

## Un métro sans graffiti

René Viau

Volume 23, Number 94, Spring 1979

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/54751ac>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

La Société La Vie des Arts

### ISSN

0042-5435 (print)

1923-3183 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this article

Viau, R. (1979). Un métro sans graffiti. *Vie des arts*, 23(94), 16–21.

# Un métro sans graffiti

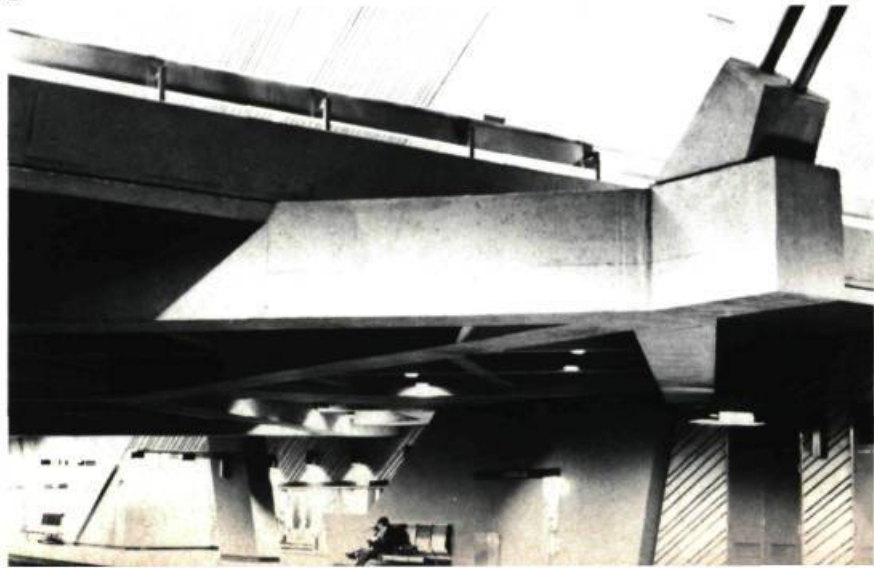
RENÉ VIAU

Depuis septembre 1978, un nouveau tronçon du métro de Montréal dessert le sud-ouest de la ville et se rend à la limite ouest, aux portes de La Salle. Avec le parachèvement de cette ligne, le maître d'œuvre du réseau, le Bureau de Transport Métropolitain, voit, une fois de plus, se confirmer sa réputation internationale. Déjà, en 1977, à l'occasion de l'ouverture des stations sises à l'est de cette ligne (de Préfontaine à Honoré-Beaugrand), l'American Institute of Architects classait l'ensemble du réseau et des stations comme une réalisation architecturale de première envergure.

Dès l'ouverture initiale du métro, en 1966, les Montréalais étaient emballés par sa qualité architecturale et la belle diversité qu'on y dénotait. A la station Peel — une réalisation des architectes Papineau, Gérin-Lajoie, Leblanc — l'usager était en face d'un concept architectural extrêmement intéressant. Un concept qui a fait couler bien de l'encre, celui de l'intégration de l'art à l'architecture, était traduit ici dans la forme et dans l'espace. Un art qui n'a rien de statique, qui n'est pas ajouté mais est bien intégré. Une station de métro est un espace dynamique qui se vit, se découvre. Les architectes demandèrent la collaboration de Jean-Paul Mousseau et du céramiste Claude Vermette qui conçurent des cercles de couleur, signaux unificateurs qui accentuent l'unité architecturale de la station.



2



## Sortir du blockhaus

Non seulement à la station Peel mais aussi ailleurs, on démontrait, par l'emploi de la couleur, de reliefs, de murales, etc., qu'une station de métro pouvait être plus qu'un tunnel bétonné. Après certains tâtonnements, certaines expériences plus ou moins heureuses (les verrières *historiques* des stations de Berri-Montigny et de la Place des Arts), on en est venu à se servir de la couleur, du mouvement, de la lumière du jour, au même titre que du verre, du béton et de l'acier. A la station du Champ-de-Mars, la lumière était apprivoisée. Les verres colorés de Marcelle Ferron captent la lumière, la transforment en reflets colorés qui se transmettent jusqu'au niveau des quais. Les espaces, parcourus quotidiennement par des milliers de gens, prennent vie, sortent de la grisaille.

