

La ville et le métro

Georges Adamczyk

Numéro 68, automne 1972

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/57880ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

La Société La Vie des Arts

ISSN

0042-5435 (imprimé)

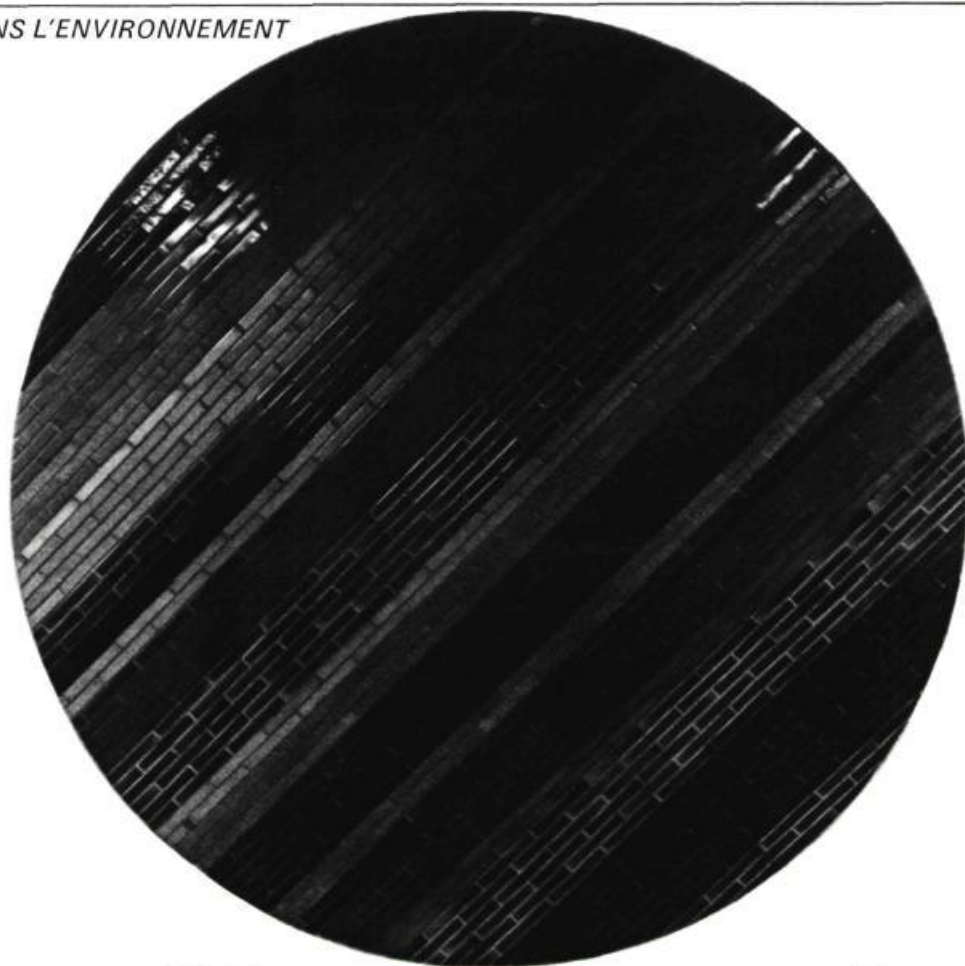
1923-3183 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

