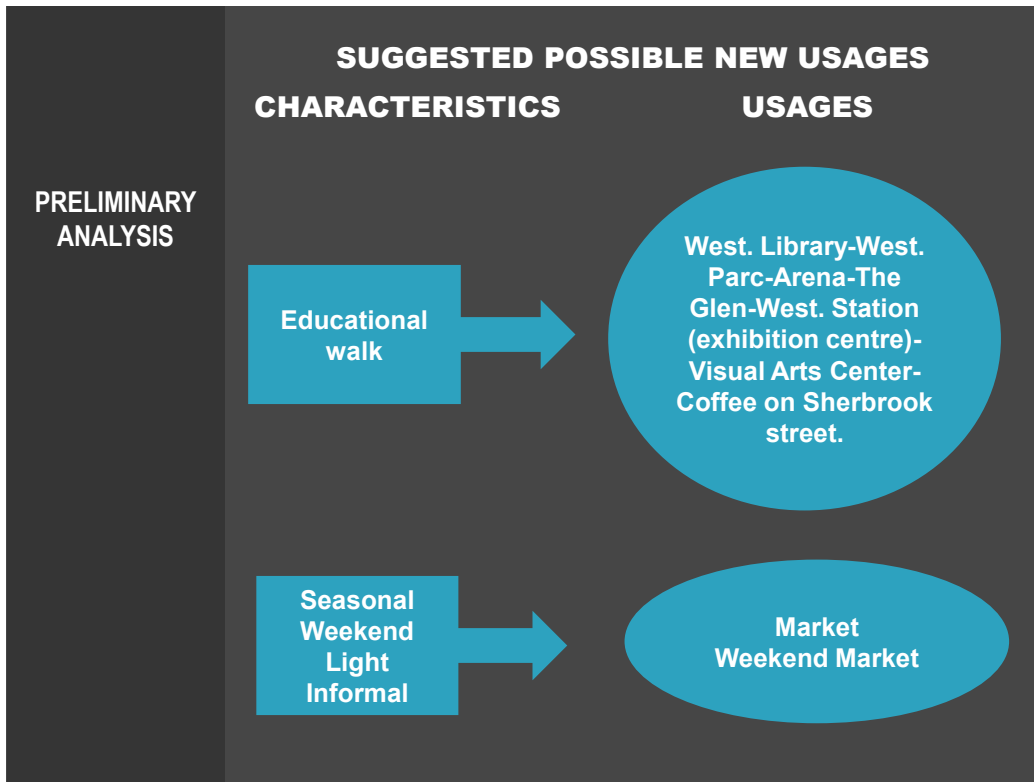


Figure 4-3. Gare de Westmount : nouveaux usages suggérés et caractéristiques (3). Diaporama personnel de Joumana Chemaly. 19 nov. 2015.

USAGES ET MÉMOIRE

Afin de garder la gare dans la mémoire des usagers, garder le nom de la gare; il réfère à l'histoire (P2, P6, P4). Le choix de l'usage est moins important (P2, P3). Une plaque commémorative est souhaitée également pour rappeler son histoire (P4).

Le bâtiment est clairement identifiable à une gare, il ne changera pas, la ville s'assure qu'elle reste toujours visible (P5).

THÈME 2 - ARCHITECTURE HISTORIQUE VS ARCHITECTURE CONTEMPORAINE

EXPÉRIENCE DE L'ARCHITECTURE

En abordant le sujet de l'expérience de l'architecture historique et contemporaine, le Participant #5, par son expérience, trouve qu'elles sont difficiles à concilier dans le contexte de Westmount, l'architecture contemporaine y est difficile à appliquer (P5).

L'expérience de l'architecture dépend du bâtiment, de sa personnalité, elle est affectée par odeurs, sons, bruits, dimensions, âge, acoustique...etc. (P1, P2, P3, P4, P5, P6).

GARE WESTMOUNT

Les citoyens sont attachés à la gare Westmount. Divers sentiments ressortent de la conversation avec les participants : mécontentement, tristesse et déception pour l'abandon de la gare pendant toutes ces années.

La Ville de Westmount a effectué un investissement minimum nécessaire pour la protection de la gare : le bâtiment est gelé dans le temps (P5). Il est mis en «boule à mite» (P1).

Certains participants pensent que la gare doit rester intacte. D'autres pensent qu'elle doit rester intègre.

L'architecture de la gare est admirée par tous, incluant les agrandissements.

GARE DE WESTMOUNT – PATRIMOINE CULTUREL

La gare de Westmount est vue comme appartenant au patrimoine ferroviaire : culturel, paysager et vécu. Elle est responsable du développement de la ville de Westmount et de Montréal, elle est la première station après Windsor faisant partie des lignes traversant le Canada (P1, P2, P4, P5, P6).

QUALIFICATIFS DE L'ARCHITECTURE

Les architectures historique et contemporaine sont appréciées. D'après P6 les adjectifs sont moins importants, il faut plutôt songer à faire grandir les bâtiments; le sens de l'architecture est important.

P5 constate que l'architecture historique perdure dans le temps, tandis que l'architecture contemporaine est datée.

SENTIMENT ENVERS L'ARCHITECTURE

Divers sentiments se sont exprimés. L'Architecture historique ramène des souvenirs et engendre des sentiments de patriotisme (P2). Elle inspire le respect (P2).

L'espace de vie pendant l'enfance influence goûts et préférences en architecture (P4).

L'architecture contemporaine est très encadrée à Westmount, l'intégration d'un nouveau bâtiment à son contexte immédiat est préconisée (P5).

Des exemples d'architecture historique et contemporaine sont donnés par les participants dont : la station Montréal West dont l'architecture est pareille à celle de la gare de Westmount, le Westmount Square conçu par Mies Van de Rohe et qui représente une architecture moderne des années 60, le Centre récréatif de Westmount auquel une section

contemporaine a été bâtie en sous-sol, la Bibliothèque de Westmount qui a une architecture historique de grande qualité et finalement des projets conçus et construits à ville Saint-Laurent.

TEMPS ET USURE

Selon les participants, temps et usure sont importants, mais des gestes devront être portés à l'architecture historique afin de préserver les matériaux d'origine le plus possible (P1, P2, P3, P4, P5). Certains participants suggèrent que les matériaux naturels sont préférés (P4, P5). Selon P6 la marque du temps est la marque du patrimoine.

ZONAGE GARE WESTMOUNT

La gare de Westmount est zonée musée, mais sans succès jusqu'à ce jour : il n'y a pas de preneurs. Les participants considèrent que le zonage de la gare de Westmount est approprié. P3 trouve qu'il convient au contexte social, culturel et historique de Westmount. P5 trouve qu'il est approprié, mais trop restreint. P6 suggère une révision du zonage pour l'ajout d'un centre d'accueil des familles des patients du CUSM.

La gare de Westmount a été localisée par Painter dans l'axe de l'avenue Victoria selon P1. La volonté du conseil municipal est toujours de garder le reste de la rue Victoria résidentielle. Cependant, l'arrivée d'un éléphant, le CUSM aura un impact sur le quartier. Cet impact est à voir. Selon P5 cinquante mille nouveaux clients pourraient justifier la prolongation du caractère commercial de la rue Victoria jusqu'à la gare.

L'arrivée du CUSM change la donne : la prolongation du caractère commercial de la rue Victoria jusqu'à la gare est plausible; la gare pourrait devenir commerciale, ce qui faciliterait sa réutilisation; il y aura peut-être réouverture du tunnel qui passe en dessous des voies ferrées, des travaux de structures seront nécessaires.

Il est possible de revoir les usages autorisés, cependant la modification du zonage requiert des consultations publiques. C'est la volonté politique qui serait en mesure de modifier le zonage à Westmount (P5). Examiner des fonctions complémentaires est suggéré (P6).

THÈME 3 - MÉLANGE ARCHITECTURE HISTORIQUE ET ARCHITECTURE CONTEMPORAINE

ACCEPTABILITÉ

Quatre des six participants interviewés acceptent l'idée d'une structure ajoutée à l'extérieur du bâtiment de la gare ainsi qu'à l'intérieur, cependant avec certaines conditions. P1 est ouverte à la discussion concernant l'ajout d'une structure contemporaine à l'architecture de la gare: l'ajout devra se faire dans le respect de l'architecture historique. P2 trouve que l'extérieur devrait rester en majorité intact: un bon architecte ferait un ajout en harmonie avec l'existant. P5 ne veut pas de «Pyramide du Louvre» devant la gare, mais accepte l'idée d'un ajout à l'extérieur. P6 accepte l'ajout s'il est bien fait: formes, proportions et harmonies sont importantes.

Pour P3 et P4 le mélange entre architecture historique et contemporaine devrait se faire à l'intérieur uniquement. Le mélange n'est pas accepté pour P4, quand il y a une coupure claire entre l'architecture historique et l'architecture contemporaine. Certains suggèrent qu'une idée créative amènera le bâtiment à une solution et non l'ajout d'une architecture contemporaine. Un programme, un usage, une vocation déterminera si l'ajout est nécessaire ou non (P1). Par ailleurs, il n'y a pas de possibilités d'intervention en avant de la gare, le terrain est restreint en raison de la présence des condominiums: vue et perspective de la rue font partie du patrimoine. Le site extérieur est restreint. L'intervention extérieure ou intérieure dépend de l'usage.

Deux façons de faire semblent ressortir des conversations avec les participants. L'une préconise l'architecture lisible du 21^e siècle c.-à-d., «pas de réplique». L'autre prône l'absence de coupure entre le bâtiment d'origine et les ajouts.

Concernant l'architecture lisible, certains participants préfèrent respecter l'architecture existante et d'autres disent qu'un mélange est possible. Selon P1 l'intervention contemporaine doit respecter l'architecture existante, elle doit être lisible comme architecture du 21^e siècle c.-à-d., pas de réplique.

Concernant le mélange entre architecture historique et architecture contemporaine, il peut se faire en utilisant des matériaux, des formes et des couleurs selon P2. P3 conseille de faire un mélange de lignes contemporaines droites avec la vieille architecture existante, garder les textures existantes, mais garder le tout simple et frais, ajouter un éclairage dont le design est

contemporain et utiliser des couleurs modernes, claires et simples. Pour P3 l'architecture historique est plus sensuelle; l'architecture contemporaine est propre et fraîche.

Concernant l'intérieur de la gare, P5 pense que l'intérieur de la gare sera épuré. Elle conseille d'utiliser la hauteur maximum libre. À l'intérieur, réinstaller les fenêtres, permettre à la lumière de rentrer, choisir des matériaux adéquats, ne pas morceler l'espace, l'espace étant déjà restreint, afin de permettre à la lumière de rentrer. À l'extérieur, il faudra respecter l'architecture existante, on pourra reprendre certains éléments de la maçonnerie, le tout dans la sobriété. Pour P5 des éléments amenant plus de lumière pourraient être acceptés, mais pas de verrières.

Concernant les matériaux et les formes, P6, pense que matériaux, formes, échelle, et environnement sont importants. Il faudra être extrêmement sévère sur les gestes gratuits sous prétexte qu'ils sont contemporains.

Concernant l'architecture non lisible - absence de coupure : P4 pour sa part refuse la coupure entre l'architecture historique et la nouvelle architecture. Elle donne l'exemple de la Maison Hurtubise ainsi que certains musées en Italie auxquels des sections contemporaines ont été ajoutées en utilisant le fini «stucco», à la façon italienne.

PHASES D'AGRANDISSEMENT

Les participants ne différencient pas les agrandissements effectués (sur la gare de Westmount), de la gare d'origine. L'ensemble est cohérent, mais manque de symétrie. Les chemins de fer étaient consciencieux du point de vue de l'architecture et de l'aménagement des jardins.

INTÉGRATION STRUCTURE CONTEMPORAINE

En ce qui concerne la structure contemporaine ajoutée à l'extérieur du bâtiment de la gare de Westmount, le respect de l'architecture historique et la capacité de lecture des deux architectures est préconisé. En plus, la vue et la perspective de la rue font partie du patrimoine de la gare donc il est impossible d'intervenir en avant. Il est suggéré de construire sur les côtés et de contourner les condominiums. La gare doit rester l'élément principal. Il est également suggéré de faire un ajout sous-terrain en cas de besoin. L'ajout d'une verrière devrait être évalué par le comité consultatif. Le quartier est zoné résidentiel donc il existe des limites dans les hauteurs et gabarits permis. Il n'y a pas de dérogations à Westmount: les

demandes de changement concernant les hauteurs et gabarits permis doivent passer par le Comité consultatif, ou par un PPCMOIS et une consultation publique. Le conseil municipal à Westmount procède d'une façon discrète: interventions minimales, restauration de la topographie, respect et conservation des espaces ouverts, des vues.

Il faudra être extrêmement sévère sur les gestes gratuits sous prétexte qu'ils sont contemporains.

La visibilité de toute nouvelle structure dépend des matériaux, de la forme, de l'échelle, et du traitement de l'environnement. Une nouvelle structure serait moins visible après des années en fonction de son architecture, discrète ou non.

THÈME 4 : ESPACE - INFLUENCE ET EXPÉRIENCE

Les participants sont influencés par les caractéristiques d'un espace selon plusieurs facteurs énumérés ci-dessous. Ils vivent l'espace de la gare intacte de façons variées. Certains participants sont ouverts à vivre l'espace de la gare modifié d'autres ne peuvent pas se l'imaginer. L'appropriation de cet espace dépend de chaque participant.

INFLUENCE

La qualité de l'espace se mesure en relation avec la lumière, le temps, le son, les odeurs - les sens. Des exemples d'espaces qui ont influencé les participants sont donnés, dont les espaces dans les bâtiments municipaux de Westmount, les parcs, le petit bowling en face de l'hôtel de ville, la bibliothèque du Boisé, le Studio Baragan à Mexico.

Les participants expriment divers points de vue concernant l'influence de l'espace. Selon P1: tout être humain est affecté par l'espace, mais en est-il conscient? La formation professionnelle (architecture ou aménagement) rend un usager plus conscient de l'espace, qu'un autre. À l'inverse de P1, les autres participants sont influencés et conscients de l'espace, quelle que soit leur formation professionnelle (Steward, architecte, historienne, psychologie de la musique...etc.)

Les dimensions de l'espace, la lumière, les proportions, les usages, le nombre de personnes, la beauté de l'espace influencent l'usager. L'architecture historique, porteuse de temps, lui donne une longueur d'avance sur les espaces neufs : «l'esprit...l'architecture humaine est dans la gare» (P6). L'espace - première matière de l'architecture - est celui qui est le plus oublié.

Dans certains espaces neufs: il y a redécouverte de matériaux avec formes abstraites telle la bibliothèque dessinée par Dan Hanganou : main humaine et esprit sont ressentis. (P6)

VIVRE L'ESPACE DE LA GARE INTACTE

Selon les participants, le langage des gares, les matériaux utilisés à l'intérieur évoquent souvenirs et mémoires – il est important, mais pas essentiel de tout conserver intact.

L'animation des gares, être constamment en déplacement, aller quelque part semblent attirer certains participants. (P3)

D'un côté, P2 remarque tout détail à l'intérieur d'un espace et donne l'exemple des aéroports. D'un autre côté, la course entre le kiosque à billet et le quai empêche P3 de regarder l'architecture de l'espace. Par contre, lors d'un voyage d'agrément en Italie, P3 a eu le temps de prendre des photos de la gare et d'apprécier les intérieurs.

Actuellement, l'espace de la gare de Westmount n'est pas beau à vivre.

Pour ce qui a trait à la rénovation de l'espace de la gare, il n'est pas nécessaire de garder tous les détails intacts à l'intérieur, l'important est de sauver la gare en faisant certaines modifications. P1 ne peut pas dire comment elle vivra l'espace rénové de la gare. P4 serait heureuse si le nouvel usage reflétait l'usage d'origine — la gare. P5 s'imagine avec son équipe, travailler dans l'espace de la gare. P6 vivrait très bien l'espace de la gare rénové.

VIVRE L'ESPACE DE LA GARE AVEC NOUVELLE STRUCTURE

Quatre (4) participants sur six (6) semblent accepter une structure à l'intérieur de la gare sans pour autant préciser comment ils le vivraient : l'espace pourrait être intéressant compte tenu de la façon dont il sera fait. Un (1) participant sur six (6) ne peut pas dire comment elle pourrait être affectée par un espace qui n'existe pas encore. Un (1) participant sur six (6) préfère ne pas ajouter de structures à la gare. L'exemple de la bibliothèque de la ville Mont-Royal est donné.

APPROPRIATION DE L'ESPACE DE LA GARE

Trois (3) participants sur six (6) sont d'accord que nous habitons l'espace où nous vivons et travaillons. Un (1) participant pense que l'espace de la gare serait plaisant après qu'il soit transformé. Un (1) autre participant trouve que le fait que la gare reste intacte ou qu'elle ait

de nouvelles structures (intérieures) n'est pas important. Ce qui importe c'est que l'espace soit utilisé. P4 la considérerait comme sa maison, si la gare était transformée en centre patrimonial. P6 trouve que c'est une question hypothétique, mais l'appropriation dépend de l'espace : comment il est fait, s'il est accueillant. Il n'habite pas cet espace, mais serait prêt à y être accueilli de la manière propre à cet endroit futur et à sa vocation future.

Selon P1 les résidents du quartier se sont approprié, d'une certaine façon, la gare comme élément dans leur paysage. Ils ne sont pas capables de quantifier ou de qualifier leur attachement à la gare. Ils ne sont pas capables de quantifier ou de qualifier leur réaction : les gens réagissent à un fait accompli, mais plus difficilement à une idée, selon P1 toujours. Pour que les citoyens s'approprient la gare, il faudra une idée ainsi qu'une architecture bien communiquée. Une consultation publique est primordiale pour toute intervention aux fins de réutilisation de la gare.

THÈME 5 : UTILISATION LIMITÉE DES NOUVELLES RESSOURCES

RESSOURCES PRÉSERVÉES

La majorité des participants pensent que les ressources sont préservées. Certains éléments lorsque modernisés utilisent moins de ressources naturelles au cours de leur vie : exemple — les systèmes électriques et d'eau.

Les ressources naturelles sont préservées lorsque les matériaux existants dans le bâtiment sont utilisés. Également, dans la structure existante certaines ressources naturelles sont préservées.

Pour P6, « ... il faut que ça devienne un élément de l'esprit du projet... ». Les propositions pourraient être extrêmement voraces en matériaux vs des propositions basées sur l'adaptation.

Il existe un paradoxe entre l'application des codes d'énergie contemporains et la conservation du bâtiment. Il est possible de vaincre ces obstacles avec de l'imagination et une certaine souplesse selon P1. Mettre en « boule à mites » est une bonne décision avant-gardiste, mais n'élimine pas l'entretien régulier. Les bâtiments de l'époque étaient très bien construits, donc ils ont une bonne structure, mais une enveloppe vulnérable due au changement de température —le risque de dégradation des matériaux est constamment présent.

Grâce aux conditions de construction exigées à Westmount, les bâtiments vieillissent bien. Les matériaux de qualité supérieure avec entretien sont prescrits.

RÉOUVERTURE DE LA GARE WESTMOUNT

Joie, soulagement et bonheur sont anticipés dans le cas de l'ouverture de la gare de Westmount à nouveau. Certains participants s'y rendront sur-le-champ. La joie serait plus grande s'il y a participation. Une nouvelle phase de l'histoire commencera.

ARCHITECTURE HISTORIQUE — LEÇONS

Dans l'architecture historique, il existe des systèmes qu'il faut respecter. P1 donne l'exemple de l'isolation qui pourrait causer des problèmes. Il y a beaucoup de leçons à apprendre de l'architecture historique et ceci fait partie de la notion de respect de ce qui a été. Le défi pour les architectes experts en conservation est de respecter l'existant en insérant ce qui est nécessaire à l'usage contemporain. (P1)

Une intervention future implique une recherche sur ce qui a été fait dans les autres cas, par exemple la gare de Kingston.

Les bâtiments historiques ont une atmosphère unique. Ils rappellent le passé.

La toiture de la gare de Westmount semble attirer le plus l'attention des participants. Le bâtiment est pensé en fonction de l'usage intérieur ainsi qu'extérieur : la toiture protégeant les usagers. Il faudra faire une recherche et une analyse pour comprendre si la toiture était perçue comme un élément qui augmentait ou nuisait au confort des usagers.

4.2.2 « Photo-Entrevue »

Durant les entrevues, les photos de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay ainsi que celles de la gare de Westmount sont présentées aux participants. Elles sont montrées afin de susciter des réactions de la part des interviewés et d'obtenir leurs commentaires.

Il est à noter que tout le long de l'entrevue, les photos de la gare de Westmount ainsi que celles de la gare et du musée d'Orsay étaient étalées devant les participants. Ils les regardaient et y jetaient un coup d'œil de temps à autre. Ils y revenaient lorsqu'une question particulière était posée ; elles leur servaient de référence, de rappel.

4.2.2.1 Gare de Westmount : Photos prises par le chercheur

Dans le cas de la gare de Westmount, les photos montrées sont prises par le chercheur. Elles représentent le bâtiment de la gare pris de l'extérieur. Au moment de la prise des photos et du déroulement des entrevues, la visite à l'intérieur de la gare n'avait pas été faite. Les photos de l'intérieur de la gare sont celles qui étaient disponibles dans la documentation. Certaines photos montrées en entrevue sont jointes à l'Annexe III.

Ci-dessous un aperçu des réactions et réponses des participants.

L'admiration transparaît dans les propos des participants. La gare de Westmount a un aspect digne, elle est impressionnante, elle est belle (P2). C'est un très beau bâtiment patrimonial protégé par un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) sur le territoire de Westmount. Il est impressionnant (P5).

P6 trouve que c'est une architecture d'une grande société, le Canadien Pacifique (CP), qui avait une conscience, elle avait stimulé la création des grands hôtels-châteaux. Le CP n'était pas indifférent à la notion d'architecture, à l'aménagement des jardins, à l'horticulture qui fait partie du lieu de la gare.

La vue des photos de la gare donne des idées d'usage tel que restaurant (P3). Il y a déception à la vue de graffiti sur les murs à l'arrière de la gare cependant, ceci donne des idées d'usage tel qu'une galerie d'art pour les artistes de la ville de Westmount, avec des expositions mobiles ou temporaires.

P3 et P2 ne distinguent pas les trois phases de construction de la gare de Westmount. Les seuls éléments qui attirent l'attention sont les fenêtres dans la toiture (P3). P6, non plus à première vue, ne peut reconnaître les agrandissements, il doit examiner les photos de près ainsi que les plans de la gare.

À l'idée que toute la gare a été vidée de l'intérieur (le chercheur, au moment où il a effectué l'entrevue avec P6, avait visité l'intérieur de la gare), P6 a l'air amusé et pense qu'au moins on ne peut plus craindre qu'il y ait de l'amiante, il n'y a plus rien.

P1 est tellement déçu de la construction des condominiums des deux côtés de la gare qu'elle considère que la Ville de Westmount a commis une grave erreur dans la vente du terrain et qu'elle ne veut pas voir les photos de la gare : elle voit la gare tous les matins.

P4 parle des textures, des matériaux naturels, de leur résistance à travers les années et des différents modèles de construction de brique qu'on trouve dans les bâtiments historiques.

4.2.2.2 Musée d'Orsay : Photos de la recherche documentaire

En ce qui concerne les photos de la gare et du musée d'Orsay, elles ont été prises de la documentation disponible. Certaines photos montrées en entrevue sont jointes à l'Annexe III. Ci-dessous un aperçu :

L'admiration est de nouveau au rendez-vous pour certains des participants : P2 trouve le mélange de l'architecture historique et moderne au Musée d'Orsay beau en général, ceci dépend de l'angle et de la position où le visiteur se place. P5 apprécie les intérieurs. P6 trouve que c'est un grand succès : le parcours est amusant pour le visiteur, il a accès à des lieux à l'origine interdits au public.

Amusement, satisfaction et surprise ressortent en parlant à P5 devant les photos et l'historique de la gare d'Orsay. Amusement à l'idée qu'une troupe de théâtre avait installé son chapiteau sous la voûte à un moment donné, satisfaction à l'idée que le président Valéry Giscard d'Estaing avait pris la décision officielle en 1977 de la transformer en musée et finalement surprise à l'idée qu'elle ait été utilisée comme stationnement pour les voitures.

Les souvenirs reviennent pour les participants qui ont visité le Musée d'Orsay ou d'autres musées, à un moment donné dans leur vie. P3 se remémore et compare au musée d'Orsay des musées visités ailleurs. P4 se remémore son passage dans les allées du musée, d'une œuvre à l'autre. P5 se remémore ses années d'étude et la rénovation du musée d'Orsay qui coïncidaient.

Des commentaires sont émis par les participants sur le mélange entre l'architecture historique du bâtiment d'origine — la gare d'Orsay, et les nouveaux éléments architecturaux ajoutés pour satisfaire le programme du musée d'Orsay :

P1 trouve qu'architecturalement parlant, le musée d'Orsay n'est pas une réussite. La réutilisation en tant que coquille pour un musée est appropriée. L'architecture n'est pas nécessairement réussie. P1 n'est pas très convaincu de la comparaison entre la gare Westmount et le Musée d'Orsay.

P2 pense que certains éléments ne semblent pas en harmonie avec le reste. P2 pense également qu'il y a une grande différence entre la gare de Westmount et le musée d'Orsay.

P3 hésite à donner son opinion sur le mélange à travers les photos, plus elle examine les photos de près, plus elle trouve les éléments intéressants. Elle pense qu'un bon travail a été fait dans la préservation du patrimoine culturel au Musée d'Orsay.

P4 n'apprécie pas le mélange de l'architecture historique et moderne au musée d'Orsay : elle trouve que c'est trop abrupt, certains éléments sont destructifs. P4 pense que le patrimoine culturel n'a pas été vraiment préservé. Elle pense qu'il y a coupure en deux entre la partie du haut historique et la partie du bas moderne : ceci donne l'impression que ce sont deux endroits complètement différents.

P5 pense que c'est un beau compromis pour répondre au programme du musée, tout en conservant l'enveloppe, mais daté années 80. Elle pense aussi que le gabarit ne se compare pas à celui de la gare de Westmount. Pour P5, le visiteur est conscient qu'il est dans une ancienne gare.

P6 pense que les éléments d'origine confèrent un caractère étonnant au musée. Le visiteur est conscient qu'il est dans une ancienne structure.

La nouvelle architecture du musée d'Orsay n'affecte pas l'intégrité de l'architecture historique. Le visiteur reconnaît qu'il est dans une ancienne gare. La conservation du nom du bâtiment aide à se souvenir que c'était une gare. Une locomotive aurait dû être conservée dans la nef du musée. L'horloge, le café dans la toiture donne une proximité avec des éléments inaccessibles pour le public à l'origine.

4.3 Conclusion

Malgré le fait qu'en politique le patrimoine n'est pas encore considéré à l'égal de l'écologie, la gare d'Orsay bénéficie du programme des «grands travaux» de l'ère mitterrandienne où la culture et l'architecture sont poussées au premier plan de l'agenda présidentiel.

L'architecture intérieure du Musée d'Orsay est controversée. Deux clans s'opposent : les uns acceptent le mélange entre l'architecture historique et monumentale de Victor Laloux et l'architecture contemporaine, également monumentale de Gae Aulenti, les autres la trouvent imposante, «pharaonique», avec une présence intrusive de l'architecte.

En ce qui concerne les lois et règlements établis aujourd'hui concernant l'ajout de structures contemporaines et cités dans le texte, ils stipulent qu'un édifice patrimonial original et son cadre traditionnel doivent être respectés. Ils doivent rester authentiques et intègres. Une architecture contemporaine ne doit pas affecter les qualités structurales et esthétiques du

bâtiment d'origine, elle doit être compatible physiquement et visuellement avec le lieu patrimonial, elle doit lui être subordonnée et elle doit s'en distinguer.

Beaucoup d'efforts ont été faits par la communauté de Westmount pour protéger leur gare, mais malheureusement il n'y avait pas assez de budgets pour la rénover et en faire l'entretien régulier. La Ville de Westmount dans le passé était prête à contribuer, mais d'une façon limitée.

Que pensent les citoyens de la situation de la gare de Westmount? Comment voient-ils la transformation de la gare d'Orsay en comparaison?

Pour la plupart, il n'y a pas besoin de restreindre l'usage à l'histoire des lieux, le plus urgent est de sauver la gare. L'usage peut être adapté à la situation. L'histoire du lieu est préservée tandis qu'une autre est créée. Les participants ont un point contre la ville dans le permis octroyé pour la construction des condos des deux côtés de la gare de Westmount. Les participants ont confiance dans le savoir-faire des professionnels, ils réalisent que la gare de Westmount n'est pas une priorité pour la Ville de Westmount, qu'il n'y a pas de budget pour sa réhabilitation et qu'il y a besoin d'investissements énormes pour un tel projet. Les participants suggèrent une multitude d'usages possibles (publics, civiques, traditionnels, éducatifs, saisonniers). La plupart des participants sont ouverts à l'ajout de structures contemporaines : temps et usure sont importants dans la mesure où les matériaux d'origine peuvent encore être préservés. Les participants sont divisés en deux groupes : ceux qui acceptent une nouvelle architecture visible du 21^e siècle ajoutée à l'édifice original et ceux qui préfèrent qu'il n'y ait pas de coupure. Ces deux groupes expriment les mêmes préférences lorsque les photos du Musée d'Orsay leur sont soumises.

La chercheuse, à travers les entrevues réalisées avec les participants, a trouvé qu'il y a un sentiment général de frustration devant la gare et la décrépitude dans laquelle il est inévitable qu'elle tombe si elle continue d'être délaissée ainsi. Il est clair que les efforts de la Ville de Westmount pour la «mettre en boule-à-mite» et pour la conserver ainsi ne sont pas suffisants. Il est temps de faire bouger les choses. La voix des participants est un petit échantillon restreint mais qui pourrait devenir plus grand et qui pourrait être entendu par la ville de Westmount ou par les autorités en place pour faire avancer la réhabilitation de la gare de Westmount et sa réintégration à la vie active des citoyens. De plus, les diverses façons de voir l'espace vécu et les expériences des citoyens démontrent comment l'espace a une

vie dans le temps et que, dans le cas de la Gare Westmount, malgré sa fermeture depuis longtemps, le désir est de faire vivre cet espace et cette gare avec une vie qui amène à une expérience nouvelle.

Comment aborder la sauvegarde et la réhabilitation d'une gare historique abandonnée à la lumière des données collectées ci-haut? Comment refléter ce que les participants pensent et désirent? C'est ce à quoi la prochaine discussion tente de répondre.

CHAPITRE 5 – Analyse des résultats et discussion

5.1 Analyse des résultats

Edgar Morin dit :

« La complexité n'est pas une recette pour connaître l'inattendu. Mais elle nous rend prudents, attentifs, elle ne nous laisse pas nous endormir dans l'apparente mécanique et l'apparente trivialité des déterminismes. » (Morin, 2005, p. 110)

La perspective à travers laquelle cette étude examine le contexte de la gare de Westmount s'inspire de la complexité. Le but de la recherche, rappelons-le, a été de comprendre la vision des usagers concernant la préservation de vieilles gares abandonnées par les chemins de fer, notamment la gare de Westmount, en explorant comment ils vivent cet espace, dans le cas où il a été préservé tel quel en lui attribuant un nouvel usage ainsi que dans le cas où il a été transformé en lui ajoutant de nouvelles structures (intérieures ou extérieures) pour accueillir un ou de nouveaux usages.

Complexité... pourquoi ? Où réside-t-elle ? Dans les deux cas étudiés, que ce soit la gare de Westmount ou le Musée d'Orsay, plusieurs parties prenantes tirent les ficelles, chacune de son côté. Pour le musée d'Orsay, c'est au niveau de la présidence du pays et du programme des « grands travaux » de l'ère mitterrandienne, au niveau du patrimoine et au niveau social. Pour la gare de Westmount, c'est au niveau de la Ville de Westmount, au niveau des citoyens, et au niveau du patrimoine et du développement durable. C'est pour être inclusif et démocrate que la complexité a été choisie : pour avoir une vision globale de la situation, des systèmes qui la gèrent, des interrelations existantes entre la gare, les usagers et l'environnement dans lequel elle baigne.

