

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

Le Conseil du patrimoine de Montréal est l'instance consultative de la Ville en matière de patrimoine.

Station de métro Angrignon

A08-SC-03

Adresse :	3500, boulevard des Trinitaires
Arrondissement :	Le Sud-Ouest
Lot (s) :	
Reconnaissance municipale :	nil
Reconnaissance provinciale :	nil
Reconnaissance fédérale :	nil
Autres reconnaissances :	Prix de l'Ordre des Architectes (1979)

Le Conseil émet un avis, à la demande de la Société de transport de Montréal et conformément au règlement 02-136 (codification administrative)*.

NATURE DES TRAVAUX

Le projet consiste à résoudre les problèmes techniques liés à la toiture de « verre » de la station Angrignon, comme le précise le document produit par l'agence Provencher Roy + Associés Architectes, intitulé : *Conclusion et projets préliminaires pour la réfection des toitures* (janvier 2008), et qui fait suite à : *Station de métro Angrignon. Réfection des lanterneaux de l'édicule et des marquises. Rapport d'étude préliminaire* (mai 2006).

Trois propositions de modification sont élaborées pour résoudre ces problèmes techniques : (1) le remplacement de toutes les voûtes en acrylique, ou d'une partie d'entre elles, par une toiture « en dents de scie » entièrement vitrée ; (2) une modification radicale de la couverture sous la forme d'un épais toit plat aux faces latérales vitrées ; (3) une large et haute voûte. Dans les trois cas, les façades actuelles de l'édicule sont conservées. L'option 3 est privilégiée par les architectes.

MISE EN CONTEXTE

La station Angrignon compte parmi la vingtaine de stations conçues par le Bureau de transport métropolitain (BTM), la majorité (une soixantaine) ayant plutôt été confiées à des professionnels indépendants. Elle fut érigée en 1977-1978, dans le cadre de la deuxième phase de la construction du métro engagée alors que Montréal s'apprêtait à accueillir les Jeux olympiques de 1976. L'architecture des stations de cette deuxième génération profite de l'expérience acquise en matière de circulation, de ventilation et d'ambiance. Les nouvelles normes de construction établies par le BTM favorisent la ventilation naturelle et la pénétration de la lumière du jour jusqu'aux quais, tout en privilégiant les évacuations directes des passagers vers l'extérieur par des sorties intégrées à l'environnement.

Tête ouest de la ligne verte, la station Angrignon est située dans le parc Angrignon, en bordure du boulevard des Trinitaires et d'un quartier résidentiel. Elle est flanquée d'un côté par un terminus d'autobus de banlieue et de l'autre par un vaste parking automobile. Son concepteur, Jean-Louis Beaulieu, architecte au sein de la division d'architecture du BTM, applique les nouveaux principes du BTM de manière remarquable. De plus, comme dans le cas de bien des stations de prolongement, il y utilise le béton, un matériau de prédilection de la modernité architecturale des années 1960 et 1970, au Québec et au Canada. Signalons qu'à la différence des autres stations, Angrignon ne comporte que deux étages, celui des quais et celui de la salle de contrôle, qui se trouve non pas en mezzanine mais directement au niveau de la rue.

Très peu profonde (ses quais sont à moins de cinq mètres du sol), la station est inondée de lumière naturelle qui pénètre par sa grande toiture transparente, de même que par les flancs vitrés de ses quais qui donnent directement sur le parc. L'architecte a voulu que les voyageurs découvrent la nature dès leur sortie de la rame de métro, Angrignon étant l'une des rares stations du métro de Montréal implantées dans un parc. Le bâtiment est très original par son architecture et sa palette de couleurs qui joue sur le contraste entre, d'une part, une structure lourde bien qu'ajourée et grise et, d'autre part, une couverture transparente, aérienne et soulignée d'orange.

L'édicule de la station est une grande structure en béton préfabriqué, basse et tentaculaire, qui s'intègre au paysage horizontal du parc. Son plan axial, en forme de losange étiré qui se superpose à la voie, s'étend entre le boulevard et le parc. Côté ville, il vient chercher une desserte automobile et côté parc, il donne accès par une passerelle à la grande pelouse qui descend jusqu'au niveau des quais par l'intermédiaire de deux fossés gazonnés. Au nord, le grand toit se prolonge par une série de courtes voûtes de facture identique aux plus longues, qui protègent les aires d'attente des autobus. Composée de petites voûtes transparentes en acrylique, la toiture repose sur de longues poutres creuses. Celles-ci sont recouvertes à l'intérieur d'une membrane, formant ainsi des chenaux de drainage et de nettoyage.