Avec la fournée de 1976 et, plus encore, avec les dernières stations de la ligne du sud-ouest, l'architecture s'affirme de plus en plus. Parmi les stations de 1976, à côté de celle de Radisson, une merveilleuse réussite architecturale où le vocabulaire formel se suffit à lui-même, les concepteurs du métro firent appel à plusieurs artistes de renom: Montpetit, Daudelin, Bonet et, bien sûr, Mousseau.

L'architecture, c'est aussi un art. Certaines stations, par leur caractère *dramatique*, par la force d'évocation des volumes présents, n'ont pas besoin du soutien visuel des autres éléments de composition. C'est le cas des stations Angrignon et Radisson. A Radisson, les architectes Papineau, Gérin-Lajoie, Leblanc ont, une fois de plus, réalisé un espace frappant. Ils ont voulu traduire leur conception quasi organique du métro. Pour eux, le métro peut être défini comme un énorme tuyau collecteur permettant la circulation à l'intérieur de la ville. Ce tuyau comporte des élargissements, les stations. Pour garder au réseau sa fluidité, ces gonflements doivent être considérés comme des élargissements des parois du tuyau, nourris par des embranchements qui en permettent l'accès et la sortie. L'idée de cheminement, de parcours intuitif et compréhensible domine.

C'est ainsi que l'espace de Radisson a pris forme autour d'un gigantesque escalier regroupant les circulations. La station est une immense sculpture de béton dont cette matière est l'enveloppe. De la céramique, due à Claude Vermette, recouvre le sol. L'acier inoxydable sert de main courante, de guide, tout comme l'éclairage.



### Laisser pénétrer la lumière

Si cette idée de gonflement de tube, de *station-sculpture*, se retrouve dans certaines stations de la nouvelle ligne, comme celle de La Salle, d'autres, Angrignon par exemple, traduisent d'une façon différente le concept élaboré. Ainsi Angrignon, c'est vraiment le bout de la ligne, la fin du tunnel, le terminus. La rame, après un trajet de 47 minutes et demie, refait surface à un peu plus de 22 kilomètres de son point de départ. Le train entre dans un parc, dans la verdure, dans la lumière. L'environnement extérieur, une réalisation de Jean-Louis Beaulieu, est étonnamment présent. C'est ici l'endroit où l'on change de moyen de transport, aidé en cela par une série de tentacules recouvertes d'acrylique semi-cylindrique et transparent. Ces chemins couverts font le lien entre l'autobus, l'auto, la rue et le métro. C'est une station aérée, exubérante, où la fantaisie est omniprésente, comme en témoignent l'emploi de la couleur, la forme des puits d'aération.

Ce nouveau prolongement, de la station Lionel-Groulx à la station Angrignon, est fréquenté quotidiennement par plus de 60 000 personnes. Le parcours a été établi en vue de desservir le mieux possible les bassins de population de ce secteur. Outre celle du parc Angrignon et de La Salle, les autres stations sont celles des rues Monk et Jolicœur, dans l'ancien Ville-Émard (maintenant le quartier Saint-Paul), celle de Verdun, située en face de l'hôtel-de-ville de la municipalité de ce nom, des rues de l'Église et Charlevoix et la station Lionel-Groulx. Cette dernière est une station de correspondance à deux niveaux par où passera le prolongement de la ligne Henri-Bourassa/Bonaventure. Les huit nouvelles stations sont remarquables par le soin apporté à leur aménagement.

C'est un métro sans graffiti, un métro où il fait bon, où la lumière du jour pénètre jusqu'au fond des couloirs souterrains lorsque les exigences de la construction le permettent. Cinq des nouvelles stations ont hérité d'œuvres d'art: sculptures, verrières, murales, coloration, . . . Des œuvres d'art devant lesquelles on ne s'arrête pas, comme on le fait dans un musée. Ces œuvres d'art se succèdent, animent les surfaces, participent avant tout à l'ambiance de l'ensemble.