L'analyse suivante sera divisée en trois grandes parties :

- **L'analyse visuelle et historique** qui englobe l'analyse de contenu (Visual content analysis) sur le Musée d'Orsay et l'analyse de la documentation historique couvrant le Musée d'Orsay et la gare de Westmount ;
- **L'analyse de l'étude de cas** qui inclut l'analyse des entrevues ainsi que la « photo-entrevue » sur le Musée d'Orsay et sur la gare de Westmount ;
- **Une comparaison** entre les résultats obtenus sur le Musée d'Orsay et ceux obtenus sur la gare de Westmount.

5.2 Résultats de l'analyse visuelle (contenu) et historique

5.2.1 Analyse visuelle du Musée d'Orsay

Les codes joints aux photos sélectionnées ont été comptés et comparés (Rose, 2007). Le Tableau VII résume l'analyse et expose les codes attribués à chaque image. Le Tableau VIII résume le nombre de codes obtenus. Une copie du tableau détaillé de l'analyse des images est incluse à l'Annexe V.

Tableau VII — Analyse de contenu et codes attribués aux images.

CONTENT ANALYSIS					
ÉCHANTILLONAGE:		1ERE PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA GARE OU DU MUSÉE D'ORSAY, DANS CHAQUE ARTICLE CHOISI			
Photo#	JOURNAL	ANNÉE	CONNOTATION NÉGATIVE (CODE N) OU POSITIVE (CODE P) OU QUESTIONNEMENT (Q) DANS TEXTE	CODE	PRÉDOMINANCE DE H OU C
AVANT LE MUSÉE D'ORSAY					
26	TECHNIQUE ET ARCHITECTURE	1979	Q	H	
19	CASABELLA	1982		H	
20	CASABELLA	1982		M	
23	LOTUS INTERNATIONAL	1982		H	
APRÈS LE MUSÉE D'ORSAY					
16	ARCHITECTURAL REVIEW	1986	N	M	H/C
6	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	P	H	
1	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	N/P	M	C
2	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Historique	H	
3	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Historique	H	
4	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Historique	H	
5	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	P	M	C
7	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Q	H	
8	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	P	M	H
9	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	N/P	M	C
10	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	N	M	C
11	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	N/P	H	
12	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986		M	H
13	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	P	M	H
14	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986		H	
18	BAUWELT	1986		H	
21	DAIDALOS	1986	Q	H	
24	MAISON FRANCAISE	1986		M	H
25	OTTAGONO	1986	P	M	C
27	TECHNIQUE ET ARCHITECTURE	1986	N	M	C
22	DOMUS	1987		M	H
17	ARQ: ARCHITECTURE/ QUÉBEC	1988	P	H	
15	ARCHITECTURA	1992	Historique	H	

Le tableau VIII résume les fréquences des codes obtenus.

Tableau VIII — Fréquence des codes obtenus.

CODES	FRÉQUENCE
AVANT 1986	
Q-H	1
H	2
M	1
Total photos avant 1986	4
APRÈS 1986	
N-M-H/C	1
N/P-M-C	2
P-M-C	2
P-M-H	2
N-M-C	2
M-H	3
Total Photos Mélange Arch. Historique et Contemporaine	12
P-H	2
H	6
Q-H	2
N/P-H	1
Total Photos Architecture Historique	11
Total des photos examinées	27

Pour la période précédant l'inauguration du Musée d'Orsay, quatre (4) photos prises dans quatre (4) articles des années 1979 et 1982 ont été examinées et donnent ce qui suit :

- 3 Photos sur 4 représentent l'architecture historique
- 1 Photo sur 4 représente des plans du musée
- Les auteurs se posent des questions (Q) sur le musée dans la gare

Pour la période au courant de laquelle le musée a été inauguré et a été ouvert au public, vingt-trois (23) photos prises dans vingt-trois (23) articles des années 1986 à 1992 ont été examinées et donnent les résultats suivants :

- 12 photos sur 23 représentent un mélange (CODE : M)
- 3 sur 12 Textes accompagnant les photos représentant un mélange sont à connotation négative, par rapport à la nouvelle architecture (CODES : N – M)
- 2 sur 12 Textes accompagnant les photos représentant un mélange sont à connotation négative sur certains aspects et positive sur d'autres (CODES : N/P – M)

- 4 sur 12 Textes accompagnant les photos représentant un mélange sont à connotation positive (CODES : P – M)
- 3 sur 12 Textes accompagnant les photos représentant un mélange sont neutres (CODES : CASE VIDE – M)
- Prédominance de l'architecture historique dans le mélange : 5 photos sur 12 (CODES : M – H)
- Prédominance de l'architecture contemporaine dans le mélange : 6 photos sur 12 dont 2 à connotation négative (CODES : N — M — C)
- 11 photos sur 23 représentent une architecture historique (CODE : H)
- 2 Textes des 11 accompagnant les photos représentant une architecture historique sont à connotation positive (CODES : P – H)
- 6 Textes des 11 accompagnant les photos représentant une architecture historique sont neutres ou relatent l'historique de la gare (CODES : CASE VIDE OU HISTORIQUE – H)
- 1 Texte des 11 accompagnant les photos représentant une architecture historique sont à connotation négative sur certains aspects et positives sur d'autres. (CODES : N/P – H)
- 2 Textes des 11 accompagnant les photos représentant une architecture historique posent des questions sur le mélange (CODES : Q – H)

L'examen de ces résultats dévoile trois orientations : la première allant contre le design et la conception de Gae Aulenti, la deuxième au contraire l'approuvant et la troisième restant neutre ou se posant des questions.

Ci-dessous, trois extraits montrant les trois tendances :

Photo 1 : désapprobation du design de Gae Aulenti

«...The result is no doubt sufficiently spectacular to seduce most visitors. Nevertheless it is quite inappropriate - and for several reasons so - either as a response to the original building or for its new purpose. » (Buchanan, 1986, p. 80-81)

Observations du chercheur : dominance de l'architecture contemporaine photographiée de façon à lui donner plus de poids encore qu'elle n'en a, on devine la présence d'un détail de l'arche originale de la gare. Photo faisant ressortir le poids lourd des colonnes et détails de l'architecture contemporaine.

La photo accompagnée d'un texte à connotation négative est un exemple du refus de la nouvelle architecture du musée d'Orsay.

Photo 2 : questionnements

«The exhibition landscape now begins on the basement floor, rising up a floor via stairs and terminating in front of two interposed architectural towers. Its dimensions are deliberately large and powerful to prevent its being overwhelmed by the grand architecture of the hall. The Musée d'Orsay is due to be opened on 9 December 1986. That will be the time to draw conclusions as to whether the metamorphosis of a railway station into a museum has been successful. » (DAIDALOS, 1986, p.78)

Observation du chercheur : Gare en pleine activité ; usagers en attente ; scène de tous les jours.

Photo 3 : approbation du design de Gae Aulenti

Traduction du texte accompagnant la photo :

La transformation de la gare d'Orsay à Paris en un musée de l'art français du XIXe siècle a apporté beaucoup d'honneur et de flèches de notre critique : injustes, ces derniers, si nous évaluons comment la solution muséographique a suivi, de manière cohérente, une opération muséologique audacieuse. (OTTAGONO, 1986, p. 70)



Fig. 39. Carrieri, Mario. *Gare d'Orsay*. s.d.
Koenig, Giovanni Klaus. «Allestimenti e ristrutturazioni La gare de la Gae».
Ottagono 23. 88 (1988) : 70, en haut.
Imprimé.

Observation du chercheur : Photo au début de l'entrée dans la nef. L'architecture originale de Laloux est en avant plan assise sur un plancher moderne avec escaliers modernes. À travers l'encadrement des colonnes originales, on voit l'allée centrale du musée flanquée de

deux volumes modernes allant jusqu'au fond de la nef. L'arche est là, mais semble être lointaine.

Le nombre de fréquences d'articles à connotation négative ne dépasse pas le nombre d'articles à connotation positive ou neutre. Il suffit dès lors de constater que trois tendances semblent rivaliser entre elles : l'approbation du design de Gae Aulenti et de son architecture contemporaine (des années 80) intégrée à l'architecture historique de la gare d'Orsay, le refus de cette architecture imposante et la neutralité ou le questionnement sur l'opinion publique. Il faut souligner que les périodiques analysés sont des périodiques spécialisés en architecture ou en histoire de l'architecture, en arts, ils visent donc un public qui s'y intéresse si ce n'est un public spécialisé (professionnels du milieu de l'architecture, de l'histoire et de l'art).

5.2.2 Analyse de la documentation historique :

5.2.2.1 Musée d'Orsay

Selon Chastel, A. et Babelon, J.P. (1985), les anciennes structures, lorsque préservées et destinées à un réemploi, offrent une incitation, une proposition aux utilisateurs.

Au moment où les décisions sont prises pour la transformation de la gare d'Orsay en musée, le patrimoine ne semble pas encore élevé au même rang que l'écologie (Pérouse de Montclos, 1993), mais elle profite quand même d'une situation qui tourne à son avantage, après de longues années d'abandon. Non seulement bénéficie-t-elle d'un traitement spécial en tant que structure des chemins de fer (Pérouse de Montclos, 1993), mais la gare d'Orsay est un monument parmi d'autres, qui ont profité du programme du premier septennat mitterrandien se traduisant par un élan de commande architecturale et la mise en chantier de grands équipements nationaux et culturels (Devillard, 2000 citée dans Granjon, 2001). Les « grands travaux » accompagnés de « missions » pour les gérer en sont le résultat. (Morand-Deville, 1987)

L'objet architectural, ici la gare d'Orsay, devient un « signal urbain », une « machine de pouvoir » et la « pièce maîtresse d'un dispositif cérémoniel et mémoriel » selon les termes de Devillard (2000, citée dans Granjon, 2001). Donc, la gare d'Orsay devient un objet exploité et manipulé par la politique en place, pour des fins politiques. Collard (1998) désigne cette politique comme « état tentaculaire » profitant de l'« identité nationale des Français » et de leur « idée collective de la culture » (Collard, 1998). Mais, ce qui en résulte en fin de compte

c'est la préservation de la gare (Thuillier, 1986) et sa transformation en musée, le tout payé par l'état.

À quel prix ?

Selon Mainardi (1987), au prix de son architecture historique et de son programme muséographique.

D'après Thuillier (1986), le seul prix payé ici est les quelques millions de francs dépensés pour la transformation de la gare en musée et c'est une « ... misère, si l'on songe aux milliards que représentent, à valeur du marché, les œuvres qu'il va abriter et préserver, et au capital culturel qu'elles constituent, lequel ne peut se traduire en chiffres. » (Thuillier, 1986, pp.9-11)

Mainardi (1987) et Thuillier (1986) représentent deux courants de réactions envers la transformation de la gare d'Orsay en musée d'Orsay, qui expriment d'un côté, le refus total de cette conception et d'un autre, la compréhension des difficultés du projet, de la monumentalité de l'architecture historique d'origine de Victor Laloux juxtaposée à l'architecture post-moderne de Gae Aulenti et du programme muséal.

Mis à part le fait que, selon Mainardi (1987), les exigences politiques des années 80 ont joué leur rôle même dans la conception architecturale de Gae Aulenti, tout comme l'architecture de Victor Laloux et les exigences politiques de son époque, l'architecture additionnée est vue comme « pharaonique » (Buchanan, 1986 ; Mainardi, 1987), bruyante, éclipsant les œuvres d'art (Sherman, 1990), la présence de l'architecte est vue comme intrusive (Mainardi, 1987).

De leur côté, Thuillier (1986) et Findeli (1988) apprécient la complexité et les contraintes du programme :

« N'imaginons pas la simple réorganisation d'un département et le transfert dans de nouveaux locaux. Il s'agissait véritablement de constituer un nouveau musée, dans le plein sens du mot, et dans les conditions les plus risquées. » (Thuillier, 1986, pp.9-11)

« C'est faire preuve d'injustice que de condamner une réalisation au nom d'un idéal esthétique implicite qu'il s'agirait tout d'abord de définir, et en méconnaissant toute la complexité et les contraintes du programme... » (Findeli, 1988, p.26)

La conception « monumentale » de Gae Aulenti est justifiée par la monumentalité de l'architecture de Victor Laloux : elle ne devait pas être écrasée par l'architecture d'origine, elle devait tout au moins l'égaliser. Elle est par contre atténuée par le choix des matériaux, des couleurs douces et des éclairages bien étudiés. (Findeli, 1988, p.26)

En conclusion, trois (3) éléments saillants émergent de la documentation historique sur le Musée d'Orsay : premièrement, la politique a joué un rôle primordial dans la préservation de la gare d'Orsay, en lui octroyant un nouvel usage et lui offrant les moyens d'être transformée et réhabilitée en musée. La gare d'Orsay est devenue un objet exploité et manipulé par la politique en place, pour des fins politiques, mais en finale, elle a été préservée et transformée en musée. Sans cet appui politique, il est probable que la gare d'Orsay n'aurait pas existé aujourd'hui, tout comme les Halles détruites et remplacées en 1971. Deuxièmement, la nouvelle architecture intégrée à la gare est controversée, elle a suscité beaucoup de discussions, les unes l'approuvant, les autres la refusant. Troisièmement, et du point de vue social, malgré ces deux courants s'opposant, le Musée d'Orsay compte aujourd'hui plusieurs milliers de visiteurs par année semblant dire aux professionnels et experts d'écouter plutôt les usagers et leur opinion sur ce mélange entre architectures.

5.2.2.2 Gare de Westmount

La ville de Westmount ainsi que ses citoyens ont joué un rôle crucial dans la protection de la gare de Westmount et sa préservation sur le site du Glen.

Sur le plan culturel et patrimonial, les efforts de la Société Arts Westmount, en la personne de Mme Edythe Germain, ont donné fruit, le résultat étant la désignation de la gare de Westmount comme « gare ferroviaire patrimoniale » en 1994, par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. La vente de la gare par le CP à la Ville de Westmount a pour effet de la sortir de sous la protection de la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*, mais ne lui enlève pas sa désignation. Ce sont les règlements municipaux qui maintenant devront protéger la gare et son site.

Économiquement parlant, des plans de collecte de fonds pour la réhabilitation de la gare et son utilisation avec nouvel usage ont été mis sur pied par la Société Arts Westmount et par la suite l'AHW, mais sans résultats. La Ville de Westmount ne veut pas payer pour des projets dont elle ne tient pas les rennes.

Donc politiquement parlant, le projet de la gare est soutenu par la ville de Westmount, mais d'une façon très limitée. Il y a besoin de fonds pour sa transformation. L'architecture est à conserver et à protéger.

5.3 Analyse de l'étude de cas —La Gare de Westmount

L'examen des données recueillies pendant les entrevues avec les participants a éclairé davantage le contexte entourant la gare de Westmount ainsi que la manière préférée, par les usagers, de la préserver et de lui prolonger l'existence. Au centre du tableau, la gare de Westmount abandonnée, « orpheline » à première vue, malgré le fait que gravitent autour d'elle les intéressés : il faut nommer ici, les citoyens, la Ville de Westmount, l'Association Historique de Westmount, la société Arts Westmount (qui n'existe plus aujourd'hui). Également dans le tableau, le patrimoine, le développement durable, le site de la gare elle-même et sa relation avec la rue Victoria et finalement le « mammouth » qui vient de s'installer dans « la cour arrière » de Westmount, le CUSM.

Cet examen a aussi donné une idée sur le point de vue des participants concernant le Musée d'Orsay et son architecture intérieure ainsi que la gare de Westmount, et ce, à partir des données recueillies pendant la « photo-entrevue » telle qu'expliquée plus haut dans le texte. L'analyse subséquente se divise en deux parties : l'analyse des données collectées lors des entrevues et l'analyse des données recueillies lors de la « photo-entrevue ».

5.3.1 Entrevues

La gare de Westmount est au cœur d'une situation complexe malgré les apparences. Elle a été abandonnée par le CP il y a plus de trente (30) ans, elle est la propriété de la Ville de Westmount depuis, malheureusement la ville ne la considère pas comme prioritaire et la laisse « orpheline », abandonnée. La situation est plus ardue qu'il n'y paraît. Trois niveaux de considérations doivent être interprétés : le politique et l'économique ; le patrimoine et l'architecture et finalement le social et la culture.

Le politique, l'économique et comment le sort de la gare est décidé : Comment les participants le perçoivent.

Au niveau politico-économique, la gare appartient à la Ville de Westmount, mais elle est reléguée à un plan quasiment invisible. Pendant les quelque vingt (20) années où elle a appartenu à la ville, la gare n'a pas trouvé preneur, il semble que le zonage est limité en quelque sorte. Elle a constamment été amenée à la table de discussion du conseil municipal selon P5, mais sans succès : elle n'est pas un projet prioritaire. Elle n'a pas été utilisée comme instrument électoral pour les élections municipales ce qui a peut-être prolongé son abandon. Seule la volonté politique serait en mesure de changer le zonage, d'élargir ses

horizons et de permettre plus d'usages afin d'encourager de possibles investisseurs ayant le budget nécessaire à sa rénovation et son agrandissement, si besoin est.

La Ville de Westmount protège la gare, mais n'a pas de budget pour son entretien. Elle a déjà investi dans la toiture et dans l'enveloppe afin de la protéger contre le vandalisme et les intempéries.

P5 : « ... nous notre objectif premier c'était juste de protéger le bâtiment en faisant des travaux d'imperméabilisation pour s'assurer que l'enveloppe est étanche et ça s'est arrêté à ça, on n'a même pas investi pour les fenêtres, parce qu'un bâtiment qui est inoccupé attire le vandalisme de toute façon... donc, aller mettre des investissements dans de la fenestration qu'on parle quand même de fenêtres assez imposantes... c'était pas vu comme une priorité par le conseil... donc notre approche, ç'a été une de conservation, il est gelé dans le temps... »

P5 : « ... bon avec les fusions, défusions les problèmes budgétaires qui en ont résulté, le conseil n'avait pas dans ses priorités d'adresser la problématique de la gare... »

P4: «But the city doesn't want to pay for its maintenance...»

P4: «...but they don't want the ongoing expense of maintaining the building and the land...it's big... »

P4: «ya...and you know that our city right now is assessing all the public buildings that they own, and they own a lot you know... »

Au moment où les données ont été collectées, la gare n'était pas une priorité pour le conseil municipal :

P5 : « Mais malheureusement, ça ne fait pas partie des priorités... ça a pas fait partie des priorités du conseil. Ça n'a pas fait partie jusqu'à ce jour... »

Sur le plan politique, la gare de Westmount n'est pas en ce moment un instrument de programme électoral municipal et d'après les données collectées, elle ne l'a jamais été.

P5 : « ... maintenant, il faut amener les projets au conseil de ville donc il y a un nouveau pallier, le gouvernement municipal... politique qui doit approuver le projet... et j'ai eu quelques mauvaises expériences dans les dernières années ou euh... des bâtiments qui avaient été jugés acceptables au niveau du CCU, d'architecture contemporaine ont été presque refusés au conseil... »

L'arrivée du CUSM, « la venue de ce mammoth dans notre cour arrière... » (P5), pourrait changer les conditions existantes. À date, la réaction du conseil municipal, selon P5, était une de défense, la réglementation a été modifiée, les impacts de la circulation ont été mitigés. Le conseil examine le secteur à cause de la venue de l'hôpital :

P5 : « ... peut-être que la venue de cinquante mille nouveaux clients à l'hôpital va justifier à un moment donné la prolongation de Victoria jusqu'à la gare et peut être que la gare va trouver une vocation autre que muséale... peut être qu'elle va devenir commerciale... peut être que... »

Les participants semblent espérer une amélioration à la situation de la gare de Westmount du fait que le CUSM vient de s'installer sur le Glen :

P1 : « ... du site il faut le voir aussi dans son contexte historique... contexte historique récent que... les vingt dernières années ainsi que... la situation contemporaine qui est un peu... fluide en terme... du quartier en ce moment, littéralement le Royal Vic. va déménager dimanche alors on verra... on verra ça sera quoi exactement l'impact sur le quartier, peut être ça sera quelque chose qui aidera finalement la cause... de la gare, qui sait... qui sait alors... »

P6 : « ... à un moment donné, ils voulaient en faire des bureaux de la municipalité... je pense... pourquoi pas, mais a priori tant qu'à avoir l'hôpital juste à côté il y a peut-être une façon de donner une nouvelle vie à ce bâtiment qui tienne compte de ça et d'la personnalité du secteur... »

Mais c'est finalement la volonté politique, comme le souligne P5 qui apportera des changements :

P5 : « ... c'est selon le zonage actuel moi j'peux pas parler au nom du conseil, c'est la volonté politique qui va déterminer s'ils veulent faire une modification aux usages autorisés selon le zonage... »

Un enjeu important dans le tissu urbain est la rue Victoria dont l'aboutissement est la gare de Westmount elle-même. Le secteur de la gare est zoné résidentiel, ceci inclut la partie sud de la rue Victoria.

P5 : « ... mais c'est sûr que notre axe commercial c'est Victoria... présentement la partie commerciale elle est vraiment entre de Maisonneuve et Sherbrooke... le commercial n'est pas autorisé jusqu'en bas... »

Malgré la multitude d'usages suggérés par les participants (voir Figures 4-1, 4-2, 4-3) ce zonage restreint les usages possibles de la gare ; le commercial ne fait pas partie des usages permis. La grille des usages et types de bâtiments permis par la ville de Westmount, dans la Zone HP-39-03, règlement de zonage n. 1303 (la gare de Westmount et son terrain) spécifie les usages suivants : « Parc et place publics » ainsi que « Centre d'exposition, centre d'interprétation du patrimoine ».

Un changement au zonage existant permettrait l'ajout de nouvelles structures, à l'extérieure de la gare, dans des conditions autres que résidentielles, vu que la région est zonée résidentielle et limite les gabarits de hauteurs et autres.

P5 : « Bon tout est possible, faudrait que ça soit évalué par notre comité consultatif [...] il faudrait réviser les paramètres de construction parce que faut pas oublier que c'est un quartier c'est zoné résidentiel, donc ça nous limite pas mal dans les hauteurs, les gabarits de ce qui est possible... »

Ceci donnerait des possibilités à des usages autres que parc, place publique et centre d'interprétation du patrimoine. Des usages commerciaux par exemple.

Un engagement de la part de la Ville de Westmount est souhaité.

P1 : « L'usage du bâtiment dans la conscience de... d'après moi soit on fait quelque chose qui est vraiment un engagement de la part de la ville de faire quelque chose de sérieux, mais franchement... je vois pas d'utilisation qui... ce sera difficile à faire sans investir des sommes énormes... »

Selon P1, certains résidents du quartier aimeraient voir le caractère commercial de la rue Victoria s'étendre vers la gare :

P1 : « ... il y avait même une proposition qui n'est pas mauvaise d'après moi, c'est de réutiliser la gare pour... comme un marché public alors, ils cherchent à trouver quelque chose qui est maintenant relié plus aux activités et ça c'est le point de vue de la ville je dirai... aussi peut être le point de vue de certains des résidents du quartier pour le relier plus à l'avenue Victoria pour effectivement... élargir d'une certaine façon le caractère... étendre le caractère commercial de Victoria vers la gare, mais c'est pas évident non plus... »

P5 également verrait du commercial en bas de la gare :

P5 : « ... j'verrai un peu d'commercial en bas d'la gare... à la gare, mais... ça serait dans la prolongation de la rue Victoria... »

Donc l'idée de changement de zonage n'est pas totalement refusée ou impossible, mais par contre, seule la volonté politique changerait la situation. Le manque de budget et la non-priorisation de la gare de la part de la Ville de Westmount semblent restreindre la réouverture de ce bâtiment et sa réutilisation. L'arrivée du CUSM en arrière de la gare donne un espoir de changement à la situation actuelle. L'axe commercial de la rue Victoria pourrait être prolongé jusqu'à la gare, ce qui permettrait des usages commerciaux à la gare et de nouvelles possibilités. Un engagement de la part de la Ville est souhaité.

Le patrimonial, le culturel... qu'est-ce que les participants acceptent comme changements... comment et où doit-il se faire.

La gare de Westmount est vue dans son ensemble, incluant le site dans lequel elle se trouve :

P1 : « ... parce que du point de vue d'aménagement, point de vue d'architecture, point de vue du patrimoine, sens plus large... la gare c'est pas juste la gare c'est pas un objet, la gare a été située avec un emplacement très particulier par Painter, avec un point de vue qui correspond effectivement avec la vue de l'avenue Victoria... »

Les participants sont conscients de son importance et du rôle qu'elle a joué dans le développement de la ville de Westmount et de la ville de Montréal. Pour les participants, elle fait partie du patrimoine ferroviaire, culturel, paysager et vécu :

P1 : « Oh bien sûr, oui oui oui... parce que là en termes de son architecture, ce qu'on vient de dire, en termes de la ligne ferroviaire, le lien de toutes les différentes gares le... qui est responsable aussi d'une certaine façon pour le développement, l'évolution... de la ville, de l'île de Montréal [...], mais le fait est que c'est ça qui a permis d'une certaine façon... l'évolution de la ville au... je pense de la ville dans le sens le plus large, la ville de Montréal... a permis le développement de la ville autour... du 20e siècle, le début du 20e siècle vraiment... alors... est-ce qu'il y a un... patrimoine culturel associé à la gare?... oui, absolument, absolument, ça parle de... ça parle de l'histoire de la ville de Westmount et aussi de... la ville sens large, l'île de Montréal... oui »

P2 : « I think so because of the reasons I told you about Canada, this was the first station after Windsor station for the cross Canada trains! [...] Its history, Westmount and Montreal West stations and maybe others further west you know [...] its historical for me, it has a significance for Canada in Canada, it's not just a Westmount...monument.»

P4 : «...oh yes...ya [...]the use of the building being ...being a train station...to me is heritage...also the site that it's on is like landscape heritage, and also the third part is...what they call...there's a new designation for heritage now and that's memories...ambiance...the ambiance of the station in the location that it's in, plus...which is one thing, plus peoples' remembrance of, peoples' experience of that site...»

Pour P4, il est important d'avoir, sur le conseil municipal, certaines personnes qui comprennent et défendent le patrimoine sous toutes ses formes :

P4 : «...and the city needs to have...a person on their council, you know...the councillors [...] we need to have somebody there who understands heritage, who will fight for keeping the old houses, and the train station and the...and the views...the views...from Westmount because we live on the hill, are very important...otherwise you lose things...»

Temps et usure sont importants pour les participants :

P6 : « Oui, mais personnellement je trouve que la marque du temps est une marque de... une marque de patrimoine. »

Mais le besoin de mettre à jour les installations de la gare est évident : il s'agit de moderniser les intérieurs, il s'agit plutôt de les reconstruire parce qu'ils ne sont plus là :

P4 : «...and somebody took everything out inside...»

Il n'est pas nécessaire de tout garder intact, il s'agit de faire survivre la gare et de ne pas la perdre.

P1 : « oui... oui... oui....mais... évidemment un des aspects favorables, de réutiliser la gare pour des fins d'une galerie d'art par exemple ou des archives de la société d'histoire... voulait dire que il y aurait pas énormément d'intervention sur les intérieurs, c'était le potentiel... oui. Mais la question, une des grandes questions dans le cas d'un tel bâtiment, est-ce que c'est préférable de prévoir une certaine modification de l'intérieur du bâtiment pour que ça puisse être réutilisé ou d'attendre alors déjà on est rendu à quoi quinze ans... quelque chose comme ça... »

P3: «Well to modernize the interior you definitely...I think I think legally they'd have to put in so many bathrooms per the number of people they're gone' a have in the space....»

Voir également les photos prises par le chercheur lors de la visite du 30 avril 2015 (Figures. 5 et 6.

De quelle façon reconstruire ces intérieurs reste une idée sur laquelle les participants sont partagés. Ajouter des structures contemporaines intérieures ou extérieures afin de réhabiliter l'espace, voire l'agrandir pour de futurs usages se présente dans l'esprit des participants de la façon suivante : les participants qui préfèrent une architecture lisible du 21^e siècle afin qu'elle soit différenciée de l'architecture historique et que cette dernière reste intègre, et ceux qui adoptent la continuité, la ressemblance, la similitude tout en mettant en évidence la partie historique du bâtiment. Voici quelques réponses des participants interviewés :

P1 : « Franchement je serai ouverte à la discussion d'une... intervention encore une fois le mot c'est respect [...] une intervention dans le bâtiment existant doit respecter l'architecture existante. Il y a différentes façons de le faire... Si on veut faire une intervention contemporaine la façon la plus respectueuse c'est que ça soit lisible comme une architecture du 21^e siècle... alors pour moi ça c'est un... une chose importante... où j'ai de la misère c'est quand quelque chose devient effectivement une réplique... ça, c'est pour moi... ça, c'est du Disney... que je trouve pas respectueux, alors que l'architecture est... on peut lire l'architecture, on peut comprendre le... effectivement l'époque de la construction facilement... »

P2: « If there's gone be an extension for multiple use, that a good architect would know how to do that without taking away the...impression that you get from this graceful and

monumental little station [...] No there should be changes that should...as long as this is done with...you know the artistic kind of eye of a good architect. [...] Well modern architecture can be compatible with this kind of structure...»

P3: «I'd...I really like...I prefer a mixable new...it's ...I'd like to preserve the old, but I like the freshness of new so it's always for me a dilemma anyway...I go really modern or do I keep very traditional...And...so I overcome it by mixing the two together...it...this is a personal preference...»

P5 : J'y crois... contexte de Westmount c'est plus difficile à atteindre [...] Je ne dis pas que ce serait acceptable par la ville, je dis que moi j' pense que c'est une solution... mais est-ce que le CCU va l'accepter, est-ce que le conseil de la ville va l'accepter là, c'est toute une autre histoire ça... non j'ai des doutes quant à moi là... [...]... dans notre approche, donc... d'aller créer une Pyramide du Louvre là j' pense pas que ça passerait pas là... mais si ce sont des éléments qui ont un peu plus de... de lumière, bon peut-être on peut amener plus de la lumière... »

P6 : « Moi ça j'aurai pas d'problème avec ça, mais ça dépend de la proportion... »

P4: «Well I would like to respond to your question about the preservation of our train station first...I would much much prefer that the entire building and the site that it's on...be preserved as such [...] so I much prefer the building and site as they said to be...kept as is, to be preserved as is [...] I would not like to see any additional buildings put up around it or beside it or adjacent to it, aha...in front of it, or touching it in anyway...»

Où est-ce que cet ajout peut se faire ? À l'extérieur ? À l'intérieur ?

Quatre (4) des six (6) participants interviewés acceptent l'idée d'un ajout de structures à l'extérieur de la gare de Westmount dans le but d'agrandir l'espace disponible pour un futur usage, avec certaines conditions évidemment. Cependant, pour eux, l'espace extérieur disponible est restreint, ce qui limite les possibilités d'agrandissement.

P1 : « Faut pas oublier qu'un des problèmes, un des empêchements mêmes à la construction maintenant c'est le fait que le site est tellement serré que la construction des maisons à deux côtés veut dire qu'on va construire quoi, on peut, on sera peut être capable de construire quelque chose à l'intérieur du carré défini... [...], mais c'est la seule chose... et là quand on parle de respect un des choses qu'il faut tenir compte quand on intervient c'est tout ce qu'on vient de définir en tant qu'une partie du patrimoine du bâtiment qui est la vue, la perspective de la rue, alors ça devient de plus en plus serré et compliqué effectivement alors le fait d'avoir permis la construction de ces habitations à côté a effectivement éliminé toute sorte de possibilités d'intervention... »

P2: Like could there be an extension that goes around like this ...that turns or else it goes straight...»

P5 : « Bon tout est possible, faudrait que ça soit évalué par notre comité consultatif du [...]... il faudrait réviser les paramètres de construction parce que faut pas oublier que

c'est un quartier, c'est zoné résidentiel, donc ça nous limite pas mal dans les hauteurs, les gabarits de ce qui est possible... »

P6 : « Moi ça j'aurai pas d problème avec ça, mais ça dépend de la proportion... »

Deux (2) participants préfèrent que la mise à niveau ou « modernisation » soit uniquement à l'intérieur de la gare afin de laisser le bâtiment intact à l'extérieur. P3 n'a pas d'objection à inclure des structures contemporaines à l'intérieur. P4 par contre refuse catégoriquement l'adjonction de quelque structure que ce soit à l'extérieur de la gare et ne veut pas de coupure entre l'architecture originale et celle qui viendra meubler les lieux pour le futur usage. Elle peut par contre souligner discrètement l'architecture originale.

