

Palmarès des 10 sites les plus menacés de la FHC

La fondation Héritage Canada a publié le 30 avril 2008 son quatrième palmarès annuel des 10 sites les plus menacés.

La liste a été dressée à la suite de l'appel aux candidatures lancé par la FHC et en tenant compte des reportages et des dossiers d'actualité de l'année.

Le restaurant Ben's Delicatessen 990, boulevard de Maisonneuve, Montréal – UN RESTAURANT MYTHIQUE S'EN VA À LA DÉCHARGE

Le restaurant Ben's Delicatessen, l'emblématique édifice de style Art Déco facilement reconnaissable à son enseigne de coin lumineuse, attend le boulet de démolition. Situé sur un terrain de grande valeur, l'édifice a été vendu à un promoteur qui, selon les plans qu'il a soumis à la ville, souhaite y construire un hôtel de 14 étages comprenant un restaurant au rez-de-chaussée.

En dépit des tentatives répétées de la Société Art Déco de Montréal pour faire classer l'édifice, celui-ci n'est toujours pas protégé.

Historique

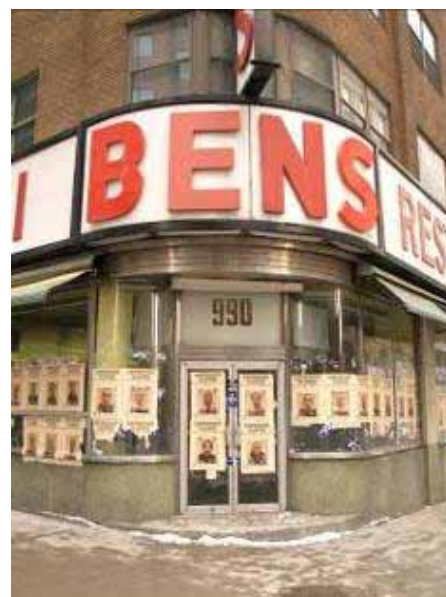
Le 3 avril, la ville de Montréal a affiché un avis signalant une intention de démolir la façade de l'édifice. À une séance publique du comité de démolition tenue le 21 avril, la ville, tout en



reconnaissant l'importance architecturale du restaurant Ben's, a néanmoins approuvé la demande de démolition. L'autorisation précisait que la nouvelle construction devrait commémorer l'ancien restaurant.

« Si le promoteur était plus avisé, il préserverait l'édifice et construirait tout autour. Les plans soumis proposent un restaurant au rez-de-chaussée de toute façon » déclare Sandra Cohen Rose d'Art Déco Montréal.

La population a jusqu'au 21 mai pour s'opposer à la décision du comité.



Ben et Franny Kravitz ont ouvert le restaurant Ben's Delicatessen quand ils sont venus de Lituanie en 1908. Le restaurant a déménagé à son emplacement actuel en 1950 (conçu par Charles Davis Goodman) et est resté ouvert jusqu'en 2006.



Visité par des milliers de touristes, Ben's a été le lieu de rendez-vous des célébrités telles que Leonard Cohen, Pierre Elliott Trudeau, René Lévesque et l'équipe de hockey des Canadiens de Montréal. Le formica jaune, le décor chromé du déli de même que les murs ornés de photos autographiées faisaient partie du charme du restaurant. Le Musée McCord a accepté de préserver ces souvenirs, mais la Société Art Déco répète que ce n'est pas assez.

« Ben's doit être intégralement préservé, dans le cadre de toute nouvelle proposition d'aménagement » déclare Sandra Cohen Rose. « Que ce soit en tant que restaurant ou pour un usage innovateur, il constitue un atout pour Montréal, par son apport historique et financier en tant qu'attrait touristique et plateau de tournage. »

Le fameux déli de Montréal est un bel exemple de l'architecture Streamline puisqu'il a su conserver en grande partie son décor intérieur original, allant des portemanteaux en acier inoxydable jusqu'aux tabourets et aux comptoirs aux lignes épurées.

« Le promoteur immobilier qui en a fait l'acquisition n'a pas idée de tout ce que Ben's représente pour la ville » rapporte Dan Seligman de Pop Montréal. « Il croit qu'il va simplement s'amener, tout détruire et que personne ne s'en souciera. Mais si les gens se mobilisent, nous pourrons empêcher que les choses se passent ainsi. Il serait honteux que ce soit démoli. »

Montréal est la première ville nord-américaine à intégrer le réseau des villes Unesco de design. Réduire une icône de l'Art Déco à quelques photos commémoratives dans un édifice de remplacement remet en question la volonté de la ville de mettre en valeur le design urbain.

Ironie du sort, la Coalition internationale des sociétés d'Art Déco tiendra son congrès mondial de 2009 à Montréal, du 24 au 30 mai.

La prison de la Winter Sherbrooke (Québec) – VOUÉ AU PILORI ET AU PILON

L'avenir du complexe de la prison Winter demeure incertain étant donné la décrépitude et la négligence dont est victime ce lieu unique d'intérêt historique. En raison de son état de délabrement avancé, la Régie du bâtiment a condamné l'immeuble en avril 2007.



