

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL SUITE À SON ASSEMBLÉE DU 7 NOVEMBRE 2014.
Le Conseil du patrimoine de Montréal est l'instance consultative de la Ville en matière de patrimoine*.

Projet de transformation de l'édicule de la station de métro Jean-Drapeau

A14-VM-03

Localisation : 55, circuit Gilles-Villeneuve, Île Sainte-Hélène, arrondissement de Ville-Marie

Reconnaissance municipale : Site patrimonial cité de l'Île-Sainte-Hélène
Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle (Île Sainte-Hélène) au Plan d'urbanisme

Reconnaissance provinciale : Le site patrimonial comporte trois sites inscrits à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ).

Le Conseil du patrimoine de Montréal émet un avis parce que le projet est situé dans un site patrimonial cité par la Ville de Montréal.

NATURE DES TRAVAUX

Le projet consiste en des travaux de mise aux normes de l'édicule de la station de métro Jean-Drapeau, afin de répondre à différentes exigences en matière d'évacuation et de ventilation. Ces travaux visent également l'amélioration de la fluidité et le remplacement du revêtement en cuivre des toitures.

AUTRES INSTANCES CONSULTÉES

Le comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement de Ville-Marie a émis un avis favorable avec conditions en septembre 2014.

HISTORIQUE DES LIEUX¹

La plus grande des îles ceinturant Montréal est baptisée île Sainte-Hélène par Samuel de Champlain en 1611. Elle est réunie en 1665 à la seigneurie de Longueuil. La famille Le Moyne, qui en devient propriétaire, y fait alors construire un manoir et un moulin. Les autorités britanniques acquièrent le site stratégique de l'île Sainte-Hélène en 1818. Ils en font un lieu défensif pour faire face à une éventuelle invasion américaine en y construisant plusieurs installations

¹ Sources : Grand répertoire du patrimoine bâti de la Ville de Montréal (<http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/index.php>); Parc Jean-Drapeau (<http://www.parcjeandrapeau.com/>);

militaires entre 1820 et 1824. À partir de 1874, elle est utilisée comme parc municipal, des traversiers assurent alors le transport entre Montréal et l'île.

La Ville de Montréal acquiert l'île en 1908. La construction du pont Jacques-Cartier, d'abord nommé pont du Havre, en permet l'accès véhiculaire à partir de 1930. En 1931, la Ville entreprend des aménagements (routes, sentiers, etc.) selon un plan d'ensemble préparé par l'architecte-paysagiste Frederick G. Todd et on y construit la tour de Lévis, les pavillons des baigneurs et des sports et de nombreux petits pavillons de services. Le Canada obtient l'Exposition universelle de 1967 (« Expo 67 ») en 1962 et Montréal est promulguée ville-hôtesse de l'événement, ce qui entraînera des travaux marquants de réaménagement de l'île Sainte-Hélène.

De 1963 à 1967, on utilise des matériaux de remblais provenant des excavations du métro et du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine pour agrandir le site. L'île Notre-Dame est créée à partir d'une petite île en bordure de la voie maritime et l'île Ronde est fusionnée à l'île Sainte-Hélène. Le lac des Dauphins, des manèges et une marina sont aménagés à l'extrémité est de la nouvelle île Sainte-Hélène alors que le lac des Cygnes et des pavillons thématiques et nationaux occupent l'autre extrémité. L'édicule de la station Jean-Drapeau a quant à lui été réalisé par l'architecte et artiste Jean Dumontier, entre 1963 et 1967. Les deux îles sont reliées par le pont des îles et la passerelle du Cosmos. Après Expo 67, le site prend le nom de Terre des Hommes et poursuit des activités jusqu'en 1981. L'île Notre-Dame accueille les Florales internationales de Montréal 1980. La Ville de Montréal adopte un Plan directeur de mise en valeur et de développement du parc des Îles en 1990, dans le cadre du 350^e anniversaire et après un vaste exercice de consultations publiques.² La plupart des pavillons, conçus comme des structures temporaires, sont démolis entre 1984 et 1989 et remplacés par des espaces verts suite à la mise en œuvre du plan directeur. Le parc des Îles, inauguré en 1992, est rebaptisé parc Jean-Drapeau en 1999 de même que la station de métro, auparavant appelée station Île-Sainte-Hélène. Par la suite, une entité paramunicipale est constituée en vertu de la Charte de la Ville de Montréal afin de gérer le parc Jean-Drapeau et « En 2006, la raison sociale du Parc est devenue officiellement Société du parc Jean-Drapeau. »³ En 2007, la partie de l'île située au sud du Pont Jacques-Cartier (excluant une partie de la rive ouest) est constituée à titre de site du patrimoine par la Ville de Montréal. Un règlement adopté par la Ville (règlement 07-036) énumère les motifs et effets de la constitution ainsi que les conditions de conservation et de mise en valeur. Ces dernières portent sur les éléments suivants : les composantes bâties, les aménagements, les composantes archéologiques, l'art public, la signalisation, l'affichage et le mobilier urbain.