P4: «I wouldn't take anything away from it [...] There was nothing added to it that I would take away...no...no...»

P3: «Well I ...I like the exterior the way it is, I think it really keeps within the architecture of Westmount...»

P4: «It's mixed, it's mixed...and that kind of plastering is what they did up at the Hurtubise house...If you get a chance to go at the Hurtubise house...because they just did it, it's very new, so they used this attitude, and their attitude was to preserve what was there including the cracks in the plaster...»

Comment est-ce que le mélange entre architecture historique et architecture contemporaine doit se faire, selon les participants ?

L'intervention contemporaine doit être lisible (P1), avec l'utilisation de certains matériaux, formes et couleurs. Faire un mélange de lignes contemporaines droites avec la vieille architecture existante, garder les textures existantes, mais garder le tout simple et frais. À l'intérieur, réinstaller les fenêtres, permettre à la lumière de rentrer, choisir des matériaux adéquats, ne pas morceler l'espace, l'espace étant restreint, afin de permettre à la lumière de rentrer. Installer un éclairage contemporain simple. Utiliser des couleurs contemporaines claires et simples. Matériaux, formes, échelles, environnements sont importants :

P2: «...depends...sometimes you can do something modern that has a texture in the exterior materials that reflects the older building...not necessarily literally like the older building but just as a color or texture...that blends or even contrasts sometimes...»

P3: «And I kind of...I find old is much more sensual... than new but then the new feels very clean and fresh to me, so I think if I were to go into this I would have a mixture of very modern straight lines with old materials that are there, and to keep that texture, cause the texture is really really nice, so it's a nice, to me it's a nice blend but to keep it

very simple and fresh, I would definitely have very modern lighting, I think that's really important to keep the colors modern bright, clean, simple...»

P5 : « Ben l'intérieur peut être très moderne là d'après moi l'intérieur va être épuré probablement... peut-être qu'en utilisant la hauteur maximum libre... »

P6 : « ... oui, mais ça peut être fait avec beaucoup d finesse, ça devrait l'être parce que c'est... la gare de Westmount toute « cute » soit-elle elle a été faite avec... elle s'inscrit dans une tradition de l'art de composer les bâtiments... alors si on ajoute a ça c... faire quelque chose qui est à 45 degrés juste pour faire quelque chose qui est à 45 degrés on amène des collisions... à part ça c'est comme ces grandes... ces grandes ambitions de l'architecte... de la théorie de l'architecture moderne de nous montrer où sont les climatiseurs [...]Tsi il y a une notion de toiture qui est très présente... on va faire un cube qui est comme un cube sans toit ou... alors moi pour la gare de Westmount j'aurai pas... d'allergies en apriori, mais il faut être extrêmement... sévère sur les gestes qui n'seraient que gratuits sous prétexte qu'ils sont différents ou modernes... »

En revanche, l'intervention sans coupure entre l'architecture historique et la nouvelle architecture doit se faire à la façon italienne, en utilisant le « stucco finish » selon P4 :

P4: «In Italy...they do this so wonderfully...I would go to a museum and...light, big spaces, wall...plaster walls, but somehow the way they plaster the wall, it looks old...and you have two or three colors of plaster one on top of the other...and it's so beautiful...it's so beautiful...and you grow to see what's new and what's old and they ...they'll keep an old wall...well if it exists, and then they'll plaster, they'll build something new and then they'll plaster, but there is not a hard line between the two...It's mixed, it's mixed...and that kind of plastering is what they did up at the Hurtubise house... ...so you go up to the Hurtubise house and...it's all plastered, but a different color where they filled in the cracks, so you would see exactly where the...»

En ce qui concerne l'architecture contemporaine et les règlements, la ville de Westmount préconise l'intégration des nouvelles constructions au contexte immédiat :

P5 : « ... j'ai connu quand même plusieurs conseils municipaux, et ils ont tous pensé de la même façon, sont pas très très réceptifs à l'architecture contemporaine... fait que l'architecture contemporaine je vous dirai qu'on n'est pas très chaud à cette idée à Westmount... On préconise davantage une intégration d'un nouveau bâtiment... dans le contexte immédiat, donc il faut que le bâtiment respecte une palette de matériaux similaires à ses voisins, un gabarit similaire à celui des voisins... une orientation, des fenestrations de proportion... puis un rappel de certains éléments, c'est pas obligé d'être une mimique, mais disons que l'architecture contemporaine elle est très encadrée... »

L'architecture contemporaine est donc très encadrée à Westmount.

Une idée bien présentée, une idée créative amènerait le bâtiment à une solution et non l'ajout d'une architecture contemporaine, selon P1. Un programme, un usage, une vocation

détermineront si un ajout est nécessaire ou non. L'intervention extérieure ou intérieure dépendra de l'usage.

La nouvelle structure permettra la conservation du patrimoine à certaines conditions :

P1 : « Oui absolument... oui. [...] Si c'est bien fait. [...] Bien fait fait référence à ce que j'ai dit déjà c'est la notion de respect et la notion de lecture, qu'on est capable de comprendre ce qui est l'intervention contemporaine et effectivement le bâtiment d'origine. »

Pour les participants, l'architecture historique est plus sensuelle ; l'architecture contemporaine est propre et fraîche.

P3 : « And I kind of... I find old is much more sensual... than new but then the new feels very clean and fresh to me, so I think if I were to go into this I would have a mixture of very modern straight lines with old materials that are there, and to keep that texture, cause the texture is really really nice, so it's a nice, to me it's a nice blend but to keep it very simple and fresh, I would definitely have very modern lighting, I think that's really important to keep the colors modern bright, clean, simple... »

Pour que la réhabilitation de la gare respecte la logique du développement durable et que l'utilisation des nouvelles ressources soit limitée, il faut que ça devienne un élément de l'esprit du projet :

P6 : « ... oui c'est sûr qu'on limite les... mais dans... encore là, c'est un peu... il faut qu'ça devienne un élément de l'esprit du projet [...] donc de réduire l'impact, d'en faire une meilleure utilisation parce qu'on pourra avoir des... une proposition qui soit extrêmement... vorace... »

Il ne suffit pas qu'elle respecte la réglementation du LEED :

P6 : « ... en matériaux, et tout ça, par rapport à une autre qui serait beaucoup plus discrète et beaucoup plus basée sur l'adaptation que si on prend par exemple des constructions neuves, les gens voudront dire nous on garde la gare, dans le fond ce qu'on veut vraiment faire, notre système hormonal personnel, on veut construire un nouvel édifice... on va la garder puis on va faire un gros truc à côté [...] c'est ça qui compte puis on va mettre tous les trucs de développement durable pour que ça passe bien au niveau des relations publiques... »

Le social, l'espace... comment les participants s'approprient la gare et son espace.

Il est clair que les participants tiennent à cœur leur petite gare. Un mélange de sentiment de mécontentement, de tristesse, de déception transparaît dans les conversations, à l'idée de la voir abandonnée toutes ces années.

P1 : « C'est ça, mais juste pour te donner une idée c'est absolument le fait que les résidents du quartier, les résidents de la ville, les élus sont attachés à la gare il y a

aucune possibilité de la démolition en tous les cas... c'est protégé c'est protégé quand même... »

P2: «Very unhappy, maybe for only nostalgic reasons, maybe sentimental reasons, I... I have ...I love Canada...so it symbolizes all what I mentioned earlier, the expansion of Canada could only take place with railways, because there was a thin population...the Americans were gone' a take the west from us just by populating it. »

P2: «I like the architecture, that's why I always looked at it...»

P3: «Well...I can...I know when I go jogging I go by the Westmount train station in particular, so that it's always on my mind...and I see at the city I saw that they had gentrified the station and it was falling apart and they fixed it up, and it's looks... its abandoned, it has this beautiful, well not so beautiful but ok... lawn in front of it and this is just this border of building and it saddens me that this structure has not been used, so...what would I think would be a good way to use it I'm not quite sure[...] I find it's pleasant except I'm sad because it just sits there unused, so...[...]It's sad...that's so sad...I'm happy they preserved it because we could go in there, fix up the walls...»

P3: «...but I think aesthetically, I really like the...sort of the...way they maintain the old...feeling of architecture and in that they didn't have just a flat roof but they put a sleight, back the sleight roof, I think sleight looks really nice...on the interior... I think, I mean, you happen to be interviewing me in my kitchen which is quite modern but I have an old brick wall...»

P4: «...but our train station's still sitting there...waiting, everybody...once a week somebody asks me what's happening to the train station...»

À l'idée de la voir réutilisée, les participants sont enchantés :

P1 : « Oh, mais ce sera de la joie parce que franchement en ce moment c'est quelque chose qui n'est pas utilisé, qui un... d'une certaine façon on peut dire un trou dans notre quartier... alors pour moi personnellement de voir un bâtiment qui n'est pas utilisé c'est un gaspillage, alors je préfère absolument et particulièrement dans le cas d'un usage public... c'est sûr... oui, oui. »

P2: «I would go right away! Because it would be a new phase of its history...and I would want to participate, to be part of that...»

P3: «Ha...I would feel...I would feel a little maybe the word is relieved, that they're not...that they haven't abandoned this...actually I find when I'm jogging by it, it's a very pleasant looking structure and that it can be reused for something else, that's «a propos» 2015...so I guess I'd be...simple word is Happy! »

P4:«Ahahaha I'd be so happy...I'd like to be involved in it...but...even if somebody else took it over...because it's wasteful to have the station...a building as viable as that, just sitting there...because any building that you leave, it will degenerate...ya....»

P5 : « Ben j'serai très heureuse hahaha... surtout si j'ai contribué à l'émission des permis hahaha... ça me fait toujours plaisir de visiter les bâtiments que j'ai aidés à haha renaître... Hahaha... non c'est sûr que ça serait une belle expérience, j'en suis certaine... »

P6 : « J'veais prendre le métro puis je vais aller voir ça... aha... je trouve ça serait une bonne nouvelle... »

Le langage des gares, les matériaux utilisés à l'intérieur évoquent souvenirs et mémoires — il est important, mais pas essentiel de tout conserver intact :

P1 : « Comme préc... comme quelque chose précieuse non plus OK... pour moi rendu à ce moment plus important plus intéressant de trouver un autre usage même si ça exige une modification à l'intérieur et de garder la gare, que de la perdre. »

La nouvelle structure n'existe pas encore, les participants ne semblent pas pouvoir exactement prévoir leur façon de vivre l'espace, mais cela ne les empêche pas d'accepter l'idée d'une structure ajoutée à la gare :

P1 : « J'peux pas dire... ça dépend sur l'espace... oui oui oui »

P5 : « Ça peut... ça peut être très intéressant c'est sûr, quand que les fenêtres vont avoir été réinsérées avec les divisions d'origine... ça peut être très très joli ça... »

P2: «Change something inside there...changes inside should be good, I mean it depends on what kind of changes they would be, I'm not against changes inside of the station...it could be very...it might be somebody, some brilliant people who would do something very unusual and make it more interesting... than being a waiting room in a station. »

P3:« I'd be happy that it's being used...I don't think that it should be left abandoned...spend all that money on the exterior and do nothing to the interior...I feel very strongly about that...»

P6 : « Mais si c'est... si l'espace est bien pensé, s'il y a... je sais pas peut être qu'on va découvrir maintenant qu'ils ont dégagé tout l'intérieur, ils vont peut-être recomposer les parcours... il y a peut-être quelque chose d'intéressant qui peut se dégager de ça... »

Un participant sur six préfère n'ajouter aucune structure :

P4 : « ... I'd prefer not to...I'd prefer not to...»

Il semble que les participants s'approprieraient la gare même si une nouvelle structure y est ajoutée. Cela dépend évidemment de certaines conditions :

P2 : « Ya... I wouldn't have... I don't, I wouldn't have negative or...approach to it...»

P3: «Oh...I don't think that would make a difference, I mean as long as it's cleaned up and they use the spaces...in a thoughtful way[...]...because it's where you put things and what you put there...doesn't have to be new doesn't have to be old, I mean...it's not up to me if its new or old, I don't really care if it's...I don't have preference if something's new or old, it's how it's used and if it's being used that seems to be important to me...»

P4: «Well...if aha...if it were a heritage center it would be my home, I'd be working... I'd be working there every day hahaha...»

P5 : « Beaucoup beaucoup d'fenestrations, donc toute la façade ici c'est tout vitré fait que j'peux juste essayer d'comparer cette expérience que j'ai vécue quand j'suis allé et c'était... abandonné, placardé versus ça là... c'est pas comparable, mais c'est sûr qu'à partir de l'instant où le bâtiment renaît à la vie, tu mets des beaux matériaux à l'intérieur... cette expérience peut être plaisante... »

P6 : « Ben c'est une question pleinement hypothétique, mais à priori oui ça dépend comment elle est faite, si c'est un espace accueillant... moi j'habite pas là aha... mais j'serai accueilli puis... j'suis ouvert à me faire accueillir d'une manière qui est propre à cet endroit puis à la vocation qu'on lui donne, mais si c'est un espace qui devient refermé, si ça servait d'entrepôt par exemple, ben c'est pas tellement, ce serait pas génial... »

Pour que les citoyens s'approprient davantage la gare, il faut une idée, une architecture bien communiquée, une consultation publique est primordiale :

P1 : « ... alors en termes de l'appropriation par la population, soit d'un quartier ou la ville dans le sens plus large, il faut comprendre que ça prendra une idée qui est bien communiquée et une architecture qui est aussi bien communiquée. Alors j'espère que dans le cas d'une telle intervention dans la gare Westmount qu'il y aura des consultations avant... alors ça pour moi ça sera primordial en termes de la réutilisation de la gare oui. »

5.3.2 Photo-Entrevue

5.3.2.1 Musée d'Orsay

Les photos du Musée d'Orsay ont été exposées aux participants pendant les entrevues. Les commentaires se sont surtout concentrés sur l'architecture de la gare d'Orsay et sur sa transformation en musée. Deux façons de penser ressortent de la conversation : les participants qui acceptent et apprécient la nouvelle architecture du musée et ceux qui la refusent. Les participants qui acceptent le mélange entre architecture historique et architecture post-moderne du Musée d'Orsay relèvent ces points :

- L'architecture en général est belle
- Certains éléments dérangent
- C'est un grand succès d'autant plus qu'il permet de visiter des lieux à l'origine interdits au public. Il y a une nouvelle proximité avec ces éléments et lieux.

P2: «I think it's successful...»

P2: «Oh I don't know, I don't ...it's not as good as it could be...from this angle I don't like this...But I like this...it's ok [...] The angle ya... perspective, right [...]...but this looks

good to me and that doesn't look good, maybe that is a small problem, it is too local an example... [...] but the vaults...it was very impressive...»

P5 : « J'trouve ça bien, j'trouve quand même que... c'est une réussite, pour rendre les collections qu'ils exposent, l'ambiance très agréable, la luminosité est bonne, j'trouve quand même que c'est daté... la façon dont la designer a traité les volumes intérieurs... c'est... c'est les années 80 c'est clair... hahaha... J'suis pas certaine qu'aujourd'hui elle referait l'aménagement intérieur de la même façon [...], mais ici... j'pense qu'ils ont fait un beau compromis pour répondre au programme du musée... puis tout en conservant l'enveloppe... puis le volume est très intéressant... c'est c'est... vraiment réussi... »

P6 : « Oui c'est un grand succès... c'est un grand succès parce les... parce qu'autant il y a des... il y a un caractère étonnant par les grands éléments de l'architecture d'origine surtout la voûte... les voûtes puis tout ça... les colonnes... il y a plein d'choses puis le parcours fait que les gens s'amuse un peu là-dedans... quand on s'balade dans la paroi vitrée où il y a l'arche, c'est sympathique... les gens se... c'est volet ou on ne... il y a comme un accès à un lieu qui aurait été souvent interdit... mais ce qui est bien c'est qu'on est conscient dans la plupart des espaces qu'on est dans une ancienne structure... parce qu'ils auraient pu facilement dire on garde le plafond comme ça puis on fais l'allée... les gens vont être complètement dans du neuf. [...] Mais à cause du volume... du grand dégagement on peut difficilement penser qu'on n'est pas dans un truc comme ça... alors j'trouve ça formidable pour ça, moi je l'aime bien, mais j'y vais pas souvent parce qu'il y a trop d'monde... »

Les participants qui n'apprécient pas le mélange fait entre les deux architectures au musée d'Orsay trouvent :

- D'un côté que ce n'est pas réussi, malgré que l'utilisation de la gare en tant que coquille pour un musée soit appropriée.
- D'un autre, il y a refus total de cette coupure claire entre deux architectures.

P1 : « ... architecturalement c'est pas une réussite [...] je dirai que la perception architecturale quand on lit la grande majorité sont pas favorables... mais ça, c'est un projet et c'est que ça pourrait réussir ou non... en termes de est-ce que c'est la réutilisation d'une gare ferroviaire en tant que galerie d'art en tant que musée est-ce que c'est approprié... bien sûr il y a aucun problème de faire dans le cas que n'importe quelle réutilisation soit encore une fois respectueuse... ça, c'est le... ça c'est effectivement comment on va le juger par exemple [...]... ça part d'une certaine attitude qui prévalait à un certain moment même en termes de l'intervention c'est une intervention que... on peut juger l'architecture, la qualité de l'intervention, tout ça apparemment de l'idée de la réutilisation en tant que coquille si on veut pour un musée alors est-ce que c'est la réutilisation est appropriée... oui... est-ce que l'architecture est nécessairement une réussite, pas nécessairement. »

P4: «...for me it was too abrupt...it was too abrupt...I don't...don't really feel good about it...when I walked along here...looking at one piece of sculpture after another after another after another...none of the pieces of sculptures seemed to be...displayed to advantage...everything kind of just became one...repetitive...I would have liked...and I really don't like this line across here, I find that very destructive and the material I don't like that...to me it doesn't relate...shouldn't say I don't like, it doesn't relate to the rest of the building, I would have liked to see more of this original structure and the things displayed within that and within this, within the old structure...»

P4: « ...no I wouldn't keep the tracks, no...I would display things...like they do now...I would display things, but I wouldn't build this false wall around it...»

Le patrimoine culturel a été préservé selon certains participants, et il a été maltraité selon d'autres.

P4 : « ...not really...I mean they...I go back to this cutting in half, if you look at the top half, you ...you see the arches and the glass and the clock and so on and...but if you look at the bottom half it's... looks like a completely other place... It's too divided for me...»

P5 : « ... je trouve ça très bien qu'ils aient conservé le nom du bâtiment parce que ça aide à se souvenir exactement, donc... j pense que de ce point de vue-là oui c'est bien conservé, les gens se souviennent, ils ont une mémoire dans le temps... oui... »

5.3.2.2 Gare de Westmount

La gare de Westmount est protégée par un PIIA sur le territoire de Westmount (P5). Donc, malgré le fait que la *Loi sur les gares ferroviaires patrimoniales* ne s'y applique plus en raison du fait qu'elle a été vendue par le CP, le PIIA la protège dans les limites des règlements qui en découlent.

P5 : « C'est un bâtiment patrimonial, nous on a un PIIA il est applicable sur tout notre territoire, donc tout le territoire est protégé par un Plan d'intégration architecturale... c'est pour ça que nous c'est important de l'protéger... oui oui il est très beau oui... »

C'est une architecture d'une grande société, le CP, qui n'était pas indifférente à la notion d'architecture (P6), malgré le fait qu'elle ait abandonné la gare.

P6 : « C'est ça... ben faut dire que c'était une architecture d'une grande société... le Canadien Pacifique passait pas... [...] Oui ben on sent que c'était une... une société avec une conscience... le Canadien Pacifique a aussi stimulé la création des grands hôtels châteaux... alors c'est pas... ils sont pas indifférents à la notion d'architecture... »

C'est une belle architecture, impressionnante :

P2: «See how ... see how dignified it is... [...] It's very impressive this...the building looks impressive...and this too...ya...Beautiful... »

P5 : « ... le bâtiment de la gare est très joli... »

Les usages suggérés sont multiples, dont une galerie d'art avec expositions mobiles ou temporaires.

P3: «They can even use it as a restaurant... [...] Oh I remember...I probably have seen the back, which is sad, it has graffiti on it...It's...it has a meaning, graffiti has a meaning also... That's another idea, they could use it as a gallery of art... Which is a ...of the people of the area if you want to make it more personal to Westmount, there are a lot of artists in Westmount, and have rotating...exhibitions...»

Les agrandissements de la gare au fil des années ne sont pas reconnaissables par les participants. Il faut regarder les plans et comparer pour découvrir les ajouts. Les parties qui ont été ajoutées sont de même style architectural que l'originale, et c'est pour cette raison qu'elles sont méconnaissables.

P2: «No I did not know there was an extension... So that means, that means the extension was not...it was not a jarring note it was not... a contrary...like it was compatible lines...»

P3: «Not really no, it's just that the dormers on top made it different...»

P6 : « Ben j'peux les reconnaître en comparant parce que je... »

P1 blâme la ville pour le permis octroyé au développeur qui a construit les condominiums des deux côtés de la gare.

P1 : « ... alors l'acte de vente de la part de la ville des terrains est une des choses la plus pire... montre moi pas des images je les vois chaque matin... »

5.4 Comparaison des résultats obtenus sur le Musée d'Orsay et la gare de Westmount

Il est vrai qu'une grande différence existe entre les deux cas examinés ici : la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay et la gare de Westmount — Commentaires émis par certains des participants interviewés et qui pourraient être émis par le lecteur. Ce sont deux contextes différents, deux architectures différentes, deux gares de tailles différentes, des politiques différentes... cependant, il s'agit de relativiser.

Relativiser à tout niveau pour pouvoir s'imaginer un scénario de mélange entre une architecture historique et une architecture contemporaine qui s'appliquerait à la gare de Westmount. Pourquoi ? Afin de comprendre comment une architecture contemporaine et un nouvel usage pourraient, selon les usagers, aider à préserver une gare de petite taille abandonnée depuis plus de 30 ans.

Malgré la grande différence entre ces deux gares on ne peut s'empêcher de trouver quelques similitudes entre les deux cas, en gardant en tête la relativisation sur les aspects qui sont analysés ici, notamment l'aspect politique/économique, patrimonial/culturel, et socio/spatial. Ces aspects sont comparés entre ces deux gares en relation avec les thèmes présentés au début de l'étude, notamment les possibilités s'offrant aux gares abandonnées, le mélange entre architecture historique et contemporaine, l'utilisation limitée des ressources naturelles et l'espace et son appropriation. Les tableaux IX et X résument ces aspects et les expriment également en termes de temps écoulé entre la construction de chaque gare et sa transformation.

Les possibilités s'offrant aux gares abandonnées et l'appui politique/économique de l'état.

Sur le plan politique/économique, la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay a joui d'une politique qui était en faveur de l'édification et de la réhabilitation de monuments historiques en monuments culturels, notamment l'aire mitterrandienne. Son rôle était primordial, il lui a octroyé un nouvel usage et lui a offert les moyens d'être transformée et réhabilitée en musée tout en l'utilisant comme « signal urbain », comme « machine de pouvoir ». Une constatation peut être faite en examinant le cas de la gare de Westmount, c'est l'absence de cette politique au niveau de la Ville de Westmount. La gare de Westmount n'est pas une priorité pour la ville. La ville a investi un minimum afin de protéger l'enveloppe du bâtiment et le « geler dans le temps », elle l'a mis « en boule à mites ». La ville n'a pas voulu investir d'argent dans un projet dont elle ne tenait pas les rênes et n'a pas l'intention de le faire selon les données.

En un mot, la gare de Westmount n'est pas utilisée comme instrument politique, comme dans le cas de la gare d'Orsay. Peut-être à cause de sa petite taille, mais relativiser encore est important ici et parler de la gare de Westmount dans le contexte de la Ville de Westmount l'est aussi. Il semble que l'arrivée du CUSM dans la « cour arrière » de la Ville de Westmount

pourrait changer les choses. Un engagement de la part de la Ville de Westmount est souhaité.

L'architecture, le patrimoine et le Développement durable

Sur le plan patrimonial et culturel, la nouvelle architecture intégrée à la gare d'Orsay est controversée, elle a suscité beaucoup de discussions. Trois tendances sont ressorties de l'examen des photos et articles des périodiques de l'époque (Content Analysis) : ceux qui ont approuvé le mélange, ceux qui l'ont refusé et ceux qui étaient neutres. Les deux premières tendances (pour et contre) qui réapparaissent dans l'examen des données historiques ainsi que les écrits sur la gare d'Orsay sont comparées au cas de la gare de Westmount. Les Tableaux IX et X montrent les points controversés dans les deux cas en ce qui a trait au mélange entre architecture historique et architecture contemporaine. Ces points se résument à ce qui suit : l'aspect de la nouvelle architecture et sa proportion par rapport à l'ancienne, les couleurs, les matériaux utilisés et la discrétion avec laquelle ils ont été appliqués, le respect de l'ancienne architecture, l'existence de coupure ou l'absence de cette dernière entre architecture historique et contemporaine. Pour le Musée d'Orsay, d'un côté la nouvelle architecture amalgamée est vue comme « pharaonique », bruyante, éclipsant les œuvres d'art, la présence de l'architecte est intrusive. D'un autre côté, la conception « monumentale » de Gae Aulenti est justifiée par l'architecture monumentale de Victor Laloux : c'est pour ne pas être écrasée par l'architecture d'origine qu'elle a été conçue ainsi. La conception de l'espace a suivi les choix des conservateurs. Du point de vue du patrimoine, la nouvelle architecture dissimule le sens historique du résultat final.

Toujours sur le plan patrimonial et culturel, dans le cas de la gare de Westmount, deux façons de penser s'opposent : préserver l'architecture historique telle quelle avec, lorsque cela est nécessaire, l'ajout (à l'intérieur de la gare uniquement) d'éléments architecturaux nécessaires à l'accomplissement des activités du nouvel usage. Cet ajout doit se faire d'une manière discrète, en prenant soin de ne pas faire de coupure nette entre l'architecture originale et les nouvelles adjonctions. Donc le rejet catégorique de toute structure contemporaine accolée à l'architecture d'origine du bâtiment. À l'opposé, accepter l'utilisation de structures contemporaines à l'intérieur ou à l'extérieur de la gare afin de la mettre à niveau. Il est à noter qu'un (1) participant sur les cinq (5) qui acceptent l'architecture contemporaine mixée à l'architecture historique (quand besoin est), refuse la structure à l'extérieur du bâtiment et préfère garder la gare intacte de l'extérieur. L'acceptation du

mélange entre architecture historique et architecture contemporaine s'accompagne de conditions :

- L'intervention contemporaine doit respecter l'architecture existante, elle doit être lisible comme architecture du 21^e siècle, pas de réplique ;
- Elle peut reprendre certains éléments de la maçonnerie, elle doit être sobre ;
- Un mélange de lignes contemporaines droites avec la vieille architecture est souhaité. Garder les textures existantes, mais garder le tout simple et frais. Ajouter un éclairage contemporain, des couleurs modernes, claires et simples ;
- L'architecture historique est plus sensuelle ; l'architecture contemporaine est propre et fraîche ;
- Un intérieur épuré est imaginé ;
- Matériaux, formes, échelles, environnements sont importants ;

Ainsi, dans les deux cas, le Musée d'Orsay et la gare de Westmount, une architecture contemporaine imposante est à proscrire. Elle doit respecter l'architecture historique et ne pas l'écraser, elle doit être simple, épurée.

L'espace de la gare – L'appropriation par les usagers

En ce qui concerne le plan social/spatial, il y avait une ouverture d'esprit du peuple français en ce qui concerne les dépenses de l'état pour les « grands travaux », à cette époque-là, du fait de leur « idée collective de la culture » manipulée par l'état lui-même et leur « exceptionnalisme ». La gare a été transformée en musée et malgré les courants opposants sa nouvelle conception, le nombre de visiteurs en moyenne par année, entre 1994 et 2003 atteignait les 2 239 050 visiteurs et en 2014 le compte était de 3 480 609 visiteurs (Quelques chiffres, s.d.). Ce qui en fin de compte contredit les commentaires négatifs sur le mélange entre l'architecture historique de Victor Laloux et celle post-moderne de Gae Aulenti : les usagers semblent s'être approprié l'espace du musée et ne semblent pas pour autant dérangés par son parcours et la monumentalité de ses deux architectures.

Quant à la gare de Westmount, elle est dans le cœur des participants (tristesse, déception... etc. à cause de son abandon) (joie et bonheur à l'idée de la voir revivre un jour). Le nouvel espace de la gare n'existe pas encore, les participants ne semblent pas pouvoir prévoir leur façon de vivre l'espace, mais cela ne les empêche pas d'accepter l'idée d'une nouvelle structure, sauf dans le cas d'un participant pour l'intérieur et de deux pour l'extérieur. Il

semble que les participants s'approprieraient la gare même si une nouvelle structure y est ajoutée, avec certaines conditions évidemment.

Les tableaux IX et X ci-dessous résument les deux cas de l'étude. Le Tableau IX correspond à la gare d'Orsay transformé en Musée d'Orsay et le Tableau X correspond à la gare de Westmount et à sa transformation future. L'information représentée dans ces deux tableaux résume les données collectées sur les deux gares et exprime les éléments suivants :

- Le temps et le nombre d'années entre la construction des gares et leur transformation passée dans le cas de la gare d'Orsay et future dans le cas de la gare de Westmount ;
- Les données politiques/économiques, patrimoniales/architecturales et sociales/spatiales avant et après la transformation des gares. Pour la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay, ce sont les opinions des opposants et de ceux qui ont approuvé le mélange dans son architecture. En ce qui concerne la gare de Westmount, ce sont les opinions des participants concernant la transformation possible de la gare, sa réhabilitation et la possibilité d'une architecture contemporaine ajoutée.

Ces deux tableaux donnent une idée des contextes dans lesquels baignaient dans le passé et baignent dans le temps présent les gares d'Orsay et de Westmount.

Tableau IX — Transformation de la gare d'Orsay en Musée d'Orsay - Résultats

TRANSFORMATION DE LA GARE D'ORSAY EN MUSÉE D'ORSAY			
GARE D'ORSAY 1900-1939	TEMPS 47 ANS	MUSÉE D'ORSAY 1986	APRÈS
POLITIQUE	3 PRÉSIDENTS POMPIDOU GISCARD D'ESTAING, MITTÉRAND GRANDS-TRAVAUX DÉPENSES DE L'ÉTAT		POLITIQUE MUSÉOGRAPHIE CONTROVERSÉE AVANT-GARDE ET POMPIER
PATRIMOINE	DESTRUCTION DES HALLES MENACES DE DESTRUCTION DE LA GARE CLASSEMENT MONUMENT HISTORIQUE RÉUTILISATION		PATRIMOINE ARCHITECTURE CONTROVERSÉE EXTÉRIEURE - MINIMUM DE VIOLENCE INTÉRIEURE CONTRE POUR MÉLANGE SOUCI DE LALOUX: DISSIMULE SENS CAMOUFLER LA HISTORIQUE STRUCTURE ASPECT IMPLANTATION DU THÉATRAL MONUMENTAL CRITIQUÉS DANS LE PHARAONISME MONUMENTAL PRÉSENCE DE ÉVITER L'ARCHITECTE L'ÉCRASEMENT INTRUSIVE COMPARTENTA CHOIX DES L-ISATION CONSERVATEURS ACCOUSTIQUE : PAS BESOIN DE BROUHAHA DE LA TAPIS NEF ÉCLAIRAGE: COURBET
SOCIÉTÉ	CULTURE ET ARCHITECTURE MONUMENTALE OUVERTURE D'ESPRIT - DÉPENSES EXCEPTIONNALISME DES FRANCAIS		SOCIÉTÉ 2 239 050 VISITEURS EN MOYENNE 1994- 2003 3 480 609 VISITEURS EN 2014

Tableau X — Transformation future de la gare de Westmount – Résultats.