La prison Winter a été sauvée du pic des démolisseurs par un groupe dévoué à son réhabilitation et son usage continu par la collectivité. Les groupes locaux sont souvent écrasés par les coûts élevés d'entretien et de restauration imputables aux biens municipaux et provinciaux d'un grand intérêt patrimonial.

Des incitatifs financiers de tous les niveaux de gouvernement sont nécessaires pour assurer la viabilité des grandes réalisations architecturales.

Historique

Construit en 1865 par Charles Côté selon les plans de l'architecte Frederic Preston Rubidge, l'immeuble en pierre est une construction de style palladien qui a conservé en grande partie son intégrité et son authenticité architecturale.

L'ensemble carcéral se compose de l'édifice principal, d'un mur d'enceinte pénitentiaire exceptionnel en pierre, d'une cour intérieure, d'espaces verts, de la maison du geôlier et d'un édifice en brique construit dans les années 1940.



La prison est la plus ancienne construction en pierre de Sherbrooke et le troisième plus vieil édifice public de la ville. Elle s'est acquittée de ses fonctions pénitentiaires jusqu'en 1990, au moment où ses activités ont été transférées dans un établissement plus moderne.

La Société de sauvegarde de la vieille prison de Sherbrooke a été créée en 1989 pour s'opposer à la démolition dont on menaçait la prison au moment de sa fermeture. La Société a le mandat de collaborer avec la ville et la population afin de trouver des solutions qui assurent la survie du site et sa transformation. Pour protéger la prison, le groupe l'a achetée en 1997 au ministère de la Culture et des Communications pour la somme d'un dollar.



La Société travaille depuis près de 20 ans à prévenir la détérioration, la négligence et le vandalisme, mais le piètre état dans lequel se trouvent d'importants éléments patrimoniaux comme l'enceinte pénitentiaire, la maçonnerie extérieure et la toiture l'inquiète. La Société voudrait attirer l'attention sur l'urgence des conditions de l'immeuble et obtenir la participation de tous les niveaux de gouvernement de même que celle de la population pour que la prison réponde aux normes du code du bâtiment.

Bien que le groupe ait présenté au ministère de la Culture plusieurs demandes de désignation de l'immeuble, le dossier n'a que peu progressé. « La prison Winter ne semble pas être une priorité pour le gouvernement provincial » note Daniel Quirion de la Société. « Il est maintenant temps d'agir, sinon il sera trop tard pour la prison. »

Malgré que le ministère ait investi dans de nombreuses études, la prison n'est pas protégée en vertu de la *Loi sur les biens culturels*.

Sensible au caractère patrimonial du site et de l'attachement de la population à l'ensemble carcéral, la ville de Sherbrooke a décidé d'intégrer la prison à son Plan d'implantation et d'intégration architecturale.

Les Sherbrookoïses connaissent bien l'endroit car le groupe artistique Art Libre y tenait des activités jusqu'à récemment.

Située à proximité de la rivière Magog, au cœur du vieux quartier patrimonial de Sherbrooke, la prison pourrait être le catalyseur de la revitalisation du secteur pour le plus grand bénéfice des touristes et de la collectivité.

Le Conseil des monuments et des sites du Québec a déjà prié les intervenants locaux comme les élus, la population de Sherbrooke et la corporation Cité des rivières, d'intégrer la prison dans les plans de revitalisation. Il y a une volonté manifeste dans la collectivité et à la municipalité de voir le secteur être revitalisé afin d'être prêt à recevoir les visiteurs.

**Église Holy Cross
chemin Lillooet Lake, Skatin, (anciennement Skookumchuk)
(Colombie-Britannique) – LIEUX HISTORIQUE NATIONAL
EN PÉRIL**

Bien que le gouvernement fédéral se soit engagé à commémorer les lieux historiques nationaux du Canada, son programme à frais partagés pour appuyer les lieux historiques nationaux qui ne sont pas de propriété fédérale est à toutes fins pratiques inopérantes et ses fonds sont très insuffisants.

Bien que l'église a été désignée site historique national en 1981, il n'y a aucun fond fédéral pour supporter la restauration que ce soit urgente ou non.

Historique

L'église Holy Cross est un des moins connus des lieux historiques



nationaux du Canada, et peut-être un des plus menacés. Dans le village isolé de Skatin à 75 km au sud-est de Whistler, le groupe communautaire Ama Liisaos (les bons anges) Heritage Trust Society s'est employé à réunir les fonds nécessaires à la réparation de l'église. Après avoir été exposé aux vents et aux intempéries pendant un siècle, celle-ci a été endommagée en 2003 lorsque la crue de la rivière Lillooet a affaibli sa fondation et déstabilisé ses clochers.

Au cours des derniers mois, une nouvelle



fondation a été mise en place sous le bâtiment et les clochers ont été dotés de renforts temporaires, ce qui complète la phase de stabilisation urgente de la restauration. Les 200 000 \$ nécessaires à ces travaux d'urgence ont été réunis surtout grâce à de modestes dons venant de partout au Canada. Les trois dernières phases des travaux porteront sur l'extérieur en bois du bâtiment, les dispositifs de sécurité et d'extincteurs automatiques et la toiture. Cependant, alors qu'il faudrait encore 450 000 \$, les efforts de financement progressent lentement – l'emplacement isolé de l'église lui donnant un profil public limité.



