

AVIS DU COMITÉ MIXTE (COMPOSÉ DES MEMBRES DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL ET DU COMITÉ JACQUES-VIGER)

Suite à leur assemblée du 6 septembre 2019

Les deux organismes sont des instances consultatives de la Ville de Montréal*.

Agrandissement de l'édicule sud de la station de métro Édouard-Montpetit

AC19-CDNNDG-01

Localisation :	2040, boulevard Édouard-Montpetit Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce
Reconnaissance municipale :	Site patrimonial cité du Mont-Royal
Reconnaissance provinciale :	Site patrimonial déclaré du Mont-Royal
Demandeur :	Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) et le Comité Jacques-Viger (CJV) (ci-après le comité mixte) émettent un avis à la demande de l'Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. L'avis du CPM est obligatoire en vertu de l'article 12.1, alinéa 4. Le projet est présenté en comité mixte considérant les enjeux à la fois patrimoniaux, architecturaux et urbanistiques.

HISTORIQUE ET CONTEXTE

Les premières stations du métro de Montréal sont inaugurées en 1966. Au cours des décennies suivantes, des travaux de prolongement sont entrepris pour la création de la ligne bleue. C'est dans ce contexte que la station de métro Édouard-Montpetit, œuvre de l'architecte Patrice Gauthier, a été inaugurée en 1988. Elle est aujourd'hui l'une des principales portes d'accès au campus de la montagne de l'Université de Montréal.

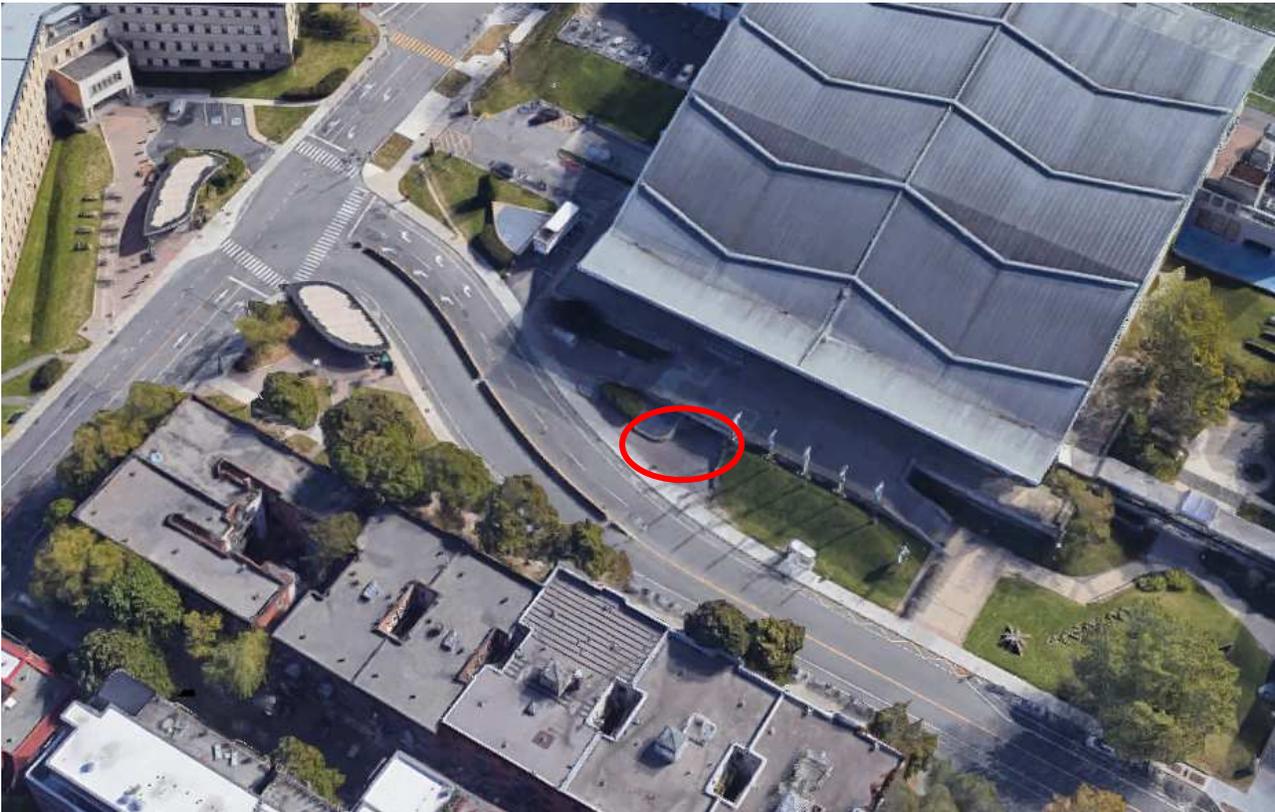
Depuis l'adoption d'une politique d'accessibilité universelle en 2009, la Société de transport de Montréal (STM) a rendu 14 stations de métro accessibles. Six autres stations sont en cours de travaux, parmi lesquelles la station Édouard-Montpetit, et 13 autres sont visées par cette politique. Le projet présenté consiste donc en l'agrandissement de l'édicule sud de la station de métro Édouard-Montpetit afin de rendre celle-ci universellement accessible. L'agrandissement est prévu en contiguïté avec le bâtiment du stade d'hiver du Centre d'éducation physique et des sports de l'Université de Montréal (CEPSUM). Il est prévu que l'édicule soit composé de panneaux tympans en aluminium anodisé noir et de parois de verre clair; cette transparence étant souhaitée pour maximiser le contact visuel avec la rue. La hauteur de la toiture est alignée avec le haut du garde-corps de l'esplanade du stade d'hiver. Il serait également surmonté d'une toiture végétalisée.