TRANSFORMATION DE LA GARE DE WESTMOUNT EN ---?			
GARE DE WESTMOUNT 1907-1985	TEMPS 31 ANS	NOUVEL USAGE X 2016	PRÉSENT D'APRÈS PARTICIPANTS
POLITIQUE	VILLE DE WESTMOUNT CONSEIL MUNICIPAL ZONAGE PROJET NON-PRIORITAIRE		POLITIQUE PROJET NON-PRIORITAIRE CHANGEMENT DE ZONAGE CONSEIL MUNICIPAL USAGE SELON ZONAGE INTERVENTIONS MINIMALES - ARRIVÉE CUSM - AXE VICTORIA
PATRIMOINE	LOI PROTECTION GARES APRÈS VENTE: DESIGNATION MUNICIPAL VERY SIGNIFICANT BUILDINGS PLAN D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE RÉUTILISATION		PATRIMOINE PATRIMOINE FERROVAIRE, MÉLANGE ARCHITECTURE EXTÉRIEURE - GARE INTÈGRE CONTRE ARCHITECTURE SIMILAIRE PAS DE COUPURE POUR RESPECT ARCH.HIST. FORMES - PROPORTIONS - HARMONIES ARCH. LISIBLE 21e S. ÉCLAIRAGE CONTEMPORAIN SIMPLE COULEURS CONT. CLAIRES, SIMPLES INTÉRIEUR ÉPURÉ MODERNISER INTÉRIEUR PAS DE PYRAMIDE DU LOUVRES AJOUT EXTÉRIEUR SOUTERRAIN
SOCIÉTÉ	CITOYENS SOCIÉTÉ ARTS WESTMOUNT AHW		SOCIÉTÉ APPRÉCIATION TRAVAIL DE LA VILLE BEAUCOUP D'USAGES POSSIBLES ENGAGEMENT DE LA VILLE APPROPRIATION DE L'ESPACE ESPRIT-ARCH. HUMAINE - GARE ET ÊTRE SÉVÈRE SUR GESTES

5.5 Discussion

Dans les discours contemporains en conservation, urbanisme, et architecture, la participation citoyenne est d'une importance primordiale. Les gouvernements locaux, nationaux et internationaux sont encouragés à faire place, dans la prise de décisions, au citoyen qui est l'ultime utilisateur des lieux. La présente recherche a été entreprise dans le but de comprendre si effectivement cette participation citoyenne se fait sur le terrain. Elle a été entreprise en explorant le point de vue des habitants, des professionnels ainsi que l'autorité gouvernementale locale (un des participants), qui sont tous des citoyens et usagers, afin de cerner comment cette participation se fait. Le cas de la gare de Westmount a été comparé au cas de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay : deux gares patrimoniales, sauvegardées et transformées dans le cas du Musée d'Orsay, et en attente de l'être dans le cas de la gare de Westmount.

Un aperçu des questions posées au début de cette recherche rappellera au lecteur le but de l'étude. C'est le point de vue de l'utilisateur de ce nouvel espace qui importe :

- 1— Comment préserver l'histoire et quelles seront les perceptions des usagers concernant l'espace modifié ?
- 2— Est-ce que le mélange entre ancienne architecture et architecture moderne satisfera-t-il l'utilisateur au niveau esthétique, humain, historique et social ?
- 3— Ses souvenirs seront-ils altérés ? Le mystère attaché à certains espaces demeurera-t-il ?
- 4— L'individu se sentira-t-il encore ancré dans cet espace ? L'histoire qui s'y est déroulée restera-t-elle intacte ?
- 5- Si le citoyen a la chance de participer au processus de sauvegarde et de réhabilitation d'une gare historique, comment verrait-il les choses?

Question principale de la recherche :

Comment est-ce que, selon les usagers, l'ajout de nouvelles structures contemporaines avec nouveaux usages, à une vieille architecture historique, favorise-t-il la préservation des gares de train abandonnées par le chemin de fer ?

L'examen des données collectées a effectivement répondu aux questions posées ci-dessus, mais il a également permis de découvrir de nouvelles données.

La discussion qui suit se déroulera autour des thèmes présentés dans la problématique et le contexte de la recherche et relativement aux thèmes émergents de la collecte de données

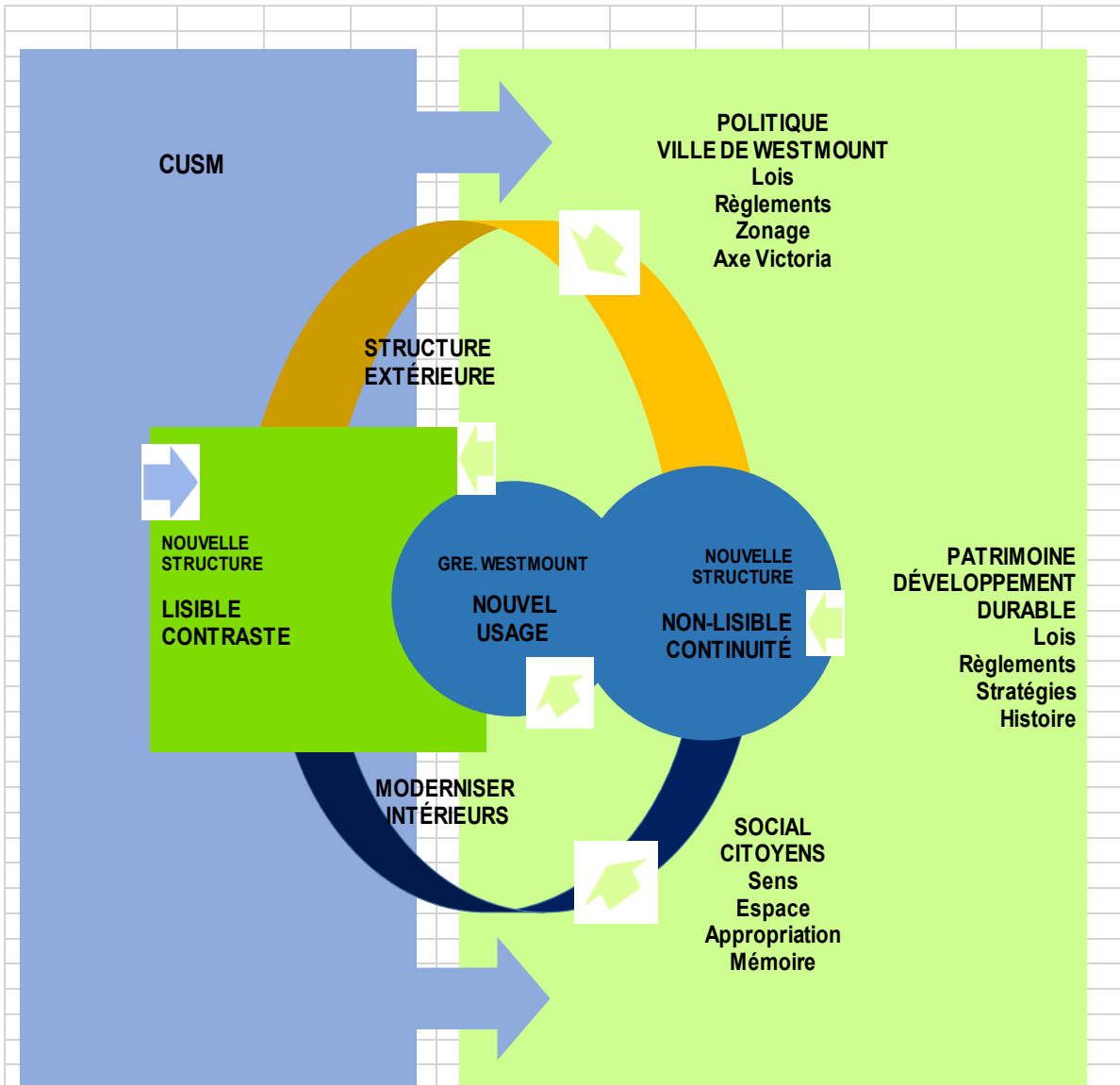
sous toutes ses formes (écrits, archives, entrevues, photos, périodiques... etc.) Elle sera donc divisée en trois parties :

- Les possibilités s'offrant aux gares abandonnées par les chemins de fer relativement à la politique du gouvernement en place.
- L'architecture historique, l'architecture contemporaine, le mélange des deux et leur relation avec le patrimoine et le développement durable.
- L'espace, intact ou modifié, sa relation avec le citoyen et son appropriation.

Un nouvel usage aura un effet bénéfique sur la gare de Westmount, il n'y a pas de doute. Les données, les exemples de gares réutilisées exposées au début de cette recherche le montrent. Il s'agit de comprendre si un nouvel usage accompagné d'une nouvelle structure intérieure ou extérieure aurait le même effet sur la gare abandonnée. D'après l'examen et l'analyse des données précédentes, une nouvelle structure avec nouvel usage semble favoriser la préservation de la gare abandonnée cependant, cela n'arrivera pas seul sans qu'il n'y ait intervention d'une quelconque entité ou d'un ensemble d'entités. Plusieurs intervenants, comme présenté plus haut dans les analyses, jouent leur rôle respectif et font partie du contexte entourant la gare, notamment les citoyens, la Ville de Westmount, l'AHW, le patrimoine, le développement durable, l'axe Victoria, le CUSM.

La figure 5-1 ci-dessous résume les résultats obtenus pour la gare de Westmount et le contexte dans lequel elle se trouve ; les résultats obtenus pour le Musée d'Orsay n'y apparaissent pas, mais ils viennent les appuyer dans la discussion ci-après.

Figure 5-1 — La transformation de la gare de Westmount et son contexte.



Les possibilités s’offrant aux gares abandonnées — les politiques en place.

Selon l’étude effectuée par l’Educational Facilities Laboratories aux É.-U., en 1974, la réutilisation des gares de trains abandonnées est tout à fait possible, les petites gares sont faciles à transformer en un seul usage, les gares de grande taille sont plus complexes. Plus la taille de la gare s’élargit, plus les difficultés économiques liées à la réutilisation de ces édifices augmentent (Educational Facilities Laboratories, 1974).

Il est certes vrai qu’il y a plus de difficultés autour de la réutilisation des grandes gares, mais le cas de la gare de Westmount, une gare de taille moyenne, prouve également que les

difficultés existent pour elle, la taille n'est pas la seule variable qui joue un rôle, preuve en est, elle est abandonnée depuis plus de 30 ans sans usages.

La comparaison entre le cas de la gare d'Orsay et celui de la gare de Westmount, malgré la différence de taille entre les deux gares, révèle que la prise en main par l'état de la gare d'Orsay a permis d'une part, sur le plan politique, de la propulser en avant de la scène et d'en faire un « signal urbain », une « machine de pouvoir », une « pièce maîtresse d'un dispositif cérémoniel et mémoriel » selon Devillard (2000, citée dans Granjon, 2001) et d'autre part, sur le plan économique, elle a permis de réserver un budget suffisant pour la transformer en musée (Thuillier, 1986). Dans le cas de la gare de Westmount, et bien sûr en ramenant le tout à l'échelle locale, la Ville de Westmount ne l'a pas considérée comme prioritaire, il n'y a pas de donnée qui prouve qu'elle a été utilisée comme instrument en matière de politique. Du point de vue économique, elle n'est pas soutenue, il n'y a pas de budget réservé pour elle (P3, P4, P5).

Les usages suggérés par les participants sont multiples : usages selon le zonage (centre d'interprétation d'histoire, un centre d'interprétation du patrimoine et l'AHW), usage municipal (bureaux), musée, galerie d'art, usages à vocation communautaire, promenade éducative, programmes éducatifs, sentier pédestre, usages connexes au CUSM... etc. Il existe donc énormément de possibilités pour la réutilisation de la gare de Westmount, cependant les données révèlent que le zonage est possiblement restreint et seule la volonté politique pourrait le changer (P5). Par contre, l'installation du CUSM dans la « cour arrière » de Westmount est une nouvelle variable qui entre en jeu et qui pourrait avoir un « effet bénéfique » (P1) sur l'avenir de la gare. L'axe Victoria est limité entre les rues Sainte-Catherine et Sherbrooke, certains citoyens aimeraient le voir s'étendre jusqu'à la gare de Westmount, ce qui lui permettrait d'obtenir un usage commercial, ce qui augmenterait également sa chance de réutilisation rapide. Encore, seule la volonté politique pourrait amener des changements à la situation actuelle (P5). Un engagement de la part de la Ville de Westmount est demandé (P1). Les participants sont conscients du fait que si la Ville de Westmount n'appuie pas le projet de réhabilitation/réutilisation de la gare de Westmount, elle demeurera des années dans cette sorte de cercle vicieux.

Compte tenu de ce qui précède, la variable politique et économique est un « point de passage obligé » qu'il soit question d'usages uniquement ou d'usages avec nouvelles

structures contemporaines amalgamées à l'architecture historique d'origine (intérieure ou extérieure).

Que désire l'usager? Est-il satisfait de la situation dans laquelle la gare de Westmount se trouve aujourd'hui?

D'après les données collectées, il y a un fort désir, de la part des participants, à ce que l'autorité gouvernementale locale prenne en main les choses, qu'elle appuie davantage la réhabilitation de la gare et qu'elle lui réserve un budget. Il y a un fort désir également que l'autorité locale écoute ses citoyens dans les solutions et usages qu'ils proposent, dans le changement de zonage qu'ils proposent...après tout, ils sont les utilisateurs des lieux.

De plus, les qualités de sens, de mémoire, de lieu et d'expérience vécue désirées sont émergentes malgré les questions politiques et économiques.

L'architecture, le patrimoine et le Développement durable — les résultats

Cette étude a commencé avec certains points qui font débat en architecture et dans la préservation de vieux bâtiments historiques, plus particulièrement l'opposition de Pallasmaa (2005) à l'architecture contemporaine, le constat de neutralité de l'architecture historique par rapport à l'exposition muséale de Colquhoun (2009) et l'incitation par Winchip (2007) à la réutilisation d'édifices historiques comme stratégie préférée du développement durable.

La gare de Westmount a été classée gare ferroviaire patrimoniale en 1994, par la Commission des Lieux et Monuments historiques du Canada. Elle jouit toujours de cette appellation malgré le fait qu'elle ait été vendue par le CP, mais sans bénéficier de la loi (voir explication ultérieure). Elle ne bénéficie pas non plus de la Loi sur le patrimoine culturel (2012), elle ne se trouve pas dans le répertoire du patrimoine culturel du Québec (2016). Ce sont les règlements municipaux qui aujourd'hui la protègent.

Lorsqu'il est question de patrimoine, il est évident que l'on parle de protéger, de conserver et de restaurer l'architecture du site ou du bâtiment (Charte de Venise, 1964). De vouloir ajouter ou insérer des éléments ou structures contemporaines est en quelque sorte un défi, vu les opinions divergentes sur le style, la façon de faire, les proportions de cet ajout (Pallasmaa, 2005 ; Déom, 2015 ; ICOMOS, 2009, Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada, 2010).

Pallasmaa (2005) parle des matériaux naturels qui expriment leur âge et leur histoire, ainsi que l'histoire de leurs origines et celle de leur utilisation humaine. Pour lui, toute matière existe dans la continuité du temps ; la patine ajoute l'expérience enrichissante du temps aux matériaux de construction (Pallasmaa, 2005). Colquhoun trouve une certaine neutralité dans l'architecture historique différente du cube blanc utilisé dans les expositions d'œuvres d'art contemporaines (Colquhoun, 2005).

D'après les données collectées, en ce qui concerne le Musée d'Orsay, Findeli (1988) et Thuillier (1986) acceptent des adjonctions d'architecture contemporaine à l'architecture historique et trouvent que même si elle est monumentale, l'architecture contemporaine a été exécutée de cette façon afin de ne pas être écrasée par l'architecture monumentale existante. Dans le cas de la gare de Westmount, cinq (5) participants sur six (6) acceptent l'ajout de structures contemporaines à l'architecture historique, mais dans certaines conditions. Ceci n'effacerait pas l'âge, l'histoire des origines et de l'utilisation humaines des éléments historiques, tels que décrits par Pallasmaa (2005). Même dans le neuf il y a la force de la main humaine (P6). La collecte de donnée auprès des participants vient appuyer les propos de Pallasmaa et de Pérez-Gomez dans ce que P3 et P6 disent :

P3: « And I kind of...I find old is much more sensual... than new...»

P6 : « Oui, mais personnellement je trouve que la marque du temps est une marque de... une marque de patrimoine. »

Cependant P3 et P6 acceptent l'architecture contemporaine avec beaucoup d'enthousiasme :

P3: «...but then the new feels very clean and fresh to me, so I think if I were to go into this I would have a mixture of very modern straight lines with um old um um materials that are there, and to keep that texture, cause the texture is really really nice, so it's a nice, to me it's a nice blend but to keep it very simple and fresh, I would definitely have very modern lighting, I think that's really important to keep the colors um, modern bright, clean, simple...»

P6 : « ... alors j'suis pas... j'suis un peu « ruskinien » dans ce sens la... j'aime bien les... les... mais... il y a aussi à travers tout ça souvent un espace intéressant neuf... c'est un espace qu'on peut sentir euh... la force de la main humaine... c'est pas juste l'esprit, mais la main donc tsi il y a une notion... maintenant, il y a une redécouverte de matériaux avec des formes qui sont peut être très abstraites, géométriques euh... insolites... mais on peut sentir... la bibliothèque de... Hanganou et compagnie sur tout près du métro Rosemont... oui c'est ça, mais il y a du... il y a du bois, il y a du vieux, du neuf, il y a... il y a une espèce de travail... on sent la main qui a fait les dessins... puis qui a cherché à fabriquer ça... ».

P1, P2 et P5 également acceptent des adjonctions d'architecture contemporaine tout comme P3 et P6.

P4 pour sa part appuie l'utilisation de l'architecture historique comme écrin, telle quelle, aux œuvres exposées dans un musée, et vient appuyer les propos de Colquhoun (2005) en ce qui concerne la neutralité de cet espace : c'est ce qu'elle aurait aimé voir au Musée d'Orsay et à la gare de Westmount.

Plus les années passent, plus les installations deviennent désuètes et ont besoin d'être mises à niveau (propos des participants). La gare est totalement vide à l'intérieur (voir photo prise par le chercheur au Chapitre 1) donc tout est à refaire et certains éléments architecturaux conservés par la ville sont à réinstaller, tels que les fenêtres (ou à fabriquer à nouveau) (P5). Le mélange entre architecture contemporaine et architecture historique est accepté, mais à certaines conditions, les résultats de l'analyse concernant le Musée d'Orsay et la gare de Westmount le démontrent. La Charte de Venise (1964), les Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada (2010), les recommandations des symposiums de l'ICOMOS, des personnes œuvrant au sein des Chaires de conservation du patrimoine, limitent en quelque sorte les interventions contemporaines. Déom (2015) pense que les architectes travaillant dans des projets de réhabilitation avec nouveaux usages prennent des décisions qui ne sont pas nécessairement guidées par les principes de conservation, mais plus par l'intuition et une sympathie générale pour le bâtiment existant. Même si les résultats peuvent être considérés comme positifs dans certains cas, la présence d'une expertise en matière de conservation doit être renforcée (Déom, 2015).

Pour les participants à cette étude, pour que le mélange entre architecture contemporaine et architecture historique soit accepté il doit remplir certaines conditions, notamment :

- Le respect de l'architecture existante, l'intervention contemporaine doit être lisible comme architecture du 21^e siècle, pas de réplique ;
- Elle peut reprendre certains éléments de la maçonnerie, elle doit être sobre ;
- Un mélange de lignes contemporaines droites avec la vieille architecture est souhaité. Garder les textures existantes, mais garder le tout simple et frais. Ajouter un éclairage contemporain, des couleurs modernes, claires et simples ;
- Un intérieur épuré est imaginé ;
- Matériaux, formes, échelles, environnement sont importants.

D'un autre côté, un participant sur les six interviewés, refuse catégoriquement la coupure entre architecture historique et contemporaine, les ajouts doivent être en continuité avec l'existant. Les conditions énumérées dans les deux cas ne sont pas très loin des conditions énumérées dans la Charte de Venise, les symposiums de l'ICOMOS (1972) et les normes canadiennes pour la conservation (2010), mais elles amènent un élément nouveau dans le cas de l'architecture contemporaine : elle peut constituer un élément contrastant avec l'architecture historique tout en étant simple, fraîche, avec des lignes contemporaines droites.

La préservation de bâtiments historiques est non seulement une solution préférée du point de vue patrimonial, mais c'est également une stratégie préférée du développement durable (Winship, 2007; Metcalf, 2014). Tous les participants sont d'accord. Cependant, selon Avrami (2015), ces dernières années la protection des bâtiments et quartiers historiques a été remise en question en raison de son rôle potentiel dans le déplacement des résidents à faible revenu et la « gentrification » (tendance à l'embourgeoisement), le manque de diversité culturelle dans les lieux qui sont désignés et parmi les personnes qui participent à la conservation, l'étouffement perçu de la créativité architecturale et la vitalité économique et la durabilité environnementale des bâtiments anciens et quartiers historiques de faible densité. Il est souhaité que plus de recherche scientifique et d'analyse des politiques de la conservation soient faites afin d'apporter les changements appropriés au système de conservation, ses objectifs, et sa fonction, de manière à assurer sa pertinence sociale et environnementale (Avrami, 2015).

Un changement est également souhaité au niveau de la conservation du patrimoine en ce qui concerne la réhabilitation et la réutilisation de bâtiments historiques pour d'autres fins que celles qui leur étaient destinées à l'origine (Déom, 2015). La réutilisation de bâtiments historiques nécessite, comme dans le cas de la gare de Westmount et du Musée d'Orsay, des changements à l'intérieur ou à l'extérieur du bâtiment. Certains compromis doivent être faits, il se peut que certaines modifications soient apportées au bâtiment, le caractère du site changera probablement surtout si le bâtiment n'est plus durable dans son état actuel (Munos Vinas, 2005)

Il faudra espérer que l'ouverture d'esprit souhaitée au sein des politiques de la conservation englobe l'intégration de l'architecture contemporaine à l'architecture historique et prenne en considération le point de vue de l'utilisateur de ce bâtiment.

Une fois encore, faire participer l'utilisateur dans la prise de décision ainsi que les choix concernant l'architecture à garder intacte ou à modifier, est primordial. Les théories contemporaines en conservation, en urbanisme, en architecture appuient cette façon démocratique d'aborder les projets de sauvegarde, dans une perspective de développement durable. D'après les données collectées, les participants souhaiteraient prendre davantage part à ce processus, pourquoi ne pas leur accorder la chance?

L'espace intact ou modifié – L'appropriation

Les caractéristiques émergentes qui concernent l'espace de la gare et son appropriation sont présentées comme suit :

a. La participation au « bâtir » de la gare : les participants à cette étude semblent avoir énormément d'idées et de possibilité pour la réutilisation de la gare de Westmount ainsi que pour sa réhabilitation et l'ajout si besoin est de nouvelles structures afin d'accommoder de nouveaux usages ou d'augmenter l'espace. N'est-ce pas une façon de participer au « bâtir » de cette gare et finalement à son « habiter » selon les termes de Heidegger ? Rappelons l'idée philosophique de base que l'être humain crée son espace, le modifie, interagit avec lui. Heidegger (1958) pense qu'habiter un espace passe par le « bâtir » de cet espace, même si ce dernier n'est pas nécessairement son foyer :

« Bâtir, voulons-nous dire, n'est pas seulement un moyen de l'habitation, une voie qui y conduit, bâtir est déjà, de lui-même, habiter. » (Heidegger, 1958, pp.170-171)

Dans cet esprit, les participants ont un désir, celui de vivre l'habitation de la gare de la même façon.

b. L'appropriation de l'espace même avec une nouvelle structure : il est clair que la gare de Westmount est dans le cœur des participants : tristesse, déception due à l'abandon, joie et bonheur à l'idée de la voir revivre un jour. Même si le nouvel espace de la gare n'existe pas encore, et que les participants ne semblent pas pouvoir prévoir leur façon de vivre l'espace, cela ne les empêche pas d'accepter l'idée d'une nouvelle structure, sauf dans le cas d'un participant pour l'intérieur et de deux pour l'extérieur. Il semble que les participants s'approprieraient la gare même si une nouvelle structure y est ajoutée, avec certaines conditions évidemment telles que vues ultérieurement. Dans le cas du Musée d'Orsay, malgré les courants s'opposant à la nouvelle architecture incorporée à l'architecture originale, les chiffres semblent montrer que les usagers se sont approprié l'espace du musée.

c. Appropriation des lieux par les personnes : les propos de Vaikla-Poldma, et de Mann semblent renforcer l'idée de l'appropriation dans ce sens. Rappelons que les lieux sont la résultante de ce que nous en faisons. Ils existent déjà ou nous les créons nous-mêmes, en le faisant, ils changent, s'engagent, vivent, en partie en réponse à nos interactions. Selon Vaikla-Poldma :

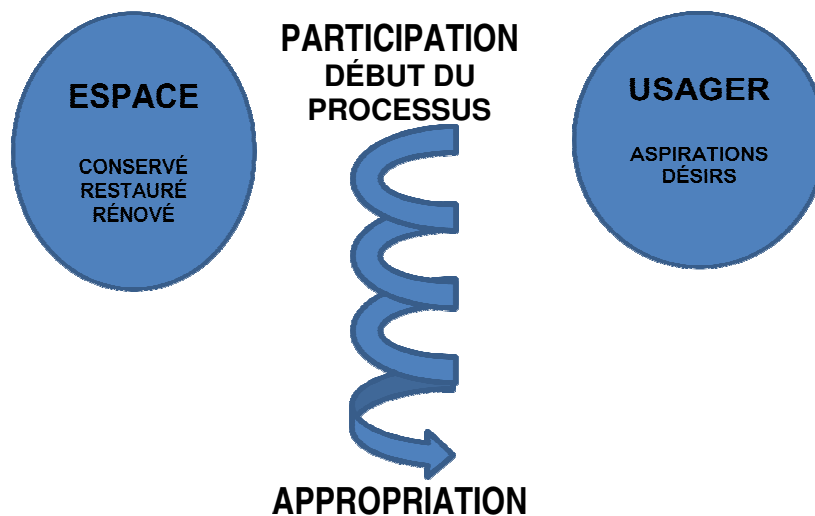
« Spaces are what we make of them. We create them, or they exist when we arrive. Just as we do, they change, engage, and live, in part, as a response to our interactions. Spaces are illusory yet real, tangible yet intangible, and ever-changing depending on our point of view. Whether it is expressed in visual image, in spoken language, or through text, spaces reveal qualities that manifest meanings. » (Vaikla-Poldma, 2013, p.63)

Travis Mann renchérit en affirmant que les lieux représentent un ancrage pour les individus, ils affectent les identités des individus et offrent des frontières aux groupes sociaux et culturels :

« Places represent anchors for individuals, communities, societies, cultures and nations. This grounding affects self-identity as well as distinctions and delineations from others. It provides boundaries for social and cultural groups from which collective identity springs forth. Place also defines individuals and groups, offering identifiable characteristics or traits. » (Mann, 2013, pp.107-108)

Donc les usagers semblent s'appropriier l'espace de la gare avec ou sans nouvelle structure surtout s'il y a participation de leur part au processus de sa réhabilitation. Leur capacité reste dans une préservation avec un respect des diverses conditions dans lesquelles une réhabilitation se passe. La Figure 5-2 résume le processus d'appropriation par les participants de l'espace de la gare.

Figure 5-2. Appropriation de l'espace de la gare.



d. Donnée divergente : La collecte de données a permis non seulement d'éclairer la question de l'ajout d'une structure contemporaine avec nouvel usage à une gare historique abandonnée, mais elle a aussi permis de découvrir une donnée divergente. Cette opposition a été manifestée par un des participants, notamment P1, en termes de son refus de l'idée qu'une structure contemporaine avec nouvel usage pourrait sauvegarder la gare. Pour P1 c'est une idée, un programme, une vocation qui le fera. La structure contemporaine viendra répondre aux exigences du programme de cette nouvelle idée.

L'architecture contemporaine seule ne sauvera pas la gare. Par ailleurs, la possibilité d'une nouvelle structure contemporaine accompagnée d'un ou de plusieurs nouveaux usages pourrait favoriser la préservation de la gare abandonnée. Un mélange entre architecture historique et architecture contemporaine favoriserait la préservation des parties historiques en remettant le bâtiment ainsi que ses installations à niveau et en prolongeant leur utilisation. Cependant, tout cela ne se concrétisera pas sans la réalisation de certaines conditions, tel que vu dans l'analyse et la discussion, notamment l'appui politico-économique de la part de la ville, une architecture contemporaine qui soit épurée, simple (voir description ultérieure), ou une architecture qui imite l'architecture existante, les opinions sont partagées, et finalement l'appropriation de l'espace par les usagers, chose qui semble dépendre de l'architecture finale et de son harmonisation avec l'architecture existante. Même l'exemple de la station de sécurité dont parle P1 et qu'elle trouve idéal ne s'est pas concrétisé tout seul.

En conclusion, les éléments importants de cette discussion se résument relativement aux trois groupes de thèmes discutés plus haut. Premièrement, en ce qui concerne les possibilités s'offrant aux gares abandonnées par les chemins de fer, relativement à la politique du gouvernement en place, il existe énormément de possibilités cependant, la variable politique et économique est un « point de passage obligé » qu'il soit question d'usages uniquement ou d'usages avec nouvelles structures contemporaines amalgamées à l'architecture historique d'origine (intérieure ou extérieure).

La chercheuse pense qu'afin de travailler en concert avec les stratégies du développement durable, le gouvernement en place est encouragé à faire tout ce qui est en son pouvoir pour permettre à ses citoyens de s'approprier leur patrimoine. Comment? En leur permettant de participer «aux processus de planification et aux prises de décision». (ICOMOS, 2011a) «En mettant en place des outils et des approches innovants, comme le financement participatif,

pour stimuler le rôle actif des réseaux communautaires et concrétiser les projets souhaitables. » (ICOMOS, 2014) Ceci permettrait également d'avoir le budget tant attendu pour la réhabilitation de la gare de Westmount.

En permettant aux citoyens de Westmount de participer au processus de décision dans la question des usages, il se peut que les parties intéressées arrivent à un consensus sur la question du changement de zonage autour de la gare, ce qui donnerait plus de choix. Le conseil municipal de la Ville de Westmount gagnerait à être ouvert aux tendances contemporaines pour ce qui a trait à la participation citoyenne dans les domaines de l'urbanisme, l'architecture, la conservation du patrimoine afin d'être en concert avec les stratégies du développement durable.

Peut-être que la création d'un genre de «mission», comme dans le cas du musée d'Orsay, qui est une administration temporaire interministérielle, à la structure légère, chargée de réaliser un objectif particulier, en animant et coordonnant l'action de services divers et cloisonnés (Morand-Deviller et Racine, 1987), pourrait faire avancer le cas de la gare de Westmount et toutes les gares semblables. Ces missions sont également chargées de la programmation, du financement, du lancement des concours et de la réalisation des projets (Valérie Devillard, citée dans Granjon, 2001). Ces missions devraient bien sûr suivre les courants de pensée contemporains en matière de développement durable et surtout de participation citoyenne.

Deuxièmement, du point de vue de l'architecture historique, de l'architecture contemporaine, du mélange des deux et de leur relation avec le patrimoine et le développement durable, le mélange entre architecture contemporaine et architecture historique est accepté, mais à certaines conditions, notamment l'appui politico-économique de la part de la ville, une architecture contemporaine qui soit épurée et simple ou une architecture qui imite l'architecture existante (opinions partagées) : les citoyens sont prêts à donner leur opinion sur le sujet, ils ont une multitude d'idées, ils sont également prêts à faire confiance aux professionnels du domaine pour arriver à des solutions à leur goût. Il s'agit là d'arriver à un consensus et de satisfaire le plus de points de vue possible, comme le préconisent les éthiques contemporaines en conservation (Muñoz Viñas, 2005). Même si les résultats sont positifs dans certains cas de réutilisation, la présence d'une expertise en matière de conservation doit être renforcée (Déom, 2015 ; P4), une ouverture d'esprit est également

souhaitée au sein des politiques de la conservation en termes de pertinence sociale et environnementale (Avrami, 2015).

