
AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

Le Conseil du patrimoine de Montréal est l'instance consultative de la Ville en matière de patrimoine¹.

Agrandissement – Édicule de la station Champ-de-Mars

A10-VM-12

Localisation : 940, rue Sanguinet – Arrondissement de Ville-Marie

Reconnaissance municipale : Aucune

Reconnaissance provinciale : Aucune

Reconnaissance fédérale : Aucune

Le Conseil du patrimoine de Montréal émet un avis à la demande de l'arrondissement de Ville-Marie et pour les motifs suivants : la station de métro Champ-de-Mars possède une valeur patrimoniale particulière due à sa position stratégique à l'entrée de l'arrondissement historique de Montréal et à son œuvre d'art significative, la verrière de Marcelle Ferron.

NATURE DES TRAVAUX

Le projet consiste à agrandir l'édicule de la station de métro pour permettre l'interconnexion par tunnel de cette station et du Centre de recherche du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CRCHUM) ainsi que l'accessibilité universelle complète de cette station, en conformité avec les objectifs de la Société de transport de Montréal (STM) pour les stations de la ligne orange.

AUTRES INSTANCES CONSULTÉES

Le projet doit obtenir l'avis du comité consultatif d'urbanisme, instance consultative de l'arrondissement.

¹Règlements de la Ville de Montréal 02-136 et 02-136-1

HISTORIQUE DES LIEUX

Jean Drapeau est élu maire de la Ville de Montréal en 1960. Le programme de son parti prévoit la construction d'un métro. Dès le 1^{er} août 1960, plusieurs services municipaux entreprennent des études à cet effet. Quelques mois plus tard, en novembre 1961, le Conseil municipal de Montréal vote des crédits pour construire et équiper un réseau initial de 16 kilomètres de longueur. Ce dernier incluait alors deux lignes, la première de Crémazie à Place d'Armes et la seconde de Atwater à Frontenac.

Les travaux de construction débutent le 23 mai 1962. Or, Montréal apprend en novembre 1962 qu'elle sera l'hôte de l'Exposition universelle en 1967. Dès le 6 août 1963, pour répondre à la demande anticipée de déplacements associés à cet événement, la décision est prise de prolonger la ligne 2 à ses extrémités, en ajoutant les stations Sauvé et Henri-Bourassa au nord ainsi que Square Victoria et Bonaventure à l'ouest, et d'ajouter une troisième ligne au réseau initial. Ce sera la ligne numéro 4¹, entre Berri-de-Montigny et Longueuil. Le 14 octobre 1966, la Ville remet le métro à la Commission de transport de Montréal (l'ancêtre de l'actuelle Société de transport de Montréal (STM)) qui verra à son exploitation. Cette même journée, le métro est ouvert au public. La ligne 4 sera inaugurée le 1er avril 1967.

La station Champ-de-Mars a été conçue par Adalbert Niklewicz, architecte à la Ville de Montréal, à qui on doit également la conception des stations Sauvé, Crémazie et Beaudry. De style pavillonnaire, l'édicule compte un toit incliné, une large verrière sur trois façades pour laisser pénétrer la lumière naturelle et un mur de béton coffré à motifs géométriques du côté nord. Porte d'entrée du Vieux-Montréal, la station de métro Champ-de-Mars est le site d'une des plus imposantes œuvres d'art du métro, un vitrail conçu par Marcelle Ferron (1924-2001) et donné par le gouvernement du Québec. Les 26 stations du réseau initial de 1966 ne possèdent pas toutes une œuvre d'art car à l'époque, on comptait sur la générosité d'entreprises ou d'organismes pour en financer la réalisation. Les œuvres n'étaient pas nécessairement prévues dès la conception de la station mais généralement intégrées plus tard. Le peintre et caricaturiste Robert LaPalme assurait la direction artistique pour l'intégration d'œuvres d'art dans les stations. Il préconisait l'utilisation exclusive d'œuvres figuratives qui racontent l'histoire de Montréal mais, pour la station Champ-de-Mars, l'artiste Marcelle Ferron a réussi à imposer une verrière totalement abstraite, l'une des œuvres les plus spectaculaires du réseau. Celle-ci, d'abord installée en 1968 puis restaurée en 1999, fait présentement l'objet d'importants travaux. La STM entreprend en effet la restauration du mur-rideau qui la supporte².

