

de architectuur van de metro van Montréal

Dit is een begeleidende nota bij een reeks foto's (november 2021)

Montréal heeft een metro-net met vier lijnen van samen 69 km en 68 stations, dat dagelijks door bijna anderhalf miljoen reizigers wordt gebruikt.

Qua omvang lijkt het meer op de Parijse RER : op de belangrijkste lijnen tellen de treinen 9 grote rijtuigen, met een gezamenlijke lengte van bijna 150 meter, goed voor 1260 reizigers — die staan dan dicht op elkaar... —, waarvan 360 op zitplaatsen.

De bouw startte in 1962, nadat al sinds 1910 verschillende ontwerpen waren opgesteld. Twee lijnen met 20 stations konden in 1966 worden geopend, het jaar daarop vervolledigd met een derde, korte lijn naar de *Expo 67* op het eiland Sainte-Hélène in de Saint-Laurent-rivier, en met zes bijkomende stations. Belangrijke uitbreidingen dateren van de periode 1976-1988, en de recentste van 2007. Momenteel wordt vooral gewerkt aan de modernisering van de stations, waarin liften worden geïnstalleerd.



zorg

Een belangrijk kenmerk van de metro van Montréal is de zorg die aan de architecturale kwaliteit van de stations werd besteed. Voor elk station werden andere ontwerpers aangeduid, die een eigen architecturale taal ontwikkelden, maar toch vindt men in (bijna) alle stations een aantal kwaliteitsprincipes, die het hele netwerk kenmerken en het van veel andere metronetwerken onderscheiden.

1. Het hele metronet is ondergronds, en de stations zijn dat ook, maar toch heeft elk station een bovengronds gebouw, een *édicule* of kiosk, die soms heel ruim is. De meeste van die gebouwen zijn zelfstandig, of zelfs markant, andere zijn in de courante bebouwing en haar straatgevels geïntegreerd. De toegang tot de metro verloopt dus via een deur — een *porte-papillon*, waarbij twee vleugels gelijktijdig maar in tegengestelde richting openen rond een centrale as, een deur die erg zwaar is, en door de reizigers als lastig wordt ervaren — en niet via een trap die in het voetpad is uitgespaard. Het klimaat van Montréal, met veel sneeuw en ijzel, heeft tot deze keuze geleid. Sommige stations zijn via ondergrondse gangen aangesloten aan openbare gebouwen en/of winkelcentra. Montréal heeft immers, in het centrum, een zogenaamde ondergrondse stad, die met 32 km tunnels meerdere gebouwen en vooral winkels met elkaar verbindt.
2. De metrostations zijn ruim, en vaak erg hoog. Sommige liggen erg diep, maar de ruimte tussen het station en het straatniveau komt het station ten goede; ze wordt niet door parkings, winkels of technische ruimten ingevuld of aan het oog onttrokken.
3. Deze ruimte werd door de ontwerpers gebruikt om het visuele comfort te verhogen, eventueel om dramatische effecten te creëren, maar vooral om duidelijke en herkenbare looplijnen te traceren. Een figuur die vaak voorkomt is de brug (soms een mezzanine) over de sporen, die de twee perrons zichtbaar met elkaar verbindt, die aansluit op de trappen en/of een aanliggende hall, en van waarop de treinen en perrons goed zichtbaar zijn. [Het station Place des Arts heeft zelfs galerijen langs de perrons, die twee mezzanines met elkaar verbinden.] Wanneer een groot hoogteverschil moet overwonnen worden tussen straat en perron, zorgen een tussenliggende hall en een richtingverandering in de trappen voor een onderbreking en een boeiende overgang. Op deze wijze is de metro van Montréal het tegenbeeld van die van Parijs, waar de stations, perrons en gangen niet veel hoger of breder zijn dan voor de treinen of de reizigers nodig is, en waar visuele relaties tussen de verschillende ruimten ontbreken. [In Montréal verwijst men graag naar het Parijse voorbeeld, maar dat heeft meer met identiteit dan realiteit te maken.]
4. De ontwerpers spelen met die elementen, en maken gebruik van de bijzondere eigenschappen van de site (zoals de vorm van het perceel op straatniveau, de hoek tussen de lijnvoering van de sporen en de straten erboven, etc.), of van de gebruikte bouwtechnieken (geboorde tunnels, open

bouwputten...), waardoor bij wijze van spreken een avontuurlijk parcours ontstaat. [Een opvallende voorbeeld is het station Université de Montréal, waar de gang naar een van de kiosken in de spoortunnel opgehangen is.] Omdat het traject van trottoir tot metro een beweging in een boeiende ruimte is, creëren de meeste ontwerpers naar Corbu's voorbeeld een *promenade architecturale*, waarbij de verschillende deelruimten achtereenvolgens worden ontdekt, vooraleer een begrip van het gehele gebouw ontstaat. Niet alleen de metro is kinetisch, de architectuur is dat ook.