Sous le grand toit transparent, la salle de contrôle occupe un espace de forme irrégulière, bien que symétrique et largement transparent, laissant de grandes aires ouvertes en contact direct avec l'extérieur.

Des modifications ont été apportées au cours du temps : des nouvelles toitures protègent les zones d'attente des autobus. Ces ajouts ne reprennent pas le même langage que l'ensemble.

ANALYSE DU PROJET

Compte tenu des enjeux à la fois locaux et plus larges soulevés par le remplacement de la toiture de la station Angrignon, l'analyse qui suit comporte deux parties : (1) une analyse du projet sur la station Angrignon ; (2) une réflexion sur le réseau du métro montréalais et sur ses stations.

1. Le projet sur la station Angrignon

Il faut tout d'abord noter l'importance du projet de réfection et de ses impacts. Parmi les nombreuses interventions entreprises afin de palier aux dégradations et au vieillissement du réseau de métro depuis la fin des années 1990, ce serait la première fois qu'on intervient de façon majeure sur une station dont l'architecture de l'édicule avait été conçue pour être permanente. Jusqu'à présent, seuls des édicules conçus à titre « temporaire » ont été reconstruits à neuf afin de leur conférer une architecture qui réponde à un contexte dont le caractère urbain s'est précisé avec le temps (généralement ces édicules temporaires étaient érigés sur des terrains à bâtir, dans l'attente d'un futur développement immobilier). Le projet de réfection de la station Angrignon est donc un précédent très important qui engage l'avenir architectural du réseau tout entier. Toutefois, il ne s'inscrit pas dans une vision d'ensemble, comme le fut sa conception dans les années 1960 et 1970, se limitant au remplacement de la toiture.

Les trois options élaborées à cette fin font suite à un diagnostic des problèmes techniques, établi sur la base d'études de durabilité du matériau de couverture (Patenaude-JBK, 3 mars 2005) et de leur résistance (Patenaude-JBK, juillet 2004; BES inc., mars 2006) ainsi qu'à partir de la consultation des documents d'archives (dessins d'architecture et d'atelier, correspondance) et de l'examen visuel du bâtiment (Provencher Roy + Associés Architectes, mai 2006). Cependant, le rapport produit en mai 2006 ne rend pas compte des recherches effectuées sur le matériau de couverture, à la suite d'une première réunion en janvier 2006. Le CPM avait alors souligné l'intérêt que pouvait présenter une investigation, auprès du manufacturier, de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de revêtements en acrylique et de leur comportement dans le temps, ainsi que des possibilités de réfection. Plus largement, le CPM avait noté l'importance de documenter des projets de conservation de l'architecture moderne qui puissent servir de précédents.

Le CPM constate que le projet va bien au-delà de la réfection et ne peut être considéré comme un projet de conservation. Un tel parti lui apparaît prématuré, en l'absence d'une étude patrimoniale de la station, établissant les valeurs historique, architecturale et contextuelle ainsi que ses éléments architecturaux et urbains les plus caractéristiques. De plus, au-delà de la seule valeur de la station Angrignon, la prise en compte de la valeur patrimoniale du métro montréalais dans son ensemble fournirait des principes pour la réfection de ses stations.

Enfin, le CPM considère que les trois propositions posent un problème d'articulation entre le revêtement horizontal et la fermeture verticale.

2. La valeur patrimoniale du métro dans son ensemble

Espéré depuis le début du XX^e siècle, le métro fut un des grands chantiers de la modernisation de la ville dans les années 1960 et 1970, sous la gouverne du maire Jean Drapeau. Il se distingue des systèmes de métro construits à l'échelle du monde depuis le milieu du XIX^e siècle par son architecture moderne originale variée, par le design

unique de ses voitures et de ses équipements standards et par son intégration des arts. Mais il faut aussi reconnaître que le métro montréalais donne des signes de vieillissement, tel qu'en témoigne la station Angrignon. Les stations de la première génération ont plus de 40 ans et celles de la seconde génération ont plus de 30 ans. Aussi, une étude patrimoniale d'ensemble s'impose, afin d'identifier les valeurs historiques et contemporaines relatives de chacune des stations et de tracer des lignes directrices d'entretien et de réfection, comme celles qui ont été réalisées pour les œuvres d'art du métro par le Centre de conservation du Québec en 2004-2005. Une telle étude servirait aussi d'assise à l'élaboration d'une politique de conservation architecturale des stations qui tiendrait compte des défis posés par un usage de plus en plus intensif et universel et par la modernisation technologique nécessaire.

