

# le métro de Montréal en architectures

*Ce texte accompagne une série de photos, réalisée en novembre 2021*

Le réseau de métro de Montréal compte quatre lignes avec 68 stations sur environ 69 km. Il est quotidiennement utilisé par presque un million et demi de voyageurs.

Par sa taille, il ressemble davantage à un RER parisien : sur les principales lignes, les trains comptent neuf voitures de grand gabarit pour une longueur totale de 150 mètres. 1260 voyageurs peuvent y prendre place — ils sont alors très ramassés les uns des autres — dont 360 sur des places assises.

Plusieurs projets ont été élaborés à partir de 1910, mais c'est en 1962 que les travaux de construction ont démarré. Deux lignes et 20 stations ont été inaugurées en 1966, complétées l'année suivante avec une troisième ligne, plus courte, vers l'*Expo 67* sur l'île Sainte-Hélène dans le fleuve Saint-Laurent, et par six stations supplémentaires. Les principales extensions ont été réalisées de 1976 à 1988, portant le nombre de lignes à quatre et de stations à 65. L'extension la plus récente, qui franchit la Rivière des Prairies au nord de la ville, date de 2007. Actuellement se réalise la modernisation des stations, dans lesquelles on installe des ascenseurs.



## qualité architecturale

Le métro de Montréal se caractérise par l'attention apportée à la qualité architecturale des stations. Chaque station avait une équipe de concepteurs, qui y développait son propre langage architectural, ce qui n'empêche que dans (presque) toutes les stations se retrouvent quelques principes qui en constituent la qualité commune, et qui distinguent le réseau de Montréal de la plupart des autres réseaux.

1. Tout le réseau est souterrain, et les stations le sont aussi, mais chaque station dispose d'une construction en surface, un *édicule* ou kiosque, qui peut être relativement grand. La plupart de ces édicules sont autonomes, voire marquantes, mais d'autres sont intégrées dans le bâti courant de la ville et ses façades donnant sur rue. L'accès au métro ne se fait pas par un escalier, dégagé dans le trottoir, mais par une porte — la célèbre *porte-papillon*, dont les deux vantaux s'ouvrent ensemble mais en sens opposé, réputée pour sa lourdeur. Le climat de Montréal, avec ses neiges, ses verglas et ses rafales de vent, doit avoir inspiré ce choix. Certaines stations sont reliées aux sous-sols des bâtiments publics ou centres commerciaux voisins. Car Montréal dispose, dans sa partie centrale, d'une vaste ville souterraine, dont les 32 km de tunnels relient divers immeubles et leurs ensembles commerciaux.
2. Les stations sont spacieuses, et souvent très hautes. Plusieurs d'entre elles se trouvent à grande profondeur, mais l'espace dégagé entre la station et la rue profite à la qualité de la station, n'est pas rempli de parkings, de commerces ou de locaux techniques, et n'est pas caché à la vue.
3. Les concepteurs ont utilisé cet espace pour augmenter le confort visuel, parfois pour créer des effets dramatiques, mais surtout pour tracer des parcours clairs et lisibles. Une figure architecturale, présente dans de nombreuses stations, est le pont (parfois la mezzanine) qui surplombe les voies et relie les quais l'un à l'autre et à un hall ou escalier attenant, et d'où les quais et les trains sont bien visibles. [La station Place des Arts dispose même de galeries qui surplombent les quais en longueur, et qui relient deux mezzanines.] Quand le dénivelé entre la rue et les quais est important, un hall intermédiaire et un changement de direction des escaliers assurent une transition. De cette façon, le métro de Montréal se différencie de celui de Paris, où les largeurs et les hauteurs des stations, des quais et des couloirs sont limitées au strict nécessaire, et où les relations visuelles entre différents espaces sont rares. [À Montréal, on aime mentionner l'exemple parisien, mais en matière de métro c'est une question d'identité plus que de réalité.]
4. Les concepteurs ont joué avec tous ces éléments, et valorisé les caractéristiques des sites, telle la forme de la parcelle en surface ou l'angle entre la rue et la voie, et celles des techniques de construction (perçement de tunnels, chantiers ouverts, etc.), créant des parcours surprenants. Le trajet du voyageur entre la rue et le métro étant un mouvement dans l'espace, la plupart des concepteurs ont créé une *promenade architecturale*, telle que suggérée par de Le Corbusier, dans laquelle plusieurs lieux se découvrent

successivement, avant de révéler l'ensemble. À Montréal, il n'y a pas que le métro pour être cinétique, l'architecture l'est aussi.

