

Histoire bâtie recyclée à Ottawa : Lieu d'apprentissage et de loisir avec le bois

Essai (projet) soumis en vue de l'obtention du grade de M.Arch

par
Evelyne Cardinal



Université Laval
18 décembre 2009

Résumé

Cet essai (projet) est une réflexion sur le recyclage d'un bâtiment et/ou d'un site et, plus spécifiquement celui de l'usine de carbure sur l'île Victoria à Ottawa.

Plusieurs études démontrent les différentes raisons pour qu'un bâtiment et/ou un site puissent bien s'adapter à un nouveau plan d'urbanisme ou de conversion. La partie principale de la thèse explore les conversions à l'échelle du bâtiment et d'un site et également les raisonnements d'une conversion, ses défis et ses différents choix.

En deuxième partie, la thèse évalue un lieu particulier, c'est-à-dire la région de la Capitale nationale. Elle explique l'histoire de l'Outaouais et spécifiquement les différentes propositions que la Commission de la capitale nationale a envisagées pour les îles de l'Outaouais depuis plus de 30 ans. Plusieurs propositions ont été avancées pour tenter de retrouver le potentiel maximum qu'offrait le site auparavant, mais aucune des propositions n'ont été mises de l'avant.

Le site étudié pour le projet est l'île Victoria, à Ottawa. Sur cette île se situe l'usine de carbure de calcium qui est aujourd'hui en état de ruine. En premier lieu, le projet vise le recyclage de l'usine et la mise en valeur de l'île Victoria. Plus spécifiquement, le projet est une école de menuiserie, des locaux pour les artistes, des lieux d'expositions ainsi qu'un restaurant. L'ensemble servira à attirer autant les touristes que les résidents et permettra au secteur d'être plus viable.

Membres du Jury

Jan Bartłomiej Zwiejski, *professeur à l'École d'architecture de l'Université Laval, superviseur de projet*

Marie-Claude Dubois, *professeur à l'École d'architecture de l'Université Laval*

Pierre Côté, *professeur à l'École d'architecture de l'Université Laval*

André Ramoisy, *architecte, Boutin Ramoisy Tremblay Architectes*

Louise Bédard, *architecte, STOA Architecture*

Remerciements

Je souhaite remercier mon superviseur, Jan B. Zwijski, pour son aide et sa direction dans le projet.

Je souhaite également remercier mes collègues Brigitte Leclerc Lacombe et Fabienne Lemmers pour leurs conseils et leurs connaissances qu'elles m'ont transmises et avec lesquelles j'ai beaucoup appris tout au cours de ma maîtrise.

Un merci tout spécial à chaque membre de ma famille, Lucille Campeau, René Cardinal et Philippe Cardinal ainsi que mon ami Sébastien Tremblay qui ont été présents à tous les instants pour m'aider, me soutenir et m'encourager.

Table des matières

Résumé	I
Membres du jury	II
Remerciements	III
Table des matières	IV
Liste des figures	VI
Introduction	1
Chapitre 1 : Convertir un bâtiment, convertir un site	
1.1 À l'échelle du bâtiment	5
1.2 À l'échelle du site	8
1.3 Le raisonnement	11
1.4 Les défis	15
1.5 Le choix	18
Chapitre 2 : Ottawa et le site	
2.1 L'histoire d'Ottawa	22
2.2 La route cérémoniale	25
2.2 L'usine de carbure	27
Chapitre 3 : Les propositions de la CCN	
3.1 La Commission de la capitale nationale	30

3.2	L’histoire industrielle et le musée.....	33
3.3	Autochtones	38
3.4	Circulation	40
3.5	Paysage	43

Chapitre 4 : Le projet

4.1	Retour aux études de la CCN pour le projet.....	47
4.1	Objectifs et critères de design.....	51
4.1	Concept.....	51
4.1	Développement du projet.....	52

Conclusion	55
-------------------------	----

Références	56
-------------------------	----

Annexes

<i>Annexe I</i> : Conservation et restauration.....	58
<i>Annexe II</i> : Histoire d’Ottawa d’après la CCN.....	60
<i>Annexe III</i> : L’usine de carbure en 1974	67
<i>Annexe III</i> : Le projet.....	71

Figure 1:	Les îles de l’Outaouais.....	3
Figure 2:	Les îles de l’Outaouais.....	3
Figure 3:	Ligne te temps.....	4
Figure 4:	Twice a house, Toronto	7
Figure 5:	Palais romanesque	7
Figure 6:	Villa Savoye, 1950.....	13
Figure 7:	Villa Savoye	13
Figure 8:	Parc de « skate »	19
Figure 9:	Gazomètre vide.....	20
Figure 10:	Coupe du gazomètre D	20
Figure 11:	Les gazomètres de Vienne	20
Figure 12:	Parc de l’Emscher	21
Figure 13:	L’industrie du bois.....	23
Figure 14:	Pont des Chaudières, 1945.....	24
Figure 15:	Les îles de l’Outaouais en 1946.....	25
Figure 16:	Vue de la pointe de l’île Victoria.....	26
Figure 17:	L’usine de carbure en 1978.....	28
Figure 18:	La rivière de l’Outaouais en 1930	28
Figure 19:	Plan d’ensemble de 1983	31
Figure 20:	Plan d’ensemble de 1990	32
Figure 21:	Plan d’ensemble de 2005	33
Figure 22:	Accès au site à partir du point du portage.....	40
Figure 23:	L’usine de carbure en ruine en 2009.....	50
Figure 24:	Élévations sud et ouest de l’usine de carbure en 1974	67
Figure 25:	Élévations nord et est de l’usine de carbure en 1974.....	68
Figure 26:	Plan du 3 ^{ième} , 4 ^{ième} étage et du grenier de l’usine de carbure en 1974.....	69
Figure 27:	Plan du 2 ^{ième} étage de l’usine de carbure en 1974	69
Figure 28:	Plan du sous-sol et du rez-de-chaussée de l’usine de carbure en 1974	70

Introduction

Le travail d'un architecte est de concevoir, de rénover et de gérer la réalisation d'un édifice ou d'un bâtiment. L'architecte touche à l'esthétique, aux formes, aux espaces, aux structures et aux matériaux pour créer un bâtiment selon les besoins d'usage du moment. Que ce soit un bâtiment d'un architecte célèbre (tel *Le Corbusier*, *Mies Van der Rohe* et *Frank Lloyd Wright*) ou d'un architecte peu connu, l'ensemble des bâtiments construits dans le monde entier est affecté par les effets du cycle d'usage.

Le cycle d'un bâtiment est défini par son usage. Les bâtiments sont souvent construits pour des fins et des buts bien précis et dans un temps défini. Lorsque le cycle du bâtiment est terminé et que sa structure est encore solide et recyclable, il peut être transformé ou être reconverti. Il peut donc survivre à un cycle d'usage.

Quand le bâtiment réussit à être converti pour permettre un nouvel usage, un nouveau cycle recommence. Par contre, il arrive, pour diverses raisons, qu'un bâtiment se retrouve sans utilité apparente et immédiate. Il demeure inoccupé et parfois même abandonné pour une période de temps indéfinie. Ceci ne signifie pas qu'il est inutile ou sans potentiel de recyclage. Quelquefois, son environnement ne favorise pas son utilisation. Prenons par exemple, le site industriel longeant le canal Lachine à Montréal. Plusieurs édifices furent abandonnés, mais avec un nouveau plan d'urbanisme, ce site peut prendre une nouvelle vie.

Non seulement les bâtiments deviennent abandonnés, mais il est possible qu'un terrain, un site ou encore, plus vaste, un village ou une ville au complet se retrouve délaissé. Les circonstances sont plus importantes, mais le potentiel d'un nouveau cycle peut demeurer encore existant. Prenons par exemple, Val-Jalbert au lac St-Jean, un village fantôme qui fut abandonné à la fin des années 1920. Maintenant, c'est un site touristique d'envergure avec ses chutes de 72 et 35 mètres, son patrimoine industriel et son village historique.

L'inoccupation d'un bâtiment ou d'un site n'est pas la fin du livre, au contraire, ce n'est que la fin d'un chapitre qui peut donner place à une nouvelle partie de l'histoire. Le

potentiel d'un abandon amène la possibilité de le recycler. La conversion d'un bâtiment fait appel à un certain niveau d'imagination ainsi qu'un simple recours au besoin. Puisque la civilisation est en constante évolution, les demandes et les besoins de la société changent aussi. La conversion d'un bâtiment ou d'un site offre la possibilité de s'adapter aux besoins présents. Elle peut même rester flexible et permettre d'autres fonctions des lieux sans que des changements majeurs soient apportés. Cette vision du futur ou la vision d'aller vers d'autres possibilités peut rendre la contribution de l'architecte plus intéressante pour la société.

Au centre de la région de la Capitale nationale du Canada se trouve un site aujourd'hui inoccupé, mais qui comporte encore un énorme potentiel. [Figure 1] Les îles de l'Outaouais sont situées entre les deux pôles majeurs de la région de la Capitale nationale : le centre-ville de Gatineau et le centre-ville d'Ottawa. Ces îles, soit l'île Victoria, l'île Chaudières, l'île Philemon, l'île Amélia, l'île Albert et le Richmond Landing, ont été occupées par différents groupes [figure 2]. À travers les décennies, le site a toujours été un endroit populaire pour s'établir et n'a jamais eu de problèmes à s'adapter aux besoins de l'instant. Initialement, les îles ont été un lieu de chasse, de pêche et de cueillette pour les Autochtones puis les voyageurs les ont utilisés comme aires de portage entre les chutes et les différentes rapides de la rivière des Outaouais. Au début du 19ième siècle, elles ont subi une grande transformation lorsque, d'un milieu naturel, elles ont été converties en un milieu industriel principalement par Philemon Wright et par E.B. Eddy par la fabrication des allumettes de bois. Les bâtiments industriels qui ont été érigés sur les îles ont obtenu un grand succès dans l'industrie du bois au Canada. D'après la Commission de la capitale nationale, dans les années 1830, la vallée de l'Outaouais était une des régions de production de bois la plus importante du Haut et du Bas-Canada. Depuis cette période fleurissante, plusieurs bâtiments ont été perdus (suite à des incendies ou ont tout simplement été démolis). Parmi les bâtiments qui existent encore aujourd'hui, certains ont été recyclés et appartiennent à des entreprises privées tandis que d'autres, sont inoccupés. Au nombre de bâtiments occupés, on peut compter ceux appartenant à Hydro Ottawa, le Vertical Reality (un centre d'escalade) et le Ottawa-Hull Naval Association (un bar et salon) qui étaient initialement le bureau de Bronson construit en

1880, d'après Micheal Davidson (1998). Située sur l'île Chaudière, l'usine de papier Domtar, construit par Ezra Butler Eddy en 1851, a fermé ses portes en octobre 2007 (Laura Drake, 2007). Cette usine fait partie des bâtiments industriels des îles toujours inoccupés de nos jours. Les îles, qui ont déjà eu un impact considérable sur le paysage urbain des centres-villes de l'Outaouais, sont en voie de redevenir un site naturel.



Figure 1 : L'Outaouais
(Google Earth, E. Cardinal)



Figure 2 : Les îles de l'Outaouais
(WordPress, 2009)

Le cycle d'usage change constamment au cours des années [figure 3] et aujourd'hui les bâtiments et les îles nécessitent un ajustement dans leur utilité. Pour retrouver sa richesse et son énergie, les bâtiments et les îles doivent être soumis à une conversion. Le site, entre Gatineau et Ottawa, constitue un autre avantage majeur pour son exploitation.

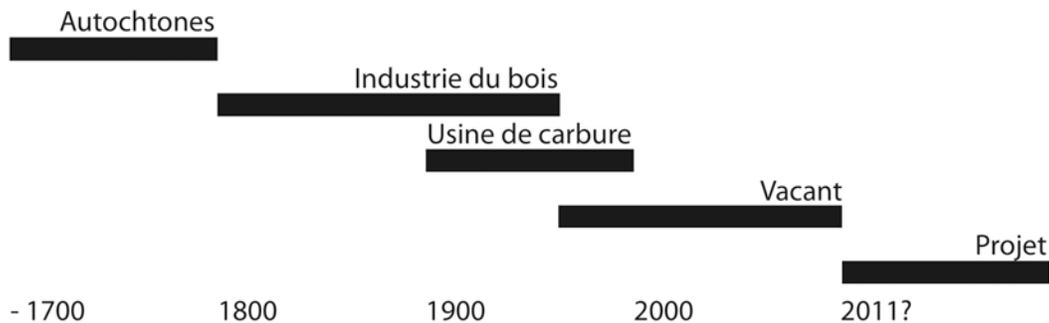


Figure 3 : Ligne de temps
(E.Cardinal)

Plusieurs études expliquent les raisons pour qu'un bâtiment et/ou un site puisse bien s'adapter à un nouveau plan d'urbanisme ou de conversion. L'étude de l'objectif à atteindre ou des nouvelles fonctions à donner au bâtiment ou au site défini se penche sur la conversion à l'échelle d'un bâtiment et à l'échelle d'un site. De plus, plusieurs propositions ont été avancées sur ce sujet pour tenter de retrouver le potentiel maximum qu'avaient les îles de l'Outaouais auparavant, mais aucune n'a été mise de l'avant.

L'intérêt du site a non seulement un potentiel énorme, mais c'est avant tout de connaître pourquoi il est demeuré vacant pendant plus de 30 ans. Avec tout ce potentiel touristique ou d'urbanisme, quel serait le meilleur projet pour valoriser les îles de l'Outaouais et ses bâtiments inoccupés?

Chapitre 1 : Convertir un bâtiment, convertir un site

À l'échelle du bâtiment

Fred Scott (2007, p.1) prétend que dès que le bâtiment est construit et que les clés sont remises au propriétaire, le bâtiment se retrouve face à trois destins possibles :

- Le premier destin serait de rester inchangé donc, de garder son originalité et son caractère historique avec la possibilité de restauration seulement. Par contre, une des conséquences d'un bâtiment inchangé est qu'il devient désuet et non fonctionnel, donc le propriétaire l'abandonne.
- Le deuxième destin serait de le modifier. Subséquemment après l'abandon du bâtiment par le propriétaire, il pourrait être transformé de façon à ce qu'il ait de nouvelles fonctions. Il pourrait prendre une toute nouvelle forme ou simplement être amélioré.
- Finalement, le troisième destin serait de le démolir. Autrement dit, la vie du bâtiment prend fin. La majorité de ces matériaux se retrouveront aux dépotoirs contribuant ainsi à la pollution, entre autres par le dégagement de méthane. Par contre, la démolition d'un bâtiment peut libérer le site pour l'implantation d'un nouveau bâtiment ou un nouvel aménagement.

Face à ces trois options, les deux premières permettent au bâtiment de poursuivre son cycle de vie en conservant ses fonctions initiales ou en ayant un nouveau cycle de vie et une nouvelle vocation. La troisième est la fin du bâtiment, mais non du site.

Il y a plusieurs raisons pour lesquelles un bâtiment doit faire face à ce destin. Une des raisons principales est l'évolution industrielle. Le bâtiment n'est plus fonctionnel et est désuet pour le genre de fonction pour lequel il a été construit. Les avances technologiques impliquent un changement rapide de transport et de machinerie par exemple, ce qui peut même amener à la disparition de différentes méthodes de travail et de production. Les conditions physiques du bâtiment ont également un grand impact sur le destin d'un

bâtiment. Il est certain qu'un bâtiment avec une structure bien conceptualisée et entretenue a le potentiel d'une plus longue vie. Dans le but de prolonger sa vie utile, l'architecte aura recours à la *conservation*, à la *restauration* ou, encore plus intéressante, à la *conversion*. Voir *Annexe I* pour la définition de la conservation et de la restauration.

La conversion d'un bâtiment laisse davantage la possibilité d'expression à l'architecte. Cette étape de modifier le bâtiment offre plusieurs possibilités de solutions aux problèmes de design, d'occupation ainsi que les problèmes économiques, environnementaux et sociaux. La conversion d'un bâtiment, à sa base, est l'occasion de pouvoir le recycler. Selon *Fred Scott* (2007, p.11), l'idée de convertir donne une alternative entre conserver et démolir un bâtiment. Occuper le bâtiment et lui donner un nouvel usage est une façon de continuer le cycle du bâtiment. Une nouvelle utilisation permet la survie économique du bâtiment. Il peut être libre de changer sa vocation ou son programme. L'avantage de convertir un bâtiment est qu'il ne doit pas assurer un maintien complet des caractéristiques du bâtiment original. Le bâtiment se retrouve dans le meilleur des deux mondes. Il a l'opportunité de changer de personnalité avec une nouvelle fonction et en même temps il peut, sans être oublié, garder son image (son enveloppe et/ou sa structure) d'origine.

L'architecte *Rodolfo Machado* (1976) compare l'altération de l'architecture à un palimpseste. Le palimpseste est un parchemin manuscrit effacé sur lequel les Romains ont réécrit. Il est utilisé comme substitue au papier et est souvent fait de suède ou de vélin. Équipé d'une pointe d'un stylet de métal, un message peut être écrit et aussi facilement effacé. Avec l'usure demeurent des traces de messages précédents. Pareillement pour l'architecture, un bâtiment qui est déplacé, reconstruit ou modifié laisse apparentes des traces du bâtiment d'origine. Ces traces suggèrent le style de ce qu'était le bâtiment d'origine. Par exemple, une silhouette de toit qui reste apparente sur la façade d'un bâtiment voisin longtemps après qu'il soit démoli comme le démontre la *figure 4* de Toronto. La *figure 5* d'un palais romanesque à son tour, démontre comment les modifications apportées après une période de temps donnent du caractère au bâtiment tout en expliquant son cheminement de construction.