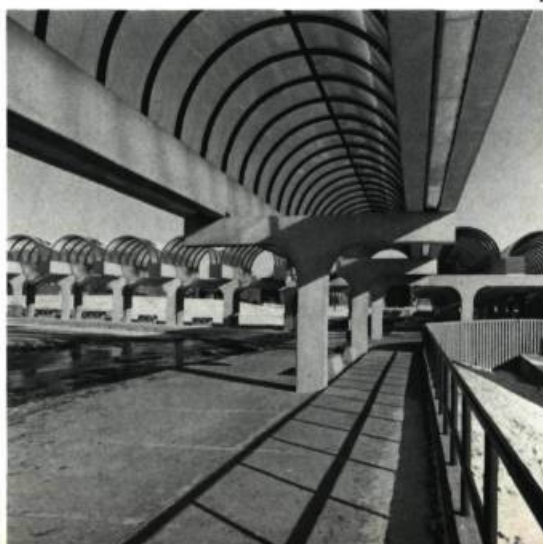
### De la station Lionel-Groulx à celle de La Salle

Déterminante par l'ampleur et la franchise des volumes en présence, la station Lionel-Groulx sera la plaque tournante du futur réseau. Le souci de faire pénétrer la lumière jusqu'au niveau des quais est, ici encore, repris par les concepteurs de la station, dont l'architecte Yves Roy du Bureau de Transport.

De ce grand bâtiment qui abrite deux quais centraux superposés, trois édicules et un garage remontent à la surface. Dans un quartier en pleine transformation, où la vocation domiciliaire sera encouragée, l'architecture externe ne cherche pas à s'intégrer à l'environnement actuel mais bien à exprimer clairement ses propres fonctions et, surtout, à ne pas limiter les développements futurs qui, eux, restent à définir. Le béton précoulé des édicules a été traité au jet de sable. Couleurs et lanternaux y alternent.

À l'intérieur, au niveau de la mezzanine, on a une perception de tout le volume de la station. Le regard peut même englober les quatre voies à la fois. Dans ce lieu de correspondance, les circulations sont particulièrement bien définies, et la distance de marche est réduite. Dans l'organisation des circulations, on a voulu réduire au minimum les conflits possibles en optant pour une symétrie de bon aloi. Dans la station, de larges escaliers en granit voisinent avec un recouvrement de plancher de couleur agréable où domine l'orangé. Ici, rien d'étriqué. On est frappé par la disposition des poutres, le jeu des dalles apparentes, la finition raffinée du béton, tantôt lisse, tantôt bouchardée, la plasticité des murs revêtus de granit. L'architecte a ajouté deux murales en acier inoxydable, un matériau aussi employé dans la fabrication des garde-corps. Sur ces murales au fini brillant s'exerce un jeu de reflets et de déformations.

Le quartier immédiat autour duquel est construite la station Charlevoix sera lui aussi revivifié. Dans le sobre espace que constitue la station, se trouve, en mezzanine, une salle de contrôle éclairée directement. Bénéficiant aussi de la lumière naturelle, deux verrières multicolores, œuvres de Mario Merola et du verrier Pierre Osterath, seront placées au centre des escaliers conduisant à la salle de contrôle. Un revêtement de brique texturée et glacée réchauffe les murs de la station. Le rouge et l'orangé dominant, unifiant le parcours, se marient au carrelage en grès cérame flammé et, pour les quais, en granit rose.



1. Le jeu de poutres et le revêtement des murs sont particulièrement étudiés à la station Lionel-Groulx.

2. À la station La Salle, vue des tirants de la mezzanine.

3. La station Verdun: un grand espace bien éclairé.

4. À la station Angrignon, une série de tentacules semi-cylindriques en acrylique abritent l'usager.