5. Les matériaux de construction, les couleurs, les éléments d'éclairage, les formes des bancs, etc. différencient les stations les unes des autres, alors que le lettrage des noms des stations, l'indication des correspondances et des sorties, l'affichage officiel et commercial, plutôt sobre, et les bandes de sécurité de couleur jaune, récemment appliquées en bordure des quais, assurent la cohérence. Les tourniquets d'accès et les poubelles de tri sélectif sont également uniformes. Chaque station dispose d'un guichet, ouvert tout au long de la journée, pour informer les voyageurs et leur vendre des titres de transport.
6. Tous ces ouvrages ont été réalisés avec soin — même dans le cas où les choix architecturaux ont porté sur des surfaces rugueuses. Ils ne montrent pas de signes de vieillissement précoce, et semblent bien entretenus : pas de finitions qui se décollent, pas de réparations bâclées, pas de signalétique manquante...
7. Les actuels travaux de modernisation se réalisent avec soin et respect pour le projet initial. C'est en tous cas ce qui ressort de la façon dont les ascenseurs sont intégrés dans les stations. [Lors de leur construction, les stations n'ont pas reçu d'ascenseurs et peu d'escaliers roulants.]
8. Le réseau compte quatre stations de correspondance, et dans trois stations sur quatre (à savoir Berri-UQAM, Lionel Groulx et Snowdon) ces correspondances sont très bien organisées. À Lionel Groulx et à Snowdon, les faisceaux de voies sont parallèles, les voies d'une même ligne étant superposées et celles de lignes différentes juxtaposées, de sorte que les correspondances ne nécessitent aucun, ou au maximum un seul escalier, jamais deux — les mouvements de descente étant même plus fréquents que les montées. À Berri-UQAM, les lignes se croisent sous un angle droit, les correspondances étant situées dans les quadrants, et les accès localisés de façon fort habile. Berri-UQAM, Lionel Groulx et Snowdon ont été réalisées pour les correspondances dès leur construction. À Jean Talon, la station linéaire initiale a été transformée en station de correspondance vingt ans après sa construction. Les correspondances y sont plus complexes.
9. De nombreuses stations comprennent des œuvres d'art, souvent intégrées dans les constructions.

Ainsi, les stations de métro de Montréal apparaissent comme des réalisations de grande qualité dans les domaines de la construction, de la circulation, de l'architecture, des arts et de la société. Aussi — puisqu'un métro sert d'abord à se déplacer — il faut souligner que les rames y sont fréquentes, rapides et confortables, et que l'information donnée aux voyageurs est correcte et pertinente.

Le métro de Montréal souffre toutefois du même défaut que maints autres réseaux (ou de chemins de fer ou autoroutes) souterrains : ils sont conçus comme un système autonome, cohérent en interne, qui ne tient pas suffisamment compte du contexte urbain dans lequel il est placé. Si à certains endroits cette intégration est tout-à-fait réussi — pensons à la station Université de Montréal dont les kiosques sont bien intégrés dans les pentes au pied des bâtiments universitaires, ou aux nombreuses

stations qui constituent la plinthe urbaine d'immeubles plus vastes, contribuant à la qualité des espaces publics — il y en a d'autres où le métro souterrain (comme l'autoroute souterraine) a laissé derrière lui des blessures ouvertes dans le tissu urbain. Il ne suffit pas de construire un métro pour que la ville s'en accommode.

## remarquable

La qualité du métro de Montréal est particulièrement remarquable car :