Figure 4 : Twice a house, Toronto
(SeemsArtless, 2005)



Figure 5 : Palais romanesque
(Scott, 2008)

Le recyclage d'un bâtiment lui donne l'occasion d'entreprendre une nouvelle vocation. Par contre, les artéfacts qui restent apparents peuvent compliquer les modifications à apporter au bâtiment. La conversion d'un bâtiment donne à l'architecte le défi d'utiliser

son imagination face à ces obstacles. C'est l'opportunité pour un bâtiment de se transformer tout en gardant sa valeur culturelle.

À l'échelle du site

Le bâtiment n'est pas la seule échelle d'architecture qui se permet d'être convertie. Avant tout, il faut un lieu pour accueillir ces bâtiments. Comme un bâtiment, un site doit être entretenu et au besoin modernisé pour suivre la tendance. Lorsque l'entretien ne suffit plus pour les demandes, on peut avoir recours à un changement d'usage. Comme l'explique *ARUA* (1977, p.12), la conversion d'un tissu urbain est aussi importante que celui d'un bâtiment.

Selon *ACUA* (1977, p.7) de plus en plus les activités se déplacent vers l'extérieur des centres-villes. De ces déplacements résulte le ralentissement des activités dans certains quartiers au profit d'espaces plus aérés ou permettant une meilleure accessibilité. Certains endroits du tissu urbain deviennent par conséquent sous-exploités d'où l'avantage d'être rénovés. Ce phénomène pourrait expliquer en partie le peu d'intérêt à occuper les îles de l'Outaouais.

Avec mon projet, le but est de redonner une fonction à un bâtiment désuet tout en tenant compte de son emplacement, de son accessibilité et de son histoire passée. Il est important de soumettre un projet pour attirer les gens de la région (surtout la nouvelle génération et les visiteurs de l'extérieur pour leur faire découvrir la richesse et la beauté naturelle du secteur ainsi que l'exploitation manufacturière d'autrefois). Également, l'apport d'une activité dans ces locaux assurerait une présence constante d'une certaine population ce qui ne serait pas négligeable pour l'économie de la région environnante.

À l'extrême, ce déplacement crée des vides, des terrains abandonnés, inhabités donc des friches. Les vides déséquilibrent le tissu au cœur des villes. Pour réinstaller cet équilibre, les vides sont transformés avec le bien d'une nouvelle fonction, donc un nouveau cycle pour le site. La conversion joue un rôle important, sans être spectaculaire, à la continuité et au développement d'une ville. Les différents lieux dans le tissu urbain aident à définir

les particularités de la ville, facilitent le développement et créent des besoins. Un lieu fonctionnel alimente les dimensions de la vie quotidienne et favorise les contacts entre les gens. Les résidents tout comme les touristes jouissent donc d'une meilleure qualité de vie en profitant de la quantité et de la qualité des services offerts.

Christian Norberg-Schulz (1981, p.14) prétend qu'en général, chaque lieu a un caractère qui lui est propre. Ce caractère permet de définir cet environnement et de le mettre en valeur. Celui-ci permet aussi de lui attribuer une image, un concept, une identité. Le caractère aide à identifier le programme idéal à recréer pour le lieu. Dépendant de ce qui est jugé idéal, on peut construire un bâtiment ou même plusieurs bâtiments pour développer un village ou une ville. À l'opposé, le programme idéal peut être un sentier pédestre, donc un aménagement paysager, ou simplement de laisser le lieu tel quel, appartenant à la nature.

Par contre, l'image du lieu varie en fonction du temps. Dès la première vue, même si on a une bonne impression du caractère initial, il y a toujours possibilité de changer l'image. Ces changements peuvent se faire lentement ou rapidement dépendamment du temps. Ceux-ci varient en fonction des saisons, de la journée et des conditions météorologiques. Le lieu est aussi facilement mis en position d'être recyclé pour accueillir un nouvel usage.

Selon *ACUA* (1977, p.7), l'utilisation d'une structure existante, d'un terrain existant et même d'un vide sert à retrouver l'identité à la ville. Cette façon de construire s'approprie des éléments du passé pour revaloriser l'architecture. C'est une façon de recycler les traces de l'histoire pour les valoriser et ne pas les oublier.

Que ce soit à l'échelle du bâtiment ou à l'échelle d'une ville, l'homme s'approprie facilement un lieu. L'homme s'identifie avec les lieux qu'il a souvent fréquenté au cours de sa vie, que ce soit pendant l'enfance, l'adolescence ou au cours de sa période adulte. On garde souvent un souvenir de notre vécu dans un lieu déterminé, tout comme notre mémoire enregistre des parfums, une bonne musique lors d'un événement ou la personnalité d'un individu lors d'une première rencontre. Le recours au sentiment est une façon bien précise de ne pas oublier l'histoire.

«Dans un paysage appréhendable se forment parfois des lieux subordonnés donc, la capacité d'un paysage à accueillir des éléments qui sont des œuvres humaines peut varier de manière différente. »¹

L'énoncé explique bien que dans un paysage existant, on retrouve parfois des secteurs favorisant l'imagination humaine. Celles-ci varient et peuvent se constituer d'une simple pièce d'art ou d'une construction et même d'un village donc, une communauté. Les solutions que l'on peut apporter dépendent avant tout du lieu. Chaque lieu est différent et sera abordé et traité différemment selon son contexte. Le contexte, tel que la population, la modernisation, la vétusté des lieux, la demande, est ce qui détermine l'usage. L'homme s'approprie du lieu et laisse une empreinte dans le paysage.

Un lieu, tout comme un bâtiment, peut être converti pour répondre à la demande d'usage. Comme il est expliqué auparavant, le contexte détermine l'usage, donc si le contexte varie, l'usage varie également. Puisque l'usage est sujet à changer selon les besoins du temps, les empreintes laissées par l'homme le sont également. Semblables à un palimpseste, elles laissent presque toujours une cicatrice de son ancienne utilité.

Un site tel que celui des îles de l'Outaouais profiterait des modifications apportées par l'homme. C'est un lieu composé d'un ensemble de secteurs qui ont déjà été exploités de différentes façons. Avec mon projet, l'idée est de renouer avec le passé des lieux, c'est-à-dire faire découvrir l'utilité et la rentabilité qu'avait le bois au début de la colonisation par la création d'un musée et la création d'une école de menuiserie qui permettrait de transformer de nouveau le bois pour lui donner de nouvelles fonctions. L'aménagement du nouvel édifice avec une vue de la région immédiate mettrait en valeur la beauté et la richesse de la nature, ce qui permettrait également de sensibiliser les gens sur le besoin de la protéger pour la garder en équilibre.

¹ *Christian Norberg-Schulz, Genius Loci : paysage ambiance architecture. 1981, p.32*

Le raisonnement

D'après *Sherban Cantacuzino (1989, p.8)*, l'idée de recycler un bâtiment n'est pas un concept nouveau. Normalement, la structure d'un bâtiment bien construit va survivre l'intention initiale de sa fonction. Il pourra facilement être modifié pour s'adapter à un nouveau programme. Si c'était pratique de recycler un bâtiment dans le passé, ce devrait l'être aujourd'hui et demain.

Selon *Fred Scott (2007)*, la société américaine est de plus en plus favorable à la rénovation ou à la conversion. Les montants dépensés pour la rénovation ont beaucoup augmenté par rapport à ceux qui sont dépensés pour la construction de nouveaux bâtiments. L'américain comprend que l'investissement pour la rénovation peut être relativement moindre qu'entreprendre des travaux de démolitions dans le but de reconstruire un nouvel édifice. Cela dit, le concept de recycler un bâtiment est tout aussi justifiable pour recycler un ensemble de bâtiments.

Que ce soit une tendance ou simplement pratique, les raisons de se questionner sur le recyclage d'un bâtiment ou un ensemble de bâtiments, donc un lieu, sont constamment évaluées par n'importe qui et n'importe où. Souvent, on se questionne par rapport au budget et au temps. Par contre, comme architecte, on doit vraiment se questionner sur quelles fonctions peuvent trouver leur place dans une enveloppe existante et quel programme pourrait rendre justice à la valeur patrimoniale du bâtiment ou du lieu tout en exécutant son rôle de recréer un nouveau cycle d'usage.

« La reconversion est un mode, parmi d'autres, de développement urbain, qui a pour référence l'histoire. »²

L'idée de la conversion est de préserver l'exemple et de donner au bâtiment une vie ultérieure à sa date d'expiration originale. En convertissant un bâtiment d'un certain genre, on a la chance de pouvoir explorer l'intention de ce temps et lieu en personne et non en photographies publiées dans une livre, ou pire encore, d'oublier ce qu'il a déjà été. *Fred Scott (2007, p.11)*. Le recyclage d'un lieu donne aussi l'occasion de raconter

² *Christian Norberg-Schulz, Genius Loci : paysage ambiance architecture. 1981, p.12*

l'histoire. Un lieu peut avoir une histoire particulière, soit par un événement ou une personne qui l'a marquée. Dépendant du nouvel usage pour le lieu, celui-ci permet d'interpréter l'histoire.

Pour bien expliquer l'importance de lutter contre la démolition de bâtiments, *Fred Scott* (2007, p.20) s'inspire de Villa Savoye à Poissy en France. Ce que l'on considère comme un chef-d'œuvre par *Le Corbusier* a passé proche de ne plus exister. Après des problèmes de toiture et l'arrivée de la Deuxième Guerre mondiale, l'occupation de la maison à des fins privées cessa et celle-ci fut abandonnée. Le bâtiment est tombé en ruine comme on peut bien le constater par la *figure 6*. Par la suite, le bâtiment a été considéré comme un monument national par le gouvernement français. Depuis ce temps, le bâtiment a été restauré et est ouvert au public en tant que musée pour être visité [*figure 7*]. Peu avant l'ordre de restaurer le monument, la municipalité de Poissy avait fait la demande d'un permis de démolition. Sans comprendre le potentiel de *Le Corbusier* et de Villa Savoye, la municipalité anticipait acquérir ce terrain pour pouvoir agrandir l'école située juste à côté. Dans ce cas spécifique, le bâtiment n'éprouve pas un grand changement de fonction : d'une utilité privée, il passe à une utilité publique. C'est une restauration où la fonction de musée remplace la fonction résidentielle. Par contre, cette nouvelle vocation influence davantage la reconnaissance du lieu ce qui met en valeur le site et le bâtiment. Cet exemple de restauration démontre très bien l'importance de lutter contre la démolition. Villa Savoye démontre bien les cinq points de l'architecture moderne : les pilotis, le toit-terrasse, le plan libre, la fenêtre en bandeaux et la façade libre. L'évaluation de ces points est bien mieux comprise en voyant le tout sur place comparativement par l'explication narrative d'un livre.

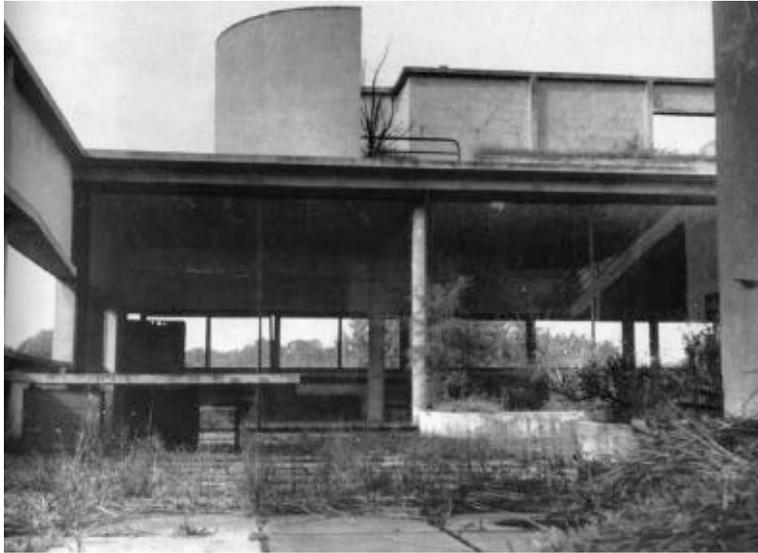


Figure 6 : Villa Savoye 1950
(Scott, 2008)



Figure 7 : Villa Savoye
(Scott, 2008)

À la base, selon *Fred Scott* (2007, p.17 et p.34) l'architecture est toujours en train de surmonter le présent pour achever un nouveau et meilleur, sinon différent, futur. La modification d'un lieu (bâtiment ou non) peut aller jusqu'à chercher des réactions qui frustrant et bouleversent, mais en même temps, c'est ce qui crée la beauté des anciennes villes. Après une période de temps indéfinie, plusieurs facteurs contribuent à l'évolution d'un bâtiment ou d'une ville.

Également, ces réactions qui frustrant ou bouleversent peuvent parvenir de différentes causes. Toute personne a le droit à son opinion, que ce soit négative ou positive, face au

résultat d'une conversion. Par contre, l'absence de résultat peut aussi amener de la frustration. Il y a souvent des situations où un espace vacant ou même un bâtiment avec un potentiel d'être recyclé, mais les démarches concrètes ne parviennent pas, peu importe les causes (manque d'intérêt, manque d'organisation, manque d'accord). Tout comme la situation des îles de l'Outaouais qui est demeuré inchangée depuis 30 ans, la répétition de propositions, d'études, de remise en question sans qu'aucun geste ne soit posé incitent à ces réactions.

Dans le cas d'une conversion avec succès, *Fred Scott* a raison lorsqu'il exprime que la conversion crée la beauté des anciennes villes. Le recyclage de bâtiments et de lieux au cours des années tapisse une ville de différents traits particuliers. Quand on construit, peu importe que ce soit à petite ou à grande échelle, l'architecte utilise souvent les techniques modernes. Dès l'érection de la première structure dans une nouvelle ville, chaque bâtiment ou espace depuis ce temps possède une ou des caractéristiques de la période à laquelle il a été construit. De plus, chaque conversion apportée à ces structures améliore la qualité. Puisque chaque cicatrice peut raconter une ou plusieurs histoires, le mariage des différentes caractéristiques crée la beauté unique d'une ville.

En s'appuyant sur des fondations de pierre érigées, l'idée du projet est de proposer une nouvelle structure en bois. La pierre existante du bâtiment reflète une cicatrice du passé et l'ajout du bois joue plusieurs rôles dans son histoire à raconter. Tout comme la pierre, le bois symbolise aussi un vieux matériau de construction. Avec les nouvelles technologies de construction, le bois prend une place d'importance dans le choix des matériaux modernes. Dans le cas d'un projet situé sur les îles de l'Outaouais, le bois symbolise non seulement l'ancien et le moderne, mais aussi un retour sur l'histoire d'une industrie qui avait une grande importance dans la région. La nouvelle construction devient fonctionnelle par la création d'un programme multiple exploitant la valeur marchande qui était autrefois le gagne pain des gens de la région. L'espace demeuré vacant depuis plusieurs années reprend vie, devient rentable et remet en valeur son vécu.

L'inoccupation et le manque d'intérêt sont le début d'un besoin de modifications. Généralement, un changement au point de vue social et économique, parmi tant d'autres,

crée une nécessité de conversion. La société change ses habitudes, ce qui amène une différente « façon de vivre ». De plus, cette nouvelle « façon de vivre » oblige le bâtiment à subir un changement pour pouvoir s'adapter aux nouveaux usages. Ce qui était un jour une usine de montage de voitures deviendra un centre commercial (exemple : General Motors de Boisbriand), une maison de prostitution servira de locaux pour de nouveaux bureaux, un parc industriel se transformera en parc d'attractions et ainsi de suite. Puisque le recyclage change les lieux, les villes changent. C'est ce qui leur donne leur beauté et leur style unique, donc leurs caractéristiques.

Selon *Christian Norberg-Schulz* (1981, p.10), les constructions érigées par l'homme sont des *implantations* à différentes échelles. Les échelles peuvent varier de la construction d'une maison à la construction de villages ou mêmes villes. Il en est de même, du côté d'un plan urbain, en créant de simples sentiers pédestres comparativement à des voies pour le transport routier. Le premier relie parcs, boisés, quartiers résidentiels ou commerciaux, tandis qu'un projet d'envergure facilitera le transport entre les différents quartiers d'une ville et même entre différentes banlieues ou villes.

De la même façon, l'homme crée des projets qui se situent à différents niveaux d'importance. Au niveau réduit avec l'aménagement de sentier et sur le plan urbain avec un système qui relie les différents secteurs. Les diverses échelles d'éléments transforment la nature en un paysage culturel.

Les défis

La conversion d'un bâtiment ou d'un lieu ouvre la porte à différentes possibilités. C'est l'occasion pour un bâtiment et un lieu d'avoir une nouvelle vocation dont leur identité ne sera limitée que par l'imagination. Par contre, les défis d'une conversion sont nombreux.