La STM a reçu en 2008 une demande du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) de raccorder son futur centre de recherche (CRCHUM) à la station de métro. Après des analyses poussées, une proposition de second édicule à cette station, qui avait été envisagée, est finalement rejetée en mai 2009. Les directions du CHUM et de la STM arrivent à un accord de principe : le CHUM sera raccordé à la station par un passage piétonnier souterrain, devant être accessible aux personnes à mobilité réduite. L'édicule existant sera agrandi afin de permettre le raccordement.

¹ « (...) cette ligne numéro 4 prendra la place de la ligne numéro 3, laquelle devait aller vers le nord ouest de la Ville, en utilisant les voies ferrées et le tunnel du Canadien National sous le Mont-Royal. Ce projet n'a finalement jamais été réalisé» (Source : stm.info/en-bref/mepmet9.htm).

² Source : Société de transport de Montréal. Avril 2010. *La STM. Un transporteur urbain, artistique et culturel*. 7 p. (stm.info/en-bref/STM_culturelle.pdf)

ANALYSE DU PROJET

Compte tenu de l'œuvre d'art majeure qui orne trois des façades de la station de métro Champ-de-Mars et de sa localisation stratégique à l'entrée du Vieux-Montréal, l'arrondissement historique de Montréal, l'édicule de cette station possède une valeur patrimoniale significative. Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) est heureux d'apporter sa contribution à la réflexion menant à l'agrandissement de l'édicule et à l'implantation d'un tunnel entre la station et le Centre de recherche du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CRCHUM). Il profite de l'occasion pour saluer la collaboration étroite entre l'arrondissement de Ville-Marie et la Société de transport de Montréal (STM), laquelle a permis selon les intervenants, de bonifier significativement les interventions projetées.

La proposition présentée à la réunion du 6 décembre 2010 par des représentants de l'arrondissement et de la STM consiste à construire un agrandissement du côté nord de la station actuelle afin d'y aménager l'accès au tunnel qui connectera la station de métro au CRCHUM. L'ajout, qui comprend aussi un ascenseur, sera relié à l'édicule existant par une coursive basse. Les parois seront vitrées et des portes seront aménagées du côté ouest pour faciliter l'accès à la station de métro à partir de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville et du parc qui borde la station. Une œuvre d'art est prévue dans l'agrandissement et un toit vert y serait aménagé. Dans l'édicule existant, on agrandira la mezzanine afin de construire deux ascenseurs vitrés (un pour chaque direction) et ainsi répondre aux objectifs d'accessibilité universelle. Le petit commerce sera déplacé dans la partie nord-est de l'édicule afin de dégager l'œuvre de Marcelle Ferron de toute obstruction visuelle. Pour répondre à un besoin technique, des volets de ventilation devront être percés dans le mur de béton du côté nord. Le projet prévoit l'ajout d'une grille ornementale pouvant être recouverte de végétation afin de rendre ces ouvertures inaccessibles et de camoufler la lumière qui en émanera le soir.

L'analyse du CPM porte sur les aspects suivants : (1) l'agrandissement de l'édicule de la station et (2) les aménagements extérieurs.

1. L'agrandissement de l'édicule de la station

Le CPM salue le parti-pris d'intégration guidant la proposition d'agrandissement, notamment le minimalisme de l'ajout qui confirme la prédominance de l'édicule original, de même que les interventions qui visent à mettre en valeur la verrière de Marcelle Ferron. Pour assurer la cohérence d'ensemble souhaitée, le CPM estime que l'ensemble des matériaux, finis, motifs de l'agrandissement doivent s'harmoniser à l'existant sur les surfaces intérieures et extérieures, de manière à ce que les parties forment un tout cohérent au plan visuel, y compris le tunnel sous la rue Sanguinet. Dans cette optique, il est en accord avec la demande de l'arrondissement à l'effet d'aligner les meneaux horizontaux de la partie supérieure de l'agrandissement sur ceux du pavillon existant.