1. Le Québec n'est pas réputé pour la qualité de son architecture. L'immense majorité des immeubles privés et surtout publics sont laids et mal implantés, et témoignent d'une absence de réflexion et de créativité.
2. Le Québec n'est pas réputé non plus pour la qualité de ses ouvrages publics. Notamment les infrastructures routières sont mal conçues et construites, et ont d'innombrables défauts — vraisemblablement dus, se dit-il, aux magouilles et à la corruption lors des appels d'offres et des chantiers.
3. La ville souterraine de Montréal, qui relie les stations de métro et les sous-sols des grands immeubles du centre-ville par des couloirs et des galeries commerciales, fort pratiques par mauvais temps, est un immense chaos architectural, illisible et angoissant. Aucune des qualités des stations de métro ne se retrouve dans la ville souterraine.
4. Le réseau de métro de Montréal n'est certes pas le seul au monde à avoir accordé beaucoup d'attention à la qualité architecturale des stations, mais par son ampleur et son contexte historique (construit à partir de 1962) il demeure exceptionnel. Certains autres réseaux de métro ayant accordé une attention particulière à la qualité architecturale ont préféré l'uniformité (pensons à Bilbao, 1995, ou aux premières générations de stations parisiennes), mais Montréal a préféré la diversité, un exemple suivi vingt ans plus tard par Lille, certes pour un métro plus petit (le *Véhicule Automatique Léger*). [Comme celles de Montréal, les stations de Lille se caractérisent aussi par la clarté de leur organisation interne.] De nombreuses villes se contentent d'avoir une ou deux stations bien conçues.

## brutalisme

L'architecture du métro de Montréal témoigne de son époque, ce qui implique une forte présence du langage architectural brutaliste — d'ailleurs bien adapté aux constructions souterraines. Pensons aux stations 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)... D'autres stations appliquent un modernisme plus retenu : Berri-UQAM (1966), Place des Arts (1966), Champ de Mars (1966), Cartier (2007)... La station De la Concorde (2007) est postmoderne ; elle

a en quelque sorte *'every gimmick in the game'*, y compris une réminiscence du métro Fosterien de Bilbao. Les stations Jarry (1966) et surtout Bonaventure (1967) utilisent des langages architecturaux qui leur sont propres.

J'ignore si ces architectures sont appréciées des voyageurs. Le brutalisme, très présent dans les stations, n'est pas le style préféré des gens, bien au contraire. [Une des réalisations brutalistes les plus importantes de l'histoire de l'architecture se trouve toutefois à Montréal. Il s'agit d'*Habitat 67*, conçu en 1963 par le jeune architecte israélien Moshe Safdie, contribution du Canada à l'*Expo 67*.]

Peut-être les voyageurs aimeraient-ils que les parois trop brutes et sombres soient enduites et peintes en couleurs douces, ou couvertes de planchettes en bois. Peut-être désirent-ils des corniches, des fioritures, des pilasters et des colonnades. Ou n'est-ce qu'une question de temps avant que ce brutalisme soit accepté, à l'exemple des néo-gothique, art nouveau et art déco, autrefois maudits, qui ont fini par être aimés. Quel que soit le jugement porté sur le langage architectural, on peut s'imaginer que l'espace, son ouverture, sa lisibilité et le soin apporté à la conception, la réalisation et l'entretien des stations, plaisent aux voyageurs. Peut-être les stations finiront par être fréquentées pour l'expérience architecturale et artistique qu'elles offrent aux visiteurs. Ceux qui visitent les églises n'y vont pas tous pour y prier.

## photos

Lors de visites précédentes à Montréal, j'avais déjà pris quelques photos de son métro. Sa qualité architecturale m'avait frappé (surtout dans les stations brutalistes) — je me demandais même si dans le Québec catholique, le métro avait été conçu par des bâtisseurs d'églises — mais ce n'est que lors de ma dernière visite que, sans préparation particulière, je me suis intéressé à cette qualité, pour regarder plus attentivement quelques stations. Un jour, je quittai la station De l'Église dans le quartier Verdun et, impressionné par la force de son architecture, commençai à prendre des photos avec mon téléphone mobile. Les jours suivants, j'en ai pris davantage, et j'ai fini par décider de visiter plusieurs stations où d'habitude je n'allais pas. Toutes mes photos ont été fait avec le petit mobile. C'est pratique, et l'aspect un peu brut des photos ne me déplaît pas — il rend bien compte de l'ambiance. J'ai ajouté quelques photos prises en 2013 et 2018, dans un montage qu'Apple m'a aidé à réaliser. Je dois reconnaître que sur internet, on trouve des photos superbes, très nettes, et parfaitement exposées, des stations les plus belles. Et je sais désormais, après recherches et lectures faites *après* le voyage, que maintes stations attendent ma venue pour des reportages. Je pense à Peel, Rosemont, Champ de Mars, Lasalle, Plamondon, Acadie....

Jef Van Staeyen, novembre 2021