Malheureusement, à chaque tempête de vent ou de verglas, des morceaux de bardage ou de boiserie décorative sont arrachés. En avril, une fenêtre en vitrail au complet est tombée de la tour, demeurant toutefois miraculeusement intacte.

Entre le milieu des années 1890 et 1905, les membres de la nation Stl'al'inx ont construit cette « cathédrale dans la nature » de style néogothique avec du cèdre local. Aucun d'eux n'avait une formation de charpentier. Ils ont travaillé en s'inspirant de photos des cathédrales françaises de Chartres et de Saint-Denis. Ils ont dessiné trois clochers délicats, sculpté l'autel et les bancs à la main et importé des vitraux d'Europe.

« Les visiteurs qui y entrent parlent du sentiment de paix profonde et de puissance qui s'en dégage, raconte Sharon Syrette, une résidente. Vous sentez une présence tangible dans ce lieu, quelles que soient vos convictions. » Cinq générations de la famille Syrette ont été baptisées ici.

Ancienne église catholique St. Patrick Calgary (Alberta) – UNE ÉGLISE HISTORIQUE COLONIALE ABANDONNÉE À DES VANDALES

L'avenir de l'église catholique St. Patrick dépend du financement approprié qu'il reste à trouver afin de la restaurer, de la volonté du diocèse catholique à appuyer les efforts des paroissiens et membres de la collectivité ainsi que de la disposition de Mountain View Memorial Gardens and

Funeral Home à être conciliante dans le traitement réservé à cette église historique.



église, de 1909 jusqu'à son décès en 1916.

Historique

Construite en 1904, l'église catholique St. Patrick est la plus ancienne des églises catholiques de Calgary. Située sur le chemin Macleod dans le quartier historique Midnapore, l'église et le cimetière attenants sont le reflet des efforts des collectivités pionnières de Fish Creek et des premiers établissements religieux de l'Alberta. On croit que le père Albert Lacombe, missionnaire de renom, aurait été le premier prêtre résident de cette

Bien que cette église – ressource historique provincial – demeure la propriété du diocèse catholique de Calgary, ce dernier n’a témoigné que peu d’intérêt envers la conservation de cette église. Cela dit, l’emplacement de cette église appartient à la Mountain View Memorial Gardens and Funeral Home, laquelle espère déplacée l’église pour y ériger un mausolée. **Pour le moment, l’église est condamnée, en décrépitude et exposée au vandalisme.**

Contrairement à de nombreuses autres églises catholiques en Alberta, d’architecture néo-classique ou romanesque, l’église catholique St. Patrick présente une architecture de type gothique des charpentiers. Elle comporte un parement en bois et un clocher de bois pyramidal.

En 1874, le père Joseph Jean-Marie Lestanc est arrivé à St. Albert où, sous la direction de l’évêque Grandin, il s’est lancé dans une série d’affectations consistant pour la plupart en des missions dans les contreforts du sud. En 1903, il a proposé la construction d’une église à Fish Creek (Midnapore), collectivité qui s’était épanouie récemment le long de la voie de circulation entre Calgary et Fort Macleod. En 1904, les catholiques de la région ont érigé l’église sur les terres léguées par Patrick Glenn, fils de John Glenn qui compte parmi les agriculteurs pionniers de Calgary.

Les paroissiens se sont servis de cette église de 75 places jusqu’en 1983, année à laquelle la congrégation est déménagée dans une église nouvelle et plus vaste. Au début des années 1990, le terrain où se trouvent l’église et le cimetière attenant ont été vendus à la Mountain View Memorial Gardens and Funeral Home. L’entente de vente prévoyait que le diocèse catholique déménagerait l’église ou la démolirait. Or, le diocèse a présenté une demande de permis de démolir en 2000, processus toutefois interrompu l’année suivante par suite de la désignation de ressource historique provinciale en 2001.

À compter de la fin des années 1990, un groupe a tenté à maintes reprises – mais en vain – de sauvegarder l’église St. Patrick et d’obtenir l’appui du diocèse catholique à cette fin. Groupe enregistré sans but lucratif formé en 2006, la *Old St. Patrick’s Preservation Society* a pour but de restaurer et de sauvegarder l’église. Ces efforts sont cependant compliqués par l’évolution lente du diocèse catholique devant cet enjeu et les intentions nébuleuses de Mountain View Memorial Gardens and Funeral Home. Jusqu’à présent, l’immeuble n’a fait l’objet d’aucune étude d’évaluation structurelle; par contre, la menace du vandalisme et le risque d’un incendie planent encore sur cette église.

Rotonde du Grand Trunk Pacific Railway (appelée ensuite rotonde du CN) Biggar (Saskatchewan) – UNE RARE ROTONDE FERROVIAIRE EN VOIE D’ÊTRE DÉMOLIE



L’avenir de la rotonde dépendra :

- **de la protection ou du financement dont celle-ci fera l’objet à l’échelle nationale;**
- **de la volonté du CN à appuyer les efforts de protection du patrimoine ferroviaire que déploie la collectivité locale;**
- **et de la viabilité de la nouvelle utilisation qu’on en fera.**

Historique

Construite en 1909 par la Grand Trunk Railway Company of Canada, cette rotonde ferroviaire très bien conservée située à Biggar (Saskatchewan) est la dernière en son genre dans les Prairies. C'est en 1908 qu'on a choisi d'ériger à Biggar la gare la plus importante de la Grand Trunk Railway Company dans l'Ouest canadien. Biggar jouait alors le rôle de localité de limite divisionnaire : il a donc fallu y construire un immense bâtiment circulaire afin de desservir et d'entreposer 21 locomotives à la fois, à une époque où la construction et la démographie étaient en plein essor. En 1920, la Grand Trunk Railway Company of Canada s'est fusionnée à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le CN).