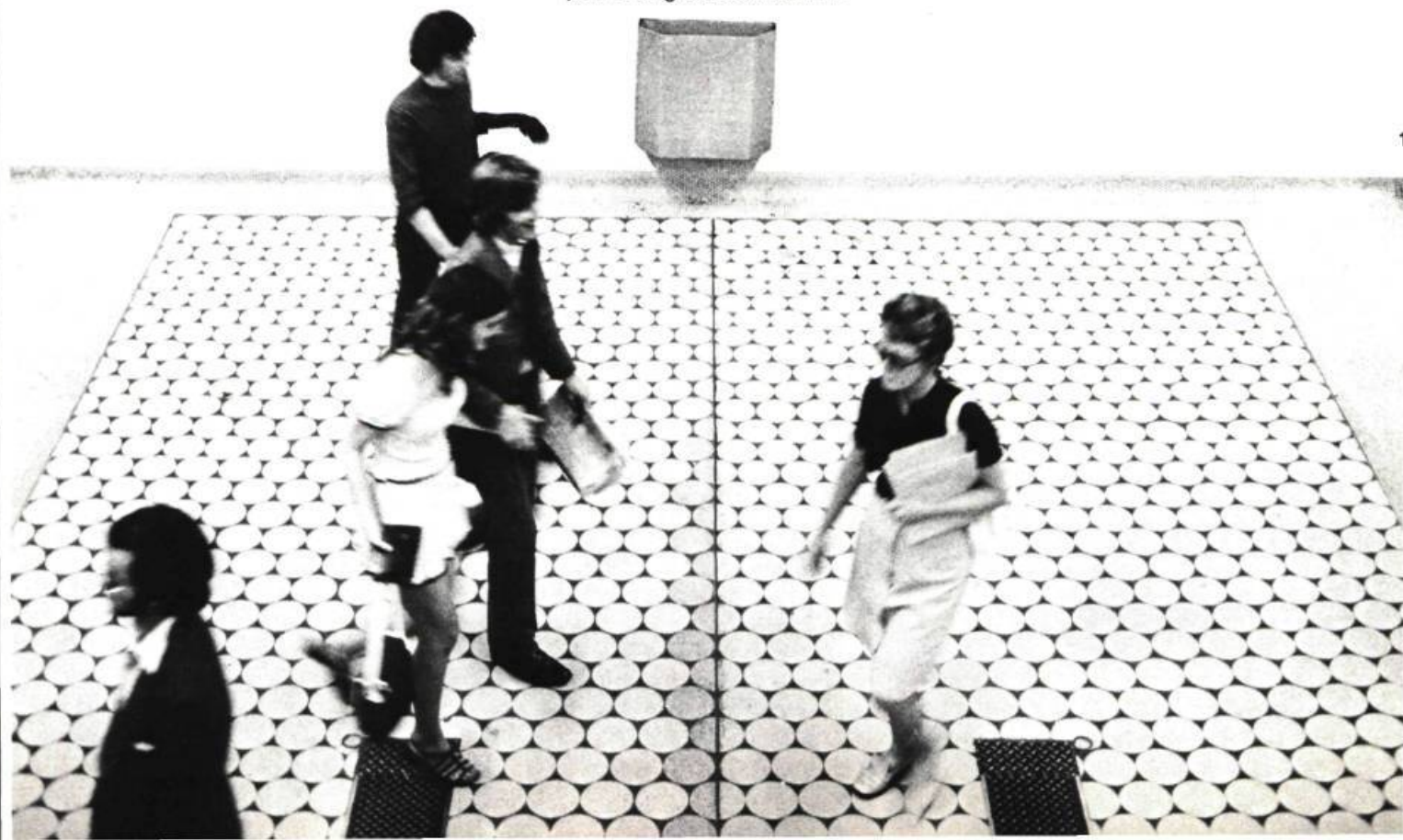
Adamczyk, G. (1972). La ville et le métro. *Vie des arts*, (68), 38–41.

L'ART IMPLIQUÉ DANS L'ENVIRONNEMENT



La ville et le métro

par Georges ADAMCZYK



Jusqu'au milieu de ce siècle, on s'est peu préoccupé des villes du Québec et, en particulier, de Montréal. Ainsi que le remarque Guy Dubreuil⁽¹⁾, la vieille Capitale, ville rassurante dans son ambiance agricole, offrait l'impression aux Canadiens-Français d'être chez eux et de contrôler leur destin. Le choc urbain est venu avec la révolution tranquille. Tandis que la nationalisation de l'électricité et la réforme de l'enseignement suscitaient une orientation déterminante pour toute la société québécoise, la mise en chantier des grands travaux à Montréal faisait présager des changements spectaculaires qui surviendraient dans le cadre quotidien des Montréalais. L'évidence du phénomène de l'urbanisation ne pouvait plus faire aucun doute. Nous entrons dans la société urbaine.