Finalement, pour ce qui est de l'espace et de son appropriation, les usagers semblent s'approprier l'espace de la gare avec ou sans nouvelle structure surtout s'il y a participation de leur part au processus de sa réhabilitation. Pour que les citoyens se sentent toujours ancrés dans le lieu, ce lieu doit représenter leurs aspirations; l'identité collective naît lorsque les citoyens se sentent chez eux. À cet égard, tel que noté dans le développement des idées théoriques, les citoyens veulent explorer les aspects de l'environnement à travers leur expérience vécue en temps réel, dans la réalité de la vie quotidienne, et même au début d'un processus de réhabilitation, ceci est important. Tels que mentionné par Heidegger et Vaikla Poldma, les lieux changent, s'engagent, vivent, en partie comme une réponse à nos interactions, et le lieu doit être modifié selon les désirs du citoyen, de façon à ce qu'il puisse l'habiter (Heidegger, 1958; Vaikla Poldma, 2013) en gardant en tête les éléments et caractéristiques que l'on désire transmettre aux générations futures. Nous voyons, à travers cette analyse, que les éléments saillants de désir d'une vie sociale, d'un respect de la mémoire, et d'une identité avec un lieu sont à garder dans cet esprit.

CHAPITRE 6 – Conclusion

Un retour à la question initiale rappellera au lecteur le but de cette étude :

Comment est-ce que, selon les usagers, l'ajout de nouvelles structures contemporaines avec nouveaux usages, à une vieille architecture historique, favorise-t-il la préservation des gares de train abandonnées par le chemin de fer ?

Pour quelle raison tous les questionnements de cette étude ont-ils été élaborés? Pour comprendre comment l'usager s'approprie le lieu, l'espace, lorsqu'il est sauvegardé et transformé, ici la gare de Westmount. La complexité de cette étude réside dans le fait que la perspective de l'usager est recherchée, mais aussi celle de l'autorité gouvernementale en place, ici la Ville de Westmount et dont un représentant faisait partie des participants. Cette recherche a révélé une multitude de faits et de contraintes.

La présente conclusion survolera les problèmes et faits saillants qui sont ressortis des résultats de l'étude, les réalisations de la recherche ainsi que les pistes pour les recherches futures.

6.1 Problèmes et faits saillants

Si la comparaison entre deux cas de tailles et de contextes différents est difficile à imaginer, l'examen et la comparaison des données qui leur sont relatives ont permis de découvrir les lacunes et les richesses des deux.

La politique « mitterrandienne » et la propulsion de la culture en avant de la scène, les « grands travaux »... etc. ont mis en évidence le manque de support politique de la part de la Ville de Westmount pour la gare historique.

L'architecture contemporaine ne sauvera pas à elle seule la gare de Westmount, c'est plutôt une idée créative tel que le souligne un des participants. Une idée créative certes, mais autrement dit un usage et une architecture créatifs qui pourraient bien être un des usages suggérés par les participants eux-mêmes avec une architecture contemporaine telle que décrite et avec les conditions énumérées par les participants. Les théories contemporaines en conservation, en urbanisme, en architecture se rallient toutes pour intégrer la participation citoyenne dans leurs processus, dans la perspective d'un développement durable. Dans le cas de la gare de Westmount, il semble que la gare n'est pas prioritaire pour le conseil

municipal et les citoyens souhaiteraient participer davantage au processus de sa sauvegarde et de sa réhabilitation : leur participation est quasiment inexistante à présent.

6.2 Réalisations de la recherche — Pistes pour recherches futures

Cette recherche a permis de prendre en considération l'opinion des usagers et de donner une voix à leurs préoccupations dans la préservation d'une gare abandonnée, de taille moyenne, plus précisément la gare de Westmount.

Elle a permis de comprendre que les usagers aimeraient plus d'implication et de support de la part de la Ville de Westmount. Elle a permis de comprendre également que les opinions sont partagées par rapport au mélange entre architecture historique et architecture contemporaine ; que pour être acceptée comme adjonction à l'architecture historique, l'architecture contemporaine doit remplir certaines conditions :

- Elle doit être respectueuse de l'architecture existante, l'intervention contemporaine doit être lisible comme architecture du 21^e siècle, pas de réplique ;
- elle peut reprendre certains éléments de la maçonnerie, elle doit être sobre ;
- un mélange de lignes contemporaines droites avec la vieille architecture est souhaité.
- garder les textures existantes, mais garder le tout simple et frais. Ajouter un éclairage contemporain, des couleurs modernes, claires et simples ;
- un intérieur épuré est imaginé ; et
- matériaux, formes, échelles, environnement sont importants.

Elle a également permis au lecteur d'appréhender l'opinion des participants et leur préférence de sauver la gare immédiatement même si cela nécessitait des changements à l'architecture d'origine ou l'ajout de structures contemporaines, à l'exception d'une participante qui préfère garder la gare telle quelle et la ramener à son état original.

Les usagers préfèrent participer eux-mêmes aux changements de leur espace de vie, ici la gare, qui fait partie de leur paysage, de leurs habitudes, de leur quotidien. Ils « habiteraient » mieux la gare s'ils prenaient part, d'une façon ou d'une autre, à sa réhabilitation.

Les suggestions qui pourraient être faites ici sont les suivantes :

- Donner une voix aux usagers, leurs suggestions sont fort intéressantes et traduisent leurs désirs ;

- Ils « habiteraient » mieux l'espace s'ils participaient au projet.
- L'autorité gouvernementale en place gagnerait à être ouverte aux tendances contemporaines pour ce qui a trait à la participation citoyenne dans les domaines de l'urbanisme, l'architecture, la conservation du patrimoine afin d'être à jour avec les stratégies du développement durable.

Pistes possibles pour l'avenir

Cette étude a révélé beaucoup d'enjeux et de contraintes dans le contexte de la gare de Westmount. Elle a également révélé des pistes intéressantes à travers un regard sur les gares abandonnées, leurs usages ainsi que la participation des citoyens ayant plusieurs perspectives. Il existe encore énormément de faits à découvrir. D'autres études de gares abandonnées pourront révéler beaucoup plus dans le futur surtout en ce qui concerne la participation citoyenne et les meilleures façons de l'appliquer. Cette étude pose les jalons pour des recherches futures telles que :

- Évaluer comment la politique locale ou nationale pourrait jouer un rôle prépondérant dans la promotion et la subvention de projet de réaffectation et de réutilisation de gares abandonnées ;
- Comprendre comment l'architecture historique peut avoir une vie avec l'intégration de l'architecture contemporaine ;
- Comprendre comment cette dichotomie entre architecture historique et architecture contemporaine fonctionne et approfondir comment l'architecture contemporaine pourrait être amalgamée aux architectures historiques dans ces projets ; et
- développer des stratégies pour que les usagers puissent participer à la préservation et la réutilisation de leurs édifices patrimoniaux.

Cette étude constitue un premier survol des aspects politiques, économiques, sociaux et culturels liés à la préservation et la réaffectation d'une gare abandonnée dans les limites établies : sa réutilisation sans transformation d'un côté, et sa réutilisation transformée avec structure contemporaine d'un autre. Cette étude révèle des perspectives intéressantes de citoyens et autres parties prenantes qui sont préoccupés par les gares et leur place dans la ville ainsi que dans leurs vies.

Elle ouvre le chemin pour des études plus approfondies sur les points énumérés ci-dessus ainsi que sur des aspects et thèmes émergeant dans ses données et analyses. Elle ouvre

ainsi un débat nécessaire sur l'avenir de ces monuments historiques et dans une notion de réutilisation pour un nouvel usage.

6.3 Conclusion

Pour conclure, voici ce que cette étude recommande aux intervenants qui souhaiteraient préserver et réutiliser une gare historique abandonnée, en y amalgamant une architecture contemporaine :

En premier lieu, comprendre le contexte, les variables ainsi que tous les partis ayant un intérêt dans la survie et la réutilisation du bâtiment en question. En deuxième lieu, comprendre les aspects politiques/économiques, patrimoniaux/de développement durable, et sociaux/spatiaux du bâtiment. En troisième lieu, rechercher l'appui politique et économique de l'entité gouvernementale en place. En quatrième lieu, donner une voix aux citoyens qui seront les utilisateurs ultimes de l'espace, que ce soit en ce qui concerne les usages futurs possibles ou le mélange entre architecture historique et contemporaine : ils « habiteraient » mieux l'espace. Finalement, l'architecture historique du bâtiment devant être préservée, ajouter une architecture contemporaine qui ne l'éclipse pas, qui la respecte, qui soit sobre, épurée et qui soit claire comme architecture contemporaine ; ou ajouter une architecture qui soit la même que celle qui est existante, utilisant les mêmes matériaux, sans imitation : c'est précisément ici que l'opinion des usagers doit être recherchée. C'est ici également que les recommandations en matière de conservation doivent être prises en considération, d'autant plus qu'un vent de changement pourrait s'y opérer, plus précisément en matière de mélange entre architecture historique et architecture contemporaine.

Réutiliser une gare historique abandonnée même si cela nécessite des modifications à son architecture d'origine semble être imminent. Des compromis doivent être faits dans un cas pareil à celui de la gare de Westmount. Tant d'années sont passées, le bâtiment tient encore debout mais il ne le sera pas dans quelques années. Du point de vue de la chercheuse, mieux vaut accepter certains changements, certains ajouts de structures contemporaines, si ces modifications prolongent et conservent les parties de la gare qui tiennent encore debout. Les structures contemporaines peuvent être discrètes ou contrastantes, cela dépendra des utilisateurs ultimes des lieux, les citoyens.

Enfin, les complexités inhérentes aux perspectives des usagers, des citoyens, des parties prenantes démontrent que ces questions sont politiques, économiques, culturelles et, d'une

certaine façon, personnelles, et liées à l'expérience vécue. Et cette expérience est intrinsèquement liée aux volontés politiques, économiques et culturelles.

La réutilisation de bâtiments anciens accompagnée de mutations et d'adaptations sera toujours source de conflits entre l'architecture historique et l'architecture contemporaine : la solution est dans l'équilibre, l'équilibre dans les décisions prises, dans les formes et les couleurs, dans les matériaux. C'est pour cela que l'utilisateur doit participer au processus de sauvegarde et de réhabilitation des gares abandonnées, pour qu'en fin de compte elles soient à l'image de ses aspirations, qu'elles restent les témoins des générations passées et présentes, pour les générations futures.

Sources documentaires

Amtrak reveals Union Station Plan. (2012) *Travel Weekly: The travel industry's trusted voice*.

Repéré à <http://www.travelweekly.com/Travel-News/Car-Rental-News/Amtrak-reveals-Union-Station-plan>

Arnóth, Á., (2005, Octobre). *New architecture in historic context*. Communication présentée à la 15e Assemblée générale et symposium international de l'ICOMOS, Xi'an, Chine.

Repéré à <http://openarchive.icomos.org/361/1/3-6.pdf>

Arts Westmount renews campaign to preserve railway station. (1984, 18 octobre). *The Westmount Examiner*, p. 10.

Autour de place Park (2014). *Le Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal*. Repéré à http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?affichage=fiche&civique=&voie=1024&est_ouest=&appellation=&arrondissement=27&protection=0&batiment=oui&zone=oui&lignes=25&type_requete=simple&id=1302

Avrami, E. (2015). La contribution de la conservation du patrimoine à la durabilité.

Communication présentée à la Table Ronde organisée par la Chaire de recherche du Canada en patrimoine bâti, Montréal, Québec. Repéré à

http://www.patrimoinebati.umontreal.ca/documents/Table_ronde_2015_Proces-verbal_final_web.pdf

Beaudin, M. (1995, 5 mars). Westmount heirloom. Future of empty train station looks uncertain as it becomes heritage site. *The Gazette*, s.p.

Bradburn, J.M., (2001). Charm and Chairs: The Future of Museums in the 21st Century *The Journal of Museum Education*, 26 (3), 3-9. Repéré à

<http://www.jstor.org/stable/40479216>

Brown, R. (2008). *The Train Doesn't Stop Here Anymore: An Illustrated History of Railway Stations in Canada*. Toronto: The Dundurn Group.

Brown, R. (2014). *The Train Doesn't Stop Here Anymore: An Illustrated History of Railway Stations in Canada* (4^eéd.). Toronto: The Dundurn Group.

- Buchanan, P. (1986, décembre). From Toot Toot to Tutankhamun: on the case of the jumbled jumbo. *Architecture intérieure créé*, (215), 80-82
- Button, K. (2012). Is there any economic justification for high-speed railways in the United States? *Journal of Transport Geography*, 22, 300-302. Repéré à <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692312000300>
- Capréol, J. (1984, 9 février). Westmount station exhibit evokes travellers' memories. Arts Westmount. *The Westmount Examiner*, p. 20.
- Caritey, J., Marulier-Grandmesnil, A.-J., Manal, R., Fevrier, P. Sauzey, P., Byk, C. (1987). Vie de la Présidence et des Ministères: du 16 juin au 15 août 1987. *La Revue administrative*, 40^e année (238), 363-372. Repéré à <http://www.jstor.org/stable/40780342>
- Catford, N. (s.d.). Long Melford. *Disused stations site record*. Repéré à http://www.disused-stations.org.uk/long_melford/index.shtml
- Chant, C. (2001). *The world's Railways – The History and Development of Rail Transport*. Prospero Books, a division of Chapters Inc.
- Chastel, A., Babelon, J.-P. (1985). La ré-utilisation des édifices. *Revue de l'Art*, 68 (1), 5-6. doi : 10.3406/rvart.1985.347508
- Cincinnati Union Terminal. (s.d.). *Cincinnati Museum Center*. Repéré à <http://www.cincymuseum.org/union-terminal>
- Collard, S. (1998). Architectural gestures and political patronage: The case of the grands travaux. *International Journal of Cultural Policy*, 5 (1), p.33-47. doi: 10.1080/10286639809358088.
- Colquhoun, A. (2005). Changing Museum. *Collected essays in architectural criticism, 2009* (p. 335-345). Londres, Angleterre: Black Dog Publishing.
- Conseil International des Monuments et des Sites. (1964). *Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites (Charte de Venise 1964)*.

Communication présentée au II^e Congrès des architectes et des techniciens des monuments historiques, Venise. Repéré à http://www.icomos.org/charters/venice_f.pdf

Creswell, J. W. (2003). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*. Londres, Angleterre: Sage Publications.

Creswell, J. W. (2007). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches*. Londres, Angleterre: Sage Publications.

Delva, P. (1986, 26 juillet). CP is renegeing on promise to save station: arts group. *The Gazette*. s.p.

Déom, C. (2015, mars). *La contribution de l'histoire de l'art à la conservation du patrimoine / The contribution of art history to heritage conservation*. Communication présentée à la Table Ronde organisée par la Chaire de recherche du Canada en patrimoine bâti, Montréal, Québec. Repéré à http://www.patrimoinebati.umontreal.ca/documents/Table_ronde_2015_Proces-verbal_final_web.pdf

Deslauriers, J.-P., Kérisit, M. (1997). Le devis de recherche qualitative. Dans J. Poupart, J.-P. Deslauriers, L.-H. Groulx, et al. (dir.), *La recherche qualitative : Enjeux épistémologiques et méthodologiques* (p. 86-109). Boucherville : Gaëtan Morin.

Devillard, V. (2000). *Architecture et communication : les médiations architecturales dans les années 1980*. Paris : Éditions Panthéon-Assas/LGDJ-Montchrestien.

Dimech, A. (2013). Cairns Memorial Church Apartments. *Melbourne Buildings: Great architecture in Australia's finest city*. Repéré à <http://www.adonline.id.au/buildings/cairns-memorial-church-apartments/>

Dumoulin, O. (1990). Histoire du temps présent : spécificité des sources et de la démarche. Dans F. Gambrelle et R. Valéry, *Débuter dans la recherche historique* (1^e éd., Vol.1, p.126-129). France : Histoire au présent, La boutique de l'histoire et Publications de la Sorbonne.

Educational Facilities Laboratories, (1974). *Reusing Railroad Stations*. Washington, D.C.: Educational Facilities Laboratories. Library of Congress Catalog No.: 74-77372.

- Entre gare et musée. (s.d.). *Musée d'Orsay*. Repéré à <http://www.musee-orsay.fr/fr/collections/histoire-du-musee/entre-gare-et-musee.html>
- Etherington, R. (2009, 14 mai). Bibliothek Luckenwalde by FF Architekten and Martina Wronna. *Dezeen Magazine*. Repéré à <http://www.dezeen.com/2009/05/14/luckenwalde-town-library-by-arge-wff/>
- Fillion, O. (1986, décembre). Explication de lieu. *Architecture intérieure créé*, (215), 46-47.
- Fillion, O. (1986, décembre). M'O les décideurs : Interview de Monsieur Valéry Giscard d'Estaing. *Architecture intérieure créé*, (215), 31-37.
- Findeli, A. (1988, février). A propos de gares...Paris : la Gare et le Musée d'Orsay. *ARQ : Architecture/Québec*, (41), 24-29.
- Fish, M. (1984, 10 mars). Station preservation is just the ticket for CP's image. *The Gazette*, p. J-8.
- Fish, M. (s.d.). Something I Want to Say – Westmount Station. *Arts Westmount*.
- Frearson, A. (2013, 6 mars). The Architectural Ride at Battersea Power Station by Atelier Zündel Cristea. *Dezeen Magazine*. Repéré à <http://www.dezeen.com/2013/03/06/architectural-ride-battersea-power-station/>
- Frearson, A. (2013). Zaha Hadid and Herzog & de Meuron shortlisted for Melbourne station overhaul. *Dezeen Magazine*. Repéré à <http://www.dezeen.com/2013/07/23/zaha-hadid-herzog-de-meuron-flinders-street-station/>
- French A., Barrett, K. (2002). Heritage Case H00061 – Application by Musquodoboit Harbour Rate Payers and Residents Association to consider the Railway Museum at 7895 Highway No. 7, Musquodoboit Harbour as a Registered Heritage Property. *Halifax Regional Municipality*. Repéré à <http://halifax.ca/council/documents/030121ca921s.pdf>
- Gare de Mont-Rolland. (s.d.). *Les vieilles gares du Québec*. Repéré à <http://www.patrimoineduquebec.com/gares/MontRolland.html>

- Gare de St-Jérôme. (s.d.). *Les vieilles gares du Québec*. Repéré à <http://www.patrimoineduquebec.com/gares/SaintJerome.html>
- Gare ferroviaire du Canadien Pacifique. (s.d.). *Lieux patrimoniaux du Canada*. Repéré à <http://www.lieuxpatrimoniaux.ca/fr/rep-reg/place-lieu.aspx?id=7097&pid=0>
- Gare ferroviaires patrimoniales. (s.d.). *Lieux patrimoniaux du Canada*. Repéré à http://www.historicplaces.ca/fr/pages/42_train.aspx
- Gateway to the City: Union Terminal Today – 1985 to Present. (s.d.). *Cincinnati Museum Center*. Repéré à <http://www.cincymuseum.org/union-terminal/gateway>
- Glaser, B. & Strauss, A. (1967). *The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research*. Chicago: Aldine.
- Gobeil Larivière, T. (2007). La grande histoire du P'tit Train du Nord à Nominique. *Comité des gares de Nominique*. Repéré à <http://www.municipalitenominique.qc.ca/gare/histoire.html>
- Granjon, F. (2001). Notes de lecture. *Réseaux*, 2001/6 (110), p. 187-205. DOI 10.3917/res.110.0187
- Hall, P. (2009). Magic Carpets and Seamless Webs: Opportunities and Constraints for High-Speed Trains in Europe. *Built Environment*, 35 (1), 59-69.
- Hamburger Bahnhof - Museum für Gegenwart – Berlin. (s.d.) Repéré à <http://www.smb.museum/en/museums-institutions/hamburger-bahnhof/about-us/profile.html>
- HASSELL, Herzog and De Meuron win Flinders Street Station Design Competition (2013). *Major Projects Victoria*. Repéré à <http://www.majorprojects.vic.gov.au/hassell-herzog-de-meuron-win-flinders-street-station-design-competition/>
- Heidegger, M. (1958). *Essais et conférences*. France : Éditions Gallimard.
- Heritage Railway Stations. (s.d.). *Canada's Historic Places*. Repéré à http://www.historicplaces.ca/en/pages/42_train.aspx

History of Dent Station and the Settle-Carlisle Railway. (s.d.)Dent Station : *England's highest mainline station*. Repéré à <http://www.dentstation.co.uk/history.php>

Hurstel, J.-B. (2012, 8, Juill.). Old and new architecture, the delicate relationship: The train station of Strasbourg. *Architexts Association : sharing visions of architecture*. Repéré à <https://architextsassociation.wordpress.com/2012/07/08/old-and-new-architecture-the-delicate-relationship-the-train-station-of-strasbourg/>

ICOMOS. (1972). *Resolutions of the Symposium on the introduction of contemporary architecture into ancient groups of buildings, at the 3rd ICOMOS General Assembly (1972)*. Repéré à <http://www.icomos.org/en/charters-and-texts/180-articles-en-francais/chartes-et-normes/383-resolutions-of-the-symposium-on-the-introduction-of-contemporary-architecture-into-ancient-groups-of-buildings-at-the-3rd-icomos-general-assembly>.

ICOMOS. (2009). *Recommendations from the ICOMOS Scientific Council Symposium: Changing World, Changing Views of Heritage: Technological Change and Cultural Heritage*. Repéré à http://openarchive.icomos.org/252/1/ADCOM_200910_SYMP_TC_Recommendations.pdf

ICOMOS (2011). *Principes de la Valette pour la sauvegarde et la gestion des villes et ensembles urbains historiques adoptées par la 17^e assemblée de l'ICOMOS (28 novembre 2011)*. Repéré à http://www.icomos.org/Paris2011/GA2011_CIVVIH_text_EN_FR_final_20120110.pdf

ICOMOS (2011). *Déclaration de Paris sur le patrimoine comme moteur de développement adoptée à Paris, siège de l'UNESCO (1^{er} décembre 2011)*. Repéré à https://www.icomos.org/Paris2011/GA2011_Declaration_de_Paris_FR_20120109.pdf

ICOMOS (2014). *Déclaration de Florence, Paysage et patrimoine en tant que valeurs humaines, adoptée à Florence par la 18^e assemblée de l'ICOMOS (novembre 2014)*. Repéré à https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Secretariat/2015/GA_2014_results/GA2014_Symposium_FlorenceDeclaration_FR_final_20150318.pdf

Jenger, J. (1986). *Orsay, de la gare au musée – Histoire d'un grand projet*. (2^eéd.). Milan-Paris : Electa Moniteur.

[Journal *The Westmount Examiner*]. (1997, 18 décembre). p. 9

Klanten, R., Feireiss, L. (2009). *Build-On: converted architecture and transformed buildings*. Berlin: Gestalten.

La gare. (s.d.) *Musée d'Orsay*. Repéré à <http://www.musee-orsay.fr/fr/collections/histoire-du-musee/la-gare.html>

La gare de Nominique. (s.d.). *Comité des gares de Nominique*. Repéré à <http://www.municipalitenominique.qc.ca/gare/>

L'architecture. (s.d.). *Musée d'Orsay*. Repéré à <http://www.musee-orsay.fr/fr/collections/histoire-du-musee/larchitecture.html>

La muséographie. (s.d.). *Musée d'Orsay*. Repéré à <http://www.musee-orsay.fr/fr/collections/histoire-du-musee/la-museographie.html>

Létourneau, J. (2006). *Le coffre à outils du chercheur débutant* (2^e éd.). Québec: Les éditions du Boréal.

Library in Luckenwalde Railway station. (s.d.). *Librarybuildings.info*. Repéré à <http://www.librarybuildings.info/germany/library-luckenwalde-railway-station>

Lieux patrimoniaux du Canada (2010). *Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada* [PDF]. Repéré à <http://www.historicplaces.ca/media/18081/81468-parks-s+g-fre-web2.pdf>

Lindsay, D. (s.d.). First CPR train station opened in 1898 at bottom of Abbot Ave.- Second Westmount train station opened in 197 at Victoria Ave. *The Westmount Historian*, 6-7.

Loeffler, W. (2012). Old Pittsburgh-area train stations thrive as restaurants. *TRIBLIVE*. Repéré à <http://triblive.com/aande/2640671-74/station-train-restaurant-dining-stations-restaurants-disalvo-says-tarentum-trains#axzz3QhMwR5yc>

Lusiani, M., Zan, L., (2013), Planning and heritage, *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, Vol. 3 (2),108 – 115. <http://dx.doi.org/10.1108/JCHMSD-06-2013-0026>

- MacNaughton, C. (1989, 25 mai). CP preparing proposal for station and land use. *The Westmount Examiner*. p. 5
- Mainardi, P. (1987). Postmodern History at the Musée d'Orsay. *The MIT Press*, 41 (Summer, 1987), 30-52. Repéré à <http://www.jstor.org/stable/778328>)
- Mann, T. (2013). Aesthetics, Poststructuralism, and Pragmatic Spaces – Digging In: Attempting to Affix Place in Place. Dans T. Vaikla-Poldma (dir.), *Meanings of Designed Spaces* (1^eéd., p.107- 119). États-Unis: Fairchild Books.
- Maxwell, J.A. (1999). *La modélisation de la recherche qualitative : une approche interactive*. Fribourg : Éditions universitaires.
- Metcalf, P., (2014). Cultural Heritage Practice through Socially Sustainable, Adaptive Re-use of Industrial Buildings: A Western Australian Narrative. Dans D. Smith, M. Lommerse, P. Metcalf (dir.), *Perspectives on Social Sustainability and Interior Architecture, Life from the inside* (109-128). DOI 10.1007/978-981-4585-39-2
- Ministère de la Justice. (2016). *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales, S.R.C.1985, ch. 52 (4^e suppl.)* Repéré à <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/H-3.5.pdf>
- Ministère des Affaires Culturelles du Québec, Ville de Westmount, (1991). *Westmount: a heritage to preserve*. Repéré à http://www.westmount.org/wp-content/uploads/2014/07/Westmount-a-heritage-to-preserve_1582.pdf
- Morand-Deville, J., Racine, P. (1987). L'administration de mission. *La Revue administrative*, 40e Année (238), 307-323. Repéré à <http://www.jstor.org/stable/40780334>
- Morin, E. (2005). *Introduction à la pensée complexe* (2^eéd.). France : Éditions du Seuil.
- Muñoz Viñas, S. (2005). *Contemporary Theory of Conservation* (1^{re}édition). Grande-Bretagne: Elsevier Butterworth-Heinemann.
- Musgrave, S. (1997, 18 Décembre). History group seeks \$125,000 from city. *The Westmount Examiner*, p. 9.
- Musquodoboit Harbour Railway Museum. (s.d.). *Canada's Historic Places*. Repéré à <http://www.historicplaces.ca/en/rep-reg/place-lieu.aspx?id=5334&pid=0>

- Nastasi, A. (2013, 14 avril). 10 Incredible Repurposed Train Stations. *Flavorwire*. Repéré à <http://flavorwire.com/384627/10-incredible-repurposed-train-stations>
- Pallasmaa, J. (2005). *The Eyes of the Skin – Architecture and the Senses*. Grande-Bretagne: Wiley-Academy.
- Pérez-Gómez, A. (2006). The Space of Architecture: Meaning as presence and representation. Dans S. Holl, J. Pallasmaa, A. Pérez-Gómez (dir.), *Questions of Perception: Phenomenology of Architecture*, 2006 (2^e éd., p. 7-25). San Francisco: William Stout Publishers.
- Pérouse de Montclos, J.-M. (1993). Observations sur le patrimoine français. *Revue de l'Art*, 101 (1), 11-16. doi:10.3406/rvart.1993.348052
- Philippon, J.-P. (1986, décembre). Transformation, une première vision. *Architecture intérieure créé*, (215), 38-41.
- Pilon, G. (s.d.). Un peu d'histoire. *La gare de Prévost*. Repéré à <http://www.inter-actif.qc.ca/garedeprevost/hist.htm>
- Piste cyclable le Petit Train du Nord. (s.d.). *PistesCyclables.ca*. Repéré à <http://pistescyclables.ca/Laurentides/PhotosPetitTrain1/>
- Preston, J. (2009). Trends in European Railways over the Last Two Decades. *Built Environment*. 35 (1), 11-23.
- Property in The Old Railway Station, Long Melford. [Information sur une page] (s.d.). *Palmer & Partners*. Repéré à <http://www.palmerpartners.com/Property/Residential/for-sale/Suffolk/Long-Melford>
- Quelques chiffres. (s.d.). *Musée d'Orsay M'O*. Repéré à <http://www.musee-orsay.fr/fr/collections/histoire-du-musee/quelques-chiffres.html>
- Railway station and São Paulo Concert Hall. (2013, Septembre 5). *Carona Cultural*. Repéré à (<http://caronacultural.com.br/en/2013/09/estacao-julio-prestes-sala-sp/>)

- Rose, G. (2007). *Visual Methodologies - An Introduction to the Interpretation of Visual Materials*. London: Sage Publications.
- Roy, S.N. (2009). L'Étude de cas. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données*, Gauthier, (5^e éd., p. 199-225). Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Sakkal, N. (2001). *La gare de Westmount* (Mémoire de maîtrise inédit). Université de Montréal.
- Sala São Paulo & the Julio Prestes Station (s.d.). *Brazil My Country*. Repéré à <http://www.brazilmycountry.com/sao-paulo-attractions/sala-sao-paulo/>
- Savoie-Zajc, L. (2009). L'entrevue semi-dirigée. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : De la problématique à la collecte des données* (xe éd., vol. x, p. 337-360). Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Sherman, D.J., (1990). Art History and Art Politics: The Museum According to Orsay. *Oxford Art Journal*, 13 (2), 55-67. Repéré à <http://www.jstor.org/stable/1360339>
- Smith, D., Beeck, S., Lommerse, M., Metcalf, P., (2014). An Introduction to Social Sustainability and Interior Architecture. Dans D. Smith, M. Lommerse, P. Metcalf (dir.), *Perspectives on Social Sustainability and Interior Architecture, Life from the inside* (1-14). DOI 10.1007/978-981-4585-39-2
- Station Square - History. (s.d.). *Station Square : Landmark entertainment*. Repéré à <http://www.stationsquare.com/info/history>
- Strauss A., et Corbin J. (1998). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*. California: Sage Publications, Inc.
- Temple to Transportation – 1933-1972. (s.d.). *Cincinnati Museum Center*. Repéré à <http://www.cincymuseum.org/union-terminal/train-station>
- Thuillier, J. (1986). De la gare au Musée d'Orsay. *Revue de l'Art*, 74 (1), 5-11. doi: 10.3406/rvart.1986.347588

- Train station transformed into an impressive home. (2012, 1er, juin). *One Kindedesign* : *Inspiring design & architecture*. Repéré à <http://www.onekindesign.com/2012/06/01/train-station-transformed-impressive-home/>
- Vaikla-Poldma, T. (2013). Aesthetics, Poststructuralism, and Pragmatic Spaces. Dans T. Vaikla-Poldma (dir.), *Meanings of Designed Spaces* (1^eéd., p.63-119). États-Unis: Fairchild Books.
- Van der Maren, J.-M. (1995). *Méthodes de recherche pour l'éducation*. Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal.
- Vernes, M. (1986, décembre). De la gare au musée. *Architecture intérieure créé*, (215), 17-29.
- Vernes, M. (1986, décembre). Orsay terminus et mémorial. *Architecture intérieure créé*, (215), 4-15.
- Ville de Westmount et MACQ. (1991). *Westmount: a heritage to preserve* [pdf]. Repéré à http://www.westmount.org/wp-content/uploads/2014/07/Westmount-a-heritage-to-preserve_1582.pdf
- Ville de Westmount. (2001). *Secteur patrimonial 39 : La Cour Glen - Fiche d'information des secteurs patrimoniaux de Westmount*.
- Ville de Westmount. (s.d.). *Grille des usages et types de bâtiments permis / Table of permitted building types and uses– Zone-HP-39-03*.
- Winchip, S. M. (2007). *Sustainable Design for Interior Environments*. New York: Fairchild Publications, Inc.
- Yin, R. K. (1994). *Case Study Research – Design and Methods* (2^e éd.). Californie: Sage Publications Inc.
- Yin, R. K., (2014). *Case Study Research: Design and Methods* (5^eéd.). Californie: SAGE Publications, Inc.

\$100 Million Flinders Street Station Restoration Ramps Up (2016). *Major Projects Victoria*.