Le propriétaire et locataire actuel a laissé entendre que la structure de cette rotonde demeure en très bon état. Toutefois, le CN – propriétaire terrien actuel – a l'intention de démolir le bâtiment au début de 2009, après l'expiration du bail.

D'une superficie de 4 300 m², la rotonde comporte des poutres de sapin de 12 mètres, plus d'un million de briques et 18 compartiments à locomotives. Récemment, on y a découvert des tunnels menant sans doute vers une gare avoisinante. Depuis l'apparition des locomotives à moteur diesel et le regroupement des services de réparation et d'entretien dans les grands centres du Canada, la plupart des rotondes ferroviaires sont tombées en désuétude (celle de Biggar a même déjà servi à l'entreposage des céréales) pour ensuite être démolies. La seule autre rotonde ayant survécue dans les Prairies et qui s'apparente à celle de Biggar se trouve à Hanna (Alberta) et date de 1919; toutefois, sa structure se trouve dans un état de décrépitude tel qu'elle risque de s'effondrer complètement.

Au début des années 1970, la rotonde de Biggar était vouée à la démolition. Le maire de l'époque a cependant convaincu le CN de repousser de deux ans cette démolition, le temps de trouver un nouveau locataire pour l'immeuble. À l'hiver 1973-1974, un résident de Biggar – Kevin Kuruluk – a sauvegardé l'avenir à long terme de la rotonde : il a signé un contrat de location dans lequel il s'engageait à se servir du terrain du CN et à acheter la rotonde pour 1 \$ afin d'y exploiter une ferme d'élevage de dindons. La famille Kuruluk a cependant vendu cette ferme en 2005. En outre, il est précisé dans l'une des dispositions du bail qu'une fois celui-ci expiré au début de 2009, le propriétaire devra alors démolir la rotonde. Bien que le CN puisse tendre l'oreille à la possibilité d'un nouveau bail pour cette rotonde, aucun engagement en ce sens n'est conclu jusqu'à maintenant.

En 1995, la grande gare de Biggar a fait l'objet d'une désignation en vertu de la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*. La protection de la loi ne s'étend cependant pas aux autres bâtiments ferroviaires importants, notamment les rotondes ferroviaires.

Au fil des ans, la famille Kuruluk a investi près de 500 000 \$ dans la réparation et l'entretien de la rotonde. Son utilisation dans le cadre de la production alimentaire n'a nécessité en guise de modification que l'érection de quelques murs artificiels, de sorte que la rotonde est demeurée tout à fait intacte. Cette rotonde, qui occupe une parcelle de terrain de 4,3 acres à distance de la principale voie ferrée du CN, ne nuit pas actuellement aux activités ferroviaires. Une telle distance favorise également le réaménagement de la rotonde à des fins publiques.

De nombreux protagonistes des environs, dont le maire de Biggar Ray Sadler et le défenseur du patrimoine ferroviaire Tom Cholowski, se mobilisent afin de sauvegarder cette rotonde d'une valeur historique inestimable aux yeux de la collectivité et de son statut unique dans les prairies. Ils prévoient actuellement en faire un musée : à cette fin, ils ont déjà monté une collection d'artéfacts qui englobent le plan architectural d'origine – de 1908 – de la rotonde.

Afin de trouver des solutions pour l'avenir de la rotonde, la création d'une association est présentement en cours.

En outre, le maire Sadler et M. Cholowski ont recueilli plus de 3 000 signatures – nombre supérieur à la population de Biggar – dans le cadre d'une pétition exigeant la protection de la rotonde par le gouvernement fédéral. Diverses sociétés ferroviaires au Canada ont également apporté leur appui à cette cause. De plus, Carol Skelton (députée fédérale de la circonscription de Saskatoon-Rosetown-Biggar) a déposé cette pétition à la Chambre des communes afin de demander au gouvernement fédéral de désigner la rotonde un lieu historique national.

Aéroport international James-Armstrong-Richardson Winnipeg (Manitoba) – AÉROPORT EN ATTERISSAGE FORCÉ

L'avenir de cet extraordinaire édifice public dépend de la protection juridique accrue du gouvernement fédéral et de la volonté de Transports Canada à appuyer les démarches en vue d'une utilisation continue favorable de ce bâtiment public au caractère exceptionnel.