5. La sculpture en acier inoxydable et en aluminium de Peter Gnass reflète le mouvement des passants et la lumière s'infiltrant à l'intérieur. C'est le point focal de la station La Salle.

6. L'édicule extérieur annonce les éléments formels de l'intérieur de la station La Salle.

7. A la station Lionel-Groulx, un espace dégagé.

8. La station Angrignon est abritée par des dômes en acrylique transparent. La lumière y est omniprésente.



6



7



8



### Un ensemble homogène

L'agence montréalaise Gillon-Larouche, chargée de la station La Salle, a voulu réaliser une conception originale qui traduit une grande volonté de rendre les espaces de la station interdépendants les uns des autres. Un édicule oblique, abritant l'usager qui attend l'autobus, côtoie un puits de lumière doté de lucarnes. Ces volumes extérieurs, bien campés, annoncent l'intérieur.

Pour unifier les différents niveaux, des masses colorées se conjuguent au traitement des volumes en béton et créent un lien. Dès l'entrée, l'œil est accroché, conduit à cette spectaculaire paroi sculptée — un élément focalisateur ultra-dynamique de Peter Gnass. Ce gigantesque pliage ne semble pas du tout écrasé par la complexité et l'abondance des volumes en béton. Bien au contraire, la sculpture d'acier inoxydable et d'aluminium éclate. La paroi est habitée par une coloration quasi cinématique due au reflet de la lumière, des couleurs, du mouvement des passants devenus à la fois spectateurs et acteurs.

Au niveau des quais, les volumes obliques et les plafonds rythmés sont traversés par des masses colorées allant d'un mur à l'autre, une création du peintre Michèle Tremblay-Gillon. Beaucoup plus qu'une simple recherche d'animation, ces masses ponctuent l'espace, se fondent au volume, à la paroi sculptée, pour créer un tout homogène où l'élément surprise intervient.

De concert avec la pénétration de la lumière, on a voulu diminuer ainsi l'impression d'être dans un tunnel. Des quais, on voit la mezzanine suspendue et la sculpture. La station La Salle a reçu en 1976, avant même d'être construite, un des dix prix d'excellence de *Canadian Architects*.



9

10



9. A la station Verdun, Antoine Lamarche a animé de bandes graphiques la surface de béton.

10. Le peintre Michèle Tremblay-Gillon a créé ici des bandes colorées accentuant l'obliquité des volumes de la station La Salle.

11. Les murales en acier inoxydable de la station Lionel-Groulx, par leurs surfaces inégales, créent un jeu intéressant de déformations visuelles. Une création de l'architecte Yves Roy.

12. A la station Monk, le béton se fait courbe.

13. Les jeux visuels de la sculpture de Peter Gnass sont visibles jusqu'au niveau du quai de la station La Salle.

14. Les abris extérieurs en acrylique semi-cylindriques de la station Angrignon. A droite, au premier plan, une bouche d'aération.  
(Photos Gabor Szilasi)



**Les autres stations**

La station de l'Église a été conçue par l'agence Lemay-Leclerc. Les architectes ont dû limiter les possibilités créatrices à l'emploi de matériaux expressifs à cause d'un contexte technique particulièrement exigeant. Signalons l'édicule *en éventail* qui se déploie sur lui-même et d'où s'insinue la lumière destinée à l'intérieur. C'est une construction réussie et qui s'intègre parfaitement dans les bâtiments de cette rue commerçante. Claude Théberge y a incorporé des reliefs en béton et Claude Vermette, des céramiques dont les dessins ont les chauds couleurs de l'automne.