Le premier matériau d'une ville c'est l'homme; et lorsque s'accomplissent sur le sol des transformations sauvages qui substituent à un environnement familier un espace urbain, qui est le plus souvent un espace dépressif ou agressif, répressif ou dépréciatif, ou encore absurde comme l'écrit R. Auzelle⁽²⁾, il devient difficile à l'homme de se trouver un lieu tel que son cœur puisse y survivre. Toute une littérature nous décrit ainsi la vie misérable de l'homme moderne dans des cités qui n'ont plus aucun sens pour lui. Cependant, parmi les grandes villes qui ont supporté avec succès les premiers assauts de l'urbanisation, il n'est pas rare de voir les spécialistes citer Montréal comme un espace urbain exemplaire. Ils mentionnent avec enthousiasme le centre-ville, le réseau piétonnier souterrain, le parc de la Montagne, Terre des Hommes et le métro. Sans doute, leurs regards d'étrangers ne peuvent percevoir les effets de la démolition galopante sur nos vieux quartiers. Ils n'ont de notre ville qu'une image semblable à celle que recueillent les touristes le long d'un itinéraire choisi pour eux.

L'image d'une ville n'est pas seulement un cliché à classer ou un souvenir de vacances. Elle exprime aussi, pour les usagers de cette ville, le lieu collectif qui les abritent, les protègent, les aident à mieux se comprendre, les libèrent; un espace de la quotidienneté avec ses points de repères, ses carrefours, ses grands axes, ses régions particulières, ses limites et son centre. K. Lynch⁽³⁾, dans une étude sur Boston, constate que l'image d'une ville, telle que perçue par ses habitants, a une influence directe sur leur faculté d'orientation, leur besoin de sécurité

et leur équilibre psychologique. Une ville ne peut plus être pensée comme un espace où l'homme circule, habite, travaille et se recrée, comme le proclamait la charte d'Athènes.

L'espace urbain doit renfermer autant de fonctions qu'il en est nécessaire à la vie humaine. Ainsi, même si le cadre naturel de Montréal résiste aux signaux qui émergent de son centre ultramoderne, ce qui nous donne l'impression d'une continuité tranquille en dépit du rythme formidable de la croissance de la ville, nous ne pouvons nous contenter de voir. Il nous faut vivre aussi les nouveaux espaces que nous produisons.

En fait, l'environnement urbain devient plus que l'espace perçu; il est aussi jugement de valeur sur l'espace vécu par ceux qui l'habitent. On se souvient d'un graffiti qui fut souvent repris par les groupes contestataires français en mai 68. Le slogan: « Métro-boulot-dodo » était un raccourci littéraire plus efficace que les longs discours des philosophes sur la quotidienneté. En effet, il n'est plus besoin de montrer aujourd'hui que la phase d'activité essentielle de l'homme contemporain n'est pas seulement le travail, mais aussi l'accès au travail. Le temps qu'un individu doit y consacrer est pour lui du temps contraint. Il doit prélever ce temps sur son temps libre, le travail étant considéré comme du temps obligé, et ceci le conduit à un comportement particulier durant cette période. Il est, par exemple, plus exigeant pour la qualité de son environnement que lorsqu'il se trouve à son travail, bien que celui-ci l'occupe la journée entière. L'espace de cette activité, c'est la ville et plus spécialement les systèmes de communications qui y assurent les échanges.

L'intérêt que l'on porte au Métro de Montréal s'explique par le fait qu'il a été tenu compte de cet aspect de la vie quotidienne au cours de son étude. A l'automne de 1966, deux lignes ont été mises en service et, en 1967, à la veille de l'ouverture officielle de l'Exposition Universelle, une troisième ligne fut inaugurée.