Repéré à <http://www.majorprojects.vic.gov.au/100-million-flinders-street-station-restoration-ramps/>

Sources documentaires — analyse de contenu

Aulenti, G. (1986, décembre). Interview tendancieuse d'un visiteur. *Architecture intérieure créé*, (215), 48-61.

Bertelli, C. (1987, janvier). Gae Aulenti : L'architettura interna del Museo d'Orsay, Parigi. *Domus*, (679), 29-49.

Berthon, V., Fillion, O. (1986, décembre). Critiques d'architectes. *Architecture intérieure créé*, (215), 82-85.

Buchanan, P. (1986, décembre). Museum of the nineteenth century: Gare d'Orsay. *Architectural review*, 180, 47-53.

Buchanan, P. (1986, décembre). From Toot Toot to Tutankhamun: on the case of the jumbled jumbo. *Architecture intérieure créé*, (215), 80-82.

Contal, M.-H. (1986, décembre). Architectures, l'éclectisme entre en scène. *Architecture intérieure créé*, (215), 95-97.

Contal, M.-H. (1986, décembre). Un musée à haute technologie. *Architecture intérieure créé*, (215), 102-105.

Contal, M.-H. (1986, décembre). Bilan d'un grand projet : interview Yves Dauge. *Architecture intérieure créé*, (215), 106-107.

Croset, P.-A. (1982, juill.). Aménagement intérieur del Museo d'Orsay : Gae Aulenti e Italo Rota. *Casabella*, 46 (482), 48-61.

Demornex, J. (1986). Orsay : Le Gae Paris d'Aulenti. *Maison Française*, (402), 170-203.

Fillion, O. (1986, décembre). Explication de lieu. *Architecture intérieure créé*, (215), 46-47.

Fillion, O. (1986, décembre). M'O les décideurs : Interview de Monsieur Valéry Giscard d'Estaing. *Architecture intérieure créé*, (215), 31-37.

Findeli, A. (1988, février). A propos de gares...Paris : la Gare et le Musée d'Orsay. *ARQ : Architecture/Québec*, (41), 24-29.

- Fins de siècle et monuments. (1986, décembre). *Architecture intérieure créé*, (215), 1-2.
- Garcias, J.-C., Treuttel, J.-J. (1979, avril). Où en est le Musée d'Orsay. *Techniques et architecture*, 326, 75-76.
- Jenger, J. (1986, décembre). M'O les arbitrages. *Architecture intérieure créé*, (215), 42-45.
- Koenig, G. K. (1988, mars). La gare de la Gae : allestimenti e ristrutturazioni. *Ottagono*, 23 (88), 70-73.
- Lemoine, B. (1986, décembre). Invitation au voyage. *Architecture intérieure créé*, (215), 62-79.
- Milovan, S. (1986, août). Metamorphose eines Bahnhofs: vom Gare d'Orsay zum Musée d'Orsay. *Bauwelt*, 77 (30), 1128-1134.
- Nicolin, P. (1982). Parigi : Museo d'Orsay – La trasformazione della Gare d'Orsay in museo del XIX secolo / Paris : The Museum d'Orsay – Transformation of the Gare d'Orsay into a 19th century museum. *Lotus International*, (35), 14-31.
- Philippon, J.-P. (1986, décembre). Transformation, une première vision. *Architecture intérieure créé*, (215), 38-41.
- Pousse, J.-F. (1986, octobre). Orsay, le temps du musée. *Techniques et architecture*, 368, 56-65.
- Regazzoni, E., Croset, P.-A. (1982, juill./août). Destinazione Museo. *Casabella*, 46, 12-15.
- Rumpf, P. (1986, septembre). Gare d'Orsay – eine Bahnhof, vom Louvre annektiert / Gare d'Orsay – a railway station, annex of the Louvre. *Daidalos*, (21), 78-79.
- Seidl, E. (1992). Eine Anmerkung zur Baugeschichte der Gare d'Orsay in Paris. *Architectura*, 22 (2), 179-192.
- Vernes, M. (1986, décembre). De la gare au musée. *Architecture intérieure créé*, (215), 17-29.

Vernes, M. (1986, décembre). Orsay terminus et mémorial. *Architecture intérieure créé*, (215), 4-15.

Annexe I – Documents de recrutement et certificats d'éthique.

Montréal, le -----2015

Madame, Monsieur.....

Titre.....

Adresse.....

.....

.....

Objet : Invitation pour un entretien dans le cadre d'une recherche sur la préservation de gares de trains abandonnées par le chemin de fer.

Titre du projet : Préservation d'une gare historique abandonnée : perspectives complexes des usagers.

Madame, (ou Monsieur), XX

En tant qu'étudiante en maîtrise M.Sc. option Design et complexité (DESCO) à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, je vous invite à faire partie de la recherche citée ci-dessus, en participant à une entrevue individuelle que vous aurez avec moi.

Le sujet de ma recherche couvre la préservation de gares de train abandonnées par les chemins de fer.

Ce qui importe pour cette étude, c'est votre opinion en tant qu'utilisateur, en tant que personne ayant une expérience particulière et unique. L'objectif de cette recherche est de recueillir votre opinion, votre vécu, votre expérience, d'analyser les données recueillies durant cette entrevue avec vous ainsi que celles recueillies lors des entrevues avec les autres participants, d'en tirer des conclusions et de faire des recommandations. Je vous tiendrai informé des résultats de la recherche.

Le formulaire d'information et de consentement ci-joint vous expliquera plus en détail le but de ce projet de recherche, ses procédures, avantages, risques et inconvénients. Votre participation à cette recherche est précieuse, veuillez s'il vous plaît lire le formulaire accompagnant la présente lettre et me poser toutes les questions que vous aimeriez poser avant de me donner votre réponse finale. Vous pouvez me contacter aux coordonnées citées ci-dessous. Une fois que vous aurez lu les informations veuillez s'il vous plaît me contacter et nous pourrons organiser une réunion, à votre convenance.

Veuillez agréer Madame (ou Monsieur), mes salutations distinguées.

Joumana Chemaly

Étudiante, Faculté de l'Aménagement, Université de Montréal

M.Sc., Option Design et complexité (DESCO)

Tel :

Courriel : joumana.chemaly@umontreal.ca

LETTRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT

Pour la recherche proposée à l'Université de Montréal, Québec, le 10 Avril 2015

Projet de recherche : Préservation d'une gare historique abandonnée : perspectives complexes des usagers.

Chercheuse : Joumana Chemaly, étudiante en maîtrise, M.Sc.A. option Design et complexité (DESCO), Faculté de l'aménagement.

Directeur de recherche : Tiiu Poldma, Ph.D., Professeure titulaire, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal

Chère Madame ...,

Je vous invite à participer à la recherche citée ci-dessus qui s'intéresse à la perspective des usagers sur la préservation de gares historiques abandonnées par le chemin de fer. L'information ci-après vous donnera une idée du projet. Voici quelques questions que vous pourriez vous poser :

Quel est le but de mon projet de recherche?

La préservation de bâtiments et surtout de gares historiques me tient à cœur. C'est le point de vue de l'utilisateur, votre point de vue, que je cherche à comprendre : comment vous vivez cet espace, dans le cas où il a été préservé tel quel en lui attribuant un nouvel usage? Comment vous vivez cet espace dans le cas où il a été transformé en lui ajoutant de nouvelles structures (intérieures ou extérieures) pour accueillir un ou des nouveaux usages?

Afin que les discussions soient basées sur un exemple concret, je vous exposerai le cas de la gare de Westmount à Montréal abandonnée depuis 1985 en comparaison avec celui de la gare d'Orsay en France, transformée en Musée d'Orsay.

Les conclusions que je tirerai suite à l'analyse de vos réponses serviront à améliorer des gares ou des bâtiments historiques qui seraient dans la même situation que la gare de Westmount.

De quelle façon participerez-vous à mon projet de recherche?

Je vous invite à me rencontrer pour une (1) entrevue individuelle de 45 minutes à un moment et dans un lieu que vous choisirez. Voici un exemple de questions que je vous poserai : Quelles sont à votre avis les possibilités qui s'offrent aux gares de train abandonnées? Que pensez-vous de l'architecture historique et de l'architecture moderne? Comment vivez-vous l'espace de la gare?

Faculté de l'aménagement

Aménagement - Design et complexité (DESCO)

Pendant l'entrevue, je vous exposerai des photos de la gare de Westmount et de la gare d'Orsay transformée en Musée d'Orsay.

Quelle sont les méthodes que j'utiliserai pour collecter vos réponses?

J'enregistrerai notre conversation en audio pour pouvoir la transcrire et faciliter l'analyse des données. Je prendrai également des notes pendant l'entrevue.

Y a-t-il des risques à participer à cette recherche?

Non il n'y a pas de risques. Les conversations enregistrées seront confidentielles, elles seront transcrites pour fin d'analyse. Je ne diffuserai pas les enregistrements. Ils seront détruits après 7 ans. Seules les données ne permettant pas de vous identifier seront conservées après cette date, le temps nécessaire à leur utilisation.

Est-ce que votre anonymat sera garanti?

Oui. Je vous donnerai un nom fictif que j'utiliserai dans les transcriptions ainsi que dans mes analyses. Je garderai sous clé votre nom fictif et votre identité. Vos renseignements personnels seront détruits après 7 ans.

Qu'est-ce que ces données apporteront à la recherche?

En participant à cette recherche, vous ne courez pas de risques ou d'inconvénients particuliers et vous pourrez contribuer à l'avancement des connaissances sur la conservation de gares et de bâtiments historiques en danger de disparition.

Est-ce que vous connaîtrez les résultats?

Oui. Je vous enverrai une lettre vous informant des conclusions générales de l'étude.

Ai-je le droit de me retirer?

Votre participation est entièrement volontaire. Vous êtes libre de vous retirer en tout temps, sur simple avis verbal, sans préjudice et sans devoir justifier votre décision. Si vous décidez de vous retirer de la recherche, vous pouvez communiquer avec moi, au numéro de téléphone indiqué à la dernière page de ce document. Si vous vous retirez de la recherche, les données qui auront été recueillies avant votre retrait seront détruites.

Afin de couvrir vos frais de déplacement, une compensation financière de vingt dollars (20 \$) vous sera versée après chacune des entrevues auxquelles vous participerez.

**CONSENTEMENT POUR LE PROJET DE RECHERCHE EFFECTUÉ PAR JOUMANA
CHEMALY, à l'Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, option DESCO.**

**Pour le projet de recherche: Préservation d'une gare historique abandonnée :
perspectives complexes des usagers.**

Je déclare avoir pris connaissance des informations ci-dessus, avoir obtenu les réponses à mes questions sur ma participation à la recherche et comprendre le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients de cette recherche.

Signature : _____ Date : _____
Nom : _____ Prénom : _____

Je consens à ce que les données anonymisées recueillies dans le cadre de cette étude soient utilisées pour des projets de recherche subséquents de même nature, conditionnellement à leur approbation éthique et dans le respect des mêmes principes de confidentialité et de protection des informations	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
---	---------------------------------	---------------------------------

Signature : _____ Date : _____
Nom : _____ Prénom : _____

Je déclare avoir expliqué le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients de l'étude et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature du chercheur : _____ Date : _____
Nom : _____ Prénom : _____

Pour toute question relative à la recherche ou pour vous retirer du projet, vous pouvez communiquer avec Joumana Chemaly, étudiante en maîtrise, Faculté de l'aménagement, au numéro de téléphone : ou à l'adresse courriel :
joumana.chemaly@umontreal.ca

Toute plainte relative à votre participation à cette recherche peut être adressée à l'ombudsman de l'Université de Montréal, au numéro de téléphone (514) 343-2100 ou à l'adresse courriel suivante: ombudsman@umontreal.ca (**l'ombudsman accepte les appels à frais virés**).

Pour toute préoccupation sur vos droits ou sur les responsabilités des chercheurs concernant votre participation à ce projet, vous pouvez contacter le conseiller en éthique du Comité plurifacultaire en éthique de la recherche (CPÉR) au cper@umontreal.ca ou au [514-343-6111](tel:514-343-6111), poste 1896 ou consulter le site: <http://recherche.umontreal.ca/participants>

10 avril 2015

Madame Joumana Chemaly
Candidate à la maîtrise
Design et complexité - Faculté d'aménagement

OBJET: Reconnaissance d'une approbation éthique

Mme Joumana Chemaly,


Le *Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche (CPER)* a étudié le projet de recherche intitulé « Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers. » et a délivré le certificat d'éthique demandé suite à la satisfaction des exigences précédemment émises.

Notez qu'il y apparaît une mention relative à un suivi annuel et que le certificat comporte une date de fin de validité. En effet, afin de répondre aux exigences éthiques en vigueur au Canada et à l'Université de Montréal, nous devons exercer un suivi annuel auprès des chercheurs et étudiants-chercheurs.

De manière à rendre ce processus le plus simple possible et afin d'en tirer pour tous le plus grand profit, nous avons élaboré un court questionnaire qui vous permettra à la fois de satisfaire aux exigences du suivi et de nous faire part de vos commentaires et de vos besoins en matière d'éthique en cours de recherche. Ce questionnaire de suivi devra être rempli annuellement jusqu'à la fin du projet et pourra nous être retourné par courriel. La validité de l'approbation éthique est conditionnelle à ce suivi. Sur réception du dernier rapport de suivi en fin de projet, votre dossier sera clos.

Il est entendu que cela ne modifie en rien l'obligation pour le chercheur, tel qu'indiqué sur le certificat d'éthique, de signaler au CPER tout incident grave dès qu'il survient ou de lui faire part de tout changement anticipé au protocole de recherche.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs,


Pierre Lapointe, Président
Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche (CPER)
Université de Montréal

PL/OS/os

c.c. Gestion des certificats, BRDV
Tiiu Poldma, Professeure titulaire, École de design industriel, Faculté de l'aménagement
Simone Zriel
p.j. Certificat CPER-15-031-D

Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche

CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE

Le Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche (CPER), selon les procédures en vigueur, en vertu des documents qui lui ont été fournis, a examiné le projet de recherche suivant et conclu qu'il respecte les règles d'éthique énoncées dans la Politique sur la recherche avec des êtres humains de l'Université de Montréal.

Projet	
Titre du projet	Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers.
Étudiante requérant	Joumana Chemaly XXXXXXXXXXXX Candidate à la maîtrise, Design et complexité - Faculté d'aménagement Université de Montréal
Financement	
Organisme	Non financé
Programme	--
Titre de l'octroi si différent	--
Numéro d'octroi	--
Chercheur principal	--
No de compte	--


Approbation reconnue	
Approbation émise par	non
Certificat:	s.o.

MODALITÉS D'APPLICATION

Tout changement anticipé au protocole de recherche doit être communiqué au CPER qui en évaluera l'impact au chapitre de l'éthique.

Toute interruption prématurée du projet ou tout incident grave doit être immédiatement signalé au CPER.

Selon les règles universitaires en vigueur, un suivi annuel est minimalement exigé pour maintenir la validité de la présente approbation éthique, et ce, jusqu'à la fin du projet. Le questionnaire de suivi est disponible sur la page web du CPER.


Pierre Lapointe, Président
Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche
Université de Montréal

10 avril 2015
Date de délivrance

1er mai 2016
Date de fin de validité

11 mai 2016

Madame Joumana Chemaly
Candidate à la maîtrise
Design et complexité - Faculté d'aménagement

OBJET: Approbation éthique (renouvellement)

Mme Joumana Chemaly,

Le *Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche (CPER)* a étudié votre demande de renouvellement pour le projet de recherche intitulé « Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers. » et a délivré le certificat d'éthique demandé suite à la satisfaction des exigences qui prévalent. Vous trouverez ci-joint une copie numérisée de votre certificat; copie également envoyée à votre directeur/directrice de recherche et à la technicienne en gestion de dossiers étudiants (TGDE) de votre département.

Notez qu'il y apparaît une mention relative à un suivi annuel et que le certificat comporte une date de fin de validité. En effet, afin de répondre aux exigences éthiques en vigueur au Canada et à l'Université de Montréal, nous devons exercer un suivi annuel auprès des chercheurs et étudiants-chercheurs.

De manière à rendre ce processus le plus simple possible et afin d'en tirer pour tous le plus grand profit, nous avons élaboré un court questionnaire qui vous permettra à la fois de satisfaire aux exigences du suivi et de nous faire part de vos commentaires et de vos besoins en matière d'éthique en cours de recherche. Ce questionnaire de suivi devra être rempli annuellement jusqu'à la fin du projet et pourra nous être retourné par courriel. La validité de l'approbation éthique est conditionnelle à ce suivi. Sur réception du dernier rapport de suivi en fin de projet, votre dossier sera clos.

Il est entendu que cela ne modifie en rien l'obligation pour le chercheur, tel qu'indiqué sur le certificat d'éthique, de signaler au CPER tout incident grave dès qu'il survient ou de lui faire part de tout changement anticipé au protocole de recherche.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs,

Olivier St-Laurent, Conseiller en éthique de la recherche
Comité plurifacultaire en éthique de la recherche (CPER)
Université de Montréal

TP/OS/os

c.c. Gestion des certificats, BRDV, Tiiu Poldma, Professeure titulaire, École de design industriel, Faculté de l'aménagement, , Simone Zriel
p.j. Certificat CPER-15-031-D(1)

CERTIFICAT D'APPROBATION ÉTHIQUE
- 1er renouvellement -


Le Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche (CER), selon les procédures en vigueur et en vertu des documents relatifs au suivi qui lui a été fournis conclu qu'il respecte les règles d'éthique énoncées dans la Politique sur la recherche avec des êtres humains de l'Université de Montréal

Projet	
Titre du projet	Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers.
Étudiante requérant	Joumana Chemaly XXXXXXXXXX Candidate à la maîtrise, Design et complexité - Faculté d'aménagement Université de Montréal
Sous la direction de	Tiiu Poldma, Professeure titulaire, École de design industriel, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal
Financement	
Organisme	Non financé
Programme	--
Titre de l'octroi si différent	--
Numéro d'octroi	--
Chercheur principal	--
No de compte	--

MODALITÉS D'APPLICATION

Tout changement anticipé au protocole de recherche doit être communiqué au CER qui en évaluera l'impact au chapitre de l'éthique. Toute interruption prématurée du projet ou tout incident grave doit être immédiatement signalé au CER.

Selon les règles universitaires en vigueur, un suivi annuel est minimalement exigé pour maintenir la validité de la présente approbation éthique, et ce, jusqu'à la fin du projet. Le questionnaire de suivi est disponible sur la page web du CER.


Olivier St-Laurent, Conseiller en éthique de la
recherche
Comité plurifacultaire d'éthique de la recherche
Université de Montréal

11 mai 2016
Date de délivrance du
renouvellement ou de
la réémission*

10 avril 2015
Date du certificat initial

*Le présent renouvellement est en continuité avec le
précédent certificat

1er juin 2017
Date du prochain suivi

1er juin 2017
Date de fin de validité

Annexe II – Guide d’entretien.

GUIDE D'ENTRETIEN

Présentation de l'interviewer

Prénom, nom: Joumana Chemaly

Titre et affiliation: Étudiante en maîtrise, Faculté de l'aménagement, option Design et complexité.

Présentation du sujet

Titre de la recherche: **Préservation d'une gare historique abandonnée : perspectives complexes des usagers.**

But de l'entretien: **Cette étude vise à comprendre votre vision concernant la préservation de vieilles gares abandonnées par les chemins de fer en explorant comment vous vivez cet espace, dans le cas où il a été préservé tel quel en lui attribuant un nouvel usage ainsi que dans le cas où il a été transformé en lui ajoutant de nouvelles structures (intérieures ou extérieures) pour accueillir un ou des nouveaux usages. À cette fin, le cas de la gare de Westmount abandonnée depuis 1985 vous sera exposé en comparaison avec celui de la gare d'Orsay en France, transformée en Musée d'Orsay.**

Thèmes abordés:

Possibilités s'offrant aux gares historiques abandonnées	Architecture historique vs. Architecture moderne
L'espace: influence et expérience	
Utilisation limitée de nouvelles ressources	Mélange entre architectures historique et moderne

Question de recherche

Comment est-ce que, selon les usagers, l'ajout de nouvelles structures contemporaines avec nouveaux usages, à une vieille architecture historique, favorise-t-il la préservation des gares de train abandonnées par le chemin de fer ?

Groupes de photos

Photos Gare d'Orsay

Photos Musée d'Orsay

Photos Gare de Westmount

Thèmes		Sous-thèmes			
		Questions principales	Questions secondaires	Questions de relance	Questions de clarification
Possibilités		QP1- À votre avis, quelles sont les possibilités qui s'offrent aux gares de trains abandonnées?	QS1- Considereriez-vous un ou plusieurs nouveaux usages? QS2- Quel serait l'usage le plus approprié? QS3- Un nouvel usage et l'histoire qui s'est passée entre ces murs sont-ils compatibles? QS4- Est-ce qu'un nouvel usage effacera de votre mémoire ce qui se passait entre ces murs?	QR1- Afin d'être préservées encore longtemps, que feriez-vous de cette gare? QR2- Est-ce que l'histoire est conservée? QR3- Avec un nouvel usage l'histoire évolue-t-elle? Comment?	Pouvez-vous m'en dire davantage? Pouvez-vous me donner des exemples?
	Montrer ici les photos de la gare de Westmount telle qu'elle existe.				
		QP2- Que pensez-vous de l'architecture historique et de l'architecture moderne?	QS5- Aimez-vous l'architecture historique? Aimez-vous l'architecture moderne? QS6- La Gare de Westmount a été considérée comme monument historique en 1994. Que pensez-vous de son architecture? QS7- Est-ce que le temps et son usure sur les matériaux ont-ils de l'importance à vos yeux? QS8- Considérez-vous la gare de Westmount comme un héritage culturel?	QR4- Quel qualificatif lui-donneriez-vous? QR5- Devrait-elle être conservée intacte? QR6- Comment vivez-vous une architecture historique? Et une architecture moderne? QR6a- Dans le zonage de la ville les groupes et usages permis sont les suivants: Parc et place public/Public park or square - Centre d'exposition et centre d'interprétation du patrimoine. Qu'en pensez-vous?	Odeurs, sons, font-ils naître des souvenirs, de vieilles histoires?
	Arch. Historique vs. Arch. Moderne				

Thèmes**Sous-thèmes****Questions principales**

Montrer ici les photos de la gare d'Orsay et de sa transformation.

Questions secondaires**Questions de relance**

King's Cross Station

Questions de clarification

QP3- Le mélange entre architecture historique et architecture moderne vous dit-il quelque chose?

QS9- Est-il acceptable?

QS10- De quelle façon feriez-vous ce mélange?

QR7- Serait-ce à l'intérieur ou à l'extérieur de la gare?

QS11- Il y eu trois phases d'agrandissement à la gare de Westmount: en 1914, en 1923 et en 1927. Les avez-vous remarquées?

QR8- Pouvez-vous les distinguer?

Pouvez-vous m'en dire davantage?

QS12- Y a-t-il, à votre avis, une différence de style entre l'architecture des trois phases?

Pouvez-vous me donner des exemples?

QS13- La transformation de la gare d'Orsay en Musée d'Orsay vous semble-t-elle un exemple réussi?

QR9- Est-ce que l'héritage culturel est restée intacte?Qu'en pensez-vous?

QS14-Intégreriez-vous une nouvelle structure moderne à la gare de Westmount? De quelle manière le feriez-vous?

QR10- Comment vous semblerait la différence de style entre l'architecture de la gare et celle de la nouvelle structure, dans le cas où une nouvelle structure serait intégrée ?

QS15- Pensez-vous que cette nouvelle structure passerai inaperçue dans quelques années?

Le danger pour les petites stations est leur disparition. Si vous voulez sauver la gare de Westmount, que feriez-vous?

Mélange
Arch. Historique et Arch. Moderne

Thèmes**Sous-thèmes****Questions principales****Questions secondaires****Questions de relance****Questions de clarification****L'espace: influence et expérience**

QP4- L'espace a-t-il une influence sur vous?

QS16- Comment vivez-vous l'espace de la gare?

QS17- Comment vivriez-vous l'espace de la gare avec un nouvel usage?

QS18- Comment vivriez-vous l'espace de la gare avec une nouvelle structure ajoutée?

QS19- Lorsque vous utilisez un espace comme la maison, votre coin au bureau, la compagnie ou vous travaillez...etc. vous l'habitez d'une certaine manière, vous vous l'appropriez. Vous approprieriez-vous la gare (intacte)? Comment?

QS20- Vous approprieriez-vous la gare avec une nouvelle structure? Comment?

Pouvez-vous m'en dire davantage?

Pouvez-vous me donner des exemples?

Thèmes**Sous-thèmes****Questions principales****Questions secondaires****Questions de relance****Questions de clarification****Utilisation limitée de nouvelles ressources**

QP5-Dans le cadre du Développement Durable, l'utilisation de bâtiments existants est une stratégie préférée. Qu'en pensez-vous?

QS21- À votre avis, les ressources naturelles sont-elles préservées?

QS22- La gare de Westmount est considérée monument historique en 1994. En tant qu'usager, quel serait votre sentiment sachant que vous aurez la possibilité de visiter cette gare à laquelle un nouvel usage a été attribué?

QS23- Les bâtiments historiques ont beaucoup à nous apprendre sur les environnements durables: ventilation naturelle, contrôle de la lumière du soleil, conservation de la chaleur...etc. La gare de Westmount aurait-elle quelque chose à nous apprendre?

Pouvez-vous m'en dire davantage?

Pouvez-vous me donner des exemples?

Annexe III – Deux exemples de photos présentées aux participants.

Deux photos présentées lors des entrevues avec les participants



Gilchrist, Scott. *Musée d'Orsay*. v. 2013. *Archivision Library*. Madison Digital Image Database (MDID). Web. Avr. 2015. <<https://montreal.vrghost.com/data/record/52949/r-8358309/>>.



Vue extérieure de biais de la gare de Westmount. Photographie personnelle de Joumana Chemaly. 16 avr. 2015.

Annexe IV – Pamphlets – Archives de l’AHW.

Pamphlet de la société Arts Westmount – Pages 1 et 2

Girvan, J. *La gare de Westmount / Westmount Station*. s.d. Carte. Arts Westmount (Association Historique de Westmount), Bibliothèque de Westmount, Westmount.



Wmt. Hist. Assn copy



"Westmount Station"
Drawing by
Jim Girvan
dessin de
"la gare de Westmount"

Arts Westmount wants to save this monument for use as a community museum; Arts Westmount veut conserver ce monument pour en faire une musée locale.

cards; 8 for \$3.50
les notes; 8/ 3.50\$

Arts Westmount is a non-profit association devoted to the arts.
Arts Westmount est une association à buts non-lucratifs dévouée à la promotion des arts.



Westmount Station
Drawing by James Girvan

Printed by Arts Westmount which is a non-profit corporation devoted to the promotion of the arts in Westmount

La Gare de Westmount
Dessin de James Girvan

Imprimé par Arts Westmount, société à but non-lucratif ayant pour objectif la promotion des arts, à Westmount.

Pamphlet de l'Association Historique de Westmount – Pages 1 et 2

Westmount Historical Association (s.d.) *Meet me at the station: restoration of the Westmount Train Station to become the Westmount Heritage Centre* [Imprimé]. Westmount: AHW.



**"Meet Me
at the
Station"**

**Restoration of the
Westmount Train Station
to become the
Westmount Heritage Centre**

Westmount Historical Association
P.O. Box 198 Station Victoria Westmount Quebec H3Z 2Y6
514 925-1404

**Restoration of the
Westmount Train Station
to become the
Westmount Heritage Centre**

**"Meet Me
at the
Station"**

A railroad station is a symbol of the not-so-distant past when trains brought together travellers, families and business people and carried them throughout the continent. The train is also a symbol of ties between communities, opening the way to communication and exchange.

Today, the Westmount Train Station is getting a new lease on life. Plans are under way to renovate and restore it as the Westmount Heritage Centre, where people will be able to travel through time and to discover the history of this important municipality.

**Case Statement for a
fund-raising campaign
to raise \$850,000**

Pamphlet de l'Association Historique de Westmount – Pages 3 et 4

PROGRAMMES THAT WILL ATTRACT THE PUBLIC

The new Heritage Centre will offer attractive activities which respect the Westmount Historical Association's mission: to stimulate and develop public interest in Westmount's history and heritage.

To fulfill this mission, the following objectives have been established:

- To extend the collection of archival materials (e.g. photos, family documents), to mount exhibitions for the benefit of the community;
- To further develop seminars and public activities, particularly with schools;
- To set up a research and historical centre that will be open to the public;
- To stimulate cultural life in Westmount through periodic events.

At the Heritage Centre in the restored train station, a varied public (high school students, senior citizens, individuals, groups and associations) will be able to carry out diverse activities. The WHA has also developed a website (www.westmounthistorical.org) which the public can consult at any time and publishes a periodic newsletter.

COST OF THE PROJECT: \$850,000

Restoration of the train station is one of the most challenging projects the Westmount community has ever faced. It calls for an understanding of techniques and materials of the period as well as fulfillment of the highest standards and criteria for restoring heritage sites. In the process, not only will one of Westmount's most significant buildings be enhanced, the station will be reopened as a new community meeting place, linking past, present and future.

The total cost of the Westmount Heritage Centre is estimated at \$850,000, which will be divided into the following categories:

• restoration work (windows, roof, interior finishings, walls and floors, etc.).....	\$418,200
• mechanical systems (electricity, air conditioning, fire alarms, telephones, plumbing/pipes, insulation/heating)	\$110,100
• professional fees (architect, engineer, project manager, contractor)	\$172,000
• audio-visual and movable equipment (computers, photocopy machines, furniture, etc.)	\$63,000
• operating fund	\$86,700
Total:.....	\$850,000

A CAPITAL FUND-RAISING CAMPAIGN

The City, the Westmount Historical Association and committed citizens have devoted themselves to establishing and documenting Westmount's unique role in the Montreal, Quebec and Canadian communities. Your participation and support of this project will make you part of all of this. Pledges have already been made: most important is the City of Westmount's commitment of \$125,000 towards this project, symbolic of Westmount's 125th anniversary.

Citizens of Westmount have always demonstrated their commitment and loyalty to their historical and architectural heritage. They realize that no better way exists to perpetuate the community's memory and sustain its cultural richness.

Pamphlet de l'Association Historique de Westmount – Pages 5 et 6

THE WESTMOUNT TRAIN STATION: IN SERVICE FOR 75 YEARS

Opened in 1907, the Westmount Train Station was designed by W.S. Painter, one of the CPR's chief architects. In a happy blending of building and landscape, the station rests comfortably on a rise of land close to Westmount's western border.

Two modifications were made to the building, in 1914 and in 1924, when the station was expanded on the east side. It has remained essentially unchanged ever since.

PARTNERS FORM A HERITAGE COMMITTEE

Since its closure fifteen years ago, the building hasn't been used. In October, 1998, after several months of negotiations, the City of Westmount and CPR arrived at an agreement whereby the City would buy the station with a view to renovating the ninety-year-old building. The City reached an agreement with the Westmount Historical Association (WHA) to establish a heritage centre in the building and to open it to the public.

Working alongside city hall and the WHA, a Heritage Committee has been established and will be responsible for raising the funds needed to restore the train station.

The Westmount Historical Association was founded in 1944. Since its inception, its aim has been to kindle public interest in Westmount's history and heritage, and to promote research into its social and cultural development.

RESTORING, RATHER THAN REPLACING

Restoration of the Westmount Train Station will respect the building's original style and architecture. Renovations will take into account contemporary needs and current building standards, but repairs will be favoured over replacement.

The main floor will include a large open area for meetings and presentations. Another, temperature-controlled room will store the archives. The old ticket office will be restored and a kitchen and restrooms installed. The loft area will be maintained without partitions and will be set up as a research area.

THE MEMORIES OF A COMMUNITY

The Westmount Train Station is a modest but well designed building. It was the gateway through which citizens passed to go elsewhere in the world, sometimes very far indeed. Trains were a vital means of transportation, so travellers from all walks of life had to pass through here on a regular basis.

Mention of Le Petit Train du Nord brings back fond memories of skiers headed for the Laurentians. "It cost almost nothing to go to Ste. Agathe," recalls Aline Gubbay, President of the Westmount Historical Association. "Besides, it was an event just to go to the station to see the trains – we called them the big cars – even if we didn't get on board!"