- Premièrement, le *choix* du nouvel usage de ce lieu est avant tout très important. Souvent, l'étude des environs, même si elle n'est pas exigée, peut être avantageuse. Le but d'instaurer un nouveau programme est notamment de retrouver une occupation au lieu, c'est-à-dire, lui redonner vie. Par contre, ce n'est

- pas avantageux de changer un programme qui sera délaissé de nouveau à court ou moyen terme.
- La *morphologie* d'un lieu est également un enjeu à la conversion. Celle-ci influence le choix du nouveau programme pour aménager le site et/ou le bâtiment. Dépendant de l'échelle du lieu, certains programmes pourront ou ne pourront pas devenir le nouvel usage.
 - L'*état physique* d'un lieu est tout aussi important. En fonction de celui-ci, des parties de construction ou même la construction complète peuvent être démolies. Les matériaux d'une construction sont un bon indice pour décider si ces parties doivent être démolies ou conservées. Par exemple, il est facilement compréhensible qu'une construction en maçonnerie convertie est plus durable qu'une construction composée de bois.
 - L'endroit de la conversion est autant un enjeu. L'endroit qui nécessite un changement peut être dans le centre-ville, dans les banlieues ou même à la campagne. La situation du projet peut influencer les décisions à prendre lors d'une conversion comme le choix du programme et les techniques de construction parmi tant d'autres. Ce qui fait un défi encore plus gros, c'est lorsque l'endroit est entre deux frontières comme deux villes ou deux provinces. Par exemple, les îles de l'Outaouais se situent entre le centre-ville de Gatineau au Québec et le centre-ville d'Ottawa en Ontario.
 - L'identité du bâtiment ou du lieu à modifier amène ou crée autant un défi. Si celui-ci porte l'identité patrimoniale, les enjeux des changements peuvent être différents. Pour les bâtiments ou les lieux avec un statut patrimonial, il est possible pour ne pas dire essentiel de devoir suivre certaines conditions et règles.

Ce ne sont pas les seuls, mais les enjeux les plus importants de la conversion. La conversion est un choix comportant plusieurs défis, mais amenant une meilleure satisfaction du résultat.

Un défi auquel font face tous les architectes, que ce soit avec la conversion ou avec une nouvelle construction, est l'impact sur l'environnement.

Selon *Günther Moewes (2006, p.23)*, construire sur un terrain vierge consomme plus d'énergie que de construite sur un terrain déjà existant. Avec une structure déjà existante, la consommation d'énergie est moindre parce qu'on peut économiser des matériaux de construction et qu'on a l'opportunité d'améliorer l'isolation du bâtiment. La reconstruction du bâtiment offre aussi l'opportunité de construire avec la technologie d'aujourd'hui pour rendre le bâtiment énergétiquement rentable. La possibilité de remplir les espaces vacants d'un centre-ville aide à densifier la ville, ce qui réduit la nécessité de prendre sa voiture pour faire des longues distances et améliore l'économie des commerces environnants. Ce que *Günter Moewes* appelle *combler une dent creuse* permet aussi d'enrichir un paysage.

« À l'heure où la situation des matières premières et la problématique de la pollution s'aggravent de façon dramatique et pendant que les chiffres de la démographie sont en recul dans les pays industrialisés, se réappropriier le domaine déjà construit en le réparant et en perpétuant son utilisation au lieu de sacrifier encore plus de terrains vierges et de consommer toujours plus de ressources semble être une évidence. Les projets de réhabilitation et de reconversion vont être encore plus importants dans un futur proche. »³

Selon *Johann Jessen et Jochem Schneider (2006, p.12)* la conversion de bâtiment est synonyme d'apport économique de matériaux, de surfaces, d'énergie et permet de plus, d'optimiser les infrastructures.

³ *Christian Schittich, Construire dans l'existant, 2006, p.9*

Le choix

Souvent, on considère seulement la possibilité de convertir le programme d'un bâtiment historique de qualité. Comme l'explique *Christian Schittich (2006, p.9)* ce ne doit pas être seulement des conversions typiques telles qu'un château restauré en musée, un palais transformé en salle de concert ou une église en salle municipale. La conversion peut se faire sur des bâtiments aussi banals qu'un silo, une usine, une maison résidentielle ou même, à plus grosse échelle, une cité de logements de masse. L'idée de recycler est de choisir un lieu disponible, peut importe son statut patrimonial. Ceci n'empêche pas de convertir un bâtiment avec un statut patrimonial.

Quoique les possibilités de conversion demeurent presque infinies, les questions que l'on doit se poser avant d'entreprendre un projet de conversion sont importantes et sont similaires pour chacune des situations. C'est certain que les options sont variées, mais il est préférable de choisir un programme spécifique pour le bâtiment, le site et selon la demande de la clientèle de ce temps. Selon *Johann Jessen et Jochem Schneider (2006, p.13-14)*, on doit se demander quelle fonction trouve sa place dans une enveloppe existante. Ils expliquent qu'il y a trois modèles différents de nouvelle programmation donnée à un bâtiment et un lieu.

« D'un côté, l'existant mis à nu, qui fait ressortir les caractéristiques constructives et spatiales, se prêtant directement ou indirectement à une fonction culturelle, d'autre part l'existant à conquérir et occuper, qui s'offre souvent là un programme temporaire impossible à réaliser ailleurs et enfin, le bâti recyclé avec un accès direct dans le cycle de la valeur ajoutée du marché immobilier. »⁴

Les conversions, autant pour les bâtiments historiques que pour les bâtiments banals, peuvent être une solution à long terme ainsi qu'une appropriation temporaire et informelle. *Johann Jessen et Jochem Schneider (2006, p.13)* démontrent un ancien hangar d'avion, ce que plusieurs peuvent considérer comme construction banale, converti

⁴ *Johann Jessen et Jochem Schneider, Construire dans l'existant, 2006, p.13-14*

temporairement en piste de « skater » [Figure 8]. Les « skaters » ont rarement un espace pour eux-mêmes afin de se défouler et finissent souvent par créer leur propre terrain de jeux en s'appropriant différents secteurs de la ville. Ils se permettent de détourner des espaces de façon créative pour leur plaisir. Une des qualités importantes d'un terrain de jeu pour un patineur est un espace permettant une aura vide. Un bâtiment d'une zone industrielle ou un bureau vide correspond parfaitement aux demandes. Cette conversion d'un bâtiment démontre comment il est facile d'être créatif et de recycler un bâtiment avec peu de ressources.



Figure 8 : Parc de « skate »
(Jessen, Scheider, 2006)

Alors que *Fred Scott* explique bien un exemple de bâtiment prestigieux que l'on serait navré de perdre, *Johann Jessen et Jochem Schneider* démontrent qu'il est possible pour un lieu dont peu de gens y portent attention de devenir un espace jeune et plaisant. Sur un thème plus grand et industriel, les gazomètres de Vienne en Autriche expliquent bien un cas avec des bâtiments à but industriel. Selon *Andreas Pöschek*, (2001) en 1896, quatre gazomètres ont été construits pour entreposer le gaz de charbon [figure 9]. Lorsque les besoins se sont tournés vers la production de gaz naturel, les gazomètres ont cessé leurs activités industrielles. Entre 1999 et 2001, les anciens réservoirs, avec l'aide de quatre grands architectes, dont Jean Nouvel, ont été convertis en complexe avec résidences, bureaux, commerces et stationnement souterrain [figure 10]. D'après la *Cité de l'architecture et du patrimoine* (2009), ces réservoirs en brique rouge ont été classés

comme monument historique [figure 11]. L'idée de sauvegarder les gazomètres n'était pas une opportunité économique, mais plutôt une réponse à un besoin culturel. Les gazomètres de Vienne sont des symboles architecturaux et industriels qui donnent un caractère à la ville. Avec un regard sur ces bâtiments, on peut comprendre une partie historique de la ville. La conversion de ces réservoirs et de ses alentours aide à garder l'identité industrielle de la ville tout en lui donnant une nouvelle vie avec plusieurs nouveaux usages.



Figure 9 : Gazomètre vide
(Pöschek, 2001)

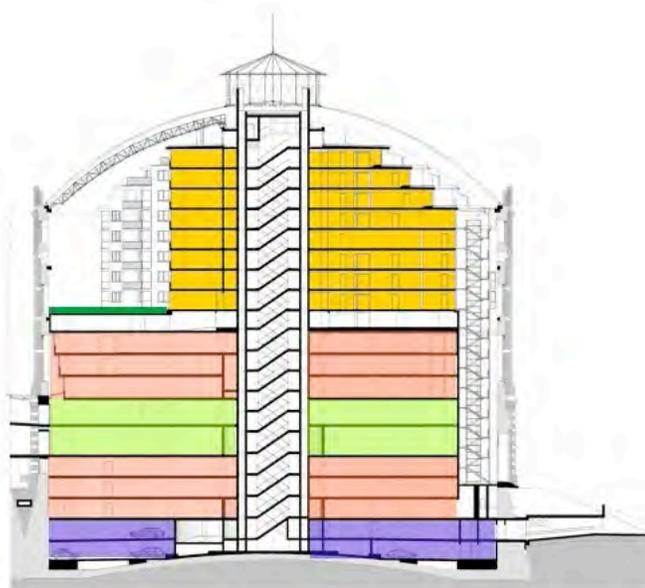


Figure 10 : Coupe du gazomètre D
(Pöschek, 2001)



Figure 11 : Les gazomètres de Vienne
(Pöschek, 2001)

En général, lorsqu'on choisit un établissement industriel comme lieu de conversion, deux situations se présentent :

- Premièrement, les bâtiments individuels sont généralement plus faciles à modifier.
- Deuxièmement, les sites tels que les mines, les docks, les chantiers navals sont moins faciles à modifier donc, les sites industriels restent souvent en état de ruine.

La vallée polluée de l'Emscher dans la Ruhr allemande est un bon exemple de site industriel qui a subi une transformation avec succès. La Vallée est aujourd'hui un parc visité par plusieurs touristes. Depuis, on peut dire que la vallée n'est plus aussi polluée et elle est agréable à découvrir [figure 12].

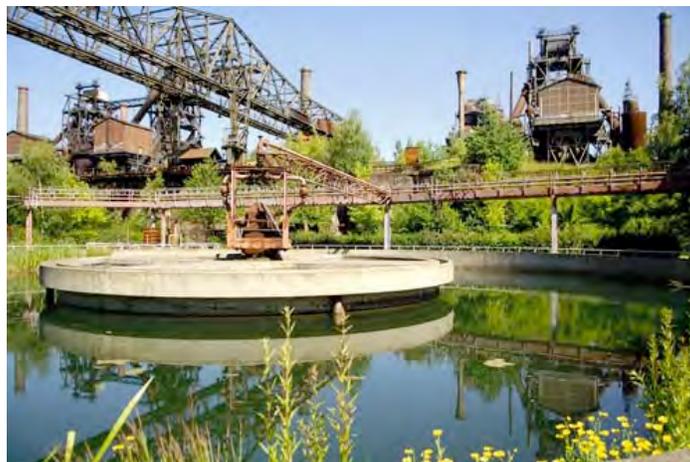


Figure 12 : Parc de l'Emscher

La conversion d'un bâtiment envisage une nouvelle utilisation. Selon *Christian Schittich* (2006, p.16), lorsqu'on discute la conversion, l'énoncé qu'utilisent plusieurs personnes, « *form follows function* » est loin d'être la vérité, puisque la forme est déjà existante et la fonction est à conceptualiser. Le nouveau programme doit se mouler pour occuper les espaces du bâtiment existant. Il en est de même pour la structure dont l'enveloppe est déjà existante, le programme doit s'ajuster tandis qu'avec du neuf, on envisage une enveloppe pour le programme, donc on peut respecter l'énoncé ou non.

Chapitre 2 – Ottawa et le site

L'histoire d'Ottawa

La Ville d'Ottawa en Ontario est au cœur de la région de la Capitale nationale du Canada qui inclut également la ville de Gatineau au Québec. Ces deux villes, situées dans deux provinces différentes, sont séparées par la rivière des Outaouais. La Commission de la capitale nationale (CCN) résume son histoire dans l'*annexe II*. Ce qu'il faut bien retenir ce sont les événements qui ont permis aux îles de l'Outaouais d'être ce qu'elles sont aujourd'hui.

Bien avant que la région soit une ville ou même découverte par les Européens, elle était occupée par les Autochtones. D'après la CCN, il y a quelque 6,500 ans, les Autochtones empruntaient la rivière des Outaouais comme voie de communication entre les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent.

Dès le début de son histoire, la rivière des Outaouais détermine son importance. Outre son utilisation comme voie de transport, *Christian Norberg-Schulz* (1981, p.27) explique l'importance des rivières.

« La présence de l'eau donne donc son identité à la terre. Bien qu'étant à l'opposé du lieu, l'eau appartient entièrement à la réalité vivante. En tant que fertilité, elle devient symbole de vie. »⁵

Le site était surtout utilisé pour chasser, piéger, pêcher et cueillir des baies et des racines. Après l'arrivée des Européens dans la région, les Autochtones ont enseigné au Français comment fabriquer et comment se servir de canots faits d'écorce de bouleau et de raquettes.

En 1610, Étienne Brûlé a été le premier Européen à explorer la rivière des Outaouais. Seulement trois ans plus tard, le célèbre Samuel de Champlain est arrivé dans la région

⁵ *Christian Norberg-Schulz*, *Genius Loci : paysage ambiance architecture*. 1981, p.27

dont il a tracé les premières cartes détaillées. Champlain avait baptisé plusieurs traits naturels de la région, tels que la chute des Chaudières. À partir du 17^{ième} siècle et jusqu'à aujourd'hui, la rivière des Outaouais prend toute son importance puisqu'elle servira de passage navigable aux Européens pour se déplacer vers l'ouest du pays.

Peu importe que ce soit des Autochtones, des explorateurs, des missionnaires ou des commerçants, un fait demeure, tous devaient s'arrêter à cause des obstacles naturels qui se présentaient sur leur parcours. La rivière des Outaouais est sillonnée de plusieurs rapides dangereux dont les plus spectaculaires, la chute des Chaudières. Pour contourner cette chute, ils devaient pratiquer de longs portages sur la Rive-Nord de la rivière (Gatineau). Malgré leurs trajets fréquents, il n'y avait aucune habitation permanente. Seuls, des campements provisoires ont existés jusqu'à la fin du XVII^e siècle.

En 1800, Philemon Wright est venu du Massachusetts avec un groupe de pionniers pour s'installer sur la Rive-Nord (secteur Hull de Gatineau) où ils érigèrent plusieurs maisons, moulins et autres bâtiments. Leur peuplement portait le nom de « Wright's Town ». En 1806, Philemon Wright a construit un radeau de billes équarries qu'il a utilisé pour descendre la rivière des Outaouais jusqu'à Québec. La région de l'Outaouais étant entourée d'immenses forêts de pins blancs, Philemon Wright a donc fondé une des plus grosses industries du secteur, le commerce du bois [Figure 13].



Figure 13 : L'industrie du bois
(CCN, 2009)

Le commerce du bois dans la région possédait un immense succès. Au début, les voyageurs devaient défaire leurs radeaux pour contourner les chutes et les rapides, mais éventuellement, ceux-ci ont construit des glissoires de bois pour traverser ces obstacles. La CCN affirme qu'en 1830, l'Outaouais était la région productrice de bois la plus importante du Haut et du Bas Canada.

Avant l'arrivée de Lieutenant-colonel John By en 1826, la Rive-Sud était majoritairement sauvage. Afin d'assurer une route d'approvisionnement en cas d'attaque par les Américains, le colonel By a planifié le projet d'un canal de 202 kilomètres entre Ottawa et Kingston. À ce même moment, il a construit un pont sur la chute des Chaudières [Figure 14]. L'immense projet d'ingénierie exigeait la compétence d'ingénieurs militaires, de sapeurs, de mineurs britanniques, de maçons écossais, de manœuvres irlandaises, d'entrepreneurs et d'ouvriers canadiens-français, de bûcherons autochtones et de travailleurs de bois de la vallée. Selon la CCN, Ottawa, appelée Bytown durant cette période, a connu ses débuts avec une présence gouvernementale officielle. La ville d'Ottawa est restée peuplée depuis ce temps, puisque la plupart de ceux qui étaient venus travailler sur le canal y sont demeurés.



Figure 14 : Pont des Chaudières, 1945
(CCN, 2009)

D'après la CCN, la chute des Chaudières est devenue un des sites d'énergie hydraulique les plus fortement développés dans le pays. Au début des années 1850, plusieurs entrepreneurs ont tiré avantage de l'industrie et ils ont ouvert des scieries pour couper les planches sur place avant de les envoyer vers la ville de Québec. Le Canadien J.R. Booth et les Américains E.B. Eddy et Henry Bronson ont fait fortune avec leurs artisanats fabriqués en bois.

L'industrie du bois constitue une partie fondamentale de l'identité historique d'Ottawa [figure 15].



Figure 15 : Les îles de l'Outaouais en 1946
(CCN, 2009)

La route cérémoniale

En novembre 1983, la Commission de la capitale nationale poursuit une étude sur un plan d'urbanisme de la région. Dans ce recueil intitulé *Ceremonial Routes*, la CCN présente Ottawa comme ville ayant suffisamment de classe pour mettre en valeur sa topographie, ses traits naturels et de plus la qualité de l'ensemble des édifices, rues et espaces libres. L'idée de créer une route cérémoniale, d'après le recueil, est de rendre le parcours à travers Ottawa et Gatineau digne de prestige ce qui donnerait une fierté aux

Canadiens lorsque les gens de l'extérieur viendraient visiter la région. Cette route cérémoniale, en forme de boucle, permet de découvrir les différents attraits de la capitale. Au cours de cette promenade, la route cérémoniale amène un intérêt particulier vers les îles de l'Outaouais. Le pont du Portage s'étend entre les rives du Québec et de l'Ontario. Le pont à six voies offre tout de même un trottoir pour les randonnées pédestres ou à bicyclette afin de faciliter le transport non motorisé. [Figure x : image scannée de coupe rue] Le pont ayant, un pied sur l'île et étant aménagé d'un trottoir, facilite et rend même intéressant la promenade jusqu'au bout de l'île Victoria pour pouvoir apprécier la vue. Ce point est un des seuls endroits où l'on peut s'imaginer être entourée presque entièrement par la rivière des Outaouais puisque la pointe s'avance profondément vers le centre de la boucle au niveau de la rivière [figure 16].