Historique

Construit de 1961 à 1964, l'aéroport international James-Armstrong-Richardson à Winnipeg jouit d'une certaine renommée : c'est l'un des bâtiments les plus caractéristiques de l'architecture moderne du milieu du XX^e siècle au Canada. **Cet aéroport, qui faisait partie au départ d'un réseau national d'aérogares d'avant-garde richement décoré d'œuvres d'art construites de 1958 à 1964, est la seule grande aérogare qui n'a fait l'objet ni de rénovations à outrance, ni d'une démolition.** Son avenir est cependant

précaire. Son propriétaire, Transports Canada, construit actuellement un nouveau terminal dont la date d'inauguration est prévue au cours de l'année 2009. Dans l'intervalle, personne n'a présenté de plan tangible de réutilisation de l'aérogare James-Armstrong-Richardson; des rumeurs circulent sur l'éventualité de sa démolition pendant que se fait attendre la protection de désignation du patrimoine, tous ordres de gouvernement confondus.



À l'époque, on avait érigé l'aéroport international de Winnipeg dans le cadre d'un programme national (lequel visait également les villes d'Edmonton, de Toronto, et de Gander) visant à montrer à la population canadienne ou étrangère – par le biais de réalisations architecturales étonnantes – que le Canada était un pays cosmopolite et tourné vers l'avenir. Dans l'esprit de la Commission Massey de 1951, laquelle plaidait en faveur de l'expression manifeste d'une « canadienneté authentique », chaque aérogare témoignait d'une architecture résolument moderne, se composait des meubles canadiens dernier cri et évoquait l'intérieur d'une galerie d'art en englobant les plus grands projets d'art publics jamais réalisés au Canada. À ce chapitre, deux fresques imposantes commandées pour cet aéroport revêtent une importance particulière : « Structuralist Relief in Fifteen Parts » (relief structuraliste en quinze parties) d'Eli Bornstein et « Northern Lights » (aurores boréales) de John Graham. Il en résulte un espace public des plus évocateurs, témoignage de la volonté nationale de conférer aux aéroports un cachet culturel.

La partie la plus fascinante de l'aéroport de Winnipeg, c'est le hall des passagers. Celui-ci consiste en un pavillon rectangulaire composé d'une structure d'acier à ouverture libre, comportant des murs de verre à l'est et à l'ouest et des murs massifs au nord et au sud. De 1986 à 1994, dans le cadre de travaux de rénovation et d'agrandissement, on a veillé à préserver cette caractéristique architecturale d'origine propre à l'aéroport.



Ces dernières décennies, on a constaté une transition dans la finalité des aéroports : ceux-ci perdent leurs caractéristiques d'« établissement culturel » pour intégrer des critères empreints de pragmatisme tels que la rentabilité et l'efficacité. En outre, les changements dans le secteur du transport aérien de même que la hausse aux volumes de passagers et de fret ébranle l'utilité perçue de l'aérogare de Winnipeg. Actuellement, l'administration aéroportuaire de Winnipeg (la WAA), gestionnaire du site, affirme que l'édifice se trouve dans un piètre état

après avoir reçu un investissement en capital limité de Transports Canada pendant des années.

Par ailleurs, aucun intervenant, fût-il du secteur privé ou public, ne s'est manifesté à l'issue d'une récente demande de propositions en vue d'une réutilisation de l'aérogare. Un nombre croissant d'intervenants locaux du patrimoine, dont des architectes, défenseurs et des membres de la communauté élargie de Winnipeg, ont sonné l'alarme que cet édifice sera prochainement démoli.

En ce moment, le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEEFP) songe à accorder à l'aérogare de Winnipeg la désignation de bâtiment du patrimoine fédéral. Une décision à cet effet sera rendue en juin. Transports Canada n'a pas encore démontré sa ferveur pour la désignation, car aucun de ces édifices jouis d'un tel statut. Des 1 413 édifices à sa charge dans ses programmes aéroportuaires, seulement trois ont été désignés : un hangar à Port Hardy en Colombie-Britannique, un hangar à Churchill au Manitoba et une maison patrimoniale dans la zone de l'aéroport de Pickering en Ontario.

Même si l'aéroport recevait la désignation du patrimoine fédéral, sa protection n'est pas assurée. Le mandat de la BEEFP est d'évaluer la patrimoniale et de faire des recommandations aux changements suggérés ou la démolition.

Cependant, ses évaluations ou recommandations sont à caractère non obligatoire : elles ne font l'objet ni d'un suivi ni d'un rapport; de plus, le BEEFP ne cherchera pas à savoir si celles-ci sont bel et bien mises en œuvre. Il incombe aux ministères responsables, comme Transports Canada, de mettre en œuvre leurs propres processus et normes de conformité.

**Hôpital Riverdale
14, chemin St. Matthews, Toronto (Ontario) – UN
MONUMENT MODERNE AU SITE
D'ENFOUISSEMENT**

En dépit d'une impressionnante opposition de la population, l'immeuble sera démoli au profit d'une voie



d'accès et d'un nouveau site d'aménagement. Les Citoyens à la défense de l'hôpital Riverdale sont toujours à la recherche d'une solution qui serait bénéfique pour tous.

Les efforts pour empêcher la démolition de l'hôpital Riverdale étaient centrés sur trois thèmes :

- le manque de diligence raisonnable concernant **les questions de patrimoine** (l'immeuble n'a fait l'objet d'aucune évaluation du patrimoine malgré des demandes répétées);
- **les coûts environnementaux** associés à la perte d'énergie intrinsèque qu'implique une démolition de cette enveloppe;
- **les problèmes de planification** liés à la privatisation de terres publiques.