CONTEXTE DU PROJET

Après avoir été informé du projet de transformation de la station de métro Jean-Drapeau qui faisait l'objet d'une demande de permis, le CPM a estimé que les travaux envisagés étaient trop importants pour se limiter à un commentaire ce qui l'a amené, le 25 septembre dernier, à inviter l'arrondissement à venir lui présenter le projet.

ANALYSE DU PROJET

Le Conseil du patrimoine de Montréal a reçu les représentants de l'arrondissement de Ville-Marie et de la Société de transport de Montréal (STM) lors de sa réunion du 7 novembre 2014. L'arrondissement a présenté le contexte de la

² Source : Société du parc Jean-Drapeau, 2007. *Mémoire de la Société du parc Jean-Drapeau. Constitution du site du patrimoine de l'île Sainte-Hélène. Déposé le 12 juin au Conseil du patrimoine de Montréal.* P. 4.

³ Source : Ville de Montréal. Société du parc Jean-Drapeau. *Parc Jean-Drapeau. Rapport annuel d'activités 2012.* P. 3.

demande, l'historique du dossier, le cadre réglementaire et les étapes à venir dans le cheminement du dossier. La STM a ensuite présenté les objectifs du projet, l'historique du site, les caractéristiques architecturales de la station, les exigences liées à la mise aux normes et les codes en vigueur, les propositions de transformations ainsi que l'échéancier.

Le CPM tient à rappeler que l'édicule de la station Jean-Drapeau est mentionné nommément dans le règlement sur la constitution du site du patrimoine de l'Île-Sainte-Hélène (07-036) et que celui-ci précise que tous travaux affectant les bâtiments construits pour l'Expo 67 doivent assurer le maintien de leur intégrité.

À la lumière de la citation du parc Jean-Drapeau, l'édicule a un intérêt historique puisqu'il constituait l'accès principal au site de l'exposition universelle de 1967 et un intérêt architectural dans la mesure où il s'agit d'un exemple accompli des premières stations du réseau de métro montréalais. Il est constitué d'un volume formé d'une toiture en béton « plié » basée sur un plan en croix. Les accès au bâtiment sont marqués par une avancée de toiture qui semble flotter au-dessus d'un mur rideau vitré. Les façades nord et sud sont également largement vitrées. Son architecture présente ainsi un contraste très réussi entre le traitement vigoureux du béton et les dégagements des vues tout autour sur le paysage du parc. La symétrie de l'édifice et son aspect monochrome étaient des éléments importants pour l'architecte. Le bâtiment a été reconfiguré en 1992, depuis l'accès s'effectue uniquement par la façade ouest de l'édifice, la façade est servant de sortie de secours.

Le projet comprend plusieurs interventions :

- Afin de répondre à différentes exigences quant à l'évacuation et à la ventilation d'urgence de la station en cas d'incendie, il est prévu d'installer des persiennes contrôlées à distance, en vue d'apporter de l'air frais et ainsi de garantir une route d'évacuation libre de fumée. La demande comprend deux propositions : la première (A), avec installation des persiennes sur les façades nord et sud (sorties de secours), la seconde (B), avec installation des persiennes sur les façades est et ouest (accès principaux).
- Afin d'améliorer la fluidité des déplacements lors des grands événements, le projet doit permettre l'entrée au bâtiment par les deux façades est et ouest. Ce faisant, l'intervention rétablira une symétrie des accès. Il prévoit aussi l'installation de nouvelles sorties, par le percement de portes dans les façades nord et sud, qui serviront de sorties de secours en situation d'urgence.
- Le remplacement des revêtements de cuivre sur les portions de toitures en pente par une toiture en zinc, afin de mieux respecter la monochromie du bâtiment.