Figure 16 : Vue de la pointe de l'île Victoria
(photo, E.Cardinal)

L'usine de carbure est aujourd'hui le seul bâtiment implanté sur la partie est de l'île Victoria. C'est donc le seul édifice d'intérêt public entre les Archives nationales et le Musée de la civilisation. L'étude de la CCN en 1983 propose de développer cet endroit avec des aménagements publics qui pourraient inclure un point de vente et un service d'informations pour les touristes.

Le parcours de la route cérémoniale suggère un déplacement vers les îles de l'Outaouais. Les îles, surtout l'île Victoria, ont donc une plus grande possibilité d'être traversées et visitées. L'aménagement du pont du Portage facilite l'accès piétonnier et cycliste, et un arrêt de transport en commun pourrait même y être aménagé. C'est donc un endroit

facilement accessible qui, en plus de posséder des ruines historiques, pourrait profiter d'un aménagement plus rentable.

L'usine de carbure

L'inventeur d'origine ontarienne, Thomas Leopold Willson et sa compagnie ont construit une usine en pierre sur le côté est de l'île Victoria. Le dossier de la CCN de 1983 porte un grand intérêt sur l'usine de carbure. L'usine produisait du carbure de calcium et du gaz d'acétylène.

Comme l'explique la CCN dans le *Recueil du bureau d'examen des édifices fédéraux à valeur patrimoniale* (1983, p.51-72), l'architecture de l'usine a été conçue en respectant le plus possible les codes de sécurité même s'il n'y avait aucune façon de produire du carbure sans danger. La présence d'eau devait être à tout prix évitée dans les fours à sec ou lorsqu'il y avait du carbure. De plus si l'acétylène se formait, les gaz ne devaient pas être en contact avec les flammes. Autrement dit, s'il y avait un feu, on ne pouvait pas le combattre avec de l'eau, donc on devait éviter à tout prix les risques de feu. Le résultat architectural de ce bâtiment était donc une construction solide, c'est-à-dire en acier et en pierre, et le cloisonnement des opérations de production en quatre parties. L'annexe III illustre les plans et élévations de l'usine de carbure dessinée en 1974.

Malheureusement, l'usine de carbure n'a pas pu échapper aux feux survenus en 1975 et en 1978. L'édifice survit, tant bien que mal, en deux parties : d'un côté, une tour de quatre étages et du côté est, il ne reste plus que des ruines [figure 17]. Les murs porteurs de cette tour sont construits à l'extérieur de pierre calcaire et, à l'intérieur, d'une structure d'acier. La partie est de l'édifice n'a aujourd'hui plus de toiture et les murs intérieurs sont faits de maçonnerie. Cette partie du bâtiment nous permet d'avoir une excellente vue du Parlement et de la rivière des Outaouais. Comme l'explique *Christian Norberg-Schulz* (1981, p.39), la présence d'eau, comme celle de la rivière de l'Outaouais est d'autant plus importante. Sa présence accentue la structure et le relief du lieu [Figure 18].



Figure 17 : L'usine de carbure en 1978
(CCN, 2009)



Figure 18 : La rivière de l'Outaouais en 1930
(CCN, 2009)

En 1900, un feu qui avait débuté dans le secteur d'Hull à Gatineau s'est propagé jusqu'à Ottawa, ce qui a presque détruit la ville au complet. Plusieurs des usines sur les îles de l'Outaouais n'ont pu y échapper, à l'exception de l'usine de carbure. Après le feu, plusieurs des usines qui ont été endommagées ou détruites ont été reconstruites. Par contre, le niveau d'activité sur les îles n'est jamais revenu comme auparavant.

Dès l'invention de l'ampoule électrique par Edison, l'acétylène ne servait qu'à des fins industrielles plutôt que résidentielles. Cela n'était pas suffisant pour soutenir la

compagnie. En 1911, la firme *The Ottawa Carbide Co.* a été achetée par le gouvernement fédéral.

Malgré l'état de ruine, le dossier de la CCN de 1983 propose de garder le caractère original de l'édifice avec la restauration des matériaux existants tout en construisant une copie originale du toit. L'idée est d'adapter le bâtiment pour lui donner un nouvel usage tout en préservant le magnifique point de vue surplombant le Parlement.

Chapitre 3 : Les propositions de la CCN

La Commission de la capitale nationale

La Commission de la capitale nationale (CCN) est une société d'État du gouvernement canadien qui a été créée en 1959. En réalité, l'organisme existe depuis 1899, mais sous différents titres : la Commission d'amélioration d'Ottawa et par la suite, la Commission du district fédéral. Depuis ce temps, la CCN et les organismes qui l'ont précédée s'appliquent à créer une identité canadienne pour la capitale. L'objectif de la CCN est de protéger les propriétés et les terrains fédéraux et de planifier l'aménagement urbain de la capitale avec l'aide d'urbanistes, d'architectes et d'architectes-paysagistes. La Commission approuve la conception des bâtiments et l'utilisation des sols ainsi que les changements apportés aux rôles de ses terrains.

L'île Victoria et l'île Chaudière font parties des terrains qui sont protégés par la CCN. Depuis son existence, la CCN a fait plusieurs demandes auprès des architectes, des architectes-paysagistes, des associations de gestion des ressources culturelles et autres, pour apporter de nouvelles propositions afin développer le site. Parmi les différentes études commandées par la CCN, quatre documents sont retenus pour fins de comparaison et pour étudier l'évolution et la stagnation des propositions.

- Le premier dossier qui paraît dans l'étude a été publié en 1976. Celui-ci amène des propositions spécifiquement pour le *réaménagement* de l'île Victoria. Les études pour ces propositions sont principalement basées sur l'histoire de l'industrie forestière de la région. Le dossier résume ses intentions en six propositions avec explications de chacune d'elles.
- Le deuxième dossier qui a été publié en 1983 met en évidence le fait que le site se retrouve entre deux provinces, donc deux cultures riches et diversifiées.

L'intention dans les différentes propositions de ce dossier est de créer une variété d'activités urbaines pour fortifier l'image du centre de la région de la capitale

nationale. Corollairement, l'idée est d'établir un lien visuel et culturel entre Ottawa et Gatineau. Celui-ci propose aussi un développement pour l'île Victoria en se basant sur l'usine de carbure et ses alentours [figure 19]. Ces propositions ont pour thème *la diversité canadienne comme nation et la capitale nationale*. Comparé aux autres documents, le dossier de 1983 explique moins ces propositions. Cependant, le document se penche plus sur la recherche faite pour déterminer les raisons de chaque proposition.

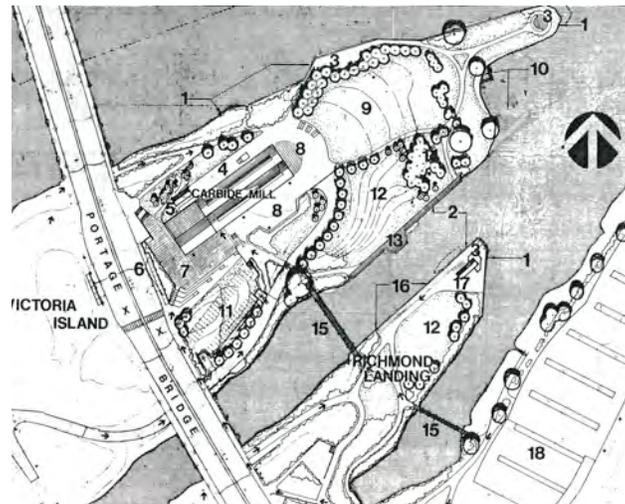


Figure 19 : Plan d'ensemble de 1983
(CCN, 1983)

- Le troisième dossier a été publié en 1990 et propose un développement plus vaste. Ce dossier généralise des propositions de la région touchant les îles de l'Outaouais, mais plus précisément l'île Victoria et l'île Chaudière. Les propositions sont beaucoup plus axées sur le *design urbain* de la région [figure 20]. Le dossier prétend s'inspirer du passé pour suggérer les propositions. Le dossier prévoit se développer progressivement sur une période de 20 à 25 ans.



Figure 20 : Plan d'ensemble de 1990
(CCN, 1990)

- Le quatrième dossier ressemble beaucoup au troisième puisqu'il étudie aussi la région de la capitale avec toutes les îles de l'Outaouais. Ce dernier dossier, publié en 2005, façonne un programme dans le but *d'améliorer et d'exploiter le côté touristique* du secteur. Son horizon de planification est le début du troisième centenaire du Canada, 2067. Dans ce dossier, la CCN divise le cœur de la capitale en 13 districts et deux voies. Sur ce, il y a deux secteurs et une voie qui touchent directement le site proposé pour le projet, c'est-à-dire, le district de l'île Victoria Est, le district de l'île Victoria Ouest et l'île des Chaudières (incluant les chutes) ainsi que la voie de la rivière. Les propositions détaillent brièvement un plan à l'échelle urbaine autant qu'à l'échelle du bâtiment [figure 21].



Figure 21: Plan des propositions en 2005
(CCN, 2005)

Tout au fil des années, les propositions gardent majoritairement les mêmes intentions de base. Le thème général, même si chaque document avance son propre thème, est l'histoire de la capitale et plus spécifiquement, l'histoire des îles Victoria et Chaudière. L'histoire de ce site est séparée en deux parties :

- La première étant le développement industriel, surtout sur l'île Chaudière et le côté ouest de l'île Victoria.
- Le deuxième côté historique du site est l'appartenance du site aux Autochtones, surtout sur le côté est de l'île Victoria. Les documents ont aussi l'intention de redonner une place importante à la nature, mais principalement, l'objectif est d'habiter les îles avec soit des résidents ou des visiteurs.

L'histoire industrielle et le musée

La région de la capitale a prospéré avec le commerce du bois. Comme l'allègue la CCN, « en 1830, la vallée de l'Outaouais était la plus importante région productrice de bois du

Haut et du Bas-Canada »⁶. Avec le commerce du bois, les industries, telles que les scieries et l'artisanat de bois (du Canadien J.R. Booth et des Américains E.B. Eddy et Henry Bronson), se sont multipliées sur les îles de l'Outaouais. Ces industries ont créé l'image d'une ville ouvrière avant d'être connue comme une ville de bureaucrates. Chaque dossier propose de ressusciter les industries avec des musées interactifs et/ou l'idée de village. Les dossiers proposent donc que les îles servent de lieu de représentation d'une partie de l'industrie du Canada.

Le dossier de 1976 suggère trois propositions qui côtoient l'idée du musée interactif.

- La première proposition est de *restaurer* les industries axées sur la foresterie qui sont alimentées par le plan hydro-électrique de la chute des chaudières.

Ces industries qui dépendaient initialement des chutes comme source d'énergie sont nées avec le développement et la demande des produits forestiers. Certaines de ces industries incluent des scieries (telle que la première créée en 1851 par le capitaine Levi Young). Une deuxième industrie particulièrement importante dans l'histoire de l'île Victoria est la production de carbure de calcium et d'acétylène ouverte dès 1901 par T.L.Wilson. L'idée de cette première proposition est de faire de ces industries des musées interactifs basés sur la production d'articles provenant du milieu forestier identique à ceux utilisés dans le passé. La création de musées a pour but de démontrer la technique du coupage du bois, la fabrication de différents types de haches utilisées par les Canadiens de la région. Également, la reproduction d'une fonderie servirait à la création de souvenirs.

- La deuxième proposition du dossier de 1976 présente une construction d'un *nouveau bâtiment* pour entreposer un musée de la foresterie canadienne.

En 1976, la CCN a l'intention de construire un musée de foresterie sur l'île Victoria plutôt que dans une zone boisée, puisqu'elle croit bien que la foresterie au Canada a débuté avec l'industrie. L'idée est d'ériger des maisons en rondins

⁶ *Commission de la Capitale Nationale*, Histoire de la région de la capitale du Canada, En Ligne

pour créer un village composé de magasins, de maisons domiciliaires et même d'une église.

- La troisième proposition de ce même dossier est une *continuité* de cette deuxième.

Dans le même esprit du village en bois rond, il propose de recréer un camp de bûcherons. Ce camp aurait pour but de servir d'exposition pour le musée de foresterie et celui-ci comprendrait également un restaurant qui servirait des repas canadiens d'époque. L'emplacement de ce camp est proposé sur le côté est de l'île Victoria pour solenniser le passé lorsque les citoyens déjeunaient à bord de leurs radeaux.

Parmi leurs études, le dossier de 1983 propose aussi un genre de musée.

- Cette proposition est de créer un « high-tech Expo » dans lequel se trouveraient des expositions et des démonstrations historiques et modernes de science, de technologie et d'industries canadiennes.
- De plus, le dossier propose l'élaboration d'un centre d'interprétation de la Capitale nationale. Le centre est destiné à se transformer en lieu d'intérêt pour les visiteurs et les résidents de la région. Le centre aurait pour but d'interpréter l'histoire et la géographie de la région et comprendrait également une exposition sur la capitale et le Canada d'aujourd'hui.
- Également, le dossier propose l'installation de tableaux interactifs pour les visiteurs. Ces tableaux interactifs seraient exposés dans le bâtiment aujourd'hui abandonné de l'usine de carbure. Le dossier propose différents thèmes répartis dans un édifice multi-étagé ce qui en ferait un musée à sujets multiples se rapportant à la capitale nationale. Parmi plusieurs idées de tableaux, l'un d'eux serait des expositions qui racontent l'histoire de l'industrie du bois, du début de son existence dans la région jusqu'à aujourd'hui. Ces expositions expliqueraient le processus de croissance et de transformation du bois et les produits dérivés de cette industrie.

Le dossier de 1990 propose que les îles de l'Outaouais deviennent un lieu d'échanges et de rencontres pour tout Canadien, visiteur et résident.

Le concept principal de ce dossier est de créer une communauté. Pour compléter cette idée de communauté canadienne, le dossier propose des programmes de succès canadiens et propose aussi de représenter les diverses régions du Canada. De plus, le dossier insiste pour que le gouvernement ne soit aucunement impliqué dans les programmes.

Le dossier propose un centre de ressources se composant de différents types de programme.

- Une première proposition de programme serait un centre éducatif d'art et de culture. L'ambition serait d'enseigner la créativité moderne sous le thème «*Canada Creativity Forum* ».
- La deuxième proposition est un centre d'information et de technologie de la communication. Le centre se concentrerait sur la nouvelle technologie sous le thème «*Canadian Technopolis* ».
- La troisième proposition serait un centre de l'industrie et de technologies de l'environnement durable. Sans aucun doute, le centre se concentrerait sur la nouvelle technologie, et celle de l'avenir sous le thème «*Canada : World Leader in Environmental Industry* »

Les propositions du dossier de 2005 pour le district de l'île Victoria Ouest et l'île des Chaudières ont pour but de bien démontrer les caractéristiques de l'historique industriel. L'intention du programme est de réunir les usages publics, industriels ainsi que commerciaux et, peut-être, des activités résidentielles avec un concept de village à usages multiples.

- Ils proposent un concept d'économusée. L'idée de l'économusée serait d'avoir des artisans qui présenteraient des démonstrations pratiques pour familiariser les visiteurs auprès des métiers et des compétences patrimoniales.

- De plus, le plan consiste à la création de studios d'artistes, d'ateliers de photographies et de programmes d'archéologie ouverts au public dans le but de redécouvrir l'histoire du secteur et de le revitaliser.
- Finalement, elle espère animer des festivals de film et de musique qui mettraient un accent sur le patrimoine des travailleurs.

Chacune de ces propositions cherche à ramener l'esprit de l'industrie qui était propre au site auparavant.

Les propositions du dossier de 1976 cherchent beaucoup plus à utiliser les vraies ressources historiques en utilisant l'hydro-électricité du site pour alimenter les bâtiments. Non seulement les chutes serviraient d'attraction touristique, mais elles contribueraient positivement à l'environnement. Le premier document propose plutôt un musée simple qui spécifie un sujet. Les propositions du dossier de 1976 cherchent plus à recréer le passé avec la restauration de bâtiments et la production de produits identiques. Le principe historique est fortement démontré, mais ne semble pas faire un bon mariage avec les besoins d'aujourd'hui.

Le document de 1983 se démarque avec ses propositions strictement pour l'usine de carbure. L'emplacement d'un musée industriel (et autre sujet) prend bien sa place dans le bâtiment aujourd'hui abandonné et en état de ruines; par contre, l'idée de tableaux interactifs peut bien intéresser les touristes, mais peut-être moins les résidents de la région. Le manque de résidents peut donner l'impression que le site est artificiel et perd son appartenance à la capitale.

Comparés au document de 1983, les autres dossiers proposent des expositions avec plusieurs bâtiments, d'où vient l'idée d'un village. Ces suggestions de village empiètent une plus large partie du site et requièrent autant les résidents que les visiteurs. Par contre, certaines des propositions du dossier de 1976, telle que les églises peuvent être vite oubliées parce que la religion n'est plus autant pratiquée par la société d'aujourd'hui, ce qui rend ces bâtiments souvent délaissés. De plus, comme la région de la Capitale

nationale est maintenant une ville multi ethnique, il serait impensable de représenter l'ensemble des croyances avec le choix d'un seul édifice à caractère religieux.

Le dossier de 1990 propose un type de campus avec des centres offrant des cours variés. Ce type de programme inciterait la venue de résidants qui s'entremêleraient avec les touristes qui pourraient visiter le site.