Le CPM appuie les modifications requises pour conférer à la station de métro une accessibilité universelle. Il souligne toutefois que l'installation d'ascenseurs ne doit, sous aucun prétexte, entraîner la construction d'ajouts sur les toits.

Le CPM appuie la proposition d'un toit vert sur l'adjonction. Il signale par ailleurs que l'efficacité à long terme et l'aspect d'un tel toit, même s'il est extensif, sont tributaires d'un suivi périodique. Si la STM n'est pas assurée d'être en mesure d'effectuer un tel suivi, le CPM suggère d'opter plutôt pour un toit blanc. Toute occasion de remplacer un toit traditionnel par un toit vert est certes bienvenue, mais à la condition que la végétation soit gérée adéquatement. De plus, la perception du piéton qui circulera à proximité du métro pourrait être négative s'il aperçoit des essences végétales non désirées sur le toit de l'ajout.

Le CPM estime que le même souci d'entretien devrait guider le verdissement proposé de la grille dissimulant les volets de ventilation. Si cette zone est régulièrement soumise à la chaleur expulsée de la station, il sera difficile d'y maintenir une végétation saine, d'autant plus que cette grille sera située sur la façade la moins ensoleillée de l'édicule. Le CPM propose donc d'opter plutôt pour un grillage ornemental, qui pourrait être une œuvre d'art conçue dans le cadre du programme d'intégration de l'art à l'architecture. Il importe que cette grille s'harmonise au mur de béton à motifs géométriques.

Enfin, le CPM rappelle qu'avant toute construction, il est important de valider le potentiel archéologique résiduel du site.

2. Les aménagements extérieurs

Le CPM considère que l'accès projeté à la station par le côté ouest constitue une amélioration importante des déplacements est-ouest et de la relation entre la station et le parc qui la borde. Il regrette toutefois que les concepteurs du parc n'aient pas été consultés pour l'aménagement des abords de la station. Selon les informations obtenues par le CPM, ce parc aurait été conçu et réalisé sous la direction de M. Mario Masson, à la Direction des grands parcs et du verdissement de la Ville de Montréal, à une date inconnue. Il est encore temps de recourir à cette expertise, notamment pour l'intégration de la grille qui protégera les volets de ventilation et la localisation du mobilier public, tels les téléphones, les supports à vélo personnels et les bornes BIXI qui semblent, à l'heure actuelle, disposés de façon aléatoire. De plus, si un ou des arbres doivent être sacrifiés pour faire place à l'agrandissement, ceux-ci devront être remplacés et implantés au bon endroit pour maintenir, voire consolider, le petit îlot arboré à l'intersection de la rue Sanguinet et l'avenue Viger.

Enfin, le CPM croit opportun de profiter de l'agrandissement de la station de métro pour donner un nom au parc qui entoure cette dernière.

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) est favorable à l'agrandissement de la station de métro Champ-de-Mars tel que proposé. Il émet néanmoins les recommandations suivantes à la Société de transport de Montréal, promoteur du projet, et à la Ville :

- S'assurer de la compatibilité des matériaux pour obtenir une cohérence d'ensemble, y compris les aménagements du tunnel sous la rue Sanguinet.
- Assurer l'alignement des meneaux horizontaux de la partie supérieure de l'agrandissement sur ceux du pavillon existant.
- Ne pas construire d'équipements mécaniques sur les toitures.
- Poursuivre la réflexion sur l'aménagement du toit vert afin notamment de minimiser les impacts visuels à l'échelle des piétons. Opter pour une autre approche environnementale si l'entretien requis ne peut être assuré à long terme.
- Concevoir un grillage ornemental sans végétation pour dissimuler les nouveaux volets de ventilation et envisager d'inclure cet élément dans le programme d'intégration de l'art à l'architecture.

- Vérifier le potentiel archéologique résiduel du site avant la construction.
- Poursuivre la réflexion sur les aménagements extérieurs et solliciter l'expertise des concepteurs du parc à cet effet.
- Demander au comité de toponymie de la Ville de Montréal de donner un nom au parc entourant la station.

La présidente,

Original signé

Marie Lessard

Le 22 décembre 2010