Au début, on ne s'attachait qu'à souligner les caractéristiques technologiques de ce système de transport: premier métro en Amérique où les voitures roulent sur pneumatique, confort moderne, parcours effectués avec rapidité et sécurité, liaisons efficaces avec les transports de surface, etc., mais, très vite, on constatait que la réussite de l'entreprise tenait surtout à la qualité remarquable de l'esthétici-

que des stations; de plus, chacune d'entre elles présentait un caractère spécifique qui contribuait à son identification. On découvrit que le métro n'était pas seulement une merveille technique. Le génie des hommes avait imaginé et réalisé une succession d'espaces heureux sous le sol de la ville. Véritable troisième dimension du tissu urbain, le métro annonçait la transformation de Montréal en cité de l'avenir.

Dix des vingt-six stations ont été conçues par l'atelier d'architecture de la municipalité tandis que les seize autres furent confiées à des architectes du secteur privé. Ce partage de la création fut certainement déterminant quant aux possibilités d'invention de nouvelles formes urbaines. Ceci a permis de multiplier et de diversifier les talents, de dépasser ainsi l'ordre strictement fonctionnel et, pourquoi pas, de faire entrer dans les calculs de rentabilité le sourire des enfants. Plusieurs stations se distinguent par leur niveau de recherches plastiques exprimant des aspects de l'expérience technique et culturelle de notre époque. Elles constituent l'ébauche des possibilités qui s'ouvrent à l'architecture dans son influence sur l'activité des hommes. Elles contribuent aussi à la réconciliation de l'oeuvre d'art avec un champ opératoire de plain-pied dans la réalité.

Malgré son volume modeste, la station Peel s'est attirée la visite des experts du monde entier par l'excellence de sa conception et de sa réalisation. Elle incarne, avec une force toute particulière, l'ensemble des rapports nouveaux suscités par l'architecture du métro. Située dans l'axe est-ouest, sur la ligne No 1, à deux pas du carrefour le plus important de Montréal, elle reçoit des déplacements considérables de foule. La proximité des grands magasins et des hôtels en fait un lieu urbain et cosmopolite avant tout.

Un grand nombre de stations ont été creusées dans le roc tandis que les autres ont été construites en tranchée ouverte. C'est le cas de Peel dont le volume fut cependant restreint en raison surtout de la faible hauteur entre le niveau des rails et celui de la rue. De même, les nombreux édifices qui bordent le boulevard de Maisonneuve, ne permettaient de dégager qu'une largeur très étroite. Limités par ces exigences, les architectes Louis-J. Papineau, Guy Gérin-Lajoie et Michel Le Blanc adoptèrent une solution tendant à traiter le volume architectural intérieur de façon à créer successivement un sens de hauteur et d'écrasement par



un jeu de contrastes au plafond.

La mezzanine, placée dans l'axe des rails, directement au-dessus de la voie, est supportée par une série de poutres et colonnes. Ces colonnes sur rotule sont dessinées et calculées de manière à absorber une partie importante du moment maximum des poutres de la mezzanine. Ceci permet de réduire la profondeur de ces dernières à un strict minimum. Ces colonnes sont attachées latéralement aux caissons modulés du toit sur coussin. Tout le béton structural est exposé. Le recouvrement des murs intérieurs et des sols a été conçu en fonction du mouvement intense, et les matériaux utilisés provoquent des vibrations visuelles qui expriment le caractère actif des espaces. Ce sont des céramiques circulaires choisies dans des tons de gris. Elles ont un diamètre de $\frac{3}{8}$ de pouce sur les murs, de 4 pouces sur les sols de la mezzanine et de 6 pouces sur ceux du niveau inférieur.

Une station de métro ne peut être perçue comme un édifice. On ne peut en saisir le tout d'un seul regard. C'est une architecture qui se marche, se parcourt selon des cheminements réglés par un rythme de séquences où peuvent apparaître des temps forts et des temps faibles. Le volume qu'il faut aménager est limité par les exigences de la matière; cependant, l'ordre des perceptions y est très varié, car l'usa-

ger y conserve un comportement de citadin, utilisant cet espace *dedans* comme s'il était *dehors*. La rame de métro, les quais, les escaliers mécaniques ou conventionnels, la mezzanine, les couloirs sont autant de lieux où la perception de l'ensemble est particulière. Pourtant tous doivent permettre une compréhension rapide de l'espace total afin de faciliter l'orientation et d'éviter un sentiment d'insécurité chez l'utilisateur.