Le dossier de 2005 propose également un village, ayant des bâtiments commerciaux, résidentiels et à vocations touristiques semblables à ceux existant dans le marché By à l'est du centre-ville d'Ottawa.

Chacune des propositions profite de l'histoire spécifique du site pour informer le public c'est-à-dire, les résidants et les touristes.

Autochtones

Le patrimoine industriel est une composante importante du site, mais elle n'est pas la seule. Le patrimoine autochtone prend aussi une place importante.

Le côté est de l'île Victoria possède des ressources patrimoniales puisqu'elle est principalement occupée par les Amérindiens, ou descendances amérindiennes de la région. Avant la colonisation dans la région de la capitale, le site était occupé par les Autochtones. Ils utilisaient la rivière des Outaouais comme voie de communication et l'île comme endroit pour chasser, pêcher et cueillir des baies et des racines. Les dossiers de la CCN développent moins les projets sur le patrimoine autochtone, mais l'idée persiste et l'importance de l'idée augmente avec les années.

- Le premier document s'attarde plus sur la foresterie comme industrie et n'exprime aucune intention à ce sujet.
- Le dossier de 1983 propose vaguement de confectionner une (ou plusieurs) vitrine pour les Indiens canadiens et la culture des Inuits.

- Le dossier de 1990 cherche à créer des programmes convenables au site. Par ce fait, les ressources patrimoniales jouent un grand rôle dans le développement d'aménagement éducationnel, culturel et de loisirs. La CCN envisage pour le côté est de l'île Victoria un usage mixte avec des espaces extérieurs et un centre pour les autochtones. Le centre proposé pour les autochtones serait un nouveau bâtiment séparé par le pont du Portage pour relier les deux côtés de la rive à l'île Victoria. L'édifice serait un grand bâtiment fournissant également un espace de stationnement souterrain très appréciable.
- Le dossier de 2005 soulève le fait que la pointe de l'île offre une vue panoramique sur la capitale, incluant la Cour Suprême du Canada et le Parlement. La CCN désire transformer l'usine Carbide Wilson en Centre des premiers peuples. Elle insiste aussi pour instaurer de nouveaux programmes afin de présenter des thèmes autochtones. Le centre interpréterait les connaissances traditionnelles pour les visiteurs.

Au cours des années, l'importance du patrimoine autochtone a augmenté. Les propositions deviennent de plus en plus interactives. L'idée du dossier de 2005 de construire le centre à partir de l'usine de carbure est à discuter. Initialement, le bâtiment est une usine de production de carbure de calcium et de gaz d'acétylène et cette industrie n'a aucun lien avec le peuple autochtone autre que le fait d'être situé sur le côté est de l'île Victoria. Au contraire, le dossier de 1990 propose un nouveau bâtiment qui relie les deux côtés de l'île avec sa séparation. L'idée peut être paradoxale et le programme n'a peut-être pas assez d'envergure pour envisager un lien si marqué.

La partie du site choisie à répétition par la CCN comme emplacement de patrimoine autochtone est particulièrement bien située pour des vues panoramiques et est présentement en grande partie laissée au naturel. Cet esprit boisé et naturel devrait rester intact pour bien véhiculer le patrimoine autochtone.

Circulation

Un site d'une telle beauté ne peut être apprécié s'il ne peut être visité. L'accès au site est important pour y attirer le plus de visiteurs possible afin de leur donner l'opportunité de découvrir sa richesse.

Présentement, il n'y a qu'une rue qui donne un accès véhiculaire à l'île Victoria et ses 25 places de stationnement. Les îles sont accessibles par la rue Booth qui les traverse du sud au nord et perpendiculairement à celle-ci, la rue Middle traverse l'île Victoria pour aboutir au stationnement. L'entrée de la rue Middle est difficilement reconnaissable même par les résidents de la région. Donc, les îles ne sont pas facilement accessibles en automobile.

Par contre, l'accès piétonnier au site est suffisant et facilement accessible. Présentement, les piétons et les vélos ont un accès via le pont du Portage. Avec l'aménagement de la route cérémoniale, les piétons peuvent facilement accéder aux îles et donc se retrouver face aux escaliers et rampes aménagés architecturalement et donnant accès à l'île Victoria et l'usine de carbure [figure 20]. Finalement, il y a aussi des arrêts d'autobus sur le pont des Chaudières, mais pas sur le pont du Portage.



Figure 22 : Accès au site à partir du pont du portage
(photo, S.Tremblay)

- Le dossier de 1983 propose d'éliminer tout stationnement sur les îles de l'Outaouais à l'exception d'un stationnement au sud de l'édifice Carbide.

Les propositions suggèrent l'usage du transport en commun en demandant plus d'arrêts d'autobus sur le pont du Portage.

Encore plus essentiel, ce dossier propose d'améliorer l'accès piétonnier avec plus de sentiers et en rendant l'endroit plus sécurisé en stabilisant la rive.

Le dossier propose aussi deux ponts piétonniers pour relier la rive d'Ottawa avec le Richmond Landing et ensuite l'île Victoria.

- Le dossier de 1990 considère que le caractère des îles de l'Outaouais est mieux observé à pied comparativement au transport en automobile.
 - Le dossier insiste pour une meilleure intégration d'un système piétonnier avec des sentiers, navettes et un système de chariot électrique (pour démontrer l'importance de patrimoine de la fin du XIX siècle).
 - De plus, le dossier propose un passage souterrain à partir de la Rive-Nord associé avec le centre des autochtones afin de faciliter l'accès au site.
 - Le dossier propose également une augmentation de sentiers sur le site même pour attirer piétons et cyclistes. Spécifiquement, la proposition suggère un sentier sur le barrage pour pouvoir découvrir la beauté de la chute des Chaudières et faire un lien avec le Trou du diable.
 - Du côté automobile, le dossier de 1990 propose un deuxième accès routier avec une rue qui se prolongerait des plaines Lebreton pour traverser le barrage des Chaudières. Ce prolongement amènerait la construction de ponts routiers.
- Le dossier de 2005 propose aussi l'amélioration de l'accessibilité du site avec plusieurs sentiers piétonniers liant les points d'attraction et permettant de se rendre au point de vue panoramique. Sur ces sentiers, il y aurait des stations

d'interprétation qui présenteraient le patrimoine naturel de la rivière des Outaouais et la place de l'île dans l'histoire des peuples autochtones. La CCN propose une allée piétonnière qui permettrait d'admirer les merveilles de la chute des Chaudières.

Non seulement l'accessibilité sur les différentes îles est importante du point de vue piétonnier et par automobile, mais la Commission de la capitale nationale trouve intéressant d'améliorer la circulation par voie d'eau. La CCN considère que la rivière a pour but de donner un meilleur accès aux différents districts le long des rives. La CCN constate que la Capitale du Canada n'offre presque pas d'occasions de se rapprocher de la rivière pour observer sa splendeur naturelle.

Parmi les quatre dossiers étudiés, le dossier de 1983 est le premier à suggérer l'amélioration du transport par bateaux dans la capitale en prolongeant le trajet jusqu'aux îles de l'Outaouais.

- Une première idée serait d'avoir une marina au Richmond Landing pour pouvoir desservir les îles. Une deuxième idée serait d'inclure la région de la chute des Chaudières parmi les différentes visites offertes par les bateaux. La proposition inclut aussi les services de bateaux-taxis pour raccorder les différents points d'intérêt du côté de Gatineau et d'Ottawa. Après tout, pour bien rêver des possibilités extrêmes, le dossier de 1983 propose de visiter les bateaux naufragés qui sont présentement au fond de la rivière des Outaouais pourvu que le problème de limon soit résolu.

Le dossier de 1983 propose la possibilité d'augmenter l'accès au site avec l'utilisation de bateaux. La CCN juge que les activités associées avec la rivière doivent être une priorité. Elle propose des trottoirs, des quais et des installations d'amarrage.

- Le dossier de 2005 propose aussi de relier les sites majeurs des deux rives de l'Outaouais par le transport sur l'eau.

Elle propose des bateaux-taxis qui iraient se promener d'un site à l'autre. La CCN propose aussi d'habiter la rivière avec des activités qui se dérouleraient durant les quatre saisons de l'année telles que des régates, un festival du canot et des courses de bateaux-dragons.

L'accessibilité au site est le sujet sur lequel les trois derniers dossiers mettent beaucoup d'emphase.

- Le dossier de 1983 recommande l'élimination de stationnements pour augmenter l'utilisation de transport en commun. L'idée d'un pont piétonnier augmente largement l'accessibilité du site, côté sud, sans augmenter la circulation routière.

Puisque le site est situé entre les deux centres-villes, la circulation routière est déjà très dense. L'idée d'ajouter un troisième pont, comme le suggère le dossier 1990 augmenterait le passage des automobiles ce qui polluerait le site avec de l'asphalte. Par contre, une demande d'ajout d'arrêt d'autobus pourrait suffire pour alléger la densité routière et augmenter l'accessibilité en transport commun.

L'augmentation de sentiers est une possibilité pour faciliter d'autant plus l'accès au site et permettre d'observer ses différents points de vue panoramiques.

L'utilisation de la rivière de l'Outaouais comme voie de circulation est une idée honorable pour favoriser l'importance historique de la rivière. La voie d'eau offre des scènes pittoresques de la région et la fonction historique est trop importante pour ne pas être utilisée aujourd'hui. Par contre, l'idée du dossier de 1983 de visiter des naufrages est superflue et peut être de moindre intérêt.

Paysage

Les îles de l'Outaouais comprennent plusieurs cicatrices. Elles ont été à la fois un site appartenant aux autochtones, ensuite un site industriel qui fut un lieu innovateur dans la région et présentement, une ruine pittoresque. Le site est un palimpseste de paysage.

Pour améliorer le site et insister les gens à s'y aventurer, les trois premiers documents de la CCN proposent des aménagements paysagers simples.

- Le dossier de 1976 mentionne que les îles de l'Outaouais étaient remplies d'arbres avant la période d'industrie du bois. Ce dossier propose de recréer l'aspect faunique d'autrefois en plantant des pins blancs, des épinettes, des sapins, des chênes et des érables.
- Le dossier de 1983 propose d'améliorer le paysage avec une série de suggestions. La majorité des propositions apportées suggère de laisser le paysage tel quel, et là où le dossier propose des constructions, un aménagement de sol dur pour accueillir les visiteurs serait envisagé.

Du côté est de l'île Victoria, le paysage planifié est de laisser la pente en gazon pour donner une vue panoramique sur le parlement et créer un espace pour des spectacles et des expositions temporaires. Le paysage sera défini par des sentiers et des arbres.

Puisque le site est sujet à l'inondation au printemps et à l'érosion due aux courants d'eau et aux mouvements des glaces, le dossier propose de stabiliser les rives afin de fournir un meilleur accès aux bords d'eau. La CCN espère poursuivre plus de recherches pour voir s'il est possible de construire une plateforme à la pointe est de l'île Victoria pour offrir une vue panoramique de l'Outaouais à longueur d'année.

Sur le bord du Richmond Landing et de l'île Victoria, le dossier propose construire des quais pour les bateaux-taxis. Ces quais serviraient également de lieu pour que les spectateurs puissent regarder des spectacles.

Le dossier de la CCN en 1983 propose de laisser les arbres existants sur le côté est de l'île Victoria et d'en faire un coin pique-nique. D'autres arbres seraient plantés pour créer des vues agréables ou pour masquer des secteurs moins désirables.

- Le dossier de 1990 considère que l'île des Chaudières existe dans un environnement industriel et suggère que toute nouvelle construction ou aménagement paysager doit rester dans un contexte urbain ou industriel. Au contraire, l'île Victoria et Amélia existent dans un environnement plus calme puisque la majorité des bâtiments industriels n'y existent plus. L'intention est de garder les qualités naturelles du site, particulièrement celles de la pointe est de l'île.

Le dossier 1976 propose uniquement de rétablir en partie l'état initial avec des arbres de la région. L'aménagement du site aide à compléter les propositions précédentes telles que des quais pour la circulation par bateaux. Puisque la partie est de l'île Victoria est susceptible d'inondations au printemps, une plateforme élevée amènerait l'opportunité d'admirer la vue panoramique de la rivière pendant les quatre saisons. En général, les propositions ne cherchent pas à trop déranger les caractères du site.

Les propositions de la CCN sont simples et semblent efficaces. Par contre, pourquoi n'ont-elles pas été appliquées? D'après le dossier de 1986, la CCN a commandé plus de trente études qui concernent directement ou indirectement les îles de l'Outaouais. Si on se base sur les quatre dossiers (1976, 1983, 1990 et 2005), ceux-ci proposent une multitude d'idées pour aménager le site. L'ensemble de ces documents étudie le patrimoine industriel, autochtone, l'accès au site et l'aménagement avec l'histoire spécifique du site en tête. La CCN a pour but d'attirer les résidents de la région autant que les touristes tout au long de l'année pour découvrir les qualités du site et son histoire. Certaines des propositions demeurent simples et réalisables. Par contre, il y a des propositions qui sont tellement peu réalisables qu'elles deviennent trop excentriques comme proposition pour la capitale. Le premier dossier a été réalisé en 1976 et 29 ans plus tard, la CCN publie un autre dossier critiquant le même site avec des propositions semblables s'échelonnant sur une période de presque 100 ans.

À ce jour, presque aucune des propositions n'a été réalisée depuis la première publication d'un dossier en 1976. Puisque les propositions sont restées vaguement similaires au cours

des années, est-ce qu'il y a une constante interruption à l'évolution du projet? Ou au contraire, est-ce que les propositions comme telles sont insatisfaisantes?

Chapitre 4 : Le Projet

Le site étudié pour le projet est l'île Victoria, à Ottawa. La Commission de la capitale nationale étudie le site depuis plus de 30 ans et a élaboré une multitude de propositions. Depuis la première étude, il n'y a toujours aucune amélioration du site n'a encore été apportée.

Puisqu'aucune des propositions amenées par la CCN n'a été appliquée, il est important de développer un projet qui offre de nouvelles solutions avec différentes propositions. Par contre, d'après les recherches menées au cours des années, il y a quelques idées directrices qui se répètent, donc il serait peut-être favorable de trouver une solution qui a un lien avec ces mêmes idées.

Retour aux études de la CCN pour le projet

Dans les propositions de la CCN, le premier thème que soulève la majorité des dossiers est celui de transformer les îles en lieu de représentation. Les propositions de la CCN utilisent souvent l'histoire du site comme inspiration pour essayer de trouver une solution. Par contre, ces propositions semblent oublier d'évaluer les besoins d'aujourd'hui pour résoudre le problème.

Tout en préservant l'histoire, le projet tente d'étudier les besoins d'aujourd'hui en proposant un projet qui pourrait être aménagé sur l'île Victoria. D'après Brett Popplewell (2008), il y a une pénurie de travailleurs de métiers spécialisés et celle-ci risque fortement de s'aggraver au cours de la prochaine décennie. La demande de professionnels augmente; il est donc primordial d'offrir des programmes d'éducation accessibles à tous ceux qui le désirent. À Ottawa, on retrouve deux collèges offrant des programmes d'éducation pour les métiers spécialisés, soit la *Cité collégiale* et le *Collège Algonquin*. Ces deux écoles offrent des programmes de charpenterie et de menuiserie. Par contre, le nombre d'élèves admis comparé à la demande d'inscriptions démontre que les places disponibles sont insuffisantes. D'après le service à la clientèle de la *Cité collégiale*, dans le programme de techniques de construction et du bâtiment pour l'année 2009-2010, il y

a eu 56 demandes d'admission mais seulement 20 inscriptions ont été acceptées. Pour la même période scolaire, au niveau du *Collège Algonquin*, selon Samantha Arnott du service à la clientèle, il y a eu 154 demandes d'admission mais seulement 24 inscriptions ont été acceptées. Toujours selon Samantha Arnott, le nombre d'inscriptions au programme *Carpentry & Millwork* pour cette année est toutefois inférieur aux années antérieures.

Dans les deux collèges de la région d'Ottawa, il y a beaucoup plus de demandes d'inscriptions qu'il n'y a d'élèves acceptés au programme. Cet écart démontre qu'il serait viable d'avoir une nouvelle école de charpenterie et de menuiserie à Ottawa. Puisque les îles d'Outaouais étaient le cœur de l'industrie du bois à Ottawa, le projet crée un lien avec le passé tout en répondant à un besoin réel en ajoutant une nouvelle école dans la vieille usine de carbure de calcium sur l'île Victoria.

La menuiserie est non seulement une opportunité de travail mais aussi une possibilité de loisir qui peut intéresser des gens de tout âge. On retrouverait dans la région d'Ottawa un endroit où il est possible de pratiquer ce loisir lorsque les conditions ne nous permettent pas d'avoir un atelier à la maison. Le *Wood Hobby Shop* est un centre avec un atelier de menuiserie pour les employés de la Défense nationale et des Forces canadiennes. Le centre est aussi ouvert pour les citoyens de la communauté moyennant des frais plus élevés. Par contre, le centre ayant des heures d'ouverture très limitées et un espace restreint, aucun projet d'envergure ne peut y voir le jour.

L'idée d'une menuiserie sur l'île Victoria est proposée dans un but éducatif mais aussi pour offrir un lieu commun afin que les artistes puissent partager leur enthousiasme pour le travail du bois. Dans le but de faciliter le travail, que ce soit pour une raison lucrative ou même éducative, le programme du projet inclut, en plus d'une grande menuiserie, des locaux tels qu'un atelier pour de l'espace de travail, un endroit pour ranger les outils, matériaux et projets incomplets ainsi qu'un magasin de bois pour pouvoir acheter les matériaux nécessaires pour compléter les projets.