Héritage Montréal, DoCoMoMo Québec et l'École de design de l'UQAM ont déjà entrepris des travaux visant à inciter une meilleure appréciation de la dimension patrimoniale culturelle du métro. Le patrimoine moderne montréalais, de manière large, fait aussi l'objet d'une reconnaissance institutionnelle, dans le dernier Plan d'urbanisme (2004) et dans la politique du patrimoine de Montréal (2005). Des réalisations récentes témoignent d'une telle reconnaissance : la Ville de Montréal vient de restaurer le chalet du Lac-aux-Castors (Prix de l'OAQ 2007) ; elle a cité le complexe Habitat 67 à titre de monument historique (2007) et constitué l'île Sainte-Hélène en site du patrimoine (2007).

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

L'avis du CPM porte à la fois sur la station Angrignon et sur le métro dans son ensemble.

1. Le projet sur la station Angrignon

Le CPM rappelle que la station Angrignon est la première station où on propose des interventions sur l'architecture d'un édifice conçu pour être permanent. Aussi, le projet constitue un précédent majeur pour l'ensemble du réseau de métro et, dans cet esprit, il apparaît important d'appuyer les décisions sur des études complètes de la situation. Le CPM considère que l'approche privilégiée doit inclure le respect de l'authenticité tout autant que l'amélioration des dispositifs techniques et qu'à l'égard de ces derniers, il y a lieu de profiter des progrès technologiques.

Le CPM recommande la réalisation d'une étude patrimoniale établissant les valeurs historique, architecturale et contextuelle de la station ainsi que ses caractéristiques architecturales et urbaines importantes. De plus, compte tenu de l'importance du métro pour le patrimoine culturel de Montréal, il privilégie une approche de conservation. Toutefois, si la STM décidait, pour des questions de budget par exemple, d'opter pour une modification radicale de la toiture, il faudrait que les caractéristiques essentielles de la station, révélées par l'étude patrimoniale, soient reconduites comme lignes directrices du nouveau concept afin de préserver au moins les qualités d'ambiance et la mémoire du projet originel.

2. Le métro dans son ensemble

En matière de conservation, chaque cas est unique et l'élaboration de solutions « authentiques » en réponse aux problèmes rencontrés doit bénéficier d'expertises multiples, d'ordre architectural, technique et historique. En outre, compte tenu de l'importance du patrimoine du métro pour la collectivité montréalaise et de son vieillissement, une politique de conservation architecturale du réseau de métro doit être établie en tenant compte de la valeur patrimoniale de chacune des stations et des enjeux d'adaptation aux multiples exigences contemporaines. Aussi, le CPM réitère des recommandations antérieures faites aux responsables de la STM, soit :

1. la réalisation d'une étude patrimoniale de l'ensemble des stations du réseau ;
2. la mise sur pied d'un Comité de suivi des interventions sur l'architecture du métro (pour lequel les deux réunions convoquées autour de la station Angrignon peuvent être considérées comme une amorce). Le CPM accepterait avec plaisir de faire partie de ce comité.



La présidente

Le 11 mars 2008

* Règlement 02-136 (codification administrative),

12.1. Le Conseil donne son avis au conseil de la ville sur :

- 1° tout projet de modification au plan d'urbanisme dont le territoire visé concerne en tout ou en partie une portion du territoire de la ville situé dans un arrondissement historique, un arrondissement naturel, un arrondissement historique et naturel, un site historique classé, un site archéologique, un site du patrimoine, une aire de protection d'un monument historique classé en vertu de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., chapitre B-4) ou qui concerne un immeuble bénéficiant d'une protection en vertu de cette loi;
- 2° tout projet de règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4) dont le territoire visé concerne en tout ou en partie une portion du territoire de la ville décrite au paragraphe 1 ou qui vise un immeuble bénéficiant d'une protection en vertu de cette loi;
- 4° tout projet de démolition d'un immeuble situé en tout ou en partie dans une portion du territoire de la ville décrite au paragraphe 1 ou bénéficiant d'une protection en vertu de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., chapitre B-4) et qui, dans tous les cas, ne fait pas l'objet d'un avis de la Commission des biens culturels du Québec.