5. De materialen, de kleuren, de verlichtingsarmaturen, de zitbanken etc. zorgen voor verscheidenheid tussen de stations, terwijl de lettering van de stationsnamen, de aanduiding van de uitgangen en overstapmogelijkheden, de sobere (officiële en commerciële) affichage, en de gele veiligheidslijnen voor uniformiteit, of veeleer gebondenheid zorgen. [De gele lijnen op de rand van de perrons zijn pas recent toegevoegd.] Ook de (selectieve) afvalbakken en de controlemolentjes aan de ingangen zijn uniform. Overigens heeft elk station een bemand loket, waar informatie wordt gegeven en reiskaartjes kunnen worden gekocht.
6. De bouwwerken zijn met zorg uitgevoerd — ook wanneer de architecturale keuze naar ruwe oppervlakken gaat — en ze tonen weinig tekens van vroegtijdige veroudering. Blijkbaar worden ze goed onderhouden : geen loskomende bekledingen, slordige herstellingen, ontbrekende aanduidingen, etc.
7. De huidige moderniseringswerken worden met zorg en respect voor het oorspronkelijke ontwerp uitgevoerd. Dat blijkt althans uit de wijze waarop de liften in de stations worden ingepast. [De metrostations werden aanvankelijk zonder liften en met weinig roltrappen gebouwd.]
8. Het metronet heeft vier overstapstations, waar van de ene metrolijn op de andere kan worden overgestapt, en in drie van die vier overstapstations (te weten Berri-UQAM, Lionel Groulx en Snowdon) zijn die overstapbewegingen bijzonder goed georganiseerd. In Lionel Groulx en Snowdon liggen de spoorbundels parallel, waarbij de sporen van eenzelfde lijn boven elkaar, en van verschillende lijnen naast elkaar zijn gelegd, zodat vaak geen trap, en zonet slechts één trap nodig is om over te stappen, en zelfs vaker naar beneden dan naar boven moet worden gestapt. In Berri-UQAM kruisen de lijnen onder een rechte hoek, met overstapmogelijkheden in de kwadranten (en met een zeer handige organisatie van de toegangen). Berri-UQAM, Lionel Groulx en Snowdon zijn overigens van bij de aanvang als overstapstations gebouwd. In Jean Talon zijn de overstapbewegingen complexer en langer ; het initiële lijnstation werd twintig jaar na zijn aanleg tot overstapstation omgebouwd.
9. In talrijke station werden kunstwerken aangebracht of — vooral — in de gebouwen verwerkt.

Op deze wijze zijn de metrostations van Montréal op bouwkundig, verkeerskundig, architecturaal, artistiek en maatschappelijk vlak ware hoogvliegers. Bovendien — een metro dient om zich te verplaatsen — rijden de metro's frequent, aan hoge snelheid en comfortabel. De informatie aan de reizigers is correct en pertinent.

Toch lijdt de metro van Montréal aan een euvel dat talrijke metronetten (of ondergrondse spoorwegen en autowegen) kenmerkt : ze zijn ontworpen als een autonoom systeem, intern coherent, dat niet altijd voldoende rekening houdt met de stedelijke context waarin het wordt geplaatst. Zijn enerzijds de *kiosken* van het station Université de Montréal mooi in de hellingen aan de voet van de universiteitsgebouwen ingepast — een toonbeeld van ruimtelijke integratie — of vormen elders de *kiosken* de stedelijke plint van een groter gebouw, dat op die manier de kwaliteit van de openbare ruimte versterkt, dan zijn er anderzijds ook plekken waar de metrowerken (net als de ondergrondse autowegen) decennialang open wonden in het stedelijk weefsel hebben geslagen. Het volstaat niet een metro te bouwen opdat de stad zich ermee vergroei.

merkwaardig

De globale kwaliteit van het metronet van Montréal is des te merkwaardiger om volgende vier redenen.

1. Québec (de provincie) staat niet meteen bekend om de kwaliteit van haar architectuur. Zowel private als openbare gebouwen zijn vaak lelijke, slecht ingeplante en onaangename gedrochten, waarover zichtbaar weinig is nagedacht.
2. Québec staat evenmin bekend om de bouwkundige kwaliteit van haar openbare werken. Met name de wegeninfrastructuur is slordig ontworpen en uitgevoerd en vertoont veel gebreken — allicht, zo wordt gesteld, omwille van de massale corruptie bij de aanbesteding, uitvoering en opvolging ervan.
3. Montréal heeft een ondergrondse stad. De metrostations en de kelder-verdiepingen van belangrijke en grote gebouwen zijn met gangen en winkelgalerijen met elkaar verbonden — zeer handig wanneer het sneeuwt of ijzelt of een koude noordenwind waait —, maar deze ondergrondse stad is een architecturale chaos, beangstigend en onleesbaar. Geen enkele van de kwaliteiten van de metrostations is aanwezig in de ondergrondse stad.
4. Het metronet van Montréal is weliswaar niet het enige metronet waar bijzondere aandacht werd besteed aan de architecturale kwaliteit, toch is en blijft het, in zijn omvang, en in zijn historische context (gebouwd vanaf 1962) een zeldzaamheid. Sommige metronetten die veel aandacht besteedden aan architecturale kwaliteit, zochten naar uniformiteit (denk aan Bilbao, 1995, of aan de eerste generaties Parijse stations), maar Montréal zocht naar veelheid en verscheidenheid, een voorbeeld dat zo'n twintig jaar later ook door Lille (Rijsel), voor zijn, weliswaar veel kleinere metro (*Véhicule Automatique Léger*) werd gevolgd. [De meeste metrostations van Lille zijn ook heel helder in hun interne organisatie, en in hun aansluiting op het tramnet.] Talrijke steden zijn al tevreden als één of twee van hun metrostations met zorg zijn ontworpen en uitgevoerd.