Aucune analyse, que ce soit des coûts financiers qu'impliquerait une mise à niveau comparés à ceux d'une démolition, ou des impacts sur l'environnement, n'a été examinée.

Historique

Construit en 1963, l'hôpital Riverdale est un exemple important de l'architecture moderne du milieu du XX^e siècle au Canada. L'hôpital, avec son emplacement stratégique au sommet d'une colline dans le parc Riverdale à Toronto, surplombe la vallée de la rivière Don. Bridgepoint Health, propriétaire de l'immeuble (la ville de Toronto est propriétaire du terrain), a décrété que l'immeuble ne

répondait plus à la vocation hospitalière. Des plans ont été élaborés pour construire un nouvel hôpital situé le long de l'hôpital Riverdale.

Bien que deux études techniques aient établi que la structure est saine et en bon état (Yolles Engineers et Perkins Eastman Black Architects, études réalisées en 2001), et qu'elle peut être adaptée à de nouvelles fonctions, **l'hôpital Riverdale sera démolì pour faire place à une voie d'accès et un site d'aménagement dès l'achèvement de la nouvelle installation.**

Les architectes Howard Chapman et Len Hurst ont choisi la forme en demi-cercle de l'hôpital Riverdale érigé sur un terrain rectangulaire afin d'optimiser l'interaction des patients avec le parc voisin. L'immeuble met en évidence de nombreux éléments d'architecture moderne, y compris un jardin-terrace japonais (conçu par l'architecte paysager George Tanaka), des marquises en acier en forme de champignon, une mosaïque faite de 600 000 plaques de verre de Saico (coupées à la main et assemblées par l'artiste canadienne d'origine tchèque, Margit Gatterbauer), des murs extérieurs en verre multicolore de Belgique, des fenêtres triangulaires en saillie – pour n'en nommer que quelques-uns. L'immeuble est bel et bien unique en comparaison des autres bâtiments institutionnels de la ville.

L'immeuble est aussi doté du seul théâtre de la ville conçu pour que les fauteuils roulants puissent y avoir facilement accès autant sur la scène que dans la salle.



Célèbre pour son grand attrait esthétique, toute la ville voit le Riverdale comme un immeuble d'une grande importance. Il s'agit également d'une architecture bien préservée – tous les principaux éléments caractéristiques étant intacts.



L'architecte Jon Van Nostrand a examiné l'immeuble et a conclu qu'il pouvait être rénové pour accueillir les 200 unités d'habitation tant attendues pour les étudiants, les aînés et les infirmières. Parmi les autres utilisations proposées, on compte des bureaux d'administration pour Bridgepoint Health, des cabinets de médecin et des équipements collectifs. Aucune de ces utilisations n'a été considérée par les propriétaires de l'immeuble. (Voir www.torarchcons.org/riv.html)

Bridgepoint Health a déposé des demandes de rezonage et des amendements aux plans officiels qui faciliteront la démolition de l'hôpital Riverdale. La ville de Toronto a tout approuvé.

Des citoyens, architectes, environnementalistes et défenseurs du patrimoine ont créé le groupe Citoyens à la défense de l'hôpital Riverdale. L'Architectural Conservancy of Ontario a appuyé les efforts du groupe lorsque celui-ci a interjeté appel auprès de la Commission des affaires municipales de l'Ontario à l'automne 2007 contre les plans de l'hôpital, appel qui a été débouté.

Cette mise en candidature a été présentée par le chapitre de Toronto de l'Architectural Conservancy of Ontario.

L'ancienne gare des chemins de fer Grand Tronc (puis gare du Canadien National) Rue Montreal à Kingston (Ontario) – DERNIER APPEL POUR LA GARE HISTORIQUE

La première gare de Kingston demeure en très mauvais état. Si la négligence actuelle n'est pas corrigée, ce site patrimonial d'importance disparaîtra.

Cet un bon exemple de :

- l'inefficacité de la loi fédérale
- de l'impéritie des municipalités à faire appliquer les normes d'entretien
- de la rareté du financement pour les propriétaires qui demeurent les protecteurs de notre patrimoine national



Bien que l'importance de la gare ait été reconnue par tous les niveaux de gouvernement, les citoyens concernés et les groupes communautaires, aucun consensus n'a pu être dégagé en vue d'une réutilisation adaptée au site. La survie de la gare et de ses locaux a atteint un stade où une d'intervention sous quelque forme que ce soit s'avère cruciale.

Historique

Inaugurée en 1856, la première gare ferroviaire de Kingston a été, à une époque, l'une des plus belles et des plus achalandées des chemins de fer Grand Tronc, servant de principal point d'arrêt à mi-chemin dans le corridor reliant les deux pôles commerciaux principaux de l'est et de l'ouest canadien, Montréal et Toronto, pour l'expédition et le transport.

Outre la fameuse gare en pierre calcaire ornée d'une toiture à comble brisé, le site comprend quelques bâtiments d'entretien, un édifice du service des postes, son propre château d'eau et une plaque tournante. L'importance de la gare est mise en évidence par l'échelle et le style architectural des principaux édifices, ainsi que par le groupement des divers immeubles de l'exploitation et les multiples fonctions techniques et de maintenance dont le site est responsable.