Le CPM considère que l'effet de transparence entre l'intérieur et l'extérieur du bâtiment est une caractéristique très importante de la station. Les persiennes qui sont proposées réduisent de manière importante le vitrage présent. Le CPM est en accord avec la position du CCU à l'effet que ces persiennes nuisent à l'apparence et aux percées visuelles offertes par le bâtiment, ce qui ne représente pas les intentions de l'architecte d'origine ni la qualité attendue pour le principal accès public à l'île. À l'origine, les grilles de ventilation étaient constituées de panneaux verticaux aux extrémités des façades vitrées. À cet égard, la volonté de l'architecte d'harmoniser la conception de ce besoin technique au design architectural est patente. Une même approche d'un design intégré à l'architecture doit être attendue. La proposition A vient couper la vue sur le paysage pour les usagers qui sortent de la station. De plus, le CPM est en désaccord avec l'introduction d'un axe vertical au centre des façades est et ouest, qui vient rompre la composition d'origine horizontale et diminue l'effet de toit « suspendu ». Il recommande dans ce cadre que les guichets soient placés plus en retrait des façades afin de pouvoir installer des portes sur toute la largeur. Pour ce qui est de la

solution B, il considère qu'elle n'est pas aboutie. Les grilles doivent davantage épouser la composition architecturale. Par ailleurs, le CPM regrette de ne pas avoir eu accès à une série de plans plus complète (incluant des coupes) afin de vérifier si d'autres pistes de solution sont envisageables.

Par conséquent, le CPM appuie l'avis du CCU quant au besoin de réévaluer les options de ventilation de l'édicule afin de proposer une autre solution que les persiennes proposées. À cet effet, il énumère ici des pistes qu'il considère intéressantes :

- Placer les persiennes au niveau des bacs à plante situés aux angles du bâtiment, en empêchant l'accès à ces espaces au besoin par une solution esthétiquement intégrée.
- Reconsidérer l'option de placer la ventilation en toiture, en l'intégrant en partie dans l'épaisseur de la structure.
- Répartir les persiennes sur les quatre façades du bâtiment, afin de diminuer leur ampleur.
- Installer un « bandeau » continu qui longe la partie supérieure des fenêtres des façades nord et sud, composé de persiennes sur toute la largeur de la partie horizontale et d'un panneau d'un fini semblable sur les parties latérales.
- Envisager l'évacuation des fumées au niveau des escaliers mécaniques.
- Envisager l'extraction des fumées et l'apport d'air frais par les portes elles-mêmes. En contrôlant leur ouverture et leur fermeture à distance.
- Considérer la disposition actuelle des deux panneaux verticaux situés de part et d'autre des façades est et ouest.

Cette liste n'est pas exhaustive mais témoigne qu'il y a d'autres pistes de solution à explorer.

Par ailleurs, le CPM n'a pas été en mesure de comprendre pourquoi la gestion des fumées et de l'apport d'air frais ne pouvait pas se faire par un système automatique d'ouverture des portes alors que des mesures transitoires actuelles le permettent manuellement.

Pour ce qui est du toit, le CPM est en faveur de la couverture de zinc qui est proposée, car elle est davantage en accord avec la monochromie originelle du bâtiment. Il recommande néanmoins de faire preuve d'une grande sobriété et de recourir aux meilleures techniques.

Enfin, les façades nord et sud, où sont implantées les nouvelles sorties, sont très visibles depuis les chemins piétons. La proposition ne fait pas mention des aménagements paysagers qui y seront requis. Le CPM a constaté que des arbres sont présents à proximité de la façade sud et craint que ces aménagements n'engendrent des coupes d'arbres.

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) émet un avis défavorable au projet tel qu'il lui a été présenté. Bien qu'il comprenne la nécessité d'une mise aux normes, il estime par ailleurs que les recherches visant à trouver une solution technique satisfaisante qui soit appropriée en termes de design doivent être davantage explorées et suggère à cet effet des pistes de réflexion. Il considère que les modifications aux aménagements paysagers devraient être présentées en complément au projet. Il est toutefois favorable à l'utilisation du zinc pour le revêtement de toit.

Il souhaite que le projet lui soit représenté sur base de ces considérations et d'une documentation plus complète.

Le président,

Original signé

Jacques Lachapelle

Le 27 novembre 2014