brutalisme

De architectuur van de metro van Montréal is een kind van haar tijd, en van de toen heersende architectuurideeën. Dat betekent onder meer dat talrijke stations een min of meer uitgesproken brutalistische architectuurtaal gebruiken — overigens makkelijk in overeenstemming te brengen met bouwen ondergronds. Denk aan Jean Talon (1966, 1986), Jean Drapeau (1967), Préfontaine (1976), Viau (1976), Charlevoix (1978), De l'Église (1978), Place Saint-Henri (1980), Lucien L'Allier (1980), Saint-Michel (1986), Côte des Neiges (1988), Outremont (1988), Snowdon (1988). Andere stations hebben een meer ingehouden moderne vormentaal : Berri-UQAM (1966), Place des Arts (1966), Champ de Mars (1966), Cartier (2007)... De la Concorde (2007) is postmodernistisch ; het heeft *every gimmick in the game*, tot en met een verwijzing naar Norman Fosters metro in Bilbao. Jarry (1966) en vooral Bonaventure (1967) hebben een heel eigen vormentaal.

Of deze architectuur ook naar waarde wordt geschat, en door de reizigers wordt geapprecieerd, weet ik niet. Het brutalisme, zeer aanwezig in de metrostations, is niet de meest geliefde van alle architectuurstijlen. In tegendeel zelfs. [Eén van de belangrijkste brutalistische gebouwen uit de architectuurgeschiedenis staat overigens op een verloren plek in Montréal. Het is het door de jonge Israëliische architect Moshe Safdie in 1963 ontworpen *Habitat 67*, een bijdrage van de Canadese federale overheid aan *Expo 67*.]

Misschien dromen reizigers ervan dat te ruwe en duistere wanden worden bepleisterd en in zachte kleuren in de verf gezet, of met houten latjes bekleed. Misschien willen ze lijsten, *fiorituren*, balusters en colonnades. Of misschien is het een kwestie van tijd, want de ooit vermaledijde neo-gotiek, art nouveau en art déco worden vandaag geapprecieerd, of zelfs bewonderd en geliefd. Wat ook het oordeel over de architecturale taal moge zijn, verwacht mag worden dat de ruimte, de openheid, de leesbaarheid, de verrassing en de zorgzaamheid waarmee de stations zijn ontworpen en uitgevoerd, en waarmee ze tot vandaag worden beheerd, een positieve impact op de reizigers hebben. Misschien worden de stations in de toekomst ook bezocht om de architecturale en artistieke ervaring die ze bieden. Niet iedereen die een kerk bezoekt, gaat er bidden.

foto's

Bij eerdere bezoeken aan Montréal had ik al enkele foto's van de metrostations genomen, en de architecturale kwaliteit (vooral van de brutalistische stations) was me opgevallen — ik vroeg me zelfs af of in het katholieke Québec de metrostations door kerkenbouwers waren ontworpen —, maar het was pas tijdens mijn bezoek in oktober en november 2021 dat ik me — onvoorbereid — aan die kwaliteit ging interesseren, en op goed geluk een aantal stations meer dan gewone aandacht schonk. Op een dag stapte ik uit het station De l'Église in de wijk Verdun en begon, geïmponeerd door de kracht van de architectuur, met mijn mobieltje foto's te maken.

Dat deed ik de dagen nadien nog meer, tot ik besliste tijd te nemen voor metro-bezoek — zelfs al scheen de zon —, en stations op te zoeken waar ik normaliter niet kwam. Al mijn foto's heb ik met dat mobieltje gemaakt. Het is handig, en de wat slordige kwaliteit behaagt me wel — ze draagt soms bij aan de sfeer. Enkele oudere foto's uit 2013 en 2018 heb ik wel toegevoegd (in een montage die Apple me hielp te maken). Overigens vindt men op het internet prachtige, haarscherpe, perfect belichte foto's van de mooiste stations, waarbij handig gebruik is gemaakt van het verschil tussen de snel rijdende metrostellen en de stilstaande reizigers en stations. Overigens (bis) weet ik nu, dankzij al wat ik ná mijn reis gelezen heb, dat er nog menig station is dat mijn aandacht en bijkomende foto's verdient. Ik denk aan Peel, Rosemont, Champ de Mars, Lasalle, Plamondon, Acadie....

Jef Van Staeyen, november 2021