Tout ce qui subsiste du site est la gare en pierre calcaire et le bâtiment en brique servant au ravitaillement des voyageurs construit en 1895 en remplacement d'un édifice en bois.

La gare de Kingston, aussi connue comme étant la « gare extérieure » reste un élément crucial des activités du Canadien National, lequel a succédé au Grand Tronc en 1923.

Le site reflète également l'importance de Kingston en tant que centre commercial et industriel à part entière. Située à deux miles au nord du centre-ville (afin de contrecarrer la spéculation foncière de l'époque), la gare est devenue le centre d'une nouvelle communauté connue sous le nom de Kingston Junction. Les maisons, magasins, écoles et églises ont proliféré au profit des employés des chemins de fer et de leur famille. Les bâtiments originaux de la gare font partie des quelques structures qui subsistent.



La gare a fermé ses portes en 1974 après qu'une nouvelle station eut ouvert les siennes dans le secteur ouest de la ville. La Clapperton Crystal Company a occupé les lieux entre 1975 et 1983. Trois ans plus tard, la ville de Kingston a désigné les bâtiments en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* pour leur assurer une protection.

Le site est demeuré vacant jusqu'en 1987, quand le Pig & Whistle a rénové l'intérieur des édifices pour y exploiter un restaurant jusqu'en 1992. Le site est à l'abandon depuis. En 1994,

le site a été désigné en vertu de la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales* du gouvernement fédéral.

Un incendie s'y est déclaré en 1996 alors que la ville poursuivait le CN pour infraction aux normes du bâtiment pour mauvais entretien des lieux. L'amende a été fixée à 5 000 dollars. Ayant outrepassé par deux fois le délai pour procéder à des réparations d'urgence sur l'édifice de 1855, la ville a unilatéralement ordonné que les travaux soient menés à bonne fin et a fait porter au CN la somme additionnelle de 10 000 dollars pour les dépenses qu'elle avait faites.

En 2003, la ville a retenu les services de consultants en préservation du patrimoine (André Scheinman et la McCormick Rankin Corporation) pour élaborer un plan directeur de conservation pour le site. Bien que la pierre calcaire originale ait été jugée « en relativement bon état », les dommages importants qu'avaient subis la toiture, les lucarnes et la plus grande partie du deuxième niveau plaidaient en faveur d'une reconstruction. Les coûts de la restauration ont été estimés à 1,6 million de dollars, au terme d'une proposition visant une « entente de don » selon laquelle le CN cèderait la propriété à la Ville pour la somme d'un dollar, proposition rejetée par le nouveau conseil municipal élu en 2004.

Cette mise en candidature a été présentée par la Frontenac Heritage Foundation de Kingston.

Église St. Patrick 2267, rue Brunswick, Halifax (Nouvelle-Écosse) – EN PÉRIL

La situation délicate de l'église reflète les pressions qui s'exercent sur les lieux de culte en raison de la baisse de fréquentation et de la hausse des prix des terrains en milieu urbain.

Historique

Située au centre-ville de Halifax, l'église catholique St. Patrick fermera en juin. Sa paroisse sera fusionnée avec une paroisse voisine, ce qui compromettra l'avenir du bâtiment. Face à la situation, les paroissiens ont formé la Saint Patrick's Church Restoration Society



en vue de recueillir des fonds qui permettraient de protéger l'église et éventuellement préserver sa fonction de lieu de culte. Selon une récente évaluation professionnelle, le bâtiment est globalement en bon état, mais les élévations avant et arrière auront très bientôt besoin de restauration.



En 2007, l'archidiocèse a donné au groupe jusqu'au 30 juin de cette année pour obtenir 300 000 \$ en argent et 300 000 \$ en souscriptions, ce qui fera un cinquième des 3 millions de dollars jugés nécessaires pour la réparation, l'entretien futur et l'exploitation du bâtiment. Si l'objectif de financement est réalisé, des négociations seront entreprises pour confier l'église à la Société en fiducie.

Malgré une variété d'ambitieux activités de financement, la Société n'est encore qu'à mi-chemin. Si elle ne parvient pas à son objectif, l'archidiocèse sera libre de vendre la propriété à des promoteurs. On craint que ceux-ci demanderaient la révocation des désignations provinciale et municipale du patrimoine afin de permettre la démolition, puis la construction d'un nouveau projet.

L'église St. Patrick reste un lieu de culte dynamique. La congrégation poursuit des œuvres de justice sociale et de bienfaisance dans la communauté, loue le sous-sol comme refuge pour les sans-abri en hiver et utilise son sanctuaire comme lieu de représentations publiques.

Construite entre 1883 et 1885 grâce à la main-d'œuvre bénévole d'immigrants irlandais, cette église victorienne gothique richement décorée a été dessinée par les architectes Henry Peters et George Henry Jost. Elle possède un orgue Casavant de 1898 (un des deux seuls subsistant parmi les 100 premiers de l'entreprise), des vitraux (dont quatre panneaux ont survécu à l'explosion de 1917 à Halifax) et d'autres œuvres d'art importantes.