According to David Lank, a Westmounter and Honorary President of the fund-raising campaign, "Westmount residents are some of the best known ambassadors for Canada in the United States, Europe and throughout the world. They have always traveled extensively, and for a long time the Westmount Train Station bore witness to such international influence."



Annexe V – Tableau de l'Analyse de contenu.

ÉCHANTILLONNAGE:

1ERE PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA GARE OU DU MUSÉE D'ORSAY, DANS CHAQUE ARTICLE CHOISI

#	ARTICLE	JOURNAL	ANNÉE	SUJET	ARCHITECTURE HISTORIQUE CODE: H	ARCH. CONTEMPORAINE CODE: C	MÉLANGE CODE: M	CONNOTATION NÉGATIVE (CODE N) OU POSITIVE (CODE P) OU QUESTIONNEMENT (Q) DANS TEXTE	CODE	PRÉDO- MINANCE DE H OU C
1	FIN DE SIÈCLE ET MONUMENTS	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Orsay, «grand projet» soutenu successivement par deux présidents de la république, est achevé. Depuis un mois il reçoit chaque jour 14 à 15000 visiteurs. Au dire de l'élite culturelle française, ce serait pourtant un musée raté! Quand cesserons-nous de nous dénigrer nous-mêmes? Et quand notre milieu architectural saura-t-il prendre la mesure respective de sa perception de spécialiste et de celle du grand public, plus spontanée et souvent plus sincère... Fallait-il faire de cette gare un musée? Peut-être pas. Mais la décision en ayant été prise, jugeons du résultat. Au débit, un parcours dédalesque, un ou des styles contestables déclinés avec une rigueur qui déconcerte, enfin quelques lourdeurs d'autant plus évidentes que le bâtiment est soigné. Au crédit, une richesse d'espaces divers, des détails inventifs, des matériaux et des couleurs rares, une exécution d'un raffinement inhabituel.			L'installation de La danse de Carpeaux. Échafaudages Arrière plan: grandes colonnes contemporaines avec une partie minime de la grande cloison vitrée et de l'arche originales de la gare.	N/P	M	C
2	ORSAY-TERMINUS ET MÉMORIAL	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Historique de la gare. Le 18 mai 1891, sur la proposition d'Antonin Proust, oncle de Marcel, le gouvernement ouvre un concours pour la reconstruction du palais en faveur de l'«Union Centrale des Arts Décoratifs». L'État veut déjà aménager un palais déserté en Musée. ...Le musée est oublié au profit d'une gare qui devra, un siècle plus tard, faire en retour le lit d'un musée, sont lit de parade. (Revoir page 14 pour description gare)	Étude d'Émile Bénard: la grande halle ferroviaire, un des quatre architectes invités au concours de la gare. N'est pas très différente de celle de Laloux: les architectes avaient beaucoup de contraintes				H	
3	DE LA GARE AU MUSÉE	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Historique de la gare. Voir pp.23-25 pour citations Halle ferroviaire de la gare en 1905 comparée à celle de 1960	Architecture d'origine de la gare Photo en noir et blanc Voyageurs présents Mécanique apparente Photo de 1960 montre des améliorations aux quais. Plus de mécanique apparente. L'architecture d'origine de la gare est intacte.				H	
4	M'O LES DÉCIDEURS	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Histoire de la décision de transformer la gare d'Orsay en musée d'Orsay. Les personnes qui ont joué un rôle dans cette transformation	La gare abandonnée et vide En avant plan le président Valéry Giscard d'Estaing avec Jean Jenger, Jean-Philippe Lecat et Hubert Landais, Directeur des Musées de France. L'endroit est sombre, pas de lumière excepté celle du photographe, la gare a l'air en ruine.				H	

ÉCHANTILLONNAGE:

1ERE PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA GARE OU DU MUSÉE D'ORSAY, DANS CHAQUE ARTICLE CHOISI

#	ARTICLE	JOURNAL	ANNÉE	SUJET	ARCHITECTURE HISTORIQUE CODE: H	ARCH. CONTEMPORAINE CODE: C	MÉLANGE CODE: M	CONNOTATION NÉGATIVE (CODE N) OU POSITIVE (CODE P) OU QUESTIONNEMENT (Q) DANS TEXTE	CODE	PRÉDO- MINANCE DE H OU C
5	TRANSFORMATION: UNE PREMIÈRE VISION	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	<p>Jean Paul Philipon retrace l'histoire récente de la problématique architecturale, et explique comment le projet lauréat d'Orsay fut étudié à la lumière d'une recherche prospective sur la transformation d'usage des formes architecturales.</p> <p>Dans le projet lauréat du concours, l'idée du cours central est bien là, mais la nef est encombrée de passerelles qui seront supprimées ultérieurement. Classée monument historique, elle allait imposer sa pérennité à toute nouvelle action pouvant la concerner. C'est pourquoi les mots-clés de respect, d'authenticité, de réversibilité, bases de toute la doctrine (des architectes des monuments historiques) à travers la charte de Venise conçue elle-même sur les mêmes définitions théoriques que la Charte d'Athènes, ne peuvent être absents d'un débat architectural concernant le Musée d'Orsay. Faut-il pour défendre sa propre propriété artistique, renoncer à toute transformation de l'architecture existante? Poser le problème en ces termes, c'est en fait oublier ce qui fait la spécificité de l'architecture parmi les autres arts. En effet, le temps associé à l'usage rendent inévitables la transformation des choses construites.</p>		<p>Perspective montrant le cours central dans la nef de la gare. Les passerelles voilent la vue du fond. Construction moderne dans la gare. Sculptures installées sur piédestaux moderne. La grande arche d'origine semble ne pas être modifiée.</p>	<p>Dessin fait à la main. Mise en évidence des passerelles encombrant la nef.</p>	P	M	C
6	M'O LES ARBITRAGES	ARCHITECTURE / CRÉE SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	<p>Un mouvement général et bénéfique replace actuellement la maîtrise d'ouvrage à sa juste place dans le processus architectural. A ce titre, les grands chantiers publics sont les lieux à même d'illustrer cette fonction-clé du maître d'ouvrage dans la finalisation du projet et dans la conduite générale de son exécution. Directeur de l'Établissement Public du Musée d'Orsay depuis 78, Jean Jenger, ayant tout connu des «travaux et des jours» du chantier d'Orsay, tient la matière d'une démonstration sur le rôle indispensable d'animation et de coordination.</p>	<p>Transformation de la gare. La gare en chantier. Vision du squelette de la gare. L'arche dépouillée des ses vitraux et de ses décorations. Une grande transformation se fait en bas. Démolition de certaines parties. Photo montrant la complexité et l'ampleur des travaux.</p>			P	H	
7	EXPLICATION DE LIEU	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	<p>Métissage de la gare d'Orsay, que ce soit de la part de Victor Laloux ou de Gae Aulenti. «Dans la gare d'Orsay, qui était déjà en 1900 un produit hybride, Gae Aulenti vient de procéder à de nouveaux croisements sans jamais fournir d'éclaircissements sur cette manière post-moderne non revendiquée...»</p>		<p>Photo montrant l'architecture extérieure d'origine de la gare, dans toute sa splendeur. Lumières du soir se reflétant dans la scène. La gare semble vivante.</p>		Q	H	
8	INTERVIEW TENDANCIEUSE D'UN VISITEUR par GAE Aulenti	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	<p>L'entrée: la marquise de la gare, transparence et ouverture pour le voyageur qui y découvrirait la ville devient espace d'enfermement pour le visiteur du musée d'emblée pris au piège du lourd maillage de fer. Indépendamment de ce leitmotiv incontournable de mini-architectures habitent l'entrée: comptoirs d'accueil, billetteries, pièces à conviction irréfutables de l'habileté et du savoir-faire de Gae Aulenti.»</p>	<p>Architecture originale dominante. Structure en fonte et revêtement de pierre originale de la gare. Élément contemporain: la réception.</p>			P	M	H

ÉCHANTILLONNAGE:

1ERE PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA GARE OU DU MUSÉE D'ORSAY, DANS CHAQUE ARTICLE CHOISI

#	ARTICLE	JOURNAL	ANNÉE	SUJET	ARCHITECTURE HISTORIQUE CODE: H	ARCH. CONTEMPORAINE CODE: C	MÉLANGE CODE: M	CONNOTATION NÉGATIVE (CODE N) OU POSITIVE (CODE P) OU QUESTIONNEMENT (Q) DANS TEXTE	CODE	PRÉDO- MINANCE DE H OU C
				Qui n'est pas objectif, qui manifeste une tendance idéologique, des idées qui déforment. Larousse						
9	INVITATION AU VOYAGE	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	C'est donc un double pari qui était lancé aux acteurs de transformation de la gare d'Orsay: passer d'une gare trait d'union entre la ville et le territoire qui l'entoure, à un musée, main tendu entre le passé et le présent; composer avec un vocabulaire architectural et technique de la fin du siècle dernier dont on souhaitait garder l'expression intacte, tout en donnant un caractère contemporain aux aménagements réalisés. Rrevoir texte p. 62 L'histoire du projet est révélatrice de la difficulté a porduire une machine muséographique qui réponde aux normes techniques contemporaines et une image qui cadre avec l'objet du musée. Le passage de la gare au musée n'a pas cependant été qu'un simple processus de substitution. Il y a une corrélation étroite entre la gare et le musée parce que la gare est d'abord un objet de musée en elle-meme. Pierre Vaise a déjà fait remarquer que sans gare d'Orsay,il n'y aurait probablement pas eu de Musée d'Orsay consacré au XIXe siecle. Il y a en effet bien souvent un sentiment de convenance qui tend a faire coïncider l'époque représentée par le musée et celle		Architecture contemporaine dominante Un espace restreint entre la grosse colonne et le mur laisse entrevoir une minuscule partie de l'arche d'origine Éclairage indirect de l'espace Embiance de simplicité, de lignes droites avec colonnes imposantes		N/P	M	C
10	FROM TUUT TUUT TO TUTANKHAMUN	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	What to do with a white elephant, a gigantic building now obsolete for its original purpose? In Paris the answer is to convert it into a museum. The new-indeed never used or even completed - abattoir at la Villette has become the Museum of Science and Technology. And now the Gare d'Orsay has become the Museum of teh 19th Century. But though both new uses are apt to the original buildings, Peter Buchanan argues that the conversion in the latter case is hopelessly jumbled in design and concept.» ...The result is no doubt sufficiently spectacular to seduce most visitors. Nevertheless it is quite inappropriate - and for several reasons so - either as a response to the original building or for its new purpose.»		Une vue d'Orsay en contre-plongée: appareillages et colonnes néo-retour d'Égypte, telles que les a déchiffrées Peter Buchanan, rédacteur en chef de The architectural review (Revue UK) Dominance de l'architecture contemporaine photographiée de façon à lui donner plus de poids encore qu'elle n'en a; On devine la présence d'un détail de l'arche originale de la gare Photo métant en valeur le poids lourd des colonnes et détails de l'architecture contemporaine		N	M	C

CONTENT ANALYSIS
Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

ÉCHANTILLONNAGE:

1ERE PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA GARE OU DU MUSÉE D'ORSAY, DANS CHAQUE ARTICLE CHOISI

#	ARTICLE	JOURNAL	ANNÉE	SUJET	ARCHITECTURE HISTORIQUE CODE: H	ARCH. CONTEMPORAINE CODE: C	MÉLANGE CODE: M	CONNOTATION NÉGATIVE (CODE N) OU POSITIVE (CODE P) OU QUESTIONNEMENT (Q) DANS TEXTE	CODE	PRÉDO- MINANCE DE H OU C
11	CRITIQUES D'ARCHITECTES	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Interviewés sur le vif, sous les voûtes flambantes neuves du musée, ils aiment ou ils contestent. Aucun d'entre eux n'est resté indifférent. Les architectes ont la parole.»	Verrière de l'ancienne cour de l'arrivée et grand tympan Ouest avec son horloge monumentale. Vue de bas en haut impressionnante de l'architecture originale en fonte Architecture originale dominante Section minime montrant un mur en pierre contemporain.			N/P	H	H
12	ARCHITECTURES L'ECLECTISME ENTRE EN SCÈNE	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Une première: l'Architecture, enfin, figure aux cimaises d'un grand musée. Cet art total n'avait encore jamais été reconnu en France comme un des «Beaux-Arts»...A Orsay, la création d'une collection et la mise en place d'une exposition permanente d'architecture posent les jalons, faut-il espérer, d'une réflexion moderne sur la façon dont cette discipline majeure doit être exposée et commentée au public. Pavillon Amont, la «Tour des Styles». Une armature d'aciers supporte sur plusieurs niveaux des reproductions en bas-reliefs de motifs architecturaux ou des pans de façades représentatifs de toutes les facettes de l'éclectisme.»			Architecture historique: armature d'aciers d'origine apparente. Parois en pierre contemporaine Dominance du sujet exposé: l'architecture		M	H
13	UN MUSÉE À HAUTE TECHNOLOGIE	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	L'actualité 86 des grands projets parisiens aura été fertile: l'année, qui commença avec l'inauguration de la Cité des Sciences de la Villette, s'est achevée avec celle du Musée d'Orsay. A première vue, rien de commun entre ces deux chantiers... si ce n'est leur taille, et le fait que des institutions muséographiques totalement repensées ont dû s'inscrire dans l'enveloppe contraignante de bâtiments pré-existants.» Description des étapes du chantier et de son ampleur.			Les travaux et les jours: trois étapes de la rénovation de la grande nef. Démolition des voies anciennes, coulage de la dalle basse; mise en place des vaisseaux latéraux: pose des planchers et des parois des salles d'exposition.» Squelette de l'architecture d'origine en rénovation Coulage de la dalle de béton Travaux	P	M	H

CONTENT ANALYSIS
Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

ÉCHANTILLONNAGE:

1ERE PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA GARE OU DU MUSÉE D'ORSAY, DANS CHAQUE ARTICLE CHOISI

#	ARTICLE	JOURNAL	ANNÉE	SUJET	ARCHITECTURE HISTORIQUE CODE: H	ARCH. CONTEMPORAINE CODE: C	MÉLANGE CODE: M	CONNOTATION NÉGATIVE (CODE N) OU POSITIVE (CODE P) OU QUESTIONNEMENT (Q) DANS TEXTE	CODE	PRÉDO- MINANCE DE H OU C
14	BILAN D'UN GRAND PROJET	ARCHITECTURE INTÉRIEURE CRÉÉ SPÉCIAL MUSÉE D'ORSAY	1986	Interview Yves Dauge. Président de la Mission de Coordination de Grandes Opérations d'Architecture et d'Urbanisme. Instituted, in the facts even the form, since 1981, to assume a role not pas de tutelle auprès des maîtres d'ouvrages,, mais d'appui dans la rigueur. Nous devions être en quelque sorte un «oeil extérieur», capable de répondre en permanence des coûts et des délais, et de prévenir les responsables politiques des risques habituels de dérapage, de proposer les mesures d'ajustements.» Instituted under the presidency of François Mitterrand.	Restoration en août 84: moulage d'une tête de Mercure, en vue de sa restauration.				H	
15	EIN ANMERKUNG ZUR BAUGESCHICHTE DER GARE D'ORSAY IN PARIS. Une note sur l'histoire de la gare d'Orsay à Paris.	ARCHITECTURA	1992	Die geschichte des ursprünglichen bahnhofs und die gründe für seine ausgeprägte historistische Fassade blieben dabei trotzdem immer wieder unberücksichtigt Traduction: L'histoire de la station d'origine et les raisons de sa façade historiciste distincte toujours coincé à plusieurs reprises unberücksichtigt	Émile Bénard, Entwurf für einen Bahnhof mit Hotel, innen und außen, Zeichnung, 1897, Musée d'Orsay, Paris. Traduction: Émile Bénard, la conception d'une gare à hôtel, à l'intérieur et à l'extérieur, dessin, 1897, Musée d'Orsay, Paris.			Historique	H	
16	MUSEUM OF THE NINETEENTH CENTURY: GARE D'ORSAY FROM TOOT TOOT TO TUTANKHAMUN	ARCHITECTURAL REVIEW	1986	What to do with a white elephant, a gigantic building now obsolete for its original purpose? In Paris the answer is to convert it into a museum. The new-indeed never used or even completed - abattoir at la Villette has become the Museum of Science and Technology. And now the Gare d'Orsay has become the Museum of the 19th Century. But though both new uses are apt to the original buildings, Peter Buchanan argues that the conversion in the latter case is hopelessly jumbled in design and concept.» ...The result is no doubt sufficiently spectacular to seduce most visitors. Nevertheless it is quite inappropriate - and for several reasons so - either as a response to the original building or for its new purpose.»			Detailed view looking across old train shed. Old roof above threads Classical coffers through exposed engineering. New stone panels close old arcade with keystone cut-outs allowing access and view. Below statues are pylon-like stone-faced walls to lower galleries.	N	M	H/C

ÉCHANTILLONNAGE:

1ERE PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA GARE OU DU MUSÉE D'ORSAY, DANS CHAQUE ARTICLE CHOISI

#	ARTICLE	JOURNAL	ANNÉE	SUJET	ARCHITECTURE HISTORIQUE CODE: H	ARCH. CONTEMPORAINE CODE: C	MÉLANGE CODE: M	CONNOTATION NÉGATIVE (CODE N) OU POSITIVE (CODE P) OU QUESTIONNEMENT (Q) DANS TEXTE	CODE	PRÉDO- MINANCE DE H OU C
17	À PROPOS DE GARES...PARIS:LA GARE ET LE MUSÉE D'ORSAY	ARQ: ARCHITECTURE/ QUÉBEC	1988	Rassurons-nous: notre intention n'est pas de découvrir ce qui a valu au «génie» ces propos sur la cosmologie. Cependant, le fait qu'il ait choisi une gare a retenu notre attention; quoi de plus apparemment banal qu'une gare en effet? Il est vrai que les gares contemporaines sont pour la plupart enfouies sous le sol et que le temps est révolu où leur conception et leur visibilité constituaient pour les architectes des problèmes autres que ceux d'un défi strictement fonctionnel. C'est ce temps-là que j'aimerais évoquer dans le cadre d'une série d'articles portant, on l'aura deviné, sur les gares, principalement nord-américaines. À une époque où on ne construisait plus guère de cathédrales, les gares représentent, avant les gratte-ciels, un exemple instructif d'architecture monumentale, la seule qui selon Giedion mérite ce nom. À ce titre, et bien entendu «toutes proportions gardées», elles peuvent effectivement être considérées comme le centre d'un univers, celui de l'univers social qui les a vues naître.» p.24 Critique de la transformation de la gare en musée.	Vue de l'intérieur de la gare et des équipements «modernes» de convoyage des bagages.»			P	H	
18	METAMORPHOSE EINES BAHNHOFES: VOM GARE D'ORSAY ZUM MUSÉE D'ORSAY	BAUWELT	1986	ein sehr detailliertes programm wurde aufgestellt und ein öffentlicher Wettbewerb unter dem Titel «Transformation des Bahnhofs in ein Museum» ausgeschrieben, der von der Architektengruppe ACT...im Juni 1979 gewonnen wurde. Traduction: un programme très détaillé a été élaboré et un concours public appelé «transformation de la gare en musée» annoncé, qui a été ... remporté par le groupe d'architectes ACT en juin 1979. Zweifellos gingen die Plane der ACT weit über den strikten Zuständigkeitsbereich der Architekten hinaus. Ihrem Text zufolge rechtfertigte «die qualitat des gebaudes keine gestaltung eines neuen Volumens, keine neue Asthetik. Traduction: Sans aucun doute, le plan de l'ACT est allé bien au-delà de la stricte Zuständigkeitsbereich l'addition architecten. Selon leur texte justifie "l'qualitat bâtiment toute conception d'un nouveau volume, aucune nouvelle esthétique.	Petite photo, pas tres claire... die ausgewaschene und restaurierte Fassade des Musée d'Orsay am Ufer der Seine heute, vom Louvre aus gesehen, und Blick in das Vestibul und die Halle des Gare d'Orsay nach seiner Eröffnung 1900 Traduction: aujourd'hui, a vu la façade lavée et restaurée du Musée d'Orsay par la Seine du Louvre à partir, et regardez dans le vestibule et la salle de la Gare d'Orsay après son ouverture en 1900 Photo de l'époque Gare en pleine activité Usager se promenant, en attente...				H	
19	DESTINAZIONE MUSEO	CASABELLA	1982	«The gare d'Orsay once hid its great «modern» iron structure behind the tyle «belle époque» décor. It will now be the Musée d'Orsay conferring its internal achtiectural clue to the interpretation of this historical monument. We publish a report on the --- and the participants of this spectacular transformation. «The Musée d'Orsy in the context of the large museums on the Sein embankment. The new museum takes the collections from 1848 to 1914 currently exhibited in the Louvre, in the Musée du Jeu de Paume (Impressionists), and in the Musée de Tokyo enriched by new acquisitions. The total area of the museum will be 25,000 m2 , and 3,300 m2 will be added for the French Museum Headquarters. The cost of the construction will be 80 thousand million lire.»	Grande Photo Gare en pleine activité Présence de trains et d'usagers				H	

CONTENT ANALYSIS
Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

ÉCHANTILLONNAGE:

1ERE PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA GARE OU DU MUSÉE D'ORSAY, DANS CHAQUE ARTICLE CHOISI

#	ARTICLE	JOURNAL	ANNÉE	SUJET	ARCHITECTURE HISTORIQUE CODE: H	ARCH. CONTEMPORAINE CODE: C	MÉLANGE CODE: M	CONNOTATION NÉGATIVE (CODE N) OU POSITIVE (CODE P) OU QUESTIONNEMENT (Q) DANS TEXTE	CODE	PRÉDO- MINANCE DE H OU C
20	GAE AULENTI E ITALO ROTA AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR DEL MUSEO D'ORSAY	CASABELLA	1982	Through the sequence of the various museum spaces, Gae Aulenti and Italo Rota reveal the display of the «overall method» of their project founded on the critical analysis of museum planning and the architecture of Laloux.» La molteplicità delle differenti unita tipologiche ha concesso così l'invenzione di altri tipi di spazi originali come le torri,architecture autonome, edificio nell'edificio.» La multiplicité des différentes unités typologique a accordé alors l'invention d'autres types d'espaces originaux tels que des tours, l'architecture autonome, bâtiment construction.» Résumé de l'histoire de la Gare d'Orsay et de sa transformation en Musée d'Orsay, montrant l'existence de controverses sur le plan de «l'aménagement intérieur» fait par Gae Aulenti ainsi que sur le plan du programme du musée et de ses collections.			Plan général du rez-de-chaussée Plans préparés par Gae Aulenti et Italo Rota		M	
21	GARE D'ORSAY - EINE BAHNHOF, VOM LOUVRE ANNEKTIERT GARE D'ORSAY - A RAILWAY STATION, ANNEX OF THE LOUVRE (PARIS)	DAIDALOS	1986	The redevelopment competition was won in 1979 by the group of architects ACT (Pierre Colboc, Renaud Bardou, Jean-Paul Philippon), later to be joined by the Milanese architects, Gae Aulenti and Italo Rota, responsible for the exhibition architecture (assisted by Piero Catiglioni). The exhibition landscape now begins on the basement floor, rising up a floor via stairs and terminating in front of two interposed architectural towers. Its dimensions are deliberately large and powerful to prevent its being overwhelmed by the grand architecture of the hall. The <i>Musée d'Orsay</i> is due to be opened on 9 December 1986. That will be the time to draw conclusions as to whether the metamorphosis of a railway station into a museum has been successful.»	Gare d'Orsay, Paris. Photograph after 1900. The architect Victor Laloux tried to mitigate the austerity of the steel construction by introducing Belle Epoque décor. Gare en pleine activité Usagers en attente Scene de tous les jours		Q	H		
22	GAE AULENTI: L'ARCHITETTURA INTERNA DEL MUSEO D'ORSAY, PARIGI	DOMUS	1987	Présentation du projet de la transformation de la gare en musée incluant plan et nouveaux aménagements NON CHE i trattamenti eseguiti dagli eredi di Viollet-le-Duc agli edifici del passato fossero meno radicali di quelli di Gae Aulenti. Ma laddove Viollet-le-Duc e i suoi epigoni pretendono di restituire al contesto antico ciò che immaginavano essere la sua completezza virtuale, i designers italiani preferiscono rivelare ciò che ritengono sia stata la struttura costruttiva preesistente. Traduction: PAS QUE les traitements donnés par les héritiers de Viollet-le-Duc aux bâtiments du passé étaient moins radicales que celles de Gae Aulenti. Mais où Viollet-le-Duc et ses partisans prétendent revenir au contexte antique ce qu'ils ont imaginé pour être son intégralité virtuelle, les designers italiens préfèrent révéler ce qu'ils croient est la structure de construction pré-existante.			Vue impressionnante en contre-plongée d'une colonne et de l'arche qu'elle supporte, toute deux d'architecture historique, entourée d'éléments modernes. Le focus semble être sur l'architecture originale en montrant comment elle a été mise dans un écrin moderne.	M	H	
23	PARIS: THE MUSEUM D'ORSAY - LOTUS INTERNATIONAL TRANSFORMATION OF THE GARE D'ORSAY INTO A 19TH CENTURY MUSEUM		1982	Discussion sur la conversion de la gare en musée, notamment sur la logique derrière le choix de l'architecture moderne intégrée à l'architecture historique de la gare. Revoir texte pour philosophie de l'architecture.	Vestibule of Gare d'Orsay in 1900 Grande photo sur toute la page				H	

ÉCHANTILLONNAGE:

1ERE PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA GARE OU DU MUSÉE D'ORSAY, DANS CHAQUE ARTICLE CHOISI

#	ARTICLE	JOURNAL	ANNÉE	SUJET	ARCHITECTURE HISTORIQUE CODE: H	ARCH. CONTEMPORAINE CODE: C	MÉLANGE CODE: M	CONNOTATION NÉGATIVE (CODE N) OU POSITIVE (CODE P) OU QUESTIONNEMENT (Q) DANS TEXTE	CODE	PRÉDO- MINANCE DE H OU C
24	ORSAY: LE GAE PARIS D'AULENTI	MAISON FRANCAISE	1986	Entrevue avec Gae Aulenti. Voué à l'art du XIXe siècle, Orsay ouvre dans quelques jours. Pour changer une gare en musée, il aura fallu à Gae Aulenti six ans de travail et des centaines d'allers retours Paris-Milan. Laissant les chiffres aux spécialistes (175 mètres de long, 12 tonnes de structures métalliques, 16 000 m2 de chefs d'oeuvres etc...) Jacqueline Demornex l'a fait parler lumière, maisons, décor, confort. Revoir texte et scanner suite page 203				La zone d'accueil, sous la verrière ouest, au niveau des anciennes voies ferrées. Sur la gauche, on aperçoit les accès à l'auditorium (400 places) et à l'espace des jeunes visiteurs. Architecture originale domine la partie supérieure de la photo Elle est apparemment supportée par des piliers modernes à l'entrée	M	H
25	LA GARE DE LA GAE	OTTAGONO	1986	la trasformazione della gare d'orsay a parigi in museo dell'arte francese dell'ottocento, ha procurato molto onore e gli strali della nostra critica: ingiusti, questi ultimi, se valutiamo come la soluzione museografica abbia seguito, coerentemente, una coraggiosa operazione museologica Traduction: la transformation de l'orsay dans les courses de paris dans le musée de l'art français du XIXe siècle, a apporté beaucoup d'honneur et des flèches de notre critique: injuste, ce dernier, si nous évaluons comment solution muséologique a suivi, de manière cohérente, une opération audacieuse muséologique				Photo au début de l'entrée dans la nef L'architecture originale de Laloux est en avant plan assise sur un plancher moderne avec escaliers modernes. A travers l'encadrement des colonnes originales on voit l'allée centrale du musée flanquée de deux volumes modernes allant jusqu'au fond de la nef L'arche est là mais semble être lointaine	P	M C
26	OÙ EN EST LE MUSÉE D'ORSAY	TECHNIQUE ET ARCHITECTURE	1979	Il ne saurait être question de faire grief à l'architecture de l'échec fonctionnel de sa production. Notre but a été de mettre à jour les raisons objectives de l'échec de Laloux: fausse bonne idée des ingénieurs de la Compagnie d'Orléans, désir d'une architecture de pompe et d'apparat, absence de tout contrôle social, attitude de repli social et architectural, profil bas. Sans tomber pour autant dans la mégalomanie corbuséenne, on aimerait que les décideurs, ménagers, maîtres d'ouvrage et futurs maîtres d'oeuvre fassent preuve de <i>distance critique</i> (envers le quartier, le site, le bâtiment existant) et <i>d'esprit d'ouverture</i> (envers le projet muséal, la ville et surtout le public). Cette reconversion coûteuse devrait tenter de reconstituer au palais d'Orsay le palimpseste de la mémoire urbaine.»		Photo de l'intérieur de la gare au temps où elle fonctionnait Présence de gardiens et d'usagers Scène de tous les jours			Q	H

ÉCHANTILLONNAGE:

1ERE PHOTO DE L'INTÉRIEUR DE LA GARE OU DU MUSÉE D'ORSAY, DANS CHAQUE ARTICLE CHOISI

#	ARTICLE	JOURNAL	ANNÉE	SUJET	ARCHITECTURE HISTORIQUE CODE: H	ARCH. CONTEMPORAINE CODE: C	MÉLANGE CODE: M	CONNOTATION NÉGATIVE (CODE N) OU POSITIVE (CODE P) OU QUESTIONNEMENT (Q) DANS TEXTE	CODE	PRÉDO- MINANCE DE H OU C
---	---------	---------	-------	-------	------------------------------------	--------------------------------	--------------------	---	------	--------------------------------

27 ORSAY LE TEMPS DU MUSÉE
TECHNIQUE ET
ARCHITECTURE 1986

Avec l'accord tacite ou appuyé des conservateurs, ce projet a d'abord effacé celui d'ACT. En dehors des grandes orientations nécessairement conservées, il entrera en lutte avec deux éléments fondamentaux du projet initial. Finis les objectifs urbains déjà cités, finie l'histoire de la gare. Fini le pastiche. Pas de dialogue avec le bâtiment, tout juste la création de points de vue, de panoramas, souvent magnifiques, particulièrement sur la voute et les coupoles coté Seine, les structures métalliques du XIXe, les horloges et par-dela le fleuve, les Tuileries et le beau Paris. Finie la correspondance des formes, il impose une architecture monumentale dans l'architecture monumentale de Laloux. Bien évidemment, et c'est la moindre des choses, ils concède des traits-d'union, des points de jonction, de passage entre l'une et l'autre.

Ce nouveau bâtiment est paré de pierre dont les teintes s'harmonisent avec celles de l'ancienne gare. Une passerelle, un arceau métallique reprennent une courbe, une forme et viennent épouser le bâtiment. Simples concessions réussies. Mais des deux espaces existants ceux de Laloux et d'ACT, il refuse les messages. D'où une impression parfois douloureuse de juxtaposition, de mise en scene, de décors en épaisseur, d'absence de ces petits riens, a peine vus a peine sentis qui finissent par créer la poésie d'un lieu.

N M C

Annexe VI – Tableau des Thèmes/Synthèses de l’analyse des entrevues.