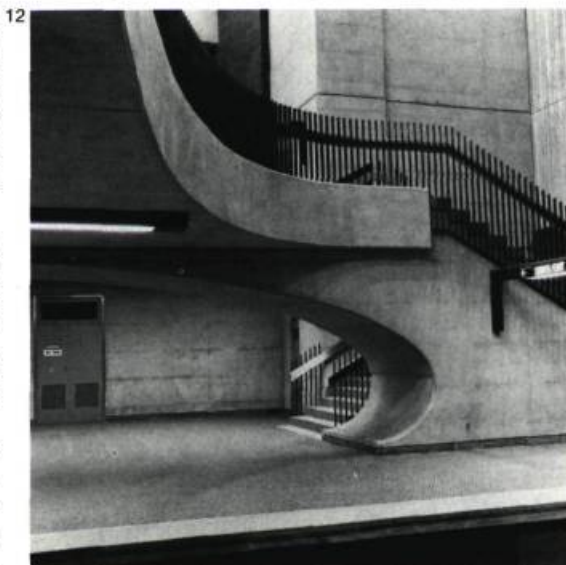
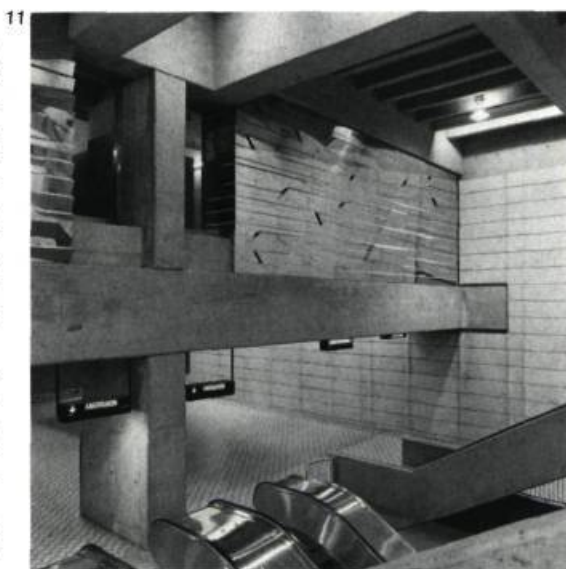
A Verdun, un grand volume éclairé naturellement a été dégagé en tenant compte de la profondeur de la station. Antoine Lamarche a créé ici, dans le béton, des motifs qui sont soutenus par des bandes graphiques. Elles affectent toutefois la simplicité initiale de l'espace.

De la station Monk se dégage un certain aspect théâtral accentué par le traitement des parois-rideaux en béton, par la situation de la mezzanine, en corbeille au-dessus des quais, et par la fluidité des passages. C'est un volume impressionnant où l'humour est présent sous la forme d'une sculpture de Germain Bergeron représentant, sous forme stylisée, les ouvriers qui ont construit le métro. Les architectes de ce volume aérien, malheureusement troublé par un certain maniérisme, sont Blais et Bélanger.

Pour la station de la rue Jolicœur, l'architecte a créé un édicule en verre dont le toit est soutenu par des poutrelles d'acier tubulaire apparentes. Cet édicule recouvre aussi une partie du niveau des quais où, comme ailleurs, l'espace est bien éclairé. Il en est de même à la station Angrignon, où le métro émerge sous des voûtes transparentes et baroques.

Au Bureau de Transport Métropolitain, dirigé par l'architecte Jean Dumontier, l'ouvrage est loin d'être fini. Une nouvelle ligne s'achève où des artistes, Tonnancour, Besner, Dernet et d'autres, se retrouveront à côté des architectes.

English Translation, p. 93



**ANGRIGNON**

*Architecte:*  
Jean-Louis Beaulieu,  
Bureau de Transport  
Métropolitain

*Ingénieurs:*  
S. Ghanem,  
Bureau de Transport  
Métropolitain

**LASALLE**

*Architectes:*  
Gillon-Larouche

*Ingénieurs:*  
Labrecque, Vézina et  
Associés

**LIONEL-GROULX**

*Architecte:*  
Yves Roy,  
Bureau de Transport  
Métropolitain

*Ingénieurs:*  
Marc Breault,  
Bureau de Transport  
Métropolitain

**MONK**

*Architectes:*  
Blais et Bélanger

*Ingénieurs:*  
Arsenault, Garneau,  
Villeneuve

**VERDUN**

*Architecte:*  
Jean-Maurice Dubé

*Ingénieurs:*  
Maurice LeBlanc et Associés