La maison Alexander Bridge Rue Church, Bonavista (Terre-Neuve-et-Labrador) – UN COMBAT CONTRE LA DÉTÉRIORATION

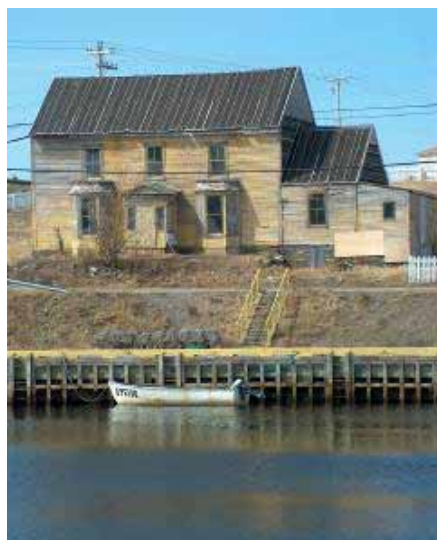
Trop souvent, les sociétés historiques et de conservation du milieu local – gérées le plus souvent par des bénévoles – sont soumises à la pression de sauvegarder les joyaux du patrimoine bâti au Canada sans pour autant disposer de l'important soutien financier des gouvernements à cette fin.



Roger Fitzgerald, président de la Chambre

d'assemblée de Terre-Neuve-et-Labrador, apporte l'explication suivante : « Par le passé, faute de vigilance, un trop grand nombre de structures au riche patrimoine historique sont disparues de notre milieu; nous n'avons pas su les préserver pour les générations de l'avenir. Il serait

important de protéger la maison Bridge, témoin de l'époque où Bonavista était un important centre commercial; elle pourra ainsi servir de plaque tournante au district patrimonial que de nombreux résidents et groupes s'efforcent de préserver ».



Historique

Construite de 1811 à 1814, la Maison William Alexander (également appelée maison Bridge) est la plus ancienne propriété résidentielle connue de Terre-Neuve-et-Labrador. Ce joyau du patrimoine de Bonavista subit cependant des dommages d'ordre matériel et environnemental à cause des nombreuses années de négligence et de détérioration. Depuis 1966, ce bâtiment jadis « photogénique » est demeuré hélas vacant et inutilisé par la collectivité.

Mise en valeur par une fondation de pierres naturelles, la maison William Alexander comporte des cheminées avec murs de pignon, un hall d'entrée et un tracé très

symétrique. Située sur la colline Walkham, elle a appartenu à William Alexander. Ce dernier était parti d'Argylshire en Écosse afin de fonder une société de commerce (Alexander and Co.) à Bonavista. À sa mort en 1828, on l'a enterré dans le lot familial d'un vieux cimetière anglican à proximité.

En 1986, la fondation du patrimoine de Terre-Neuve-et-Labrador (HFNL) a accordé à la maison William Alexander la désignation de structure enregistrée du patrimoine (*Registered Heritage Structure*). Elle a également débloqué des fonds d'urgence afin de stabiliser la maison et d'y installer un toit temporaire jusqu'à ce que la réhabilitation s'y poursuive. Toutefois, les réparations temporaires se sont par la suite détériorées, de sorte que l'eau a continué d'endommager la demeure.

Au dire de la mairesse de Bonavista Betty Fitzgerald : « La maison Bridge est une composante significative de l'histoire de Bonavista. Faute de la restaurer dès maintenant, il sera trop tard pour la sauvegarder à l'avenir ».



Dans l'espoir d'empêcher la démolition de la maison Bridge pour cause de négligence, la fondation du paysage urbain historique de Bonavista (BHTF) l'a achetée en 2001. Peu de temps après, la BHTF a retenu les services du cabinet d'architectes Sheppard Case Ltd. à Terre-Neuve afin d'achever le tracé de la structure « tel qu'il a été trouvé » pour ensuite envisager des options de conservation et de réaménagement. Grâce à l'aide de la HFNL et de l'ancien ministère des Ressources humaines et du Développement social du Canada, la BHTF a été en mesure de remplacer toute la sous-toiture détériorée par du pin et de remplacer les poutres pourries. Après avoir retiré les cheminées en décrépitude de la ligne de toiture, elle a démonté les lucarnes fragiles du troisième étage pour les ranger dans la demeure.

Afin d'empêcher que l'eau n'endommage davantage les fondations, le cabinet d'architectes a recommandé qu'on fasse des excavations autour du site pour y installer un nouveau système de drainage. Consciente des risques de dommages que cette procédure peut causer au site historique, la BHTF l'a reportée, le temps de procéder à un relevé archéologique. C'est finalement le gouvernement provincial, par le biais de son programme de développement économique et culturel (le CEDP) qui a procuré à la BHTF le financement nécessaire, de sorte que le relevé archéologique et l'installation des nouvelles canalisations auront lieu ce printemps.

Enfin, le président de la société historique de Bonavista (BHS) Gordon Bradley insiste sur le fait qu'il faudra en faire beaucoup plus pour sauvegarder la maison Bridge. « La maison Bridge nécessite d'importantes ressources pour sauvegarder sa structure convenablement puis procéder à la meilleure conservation et au meilleur réaménagement possibles. Pour la maison la plus ancienne à Terre-Neuve-et-Labrador, c'est bien la moindre des choses! »

Cette mise en candidature a été présentée par le ministère provincial d'innovation, commerce et développement rural (Department of Innovation, Trade and Rural Development).