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE
POSSIBILITÉS	CONSERVATION BÂTIMENT	Sujet préoccupant	<p>Sujet préoccupant.</p> <p>Perte de présence due aux constructions résidentielles.</p> <p>Comparaison entre l'environnement éduqué de Westmount et l'environnement d'immigrants autour de la gare Jean-Talon.</p> <p>Conserver tel quel</p> <p>Beau bâtiment, à conserver avec ses caractéristiques d'origine, tel quel.</p> <p>Gares abandonnées - Exemples</p> <p>Gare Windsor - mutation -Génie de gare en partie perdu</p> <p>Génie de gare: déplacement voyageurs, animation, accueil passager.</p> <p>Gare Jean-Talon: abandonnée par chemin de fer, puis par la ville. Occupations temporaires</p> <p>Communauté déçue.</p> <p>Utilisation civique possible?</p> <p>Usage non-adéquat</p> <p>Emplacement gare important:aboutissement, rond-point, espace publique, espace de représentation pour CP.</p> <p>Gares de jonction du CP, tombées en désuétude: Jean-Talon et gare à Toronto</p> <p>Gare Ville Mont-Royal abandonnée brièvement: proche du coeur de la ville.Bâtiment de la ville à proximité.</p> <p>Gare de Westmount: aboutissement de la rue Victoria</p>
		Gelé dans le temps	<p>Investissement de la Ville de Westmount dans l'enveloppe du bâtiment. Bâtiment mis « en boule-à-mites» afin de le protéger. Bâtiment gelé dans le temps.</p>
		Localisation	<p>Conservation du patrimoine: bâtiment inséparable du site.</p> <p>Gare de Westmount loin du coeur de la ville; ce qui favorise son oubli</p>
		Petit	<p>En terme d'abandon, les petites gares sont plus problématiques.</p>
	CONSERVATION HISTOIRE	Conservation histoire	<p>Nouvel usage et histoire sont compatibles.</p> <p>Conservation prend plusieurs formes: mettre en boule-à-mites, conserver l'architecture intérieure et degré d'intervention dépendamment de l'usage, communiquer l'histoire du bâtiment.</p> <p>Nous n'avons pas le luxe de restreindre les futurs usages conformément à l'histoire du bâtiment.</p> <p>On peut faire en sorte qu'un usage soit compatible, l'adapter à la situation.</p> <p>C'est un contexte qui peut être un contexte social, culturel ou autre...</p>

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE
POSSIBILITÉS	CONSERVATION HISTOIRE	Conservation histoire	<p>Mettre des photos de stations pour maintenir l'histoire.</p> <p>Ce qui importe est ce qu'on met là-dedans et ce qu'on y fait.</p> <p>Mettre une plaque pour préserver l'histoire et informer le public.</p> <p>Thème du musée relié à Westmount ou aux activités ferroviaires serait acceptable.</p> <p>Histoire simple, non compliquée, pas horrible.</p>
	ÉVOLUTION HISTOIRE	Nom	<p>Garder le nom de la gare: réfère à l'histoire.</p> <p>Le choix de l'usage est moins important.</p> <p>Histoire n'est pas oubliée: nom (première identité), conserver nom (facteur de continuité historique), maintient d'une mémoire de l'architecture ferroviaire et de la fonction civique.</p>
		Se faire entendre	<p>Changement radical de la population durant les 40 dernières années.</p> <p>L'évolution de l'histoire de la gare dépendra des voix des Westmountais s'ils sont en grands nombre.</p>
		Reference	<p>Panneau qui donne des informations sur le bâtiment, même mis en boule-à-mites.</p> <p>Proposition pour usage doit tenir compte de l'histoire et la transmettre - histoire du bâtiment et du site.</p> <p>Le nouvel usage devrait partir de l'usage en tant que gare.</p> <p>Il doit y avoir une référence à l'usage précédent.</p> <p>Exemple: Église Sainte-Élizabeth, sur St-Jacques où certains éléments de l'ancienne église démolie se retrouvent dans le nouvel immeuble.</p> <p>Histoire peut être préservée</p> <p>Elle ne disparaît pas avec un nouvel usage, une nouvelle histoire se crée.</p> <p>L'histoire influence se qui se passe de différentes façons et avec le temps crée une nouvelle histoire.</p>
		Histoire linéaire et circulaire	<p>L'histoire est linéaire et circulaire</p> <p>Nous apprenons du passé et avançons vers le futur</p> <p>L'histoire se répète toujours.</p>
	USAGES APPROPRIÉS - CARACTÉRISTIQUES	Contraintes	<p>Obstacle en ce moment: intérieurs difficiles à réutiliser - espace restreint.</p> <p>Galerie d'art ou archives WHA - peu d'interventions sur les intérieurs - aspects favorables.</p>

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE	
POSSIBILITÉS	USAGES APPROPRIÉS - CARACTÉRISTIQUES	Contraintes	Empêchements à la construction - site étroit.	
			La vue, la perspective de la rue fait partie du patrimoine du bâtiment.	
			Respecter la perspective de la rue.	
			Point contre la ville: habitations éliminent possibilité d'intervenir.	
			conséquence: choix de nouveaux usages restreint.	
			Deux petites parcelles restantes	
			Un professionnel aurait la capacité d'exploiter les deux parcelles qui restent.	
			Coupe des arbres non acceptées en cas de construction sous le parc devant la gare. Rajout de contraintes pour limiter le développement potentiel.	
			Petites gares abandonnées sont plus problématiques que les grandes.	
			Civique/Résidentiel	Fonction entre le civique et le résidentiel (Auberge pour famille de patients de l'hospital)
			Publique	Usage publique
				Objection pour usage privé.WHA - publique et non publique.
				Usage léger: marché fin de semaines - interventions acceptables.
				Usage plus léger, saisonnier pour relancer l'usage du bâtiment dans la conscience.
				Engagement de la ville requis.
	Besoin d'investissements énormes.			
	Usage informel pour une certaine période - acceptable.			
	Westmount renouvelle son infrastructure - justifier un investissement - non sûre.			
	Agrandissement	Contexte actuel limitant: condos, deux petites parcelles sur les côtés...		
		Reste le petit square publique en face.		
		Construction en avant de la gare non faisable.Agrandissement en avant de la gare la cacherait.		
		Les parcs sont sacrés		
		Nouvelle structure pourrait être construite en sous-sol, en dessous du parc, en avant de la gare.		

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE
POSSIBILITÉS	USAGES APPROPRIÉS - CARACTÉRISTIQUES	Agrandissement	<p>Ville s'assure qu'elle soit toujours visible.</p> <p>Sceptique à l'idée qu'une nouvelle structure pourrait être construite en sous-terrain: terrain petit - grosse faiblesse.</p>
		Espace suffisant	<p>Pas d'espace pour ajouter nouvelle structure extérieure.</p> <p>Espace intérieur suffisant pour un centre culturel.</p> <p>Subdivision de l'espace intérieur est importante.</p>
		Problème de stationnement	<p>Besoin d'un stationnement.</p> <p>Même si sous-terrain, plus le temps passe plus ça devient problématique à cause des arbres.</p>
		Non prioritaire	<p>Ville ne veut pas payer pour l'entretien du bâtiment</p> <p>La toiture a été changée par la ville, l'intérieur a été vidé.</p> <p>Évaluation par la ville de ses bâtiments publiques - la ville évalue ses dépenses.</p> <p>Ne fait pas partie des priorités de la ville de Westmount</p>
		Axe Victoria	<p>Marché publique: certains résidents voudraient étendre le caractère commercial de Victoria vers la gare.</p> <p>Arrivé d'un éléphant le CUSM. Usage probable du reste de la cour Glen: usage hospitalier.</p> <p>Aboutissement rue Victoria.</p>
		Budget	<p>Il y a un lien avec le tissu urbain</p> <p>Besoin d'investissements énormes, difficiles à justifier</p> <p>Westmount renouvelle son infrastructure - justifier un investissement - non sûre.</p> <p>Salle de réunion: pourrait être refusé pas d'autres - n'est pas suffisant pour engendrer tant de dépense.</p> <p>Question de budget - ce n'est pas une priorité de la ville en ce moment</p> <p>Pas assez d'argent au sein de la WHA pour entretenir le bâtiment</p> <p>La ville ne veut pas payer pour l'entretien de la gare</p> <p>Fusion et défusions ont causé problèmes budgétaires.</p> <p>Résultat: gare non prioritaire</p>

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE	
POSSIBILITÉS	USAGES APPROPRIÉS - CARACTÉRISTIQUES	Budget	Coquille vide en ce moment donc investissements majeurs pour remettre en état.	
		Léger	Usage léger - marché fin de semaines: pas d'intervention énorme	
		Saisonnier	Usage plus léger - saisonnier: afin de relancer le bâtiment dans la conscience des citoyens	
		Multiples	Centre d'interprétation du patrimoine à l'échelle de tout le bâtiment serait artificiel	
	USAGES	Centre d'interprétation d'histoire	Lieu à vocation vive et réel : Centre d'interprétation et centre d'accueil en même temps.	
			Bandes informatiques - technologies: peu d'espace pour musée ou centre d'exposition, possibilité d'avoir autre usage	
			Espace suffisant pour les activités de la WHA: Ajouter espace pour se faire du café, dans un coin	
			WHA + autre petite société de train + petit café dans le coin	
			Centre historique	
			Musée	
			Centre d'interprétation du patrimoine et WHA: Organisation de présentations, de séminaires, d'activités reliées à l'histoire de Westmount, d'expositions continues.	
			Selon zonage	Selon le zonage
			WHA	Centre d'interprétation patrimonial : WHA occupera une grande partie du bâtiment
			Departement d'Urbanisme	Service d'urbanisme de Westmount
		Expositions	Bureaux de la municipalité	
			Galerie d'art pour les artistes de Westmount	
			Expositions reliées à l'histoire de Westmount	
			Espaces en lien avec l'école des arts visuels à Westmount.	
		Expositions temporaires		
		Vocation communautaire		
		Diviser l'espace intérieur pour avoir des espaces plus publics.		
		Centre d'exposition et art thérapeutique		
	Promenade éducative	Promenade éducative: West. Library-West. Parc-Arena-The Glen-West. Station (exhibition centre)-Visual Arts Center-Coffee on Sherbrook street.		

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE	
POSSIBILITÉS	USAGES	Programmes éducatifs	Programmes éducatifs	
		Sentier	<p>Activités en lien avec traditions horticoles du CP: Sentier(MUHC à station) une occasion de paysages qui parlent d'essences, d'espèce...</p> <p>Bâtiment à qualité civique, site également.</p>	
		Auberge MUHC	<p>Auberge pour les familles des patients du CUSM</p> <p>Auberge et centre d'interprétation</p>	
		Musée	<p>Petit musée</p> <p>Idéal de relier le musée au ferroviaire mais pas assez d'espace</p> <p>Compte tenu de l'espace restreint, peut-être vivre l'expérience du musée différemment - nouvelles technologies</p> <p>Bandes informatique qui ouvrent sur place</p>	
		Connexe au CUSM	<p>Programs/Hospital patients</p> <p>Stroke or psychiatric patients outside of hospital situation</p> <p>Expositions - Arts thérapeutiques</p>	
		Centre jeunesse	Centre de jeunesse	
		Restaurant	Restaurant	
		Transport	Station pour le transport	
		Galerie portraits	Galerie de portraits des anciens maires de Westmount	
		Social	<p>Groupes et associations - activités</p> <p>Centre de réunion pour des rallies, des études, des groupes travaillant sur un projet...etc.</p> <p>Louer la grande salle pour événements</p>	
		Candidats possibles	<p>Poste de sécurité et d'incendie combiné</p> <p>WHA</p> <p>Riche investisseur qui voudrait donner son nom au bâtiment</p> <p>Tenir réunions pour citoyens intéressés + ouvrir programmations à des collaborations avec d'autres société que celle de Westmount</p>	
		USAGES ET MÉMOIRE	Mémoire	Garder le nom de la gare: réfère à l'histoire.

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE
POSSIBILITÉS	USAGES ET MÉMOIRE	Mémoire	<p>Le choix de l'usage est moins important.</p> <p>Plaque commémorative pour rappel</p> <p>Bâtiment clairement identifiable à une gare,, ne changera pas, ville s'assure qu'elle reste toujours visible.</p>
	PHOTO-ELICITATION GARE WESTMOUNT	Admiration	<p>Bâtiment impressionnant, digne, beau,</p> <p>Usages: restaurant, galerie d'art pour les artistes de Westmount.</p> <p>Bâtiment patrimonial protégé par un PIIA.</p> <p>Architecture d'une grande société, le CP qui a stimulé la création de grands hôtels châteaux, de l'aménagement des jardins autour des gares.</p>
ARCHITECTURE HISTORIQUE VS ARCHITECTURE CONTEMPORAINE		Commentaires	<p>La vente des terrains par la ville est la pire chose.</p> <p>Ajouts non reconnaissables: donc compatibles avec l'architecture existante.</p>
	EXPÉRIENCE ARCHITECTURE	Difficile à concilier	Architecture contemporaine difficile à appliquer à Westmount
		Expérience	Expérience de l'architecture dépend du bâtiment, de sa personnalité, elle est affectée par odeurs, sons, bruits, dimensions, âge, acoustique...etc
	GARE WESTMOUNT	Sentiment	<p>Attachement des citoyens à la gare</p> <p>Mécontentement, tristesse et déception pour l'abandon de la gare pendant toutes ces années</p>
		Protection enveloppe	Investissement minimum nécessaire par la ville de Westmount - protection de l'enveloppe
		Bâtiment gelé dans le temps	Bâtiment gelé dans le temps
		Intacte	<p>Gare doit rester intacte</p> <p>Gare doit rester intègre</p>
		Qualificatif	Architecture de la gare admirée par tous, incluant les agrandissements
	GARE WESTMOUNT - PATRIMOINE CULTUREL	Patrimoine culturel	<p>Patrimoine ferroviaire: culturel, paysager et vécu</p> <p>Responsable du développement de la ville de Westmount et de Montréal et première station après Windsor parmi les lignes traversant le Canada</p>
	QUALIFICATIF	Historique/Contemporaine - Qualificatif	<p>Architectures historique et contemporaine sont appréciées</p> <p>Les adjectifs sont moins importants, penser à faire grandir les bâtiments, le sens de l'architecture est important</p>

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE	
ARCHITECTURE HISTORIQUE VS ARCHITECTURE CONTEMPORAINE	QUALIFICATIF	Arch. Hist. - Qualificatif	Architecture historique perdue dans le temps	
		Arch. Cont. - Qualificatif	Architecture contemporaine est datée	
	SENTIMENT	Arch. Hist. - Sentiment	Architecture historique ramène des souvenirs, engendre des sentiments patriotiques	
			Elle inspire le respect	
			L'espace de vie en enfance influence goûts et préférence en architecture	
		Arch. Cont. - Sentiment	Architecture contemporaine très encadrée à Westmount, l'intégration d'un nouveau bâtiment à son contexte immédiat est préconisée	
		Exemples		Station Montreal West - Architecture pareil à celle de la gare de Westmount
				Westmount square - Architecture moderne
	TEMPS ET USURE		Centre récréatif de Westmount - architecture contemporaine bâti en sous-sol	
			Bibliothèque de Westmount - architecture historique de grande qualité	
			Projets à Saint-Laurent	
		Temps et usure	Temps et usure sont importants	
			Des gestes devront être portés afin de préserver les matériaux d'origine le plus possible	
			Les matériaux naturels sont préférés	
	ZONAGE GARE WESTMOUNT		La marque du temps est la marque du patrimoine	
		Musée	Zoné musée, pas de preneur	
		Approprié	Zonage approprié	
			Convient au contexte social, culturel et historique de Westmount	
		Assez de définition et assez d'ouverture		
		Voir s'il y a possibilité de révision pour l'ajout d'un centre d'accueil		
Axe Victoria		Localisation de la gare, par Painter, dans l'axe de l'avenue Victoria		
		Volonté du conseil municipal de garder le reste de la rue Victoria résidentiel		
	Arrivée d'un éléphant: le CHUM. Impact sur le quartier à voir.			

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE
ARCHITECTURE HISTORIQUE VS ARCHITECTURE CONTEMPORAINE	ZONAGE GARE WESTMOUNT	Axe Victoria	Cinquante mille nouveaux clients - pourraient justifier la prolongation du caractère commercial de Victoria jusqu'à la gare.
		Pas de preneur	Pas de preneur
		Problèmes possibles	Zonage approprié mais trop restreint
		Arrivée MUHC	L'arrivée du CHUM change la donne: Prolongation possible du caractère commercial de la rue Victoria jusqu'à la gare Gare pourrait devenir commercial - facilite la réutilisation Réouverture du tunnel possible Travaux de structure possibles
		Changement	Revue possible des usages autorisés Modification du zonage requiert consultation publique Volonté politique pourrait modifier zonage Voir fonction complémentaire
MÉLANGE ARCH. HIST. ET ARCH. CONTEMPORAINE	PHOTO-ELICITATION MUSÉE D'ORSAY	Admiration	P2 trouve le mélange de l'architecture historique et moderne au Musée d'Orsay beau en général Ceci dépend de l'angle et de la position où le visiteur se place P5 apprécie les intérieurs P6 trouve que c'est un grand succès: le parcours est amusant pour le visiteur, il a accès à des lieux à l'origine interdits au public
		Amusement	
		Satisfaction	P5 passe par plusieurs émotions devant les photos et l'historique de la gare d'Orsay
		Surprise	
		Souvenirs	P3 se remémore et compare des musées visités ailleurs, au musée d'Orsay P4 se remémore son passage dans les allées du musée, d'une oeuvre à l'autre. P5 se remémore ses années d'étude et la rénovation du musée d'Orsay qui coïncidaient
		Commentaires	P1 trouve qu'architecturalement parlant, le musée d'Orsay n'est pas une réussite P1: La réutilisation en tant que coquille pour un musée est appropriée. L'architecture n'est pas nécessairement réussie. P1 pas très convaincu de la comparaison entre la gare Westmount et le Musée d'Orsay P2 pense que certains éléments ne semblent pas en harmonie avec le reste

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE
MÉLANGE ARCH. HIST. ET ARCH. CONTEMPORAINE	PHOTO-ELICITATION MUSÉE D'ORSAY	Commentaires	<p>P2: Grande différence entre la gare Westmount et le musée d'Orsay</p> <p>P3 hésite à donner son opinion sur le mélange à travers les photos, puis plus elle examine les photos de près, plus elle trouve les éléments intéressants</p> <p>P3 pense qu'un bon travail a été fait dans la préservation du patrimoine culturel</p> <p>P4 n'apprécie pas le mélange de l'architecture historique et moderne au musée d'Orsay: trouve que c'est trop abrupte, certains éléments sont destructifs.</p> <p>P4 pense que le patrimoine culturel n'a pas été vraiment préservé</p> <p>P4: Coupure en deux entre la partie du haut historique et la partie du bas moderne: donne l'impression que ce sont deux endroits complètement différents.</p> <p>P5 pense que c'est un beau compromis pour répondre au programme du musée, tout en conservant l'enveloppe, mais daté années 80</p> <p>P5: Gabarit ne se compare pas à celui de Westmount</p> <p>P5: Le visiteur est conscient qu'il est dans une ancienne gare</p> <p>P6: Caractère étonnant par les grands éléments de l'architecture d'origine</p> <p>P6 pense que le visiteur est conscient qu'il est dans une ancienne structure</p>
	ACCEPTABILITÉ	Acceptabilité	<p>Ouverture à la discussion concernant l'ajout d'une structure contemporaine à l'architecture de la gare: l'ajout devra se faire dans le respect de l'architecture historique.</p> <p>Le mélange entre architecture historique et contemporaine devrait se faire à l'intérieur.</p> <p>L'extérieur devrait rester en majorité intacte: un bon architecte ferait un ajout en harmonie avec l'existant</p> <p>Mélange non accepté quand il y a une coupure claire entre l'architecture historique et l'architecture contemporaine</p> <p>Pas de Pyramide du Louvres, mais ajout à l'extérieur accepté</p> <p>Ajout accepté si bien fait: formes, proportions et harmonies sont importantes.</p> <p>4 PARTICIPANTS SUR 6 ACCEPTENT L'AJOUT DE STRUCTURE À L'EXTÉRIEUR, 2 PARTICIPANTS LE PRÉFÈRENT À L'INTÉRIEUR.</p>
	MÉLANGE	Comment	<p>Intervention contemporaine doit respecter architecture existante, elle doit être lisible comme architecture du 21e siècle: pas de réplique.</p> <p>Une idée créative amènera la bâtiment à une solution et non l'ajout d'une architecture contemporaine</p> <p>Un programme, un usage, une vocation déterminera si ajout est nécessaire ou non.</p> <p>Pas de possibilité d'intervention en avant de la gare, terrain restreint dû à la présence des condos: vue et perspective de la rue font partie du patrimoine</p> <p>Intervention extérieure ou intérieure dépend de l'usage.</p>

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE
MÉLANGE ARCH. HIST. ET ARCH. CONTEMPORAINE	MÉLANGE	Comment	<p>Utilisation de matériaux, de formes, de couleurs</p> <p>Faire un mélange de lignes contemporaines droites avec la vieille architecture existante, garder les textures existantes, mais garder le tout simple et frais.</p> <p>Ajouter un éclairage dont le design est contemporain.</p> <p>Utiliser des couleurs modernes, claires et simples.</p> <p>Pas de coupure entre l'architecture historique et la nouvelle architecture.</p> <p>À la façon italienne, en utilisant le «stucco finish»</p> <p>L'architecture historique est plus sensuelle; l'architecture contemporaine est propre et fraîche.</p> <p>Site extérieur restreint</p> <p>Intérieur sera épuré</p> <p>Utiliser la hauteur maximum libre.</p> <p>Extérieur: respecter l'architecture existante, reprendre certains éléments (maçonnerie), sobriété.</p> <p>Éléments amenant plus de lumière pourraient être acceptés mais pas de verrières</p> <p>Intérieurs: réinstaller les fenêtres, permettre à la lumière de rentrer, choisir des matériaux adéquats</p> <p>Ne pas morceller l'espace, espace restreint, afin de permettre à la lumière de rentrer.</p> <p>Matériaux, forme, échelle, environnement sont importants</p> <p>Être extrêmement sévère sur les gestes gratuits sous prétexte qu'ils sont contemporains</p>
	MUSÉE D'ORSAY	Patrimoine Culturel	<p>La nouvelle architecture du musée d'Orsay n'affecte pas l'intégrité de l'architecture historique</p> <p>Visiteur reconnaît qu'il est dans une ancienne gare</p> <p>Conservation du nom du bâtiment aide à se souvenir</p> <p>Aurait dû conserver locomotive</p> <p>Horloge, café dans toiture - proximité avec éléments inaccessibles pour le publiques</p> <p>VOIR COMMENTAIRES P1 P3 P4 DANS PHOTO-ELICITATION</p>
	PHASES D'AGRANDISSEMENT	Phases d'agrandissement	<p>Participants ne différencient pas les agrandissement effectués (sur la gare de Westmount), de la gare d'origine.</p>

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE
MÉLANGE ARCH. HIST. ET ARCH. CONTEMPORAINE	PHASES D'AGRANDISSEMENT	Phases d'agrandissement	L'ensemble est cohérent mais manque de symétrie
			Les chemins de fer étaient consciencieux du point de vue architecture et aménagement des jardins.
	INTÉGRATION STRUCTURE CONTEMPORAINE	Structure extérieure	Respect de l'architecture historique et capacité de lecture des deux architectures
			Vue et perspective de la rue font partie du patrimoine de la gare donc impossible d'intervenir en avant.
			Suggestion de construire sur les côtés et contourner les condos.
			La gare doit rester l'élément principale.
			Suggestion d'un ajout sous-terrain
			L'ajout d'une verrière devrait être évalué par le comité consultatif
			Quartier zoné résidentiel donc limite dans hauteurs et gabarits
			Être extrêmement sévère sur les gestes gratuits sous prétexte qu'ils sont contemporains
VISIBILITÉ	Visibilité	Suivre les codes du bâtiment pour moderniser les intérieurs (voir exemple de la Bibliothèque de Westmount)	
		Quartier zoné résidentiel donc limite dans hauteurs et gabarits	
ESPACE - INFLUENCE ET EXPÉRIENCE	INFLUENCE	Influence	Pas de dérogation à Westmount: Comité consultatif, PPCMOIS et consultation publique
			Façon discrète de procéder du conseil: interventions minimales, restaurer la topographie, respecter et conserver les espace ouverts, les vues
			Visibilité dépend des matériaux, de la forme, de l'échelle, du traitement de l'environnement
			Une nouvelle structure serait moins visible après des années dépendement de son architecture: discrète ou non.
			P1: Tout être humain est affecté par l'espace, mais en est-il conscient?
			P1: La formation professionnel (architecture ou aménagement) rend un usager plus conscient de l'espace, qu'un autre
			Participants influencés et conscients de l'espace quelque soit leur formation professionnelle (Steward, architecte, historienne, psychologie de la musique...etc)
			Taille de l'espace, lumière, proportions, usages, nombre de personnes, beauté de l'espace, influencent l'usager.
			Architecture historique, porteuse de temps, lui donne une longueur d'avance sur les espaces neufs.
			«l'esprit...l'architecture humaine est dans la gare»
Espace - première matière de l'architecture et celle qui est la plus oubliée			

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE		
ESPACE - INFLUENCE ET EXPÉRIENCE	INFLUENCE	Influence	<p>Dans certains espaces neufs: redécouverte de matériaux avec formes abstraites tel la bibliothèque dessinée par Dan Hanganou - Main humaine et esprit sont ressentis</p> <p>Qualité de l'espace en relation avec la lumière, le temps, le son, les odeurs - les sens.</p>		
		Architecture humaine	«l'esprit...l'architecture humaine est dans la gare»		
		Exemples			
	VIVRE ESPACE GARE INTACTE	Présentement		<p>Langage des gares, matériaux utilisés à l'intérieur des gares évoquent souvenirs et mémoire - important mais pas essentiel de tout conserver intacte.</p> <p>«...pour moi rendu a ce moment plus important plus intéressant de de trouver un autre usage même si ca exige une modification a l'intérieur euh et de garder la gare, que de la perdre.»</p> <p>L'animation des gares, être constamment en déplacement, aller quelque part semblent attirer certains participants.</p> <p>Participant remaque tout détail, donne l'exemple des aéroport</p> <p>La course entre le kiosque à billet et le quai empêche le participant de regarder l'architecture de l'espace</p> <p>Lors d'un voyage d'agrément en Italie, participant a eu le temps de prendre des photos de la gare et d'apprécier les intérieurs.</p> <p>Présentement l'espace n'est beau à vivre</p>	
			Rénové	<p>Il n'est pas nécessaire de garder tous les détails intactes à l'intérieur, l'important est de sauver la gare en faisant certaines modifications.</p> <p>Participant ne peut pas dire comment elle vivrai l'espace rénové de la gare.</p> <p>Participant serait heureuse si le nouvel usage reflétait l'usage d'origine - la gare.</p> <p>Participant s'imagine avec son équipe, travailler dans l'espace de la gare</p> <p>Participant vivrait très bien l'espace de la gare rénové.</p>	
			Structure	<p>4 participants sur 6 semblent accepter une structure à l'intérieur de la gare sans pour autant préciser comment ils le vivraient: l'espace pourrait être intéressant dépendamment de comment il sera fait.</p> <p>1 participant sur 6 ne peut pas dire comment elle pourrait être affectée par un espace qui n'existe pas encore</p> <p>La nouvelle structure n'existe pas encore, les participants ne semblent pas pouvoir exactement prévoir leur façon de vivre l'espace.</p> <p>1 participant sur 6 préfère ne pas ajouter de structures à la gare.</p>	
		VIVRE GARE AVEC NOUVELLE STRUCTURE	Appropriation		<p>3 participants sur 6 sont d'accord que nous habitons l'espace où nous vivons et travaillons.</p> <p>1 participant pense que l'espace de la gare serait plaisant après qu'il ait été transformé.</p> <p>1 participant trouve que le fait que la gare reste intacte ou qu'elle ait de nouvelles structures (intérieures) n'est pas important. Ce qui importe c'est que l'espace soit utilisé.</p>
		APPROPRIATION			

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE
ESPACE - INFLUENCE ET EXPÉRIENCE	APPROPRIATION	Appropriation	<p>Participant la considérerait comme sa maison, si la gare était transformée en centre patrimonial.</p> <p>Question hypothétique, mais ça dépend de l'espace: comment il est fait, s'il est accueillant.</p> <p>Participant n'habite pas cet espace mais serait prêt à y être accueilli de la manière propre à cet endroit futur et à sa vocation future.</p> <p>Les résidents du quartier se sont appropriés, d'une certaine façon, la gare comme élément dans leur paysage</p> <p>Ils ne sont pas capables de quantifier ou de qualifier leur attachement à la gare.</p> <p>Ils ne sont pas capables de quantifier ou de qualifier leur réaction: les gens réagissent à un fait accompli, mais plus difficilement à une idée.</p> <p>Pour que les citoyens s'approprient la gare, il faudra une idée ainsi qu'une architecture bien communiquées.</p> <p>Consultation publique primordiale pour toute intervention pour fin de réutilisation de la gare</p>
	BÂTIMENTS EXISTANTS	Stratégie préférée du DD	<p>La seule loi sur le DD au monde qui inclu la conservation architecturale est au Canada</p> <p>Les participants sont d'accord avec cette stratégie</p> <p>Participant est pour la conservation des vieux bâtiments mais faire attention aux problèmes de construction qui peuvent surgir.</p> <p>Coûts initiaux de structure sont déjà inclus dans le bâtiment, les matériaux sont disponibles sur le site.</p> <p>Participant est pour la conservation des vieux bâtiments mais faire attention aux problèmes de construction qui peuvent surgir.</p> <p>Démolir crée beaucoup de matériaux de décharge ou de recyclage.</p> <p>Certains matériaux sont parfaitement réutilisables tels quels.</p> <p>Westmount a toujours appliqué cette stratégie.</p> <p>Idee presque révolutionnaire puisque le DD s'applique souvent aux nouveaux bâtiments.</p> <p>«...on oublie que le bâtiment le plus vert c'est le bâtiment existant qu'on co...dont on prolonge la vie...»</p>
	RESSOURCES PRÉSERVÉES	Ressources préservées	<p>La majorité des participants pensent que les ressources sont préservées</p> <p>Certains éléments lorsque modernisés utilisent moins de ressources naturelles au cours de leur vie: exemple - les systèmes électriques et d'eau.</p> <p>Ressources naturelles préservées lorsque les matériaux existants dans le bâtiment sont utilisés</p> <p>«...il faut que ça devienne un élément de l'esprit du projet...»</p> <p>Propositions pourraient être extrêmement voraces en matériaux, vs. proposition basée sur l'adaptation. Exemple - les constructions neuves, une structure neuve, même si conformes au LEED.</p>

SYNTHÈSE DES THÈMES

ANALYSE DES DONNÉES (ENTREVUES)

Préservation d'une gare historique abandonnée: perspectives complexes des usagers

FAMILLE	CODES	CODES SECONDAIRES	THÈMES - SYNTHÈSE
UTILISATION LIMITÉE - NOUVELLES RESSOURCES	RESSOURCES PRÉSERVÉES	Ressources préservées	<p>Exemple: le MUHC qui a coûté dans les 2 milliards de dollars.</p> <p>Dans la structure existante certaines ressources naturelles sont préservées.</p> <p>Paradoxe entre l'application des codes d'énergie contemporains et la conservation du bâtiment.</p> <p>C'est possible avec de l'imagination et une certaine souplesse.</p> <p>Mettre en «boule-à-mite» est une bonne décision avant-gardiste, mais n'élimine pas l'entretien régulier.</p> <p>Bâtiments de l'époque très bien construits, donc bonne structure mais enveloppe vulnérable du au changement de température - risque de dégradation des matériaux.</p> <p>Conditions de construction exigées à Westmount - Bâtiments vieillissent bien.</p> <p>Matériaux de qualité supérieure avec entretien</p> <p>VOIR P3 ET P6 DANS RESSOURCES PRÉSERVÉES</p>
		Comment	
	GARE WESTMOUNT	Sentiment	<p>Joie, soulagement, bonheur</p> <p>Certains participants s'y rendront sur le champs</p> <p>La joie serait plus grande s'il y a participation</p> <p>Une nouvelle phase de l'histoire commencera</p>
	ARCHITECTURE HISTORIQUE	Leçons	<p>Systèmes existants à respecter.</p> <p>Beaucoup de leçons à apprendre: notion de respect.</p> <p>Exemples: isolation pourrait causer problèmes.</p> <p>Défi pour les architectes experts en conservation - respecter l'existant en insérant ce qui est nécessaire à l'usage contemporain.</p> <p>Intervention future implique recherche sur ce qui a été fait dans les autres cas. Exemple: gare de Kingston.</p> <p>Atmosphère unique</p> <p>Rappelle le passé</p> <p>Toiture semble attirer le plus l'attention des participants</p> <p>Bâtiment pensé en fonction de l'usage intérieur ainsi qu'extérieur: toiture protégeant les usagers...</p> <p>Analyse et recherche à faire - toiture et autres perçus comme éléments qui augmentaient ou nuisaient au confort des usagers.</p>