Les facteurs essentiels mis en jeu par les architectes de la station Peel, ont été l'unité des matériaux et une maîtrise absolue dans l'organisation des masses. Des sources lumineuses directionnelles mettent en relief percées et passages de volumes, rendant ainsi l'architecture et les fonctions parfaitement *lisibles*.

Sur les quais, on a disposé sur les murs des panneaux lumineux forts en coloration qui permettent l'intégration plastique de l'affichage publicitaire. A certains endroits de la station et dans tous les couloirs, des éléments décoratifs agrémentent les murs; ce sont des motifs circulaires de 6 et de 12 pieds de diamètres, dont les surfaces sont recouvertes de céramiques rectangulaires. Ces éléments présentent des modulations colorées. On a apporté un soin particulier à leur localisation. Il a été tenu compte des déplacements de l'utilisateur et de sa progression vers

ou en provenance de la partie centrale de la station.

On constate que ces motifs tirent parti avec justesse de la forme, de la couleur et de la texture pour rompre avec leur support. Ils imposent une architecture nouvelle aux couloirs, qui sont généralement des lieux de passage mornes et contraignants. Par cette restructuration spatiale, on est parvenu à faire éclater les dimensions restreintes des couloirs et à réaliser ainsi l'intégration difficile de ces *tentacules* à l'ensemble du volume architectural.

Pour Jean-Paul Mousseau, qui a collaboré à la conception de la station Peel, l'oeuvre dépasse le cadre du projet. Certes, il peut s'agir ici d'une réussite mais ce qui importe, selon lui, c'est de regarder ailleurs et de se remettre immédiatement à la tâche. « Bien des architectes, dit-il, construisent encore pour des mouches ou des souris. Leurs édifices sont pareils à leurs âmes, desséchées ou désolées. Il est vrai qu'il n'est pas facile de bâtir aujourd'hui. Le métier, investi par la technique, l'économie, le droit, fait une place de plus en plus étroite aux considérations esthétiques. Pourtant, bonne ou mauvaise, une architecture communique. Elle trahit le degré de préoccupation sociale d'un architecte. Des espaces sereins ou agressifs agiront sur l'homme qui doit les habiter. De nos jours, le spectacle des villes



3



4

qui ont rappelé les fonctions nécessaires de l'architecture. Ainsi, H. Sivadon écrit que « la santé mentale ne peut trouver de plus sûr terrain et de meilleur support matériel que la structure de son environnement architectural »⁽⁵⁾. G. Mesmin remarque que l'architecte est aussi un éducateur: « L'humanisation de notre civilisation passe par les relations entre l'enfant, l'architecture et l'espace »⁽⁶⁾. Les fonctions multiples auxquelles participe l'espace construit dépassent le cadre de cet article. Cependant, il est bon parfois de rappeler que la possession de l'espace fait aussi partie du bonheur. C'est pourquoi les villes, comme le note Michel Régnier dans la série *Urbanose* qu'il a réalisée pour l'ONF, sont le problème majeur de notre civilisation. La vie quotidienne à Montréal, c'est aussi des quartiers ravagés, des habitations délabrées, des rives inaccessibles, des conflits sociaux difficiles, . . . , et quel sens peut-on donner à l'*habiter*, aujourd'hui? Le métro nous a fait entrevoir ce que pourrait être la ville du XXe siècle. L'Exposition *Montréal plus ou moins*, présentée en juin dernier au Musée des Beaux-Arts, nous rappelle qu'elle n'existe pas encore et qu'il faudra la bâtir avec les hommes qui l'habiteront. Nous n'en trouverons de modèle nulle part. C'est ici qu'il faudra l'inventer. ■

English Translation, p. 94

NOTES DE LECTURE

- (1) *Culture et aménagement du territoire dans Québec face à l'aménagement régional*. A.R.D.A. — F.Q.H.U.A.D.T.
- (2) *Clefs pour l'urbanisme*. Paris, Seghers.
- (3) *The image of the city*. Cambridge, M.I.T. Press.
- (4) *La Logique du vivant*, Paris, Gallimard.
- (5) *Espace et comportement humain*.
- (6) *L'Enfant, l'architecture et l'espace*. Paris, Casterman.