Dans chaque dossier étudié par la CCN, la commission propose un musée. Il est évident que les solutions avancées doivent être modifiées puisqu'il n'y a eu aucun progrès depuis

30 ans. Cela dit, la répétition de musées proposés ne peut être ignorée. Il s'agit plutôt de modifier l'idée, plutôt que de l'oublier complètement. Garder l'idée d'un musée dans le projet a pour but de se souvenir de l'histoire passée, dont celui de l'industrie du bois, tout en tenant compte du présent. À même le nouveau bâtiment, on retrouverait plusieurs espaces d'expositions qui mettraient en valeur l'artisanat de bois créé par les étudiants et/ou les artistes.

Les documents de la CCN mettent également de l'importance à l'histoire des Autochtones. Suite aux multiples propositions au cours des dernières années, un centre d'interprétation des pratiques autochtones a été installé à l'extrémité est de l'île Victoria. Ce centre d'interprétation est ouvert seulement l'été. Un certain nombre de touristes s'y aventurent et se familiarisent avec les anciens occupants de ces lieux et leurs habitudes de vie. L'idée du projet est de laisser le centre intact et d'offrir comme complément des ateliers sur l'artisanat du bois tel qu'il était pratiqué par les Autochtones.

L'accès au site est un troisième sujet étudié par les documents de la CCN. En comparaison des documents précédents qui proposent des océans d'asphalte pour améliorer l'accès au site, l'analyse de site effectué avec ce nouveau projet démontre que ceci n'est pas nécessaire. Le pont du portage est un parcours mère entre Ottawa et Gatineau. L'accès non motorisé au site par le pont du portage suffit et requière un simple ajout d'arrêt d'autobus. Lorsqu'il s'agit d'un accès véhiculaire au site, la rue Middle, un parcours de raccordement, est la seule avenue disponible. Ajouter une deuxième rue plus évidente envahirait le site d'asphalte ce qui briserait son image naturelle. Puisque l'intention du projet est d'attirer des visiteurs, des étudiants ainsi que des artistes, tout en favorisant le transport en commun ou non motorisé, l'accès véhiculaire aurait avantage à être davantage connue.

Finalement, les documents de la CCN proposent un simple aménagement paysager. Dans ce même esprit, le nouveau projet illustre un nouvel aménagement paysager pratique pour la circulation vers le bâtiment et à travers le site. Puisque l'île est un endroit incomparable pour apprécier la beauté de la rivière des Outaouais et les édifices gouvernementaux et publics qui l'entourent, le projet propose un restaurant et une

extension du bâtiment pour prolonger la promenade jusqu'au bout de l'île. Le restaurant dans le projet sert d'un espace de détente enveloppé d'un mur rideau pour faciliter la vue panoramique. En plus, le restaurant attirerait une clientèle de visiteurs au site. L'extension du bâtiment avec un aménagement au sol invite le visiteur à continuer sa promenade jusqu'au bout du site.

Les recherches menées sur les besoins d'aujourd'hui et les études des anciens documents de la CCN ont aidé à créer un programme viable pour le site.

Le projet a pour but de recycler l'histoire du site et l'architecture de l'usine de carbure de calcium tout en considérant les problématiques d'aujourd'hui pour essayer de trouver une solution au manque d'évolution sur île Victoria.

Après le dernier feu qui a détruit une grande partie du bâtiment, l'état de l'usine est peu semblable à son état d'origine. Les fondations et les murs de pierres ont été les seuls survivants du bâtiment. On peut compter la tour du côté sud-ouest du bâtiment et trois murs de 87 mètres de long, espacés parallèlement sur 24 mètres. L'idée du projet est de recycler les ruines de l'usine de carbure pour créer un nouveau bâtiment, avec une nouvelle vocation. [Figure 23]

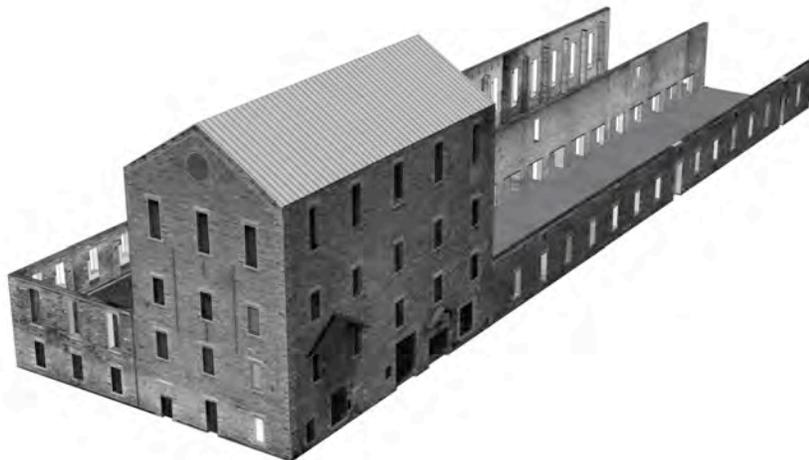


Figure 23 : L'usine de carbure en ruine en 2009
(E.Cardinal)

Objectifs et critères de design

Parmi les multiples idées présentées dans le passé et avec ce projet, il faut garder en tête certaines notions pour ne pas dévier de la solution. L'idée principale du projet est la réappropriation du bâtiment. L'objectif est de recycler le bâtiment pour mettre en valeur l'architecture et l'histoire. Le projet se concentre pour respecter un modèle similaire au passé en gardant la même forme de toit et en faisant un rajout proportionnel aux fondations encore existantes.

Un deuxième objectif du projet est de mettre en valeur la vue et le paysage. L'idée d'un restaurant avec mur rideau n'est pas seulement de créer un contraste avec l'ancien bâtiment pour le mettre en valeur mais aussi d'offrir une vue sur le paysage.

Le troisième objectif est de créer un programme qui attire autant les touristes que les résidents. Le programme d'école de menuiserie avec locaux d'artistes, d'expositions ainsi que le restaurant servent à attirer une clientèle plus variée. Puisque le programme du bâtiment est complexe mais compatible, le site peut accueillir des artistes, des étudiants, des visiteurs locaux et touristes.

Finalement, le projet semble bien véhiculer le dernier objectif qui est d'utiliser l'histoire pour trouver une solution que les propositions de la CCN n'ont pu apportée jusqu'à ce jour. Le projet s'inspire grandement de l'industrie du bois pour le nouveau programme avec une menuiserie. Ce que les propositions de la CCN semblent oublier est une réponse aux besoins d'aujourd'hui. L'école de menuiserie avec l'accès aux artistes répond au manque de main-d'œuvre d'aujourd'hui.

Concept

Le concept du nouveau projet est de toujours garder une relation entre les visiteurs, élèves et artistes avec une promenade qui les invite à découvrir le bâtiment et ses environs. Cette relation entre les trois types de clientèle est manifestée par une longue

promenade avec des ouvertures le long de l'axe horizontal du bâtiment. L'entrée du bâtiment est partagée par les trois types de clientèle. Par la suite, chacun chemine vers ses intérêts respectifs tout en utilisant un passage commun. Les différents utilisateurs sont séparés par des niveaux variés mais demeurent toujours en contact visuel.

Développement du projet

Puisque le projet entrevoit une transformation de l'usine de carbure, le nouveau programme est réparti entre les vieux murs en plus d'une addition.

Dans la tour située du côté sud-ouest du bâtiment, on y retrouve l'entrée du bâtiment. L'entrée se situe au même endroit que l'entrée originale du bâtiment et dessert par la suite les trois types de clientèle. L'exposition de projets et de type musée débute au rez-de-chaussée et continue verticalement jusqu'au quatrième étage de la tour.

Une fois à l'intérieur du bâtiment, l'artiste peut entrer dans la section de la menuiserie qui est située dans la partie nord des murs de l'usine de carbure. Depuis la menuiserie, l'artiste accède à l'atelier, à l'espace de rangement et le magasin de bois qui est située dans la partie sud du bâtiment. Les trois locaux et la menuiserie sont également partagés avec les étudiants de l'école de menuiserie. Le mur central qui sépare les locaux de la menuiserie est originalement percé de grandes ouvertures. Ces ouvertures sont soit vitrées ou transformées en portes relevables pour permettre soit un contact visuel ou une circulation entre les espaces.

Les étudiants qui fréquentent l'école de la menuiserie sont accueillis à l'entrée par un escalier qui les dirige au deuxième étage. Au second étage, dans la partie sud du bâtiment, se trouve deux salles de classe ainsi que l'administration de l'école et les salles réservées aux professeurs. Le corridor qui amène à l'école longe le mur central de l'ancienne usine. Le mur est percé pour inspirer les étudiants en leur permettant d'avoir un regard vers la menuiserie. Les espaces scolaires sont élevés d'un mètre par rapport au corridor pour créer une séparation puisque le corridor est aussi partagé avec les visiteurs.

Lorsque les visiteurs pénètrent dans le bâtiment, ils ont le choix de visiter l'exposition verticale, donc le musée dans la tour, ou de débiter par la promenade horizontale. Les visiteurs utilisent le même escalier que les étudiants pour entrer dans le grand corridor central qui traverse le bâtiment. Avec la séparation de niveau entre l'école et le corridor, les visiteurs sont conviés à rester au niveau du corridor et d'admirer l'exposition de projets qui continue sur l'axe horizontal. Les ouvertures dans le mur central de pierre offrent des vues sur la menuiserie et invitent les visiteurs à venir découvrir la passerelle. Cette passerelle parallèle au corridor est un porte-à-faux au-dessus de la menuiserie ce qui donne aux visiteurs l'opportunité de se familiariser avec la menuiserie sans déranger, tout en étant à l'écart des différents outils ou machineries. Protégés seulement d'un garde-corps, les visiteurs, autant que les élèves et artistes, sont entourés de tous les éléments d'une menuiserie : bruits, poussière et la production de projets.

Les clients du bâtiment sont invités à poursuivre la promenade horizontale jusqu'au restaurant. Le restaurant fait partie de la nouvelle addition. Les cuisines se retrouvent au rez-de-chaussée tandis que le bar et la salle à manger (dont une partie est en porte à faux pour créer une terrasse extérieure) sont au deuxième étage. La promenade se poursuit avec une rampe qui guide le client jusque sur le terrain, soit quelques mètres plus bas que l'entrée du bâtiment.

Pour mettre en valeur l'histoire et en même temps choisir un matériau moderne, il est évident que la nouvelle structure est en bois. Pour l'addition des nouveaux planchers et la charpente du toit, les poutres sont en bois lamellé-collé. Les poutrelles sont d'autant plus exposées pour mettre en évidence la structure de bois. Puisqu'il s'agit de la transformation de l'usine de carbure de calcium construit en 1900, l'idée du projet est de mettre en valeur les murs existants et de ne rajouter aucune pierre. Les nouveaux murs pour venir renforcer les murs existants sont eux aussi des colonnes de bois. L'extension verticale des murs de pierre est composée de murs rideaux. Ces murs rideaux donnent à la fois l'opportunité de laisser entrer la lumière naturelle au bâtiment, le mur rideau du centre permet d'admirer la charpente du toit au complet et non à moitié. De plus, le ruban de fenêtre au-dessus du mur de pierre au sud du bâtiment donne une illusion que le toit flotte. Puisqu'il s'agit en partie d'une école de menuiserie, il est important d'avoir une

charpente de toit qui inspire. La forme des toits à travers le bâtiment suit la forme originale de l'usine de carbure. Le toit est supporté avec des poteaux de bois qui sont mis en compression entre la ferme de bois et un câble en acier.

Finalement, le parement du bâtiment ajoute de la valeur à l'ancienne usine. Les deux murs manquant de l'usine sont enveloppés de métal ondulé, tandis que l'addition est enveloppée de mur rideau et de lattes horizontales de bois.

Les choix de matériaux et de la structure tiennent compte de l'histoire et de l'existant. D'autant plus, le choix de projet reflète ce choix en espérant réaliser un projet que la CCN n'a pu compléter depuis 30 ans.

CONCLUSION

En terminant, avec le développement et l'étalement des villes ainsi que le changement rapide des religions et des technologies, c'est facile de comprendre que nous rencontrons souvent des lieux soit abandonnés ou en attente d'une nouvelle vocation. Suite à la compréhension et l'acceptation des nouvelles réalités, le recyclage est une forme d'architecture dont la popularité augmente.

Cet essai se concentre sur les îles de l'Outaouais avec leurs changements d'industries et les désastres qu'elles ont subits pour en arriver à leur abandonnement. En même temps, son emplacement presque à cheval entre deux provinces ajoute à la complexité de retrouver une nouvelle vocation. Avec l'histoire riche du lieu, les îles ont fait l'objet de plusieurs propositions par la CCN sans aucun aboutissement. Il se peut que ce soit une question politique ou d'argent, mais les études démontrent qu'il y a à la fois plusieurs possibilités, quand on regarde la répétition de propositions similaires, mais aussi un certain manque de complémentarité qui fait que ces documents demeurent classés aux archives sans jamais avoir servis. Avec le désir de trouver une nouvelle solution, ce projet essaye de répondre également aux besoins d'aujourd'hui.

En espérant que cet essai (projet) inspirera de nouvelles pistes de réflexion pour les futurs projets proposés sur les îles de l'Outaouais.

Références

- Rodolfo Machado (1976) dans *On Altering Architecture*. New York : Routledge
- CCN (1976) *Redevelopment of Victoria Island*. Commission de la Capitale Nationale
- ACUA, Act-Champ Urbain-Arup (décembre 1977) « Reconversion et architecture » In *L'Architecture d'aujourd'hui : Reconversion*. #194
- ARURA, Association pour la Recherche Urbaine et Architecturale (décembre 1977) « Reconversion et Politique Urbaine » In *L'Architecture d'aujourd'hui : Reconversion* #194
- Norberg-Schulz, Christian. (1981) *Genius Loci : paysage ambiance architecture*. Bruxelles : P. Mardaga
- CCN (1983) *Recueil du bureau d'examen des édifices fédéraux à valeur patrimoniale*. Commission de la Capitale Nationale, p.51-72
- Padolsky, Erikson; Kalman, Harold D.; Bailey Consulting Associates; Gruenwoldt-Copeland and Associates Ltd.; Ferguson-Todd Design Associates (1983) *Development options for Victoria Island : Phase One*. Commission de la Capitale Nationale
- Cantacuzino, Sherban (1989) *Re-Architecture*. New York : Abbeville Press
- CCN (1990) *Île Chaudière Victoria Island*. Commission de la Capitale Nationale
- Brand, Stewart (1994) *How buildings learn: what happens after they're built*. New York : Viking
- Schittich, Christian; Jessen, Johan et Schneider, Jochem; Moewes Günther; Berthold, Burkhardt (2006) *Construire dans l'existant : reconversion, addition, création*. Basel : Birkhäuser
- Scott, Fred (2008) *On Altering Architecture*. New York : Routledge

Références Internet

- Arnott, Samantha *Algonquin College* En ligne
<<http://www.algonquincollege.com/prospective/contact.html>> Consulté le 24 septembre 2009
- Cité de l'architecture et du patrimoine (2009) *Patrimoine industriel, mémoire collective et territoires d'aujourd'hui*. En Ligne
<http://www.citechaillot.fr/auditorium/cours_publics/les_conferences_thematiques_2006-07.php?id=135>, consulté le 18 avril 2009
- Commission de la Capitale Nationale (2005, mise à jour du 5 décembre) «Histoire de la région de la capitale du Canada» In *Découvrir la capitale*. En Ligne
<http://www.canadacapital.gc.ca/bins/ncc_web_content_page.asp?cid=16297-24515-24516&lang=2&bhcp=1>, consulté le 22 février 2009
- Commission de la Capitale Nationale (2007, mise à jour du 14 septembre) «Vision pour la programmation et les activités publiques» In *Découvrir la capitale*. En Ligne
<http://www.canadacapital.gc.ca/bins/ncc_web_content_page.asp?cid=16300-20444-20503&lang=2>, consulté le 22 février 2009
- Popplewell, Brett (25 août 2008) «*Apprenticeships - for the skill of it*» in *The Toronto Star*, En Ligne. <<http://www.thestar.com/printArticle/481990>> Consulté le 9 septembre 2009
- Pöschek, Andreas. (2001) *The Gasometer in Vienna – Austria*. En Ligne <<http://www.wiener-gasometer.at/en/>>, consulté le 18 avril 2009
- SeemsArtless (25 avril 2005) *Twice a House* En Ligne <<http://www.seemsartless.com/index.php?pic=298>> Consulté le 22 février 2009
- Service à la clientèle *Cité collégiale* En ligne
<<http://www.lacitec.on.ca/accueil.htm>> Consulté le 23 septembre 2009
- WordPress (27 mai 2009) A circle of All Nations, A Culture of Peace In *Chiron Communiqué* En ligne. <<http://chiron-communications.com/blog/?p=46>> Consulté le 7 novembre 2009

ANNEXE I

Conservation et restauration

Il y a différentes définitions pour expliquer les méthodes utilisées dans le but de préserver un ancien bâtiment et lui permettre de prolonger sa durée de vie. Parmi ces différentes méthodes, la *conservation* et la *restauration* se ressemblent par rapport à la *conversion*.

Pour débiter, la *conservation* est le travail investi sur un bâtiment pour le protéger contre les intempéries du temps tels le chaud, le froid, le vent ou même l'infiltration d'eau. C'est une intervention au niveau constructif du bâtiment pour assurer le maintien et les caractéristiques du bâtiment.

D'un autre côté, la *restauration* est l'action de remplacer les matériaux usés par de nouvelles pièces dans le but de garder l'édifice en bon état. Afin d'assurer la longévité du bâtiment, les parties pourries, brisées ou trop usées doivent être remplacées. Ceci implique l'introduction de nouveaux matériaux modifiés pour ressembler le plus précisément possible à ceux datant de la construction. Occasionnellement, le matériau utilisé pour remplacer la partie affectée n'est pas identique au matériau d'origine, soit parce qu'il n'existe plus, qu'il n'est plus conforme au code ou simplement parce qu'il coûte trop cher. L'auteur *Fred Scott* (2007, p.63) utilise la Villa Savoye comme exemple. Ce bâtiment de *Corbusier*, qui était en ruine dans les années 1950, est continuellement en restauration. Fondamentalement, *Fred Scott* (2007, p.62) prétend que la conservation est beaucoup plus permmissible que la restauration puisque le bâtiment reste identique à son origine. Par contre, les nouveaux matériaux de la restauration rendent le bâtiment non digne.

D'après l'éditeur de *Domus* (1990) dans le livre *On Altering Architecture* (2007, p.44), la restauration a deux options dans le but d'apporter des modifications.

- La première option serait de prendre un bâtiment nécessitant une restauration et d'essayer le plus possible de reproduire les matériaux utilisés au temps de l'érection du bâtiment pour en faire une copie presque identique. L'idée est de conserver son histoire en gardant l'authenticité du bâtiment.
- La deuxième option, à l'opposé, consiste à concevoir avec des transformations majeures une restauration différente de la construction originale. Ces deux méthodes de restauration se différencient par le fait que l'on conserve le bâtiment selon son style original ou bien on modifie son apparence et on le convertit pour une nouvelle vocation.

ANNEXE II

Histoire d'Ottawa d'après la CCN

« Depuis les temps immémoriaux — les Autochtones

Les premiers arrivants

Les premiers peuples sont arrivés dans la région d'Ottawa après la dernière époque glaciaire, il y a quelque 6 500 ans. Ils utilisaient la rivière des Outaouais comme voie de communication entre les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, et ce jusqu'à tout récemment. On a retrouvé des vestiges des campements des premiers Autochtones dans la région du lac Leamy et à d'autres endroits le long de la rivière des Outaouais.

La patrie des Algonquins

Lors de l'arrivée des Européens, les principaux occupants autochtones de la vallée de l'Outaouais étaient les Algonquins. Pendant l'hiver, ils vivaient en petits groupes de deux ou trois familles, chassant et piégeant. L'été, ils se réunissaient en bandes plus importantes pour chasser, pêcher, cueillir des baies et des racines, et pratiquer l'agriculture sur brûlis. Utilisateurs de canots d'écorce de bouleau et de raquettes, ils apprirent aux nouveaux arrivants français à s'en servir.

Le nom « Ottawa »

Le nom « Ottawa » est d'origine autochtone, mais il existe diverses explications quant à son origine exacte. On pense généralement qu'il s'agit du nom anglicisé d'un peuple autochtone qui vivait à l'ouest d'Ottawa et s'appelait les Outaouac, Outaouais ou Outaouit. Comme les Outaouais pratiquaient beaucoup la traite, la rivière des Outaouais a peut-être été appelée ainsi parce que cette tribu l'empruntait ou parce qu'elle menait à elle.

Des intermédiaires dans la traite des fourrures

Après l'arrivée des Européens en Nouvelle-France, les Algonquins devinrent des intermédiaires dans la traite des fourrures. Ils faisaient payer des redevances aux autres

commerçants comme les Hurons, qui vivaient près de la baie Géorgienne et descendaient la rivière des Outaouais pour faire du troc avec les Français. Soucieux de préserver leur situation économique avantageuse, les Algonquins tentèrent de décourager les Français d'explorer la rivière des Outaouais et d'entrer en rapport directement avec les Hurons.

L'arrivée des Français

Étienne Brûlé fut, en 1610, le premier européen à explorer la rivière des Outaouais. Peu après, le célèbre explorateur français Samuel de Champlain emboîta le pas. En 1613, il arriva dans la région actuelle de la capitale et en traça les premières cartes détaillées.

Champlain baptisa plusieurs traits naturels de la région, y compris la chute des Chaudières et les chutes Rideau (ainsi appelées parce qu'elles ressemblent à cette pièce d'étoffe). Par ailleurs, il signala que les Algonquins considéraient la chute des Chaudières, qu'ils appelaient Asticou, comme un endroit sacré et qu'ils faisaient des offrandes de tabac aux esprits qui s'y trouvaient.

En 1615, Champlain fit un autre voyage qui l'amena jusque dans la baie Géorgienne et conclut une alliance directement avec les Hurons. La puissance des Algonquins en tant qu'intermédiaires fut ainsi réduite.

Conflit entre Autochtones — dispersion des Algonquins

Pendant une bonne partie du XVIII^e siècle, la rivière des Outaouais fut la scène d'une lutte entre les Hurons et les Iroquois (alliés des Anglais) pour le contrôle du commerce lucratif des fourrures. Les Algonquins furent pris au milieu de cette guerre et en souffrirent beaucoup. Pendant la même période, leur population fut décimée par la variole que leur avaient transmise les Français. Au milieu de ce siècle, les Algonquins quittèrent la rivière des Outaouais pour s'installer dans des endroits avoisinants comme le lac Barrière, la rivière Désert (Maniwaki) et le lac Golden. »

« La rivière des Outaouais — une voie vers l'intérieur »

La première « transcanadienne »

Du XVII^e au XIX^e siècle, la rivière des Outaouais servit beaucoup de voie navigable pour les déplacements vers l'ouest. Comme il n'y avait ni route ni voie ferrée, la seule façon de voyager consistait à emprunter le réseau naturel de rivières et de lacs du Canada. La rivière des Outaouais constituait un tronçon essentiel de la voie de communication entre la vallée du Saint-Laurent et l'intérieur du continent.

Au début du XVII^e siècle, des explorateurs et des missionnaires français remontèrent la rivière des Outaouais. Parmi les voyageurs les plus notables, on compte le jésuite *Jean de Brébeuf* et les explorateurs *Radisson*, *Des Groseillers* et *Cavelier de La Salle*.

Au XVIII^e siècle, des explorateurs comme *La Vérendrye* et *Mackenzie* poursuivirent l'exploration du continent par la rivière des Outaouais. En 1791, *Alexander Mackenzie* découvrit une voie navigable vers l'océan Pacifique, ce qui permit de se rendre en canot d'un océan à l'autre.

La traite des fourrures

Ce n'était pas par simple curiosité que les Européens traversaient le continent en canot; c'était pour affaires, pour la traite des fourrures. Pendant plus de deux siècles, celle-ci fut le soutien principal de l'économie, d'abord pour la Nouvelle-France, puis pour l'Amérique du Nord britannique. Durant toute cette période, la rivière des Outaouais représenta un tronçon essentiel de la route des fourrures.

Les premiers commerçants de fourrures étaient des aventuriers indépendants, connus sous le nom de coureurs des bois. Puis la traite s'organisa sous l'influence de la Compagnie du Nord-Ouest, située à Montréal. L'époque de la Compagnie du Nord-Ouest est l'une des périodes les plus pittoresques et les plus romantiques de l'histoire du Canada. Pendant 200 ans, des brigades de voyageurs remontèrent la rivière des Outaouais en canots gigantesques, passant par le lac Nipissing pour se rendre vers les Grands Lacs puis vers

l'ouest pour trouver des fourrures et tenter de répondre à l'insatiable demande européenne.

En 1821, la Compagnie du Nord-Ouest fut achetée par la Compagnie de la Baie d'Hudson. Toutefois, bien que la traite des fourrures se soit poursuivie tout au long du XIXe siècle, son apogée était chose du passé.

Le portage à l'emplacement actuel d'Ottawa et de Gatineau

Tous ceux qui empruntaient la rivière des Outaouais, qu'il s'agisse des Algonquins, des explorateurs, des missionnaires ou des commerçants, étaient forcés de s'arrêter dans ce qui est aujourd'hui la région de la capitale du Canada à cause d'obstacles naturels, comme la formidable chute des Chaudières et plusieurs rapides dangereux. Ils devaient donc réaliser de longs portages sur la rive nord de la rivière (aujourd'hui le secteur de Hull de Gatineau).

Bien qu'il y eût plusieurs campements provisoires près de la rivière des Outaouais, il n'y avait aucune habitation permanente. »

« Peuplement et essor industriel

Philemon Wright et Wright's Town

Les Européens ne s'installèrent pas dans la région d'Ottawa avant 1800, ce qui est relativement tard si l'on considère que Montréal, qui se trouvait à proximité, avait été peuplée plus de 150 ans plus tôt.

En 1800, Philemon Wright et un groupe de pionniers venant du Massachusetts s'installèrent sur la rive nord de la rivière, en aval de la chute des Chaudières. Ils construisirent des maisons, un moulin et d'autres bâtiments et donnèrent à leur peuplement le nom de « Wright's Town » (aujourd'hui le secteur de Hull de Gatineau).

À Wright's Town, on ne pratiquait qu'une agriculture marginale, mais le peuplement était entouré d'immenses forêts de pins blancs. Mais comment transporter le bois jusqu'aux

marchés? En 1806, Wright construisit un radeau de billes équarries et lui fit descendre la rivière des Outaouais jusqu'à Québec. Il prouva ainsi qu'il était possible d'exploiter les forêts de la vallée de l'Outaouais et lança la prochaine industrie importante de la région, celle du commerce du bois.

Le commerce du bois

L'expérience réalisée par Philemon Wright en 1806 pour exploiter le bois de la vallée de l'Outaouais venait à point nommé. Le blocus des ports européens par Napoléon ayant coupé les sources d'approvisionnement en bois de la Grande-Bretagne, il y avait maintenant un immense marché pour cette matière première. Une fois qu'il fut prouvé qu'il était possible de faire flotter des radeaux de billes sur la rivière, le commerce du bois connut un grand essor dans la vallée de l'Outaouais.

Les hommes passaient l'hiver dans les bois, abattant des pins, les équarissant et les traînant jusqu'au bord de la rivière. Au printemps, la glace fondue, ils bâtissaient de grands radeaux sur lesquels ils érigeaient des cabanes qu'ils habitaient durant la descente de la rivière. Au début, ils devaient défaire leurs radeaux pour passer les chutes et les rapides, mais, à la longue, ils construisirent des glissoirs de bois pour franchir ces obstacles à la navigation.

En 1830, la vallée de l'Outaouais était la plus importante région productrice de bois du Haut et du Bas-Canada, et Wright's Town était une collectivité florissante.

Le canal Rideau et Bytown

Bien que la rive nord de la rivière des Outaouais (Wright's Town) bourdonnait d'activités pendant les années 1810 et 1820, la rive sud était pratiquement sauvage. Seules quelques familles isolées y avaient établi des lots de colonisation.

En 1826, tout cela changea lorsque le Lieutenant-colonel John By, des Royal Engineers, amorça la construction du canal Rideau. Il arriva à l'emplacement actuel d'Ottawa avec l'ordre de construire une voie navigable entre la rivière des Outaouais et Kingston. Le plan consistait à relier une série de lacs et de rivières afin d'assurer une route

d'approvisionnement sûre en cas d'attaque de l'Amérique du Nord britannique par les États-Unis.

Le Colonel By ne perdit pas de temps. Il érigea des casernes pour ses soldats sur une colline qui surplombait l'entrée du canal, monta un campement pour les ouvriers et jeta un pont sur la chute des Chaudières. Ses hommes et lui commencèrent ensuite à arpenter la voie de 202 kilomètres jusqu'à Kingston.

La construction du canal Rideau constituait un immense projet d'ingénierie et exigeait un grand nombre d'ouvriers. En plus des ingénieurs militaires, des sapeurs et des mineurs britanniques, il y avait des maçons écossais, des manœuvres irlandais, des entrepreneurs de Montréal et des ouvriers canadiens-français de la même ville, des bûcherons autochtones et des travailleurs du bois de la vallée de l'Outaouais. Dès le début, Bytown (qui s'appellera plus tard Ottawa) fut marquée par une présence gouvernementale officielle (représentée par le Colonel By) et une riche diversité culturelle.

Lorsque le canal Rideau fut achevé en 1832, bon nombre de ceux qui étaient venus le construire restèrent. Bytown était alors solidement établie et devenait un centre de services pour le commerce du bois.

Essor industriel

Au début des années 1850, la région fut transformée par l'arrivée d'entrepreneurs qui ouvrirent des scieries à hauteur de la chute des Chaudières. À cette époque, le marché des billes équarries avait fléchi en Grande-Bretagne, mais le marché américain du bois d'œuvre était en plein essor. Plutôt que de faire flotter les billes jusqu'à Québec pour les expédier ensuite vers la Grande-Bretagne, on les sciait en planches sur place.

L'industrie du bois d'œuvre changea le caractère de la région. L'air était maintenant saturé de sciures et l'on entendait partout le bruit des scieries. Le bois d'œuvre formait de hautes piles et la rivière était pleine de débris de bois. Le bois d'œuvre rapporta d'immenses sommes aux magnats du bois, comme le Canadien J. R. Booth et les Américains E. B. Eddy et Henry Bronson, qui se construisirent de grands manoirs. La

vallée de l'Outaouais allait devenir la capitale du bois d'œuvre du Canada et, peut-être, du monde.

En 1855, le nom de Bytown, qui ne convenait plus à la municipalité florissante, fut changé pour celui d'Ottawa. »

ANNEXE III

L'usine de carbure en 1974

Élévations et plans de l'usine de Carbure dessinée en 1974. Les documents ont été dessinés par B. Gowling pour la Commission de la capitale nationale.