1. Jean-Paul MOUSSEAU Motif circulaire.

L'unité des matériaux utilisés provoquent des vibrations visuelles qui expriment le caractère actif des espaces.
(Phot. Gabor Szilasi)

2. Un soin particulier fut apporté à la localisation des éléments circulaires. On notera aussi l'absence d'affiche publicitaire dans les couloirs.
(Phot. Gabor Szilasi)

3. De Peel, Mousseau ne veut retenir que l'expérience d'un travail où les qualités humaines des participants ont pu s'exprimer avec autorité.
(Phot. Gabor Szilasi)

4. Par cette restructuration spatiale, on est parvenu à faire éclater les dimensions restreintes des couloirs et à réaliser l'intégration difficile de ces tentacules à l'ensemble du volume architectural.
(Phot. Gabor Szilasi)

n'est que néant ou pollution visuelle. L'humanisation des lieux publics reste un objectif vain si le bâtisseur s'octroie d'emblée le droit à tous les détours de conscience pour rencontrer sa commande ». De Peel, Mousseau ne veut retenir que l'expérience d'un travail où les qualités humaines des gens qui y ont participé ont pu s'exprimer avec autorité. Il n'a pas été facile, par exemple, d'éviter l'affichage publicitaire dans les couloirs de la station. Cependant, convaincus de la nuisance que cela pouvait provoquer dans la conception de l'ensemble, les créateurs réussirent à imposer cette idée. « Pour convaincre les autres, il faut d'abord être convaincu soi-même, poursuit Mousseau. Je crois qu'une grande unité intérieure est nécessaire à ceux qui ont la tâche d'édifier notre environnement quotidien. Nous devons sortir de cette architecture de blockhaus et réinventer nos espaces collectifs. Le plasticien doit avoir droit de parole là où se manipulent forme, couleur, et lumière. Après tout, c'est sa spécialité. » Pour Mousseau, tout est affaire de conscience. La conscience de l'Environnement c'est finalement le seul vrai projet de l'art contemporain. L'artiste peut travailler sur la forme ou sur le regard, il peut colorier des allumettes, lapider des affiches, bâtir des lieux publics, tous ces projets ne visent qu'à réconcilier l'homme et son

environnement.

L'espace de la station Peel est provoquant par certains côtés. Il démontre que l'Art, sans se substituer à la vie, peut être envisagé comme une manifestation normale de celle-ci. Il illustre avec force les possibilités de l'architecture, face à cette prise de conscience nouvelle des problèmes que pose à l'humanité un univers technique édifié longtemps dans l'insouciance ou l'enthousiasme. Les créateurs y ont fait la preuve qu'une recherche d'art peut être menée de front avec une recherche d'efficacité sans jamais, toutefois, confondre ces deux notions. On retrouve la même maîtrise dans la conduite d'autres projets remarquables qu'ils ont entrepris à Montréal, tels la résidence des jeunes filles de l'Université de Montréal et le pavillon du Québec à Terre des Hommes.

« On n'interroge plus la vie dans les laboratoires », constate François Jacob⁽⁴⁾. De même, une scientificité trop poussée risque de compromettre la qualité des espaces aménagés par les spécialistes de la planification des villes. Ceci contribue le plus souvent à priver l'architecte de son espace au profit de l'aménagement. Cette reconquête de l'espace par l'architecture est, sans doute, l'une des voies qui mèneront à l'harmonie perdue entre l'homme et son environnement. Les témoignages sont nombreux de ceux