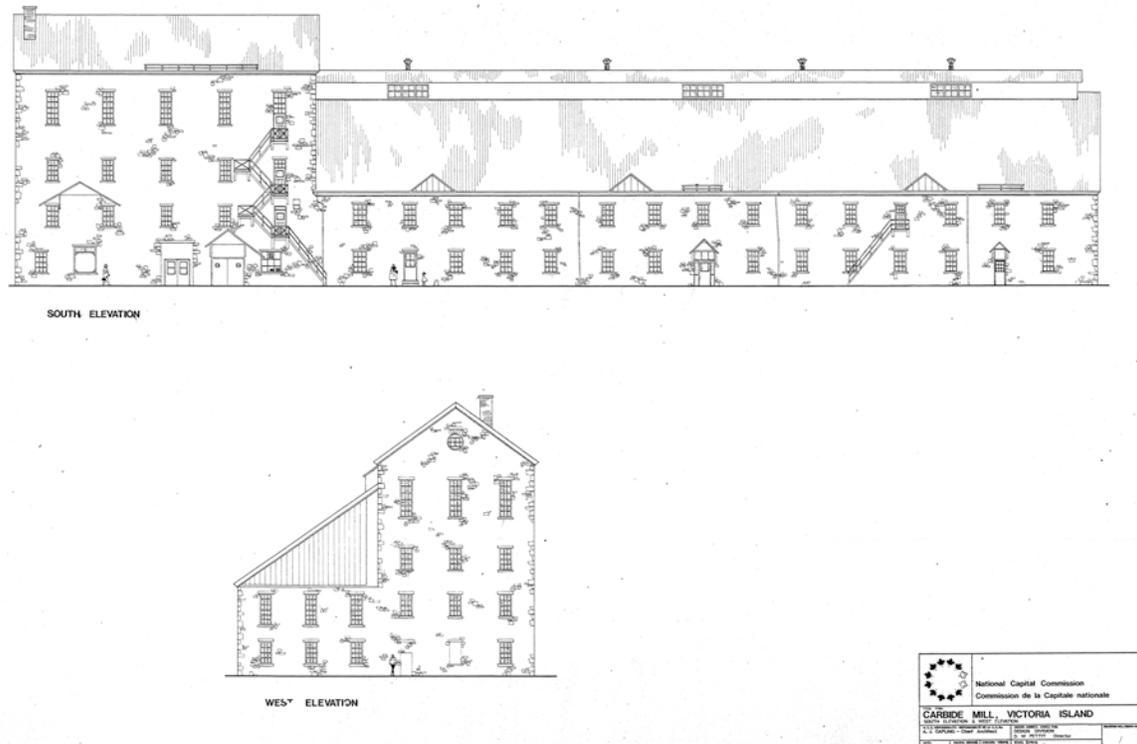


Figure 24 : Élévations sud et ouest de l'usine de carbure en 1974. CCN

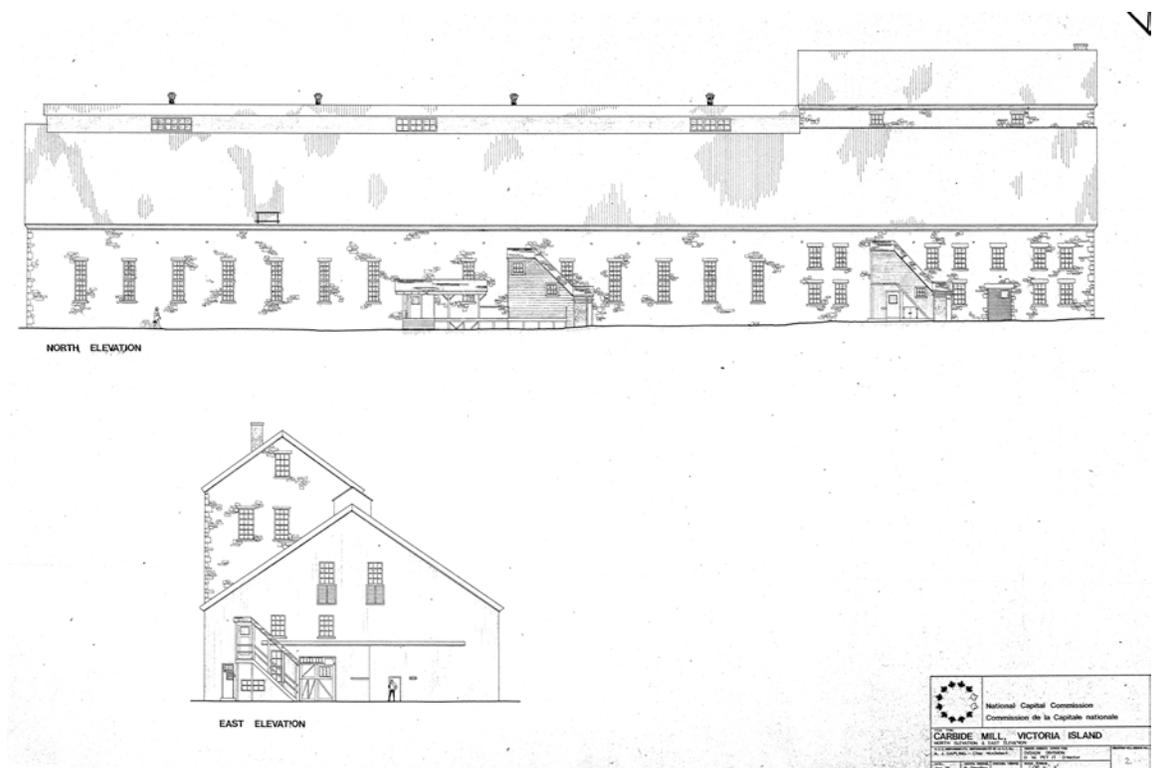


Figure 25 : Élévations nord et est de l'usine de carbure en 1974. CCN

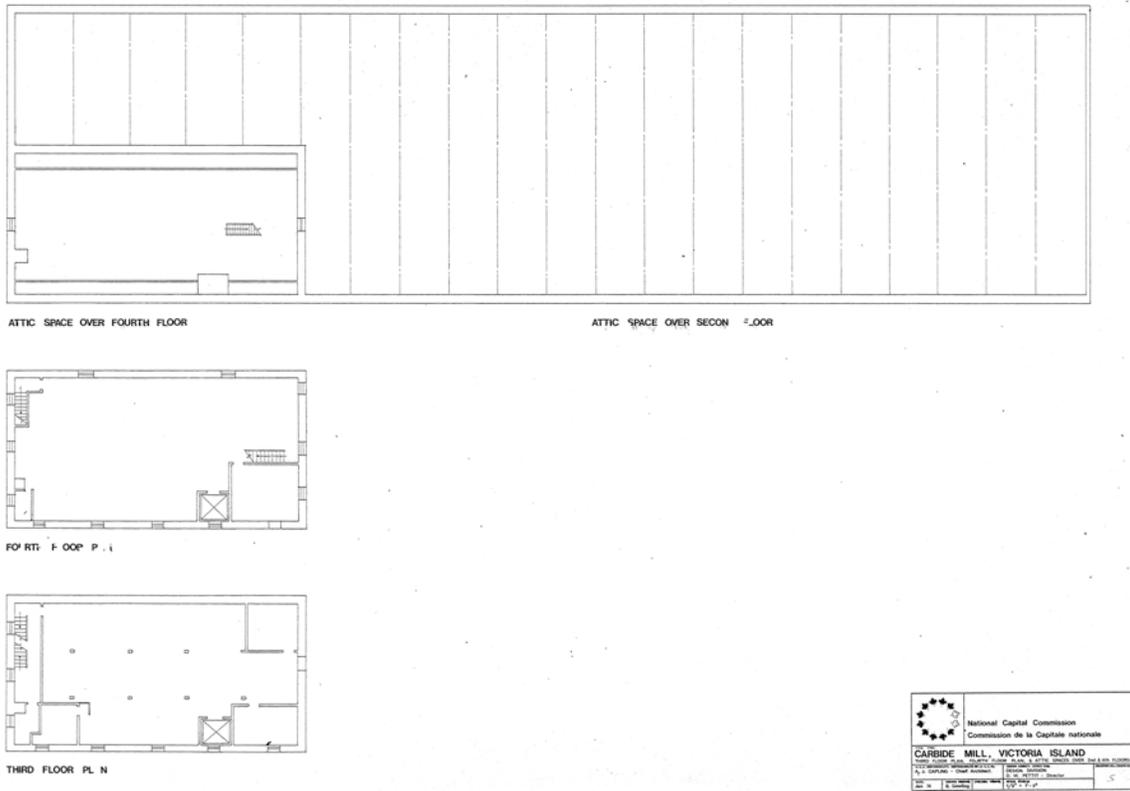


Figure 26 : Plan du 3ième, 4ième étage et du grenier de l'usine de carbure en 1974. CCN

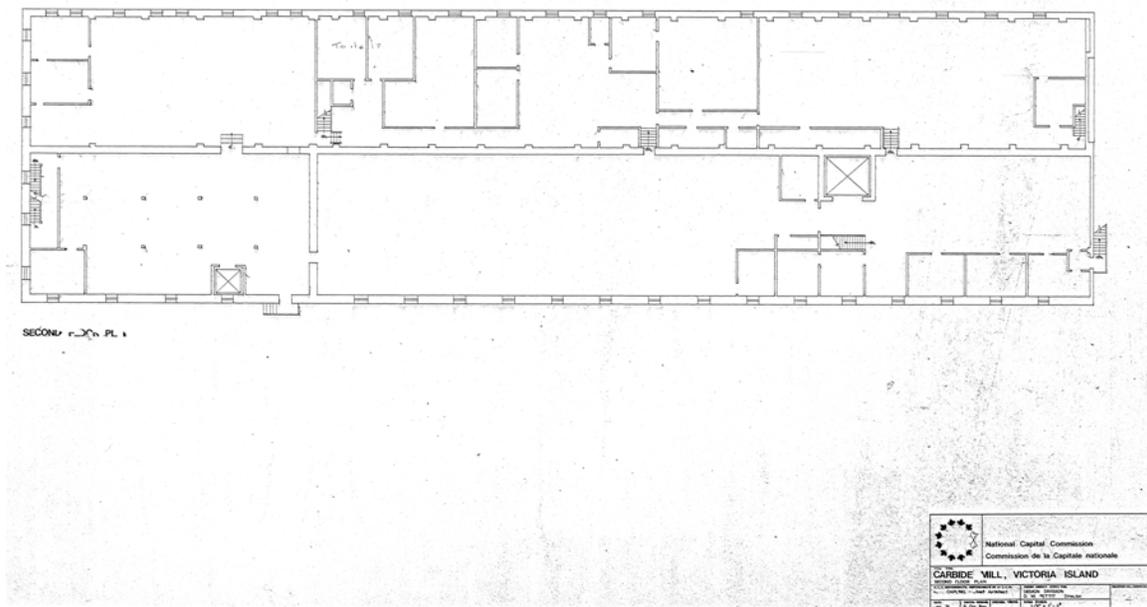


Figure 27 : plan du deuxième étage de l'usine de carbure en 1974. CCN

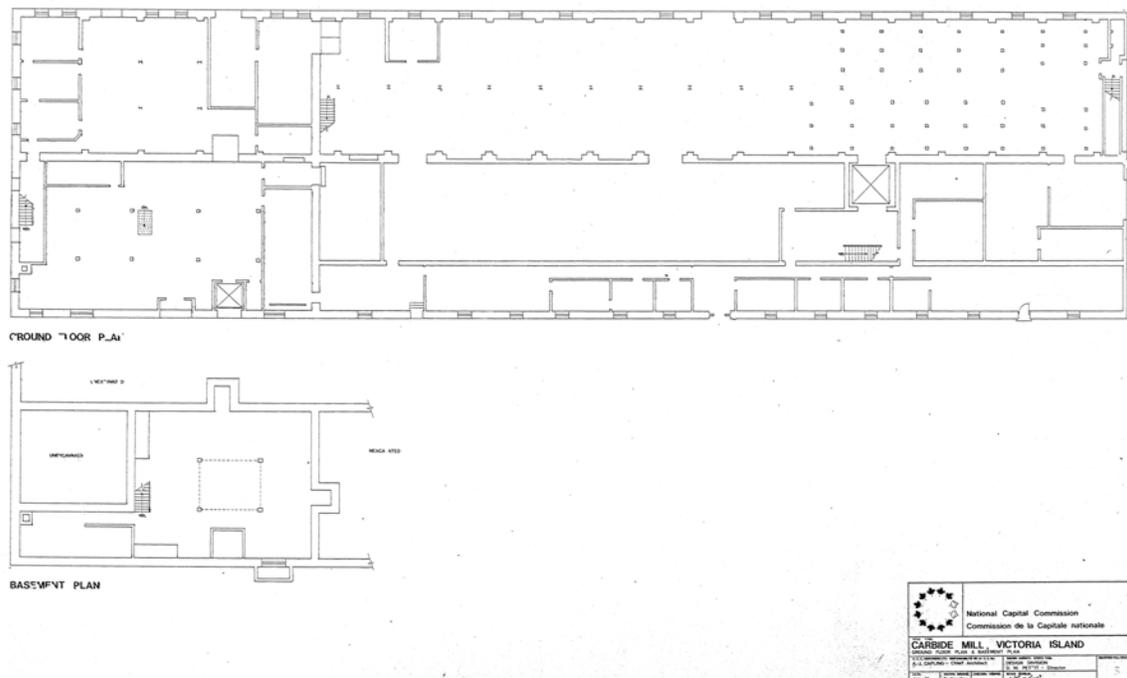


Figure 28 : Plan du sous-sol et du rez-de-chaussée de l'usine de carbure en 1974. CCN

ANNEXE IV

1. Planche du projet soumises à la critique finale devant le jury le 11 décembre 2009
2. Planche du projet soumises à la critique finale devant le jury le 11 décembre 2009

Histoire bâti recyclé à Ottawa

Evelyne Cardinal 11 décembre 2009

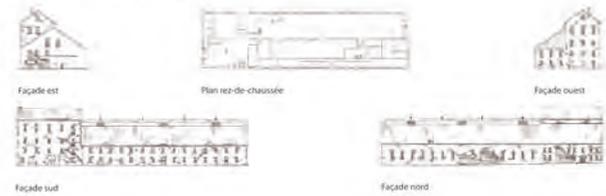


Histoire

1800 - Philémon Wright s'installe dans le secteur d' Hull
 1806 - Wright construit un radeau de billes équarries utilisé pour descendre l'Ottawaais à Québec. C'est le début de l'industrie du bois dans l'Ottawaais
 1826 - Arrivée de Colonel By qui construit le canal Rideau, 202 km entre Ottawa et Kingston
 1850 - Ouverture de scieries et d'artisans de bois
 1892 - Thomas Wilson découvre une meilleure méthode pour créer du carbure de calcium (CaC₂)
 1899-1900 - Erection de l'usine. La conception de Wilson est compartimentée pour réduire le danger de la production de gaz d'acétylène
 1990 - L'usine échappe au grand feu d'Ottawa et Gatineau
 1975 & 1978 - Deux feux qui endommagent l'usine

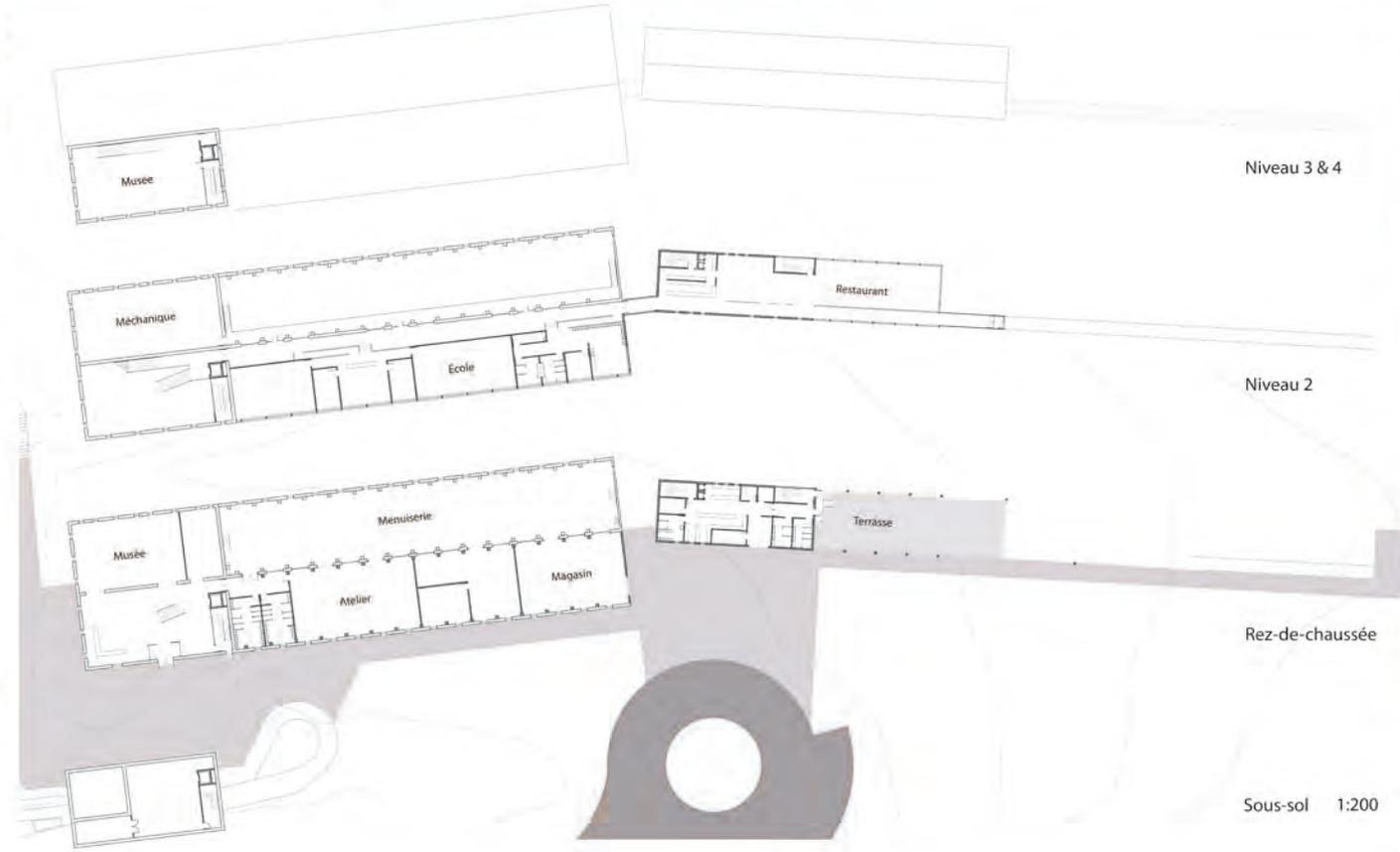
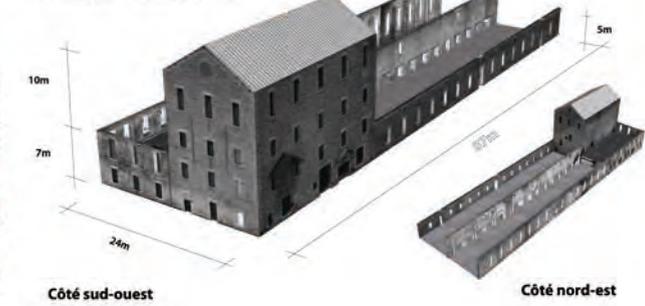


Usine de carbure de calcium, années 1900

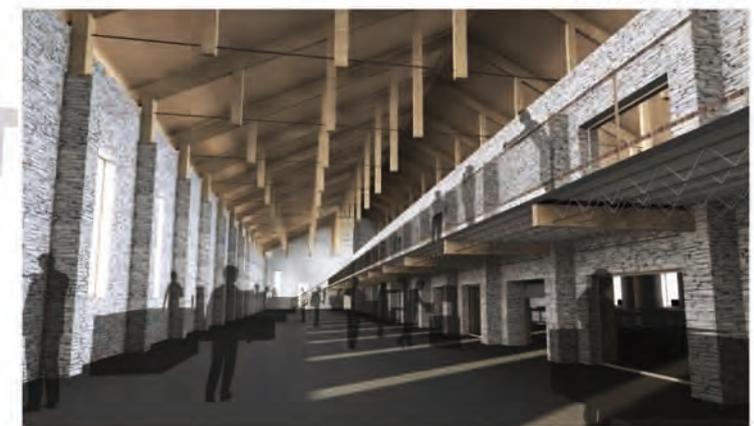


Usine de carbure de calcium, années 2000

Structure de pierre renforcée par de l'acier



vue dans la circulation



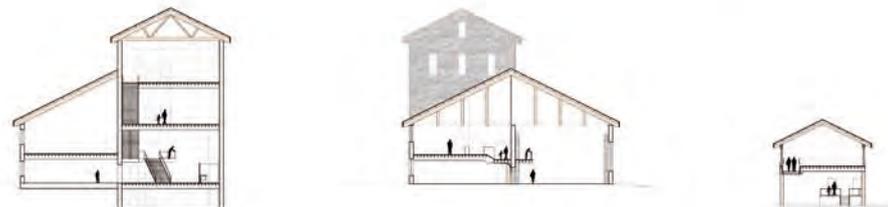
Vue dans la menuiserie



Élévations 1:200



1:1000



Coupes 1:150



Élévation 1:200



Vue d'un atelier



Vue de l'entrée



Coupe 1:150