Il est également à remarquer que l'édicule est (Marie-Victorin) de la station de métro Édouard-Montpetit fait partie de la zone d'expropriation pour la réalisation du Réseau express métropolitain (REM). Dans le cadre de ce projet, l'édicule du métro a d'ores et déjà été démoli. Un nouvel édicule donnant accès directement à la station du REM sera construit. Il n'a pas

*Règlement de la Ville de Montréal 02-136 et
Règlement de la Ville de Montréal 12-022

été possible lors de la séance du comité mixte d'obtenir de l'information à l'égard de l'architecture du nouvel édicule appartenant au REM, puisque CDPQ Infra, responsable de ce projet, ne divulgue actuellement aucune information détaillée sur ces projets.

Le projet est localisé dans le site patrimonial cité et déclaré du Mont-Royal. Rappelons que le campus de la montagne présente un patrimoine paysager, naturel et bâti unique.



L'édicule sud de la station de métro Édouard-Montpetit, au pied du stade d'hiver du CEPSUM, est indiqué en rouge (source : Google Maps)

ENJEUX ET ANALYSE DE LA DEMANDE

À sa réunion du 6 septembre 2019, le comité mixte a reçu les représentants de l'Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, du Service de l'urbanisme et de la mobilité ainsi que les représentants de la STM. Il remercie les requérants pour leur présentation et formule dans les paragraphes suivants ses commentaires sur le projet.

Accessibilité universelle

Le comité mixte se réjouit de la prise en compte des différents usagers du métro et de la volonté de la STM de rendre accessibles universellement ses stations. Il apprécie également qu'on lui ait présenté de manière détaillée la complexité, les contraintes et les limites du présent projet. Les enjeux liés à l'adaptation de l'intérieur de la station semblent bien maîtrisés.

Absence de prise en compte de la dimension patrimoniale

Le comité mixte est toutefois déçu que la présentation ait été presque uniquement axée sur les contraintes techniques ayant orienté les choix de conception. Il rappelle que le rôle du Conseil du patrimoine de Montréal est de juger du respect des valeurs patrimoniales dans les projets qui lui sont présentés. Il est par conséquent surpris que cette considération soit absente de la présentation et que les contraintes techniques dictent l'architecture. À l'origine, un grand souci architectural et artistique avait guidé la construction des stations de métro, chacune ayant leur facture architecturale et artistique propre. Le comité aurait souhaité qu'on lui présente comment la dimension patrimoniale de cette station composée à l'origine de trois édicules a été prise en compte.

Manque d'arrimage au contexte

Le comité aurait également souhaité qu'on lui présente une analyse du contexte urbain qui tienne compte de la planification réalisée récemment par l'Université de Montréal pour l'évolution de son campus de la montagne, ainsi qu'une étude d'intégration au plan directeur d'aménagement de même que l'intégration du projet au boulevard Édouard-Montpetit, incluant les autres édicules de la station. Le comité regrette l'absence de ces études. La proposition semble avoir un langage architectural totalement distinct de l'édicule nord, créant ainsi une disparité entre les deux édicules de la même station de métro. Le comité aurait plutôt souhaité que le projet renforce le lien entre les deux. Cette absence de lien laisse penser que le projet est principalement guidé par des considérations de nature technique qui ne tiennent pas compte du contexte d'insertion. Par ailleurs, le comité juge que le choix d'implanter un toit végétalisé n'est pas en lien avec l'architecture du stade d'hiver et manque de justification. En effet, le concept global du stade vu de ce côté met l'emphase sur son grand toit « flottant » au-dessus d'une esplanade, cette dernière soutenue par un talus végétal. Par conséquent, le toit végétalisé proposé paraît complètement détaché du contexte.

Il fait également remarquer que le projet ne possède pas, non plus, d'ancrage avec l'architecture du stade d'hiver¹. Il rappelle qu'au moment de la construction de la station, l'approche d'intégration avait été de dissimuler l'édicule sud dans le soubassement du stade d'hiver. La stratégie actuelle d'insertion se dissocie de cette approche sans justification. En plus de l'ajout d'un nouveau volume construit à l'avant du stade d'hiver, l'une des principales modifications proposées est la recomposition du talus gazonné qui sépare le trottoir de l'esplanade du stade d'hiver. La présence de ce talus témoigne de l'insertion du stade sur le site de la montagne. L'édicule et les aménagements du domaine public proposés prévoient un encadrement plus construit. Le comité s'interroge si d'autres stratégies d'intégration ont été considérées.

Le comité est préoccupé quant à la cohérence du projet avec l'aménagement du domaine public, puisqu'en prolongeant l'édicule de la station de métro vers le trottoir, on réduit ainsi grandement l'espace de circulation à l'entrée. Les trottoirs, actuellement de largeur minimale, ne sont pas conçus pour accueillir autant de personnes en lien avec les activités de l'université, d'autant plus que le projet du REM prévoit une importante augmentation de l'achalandage à cet endroit. Ainsi, un arrimage avec la Ville de Montréal s'impose afin de repenser la rue et en faire un véritable pôle de mobilité intermodal fluide et cohérent, comme le souhaite l'Université de Montréal dans le plus récent plan directeur du campus de la montagne. Ce pôle devrait également signaler et jouer le rôle d'entrée du campus de la montagne. Par conséquent, le comité invite également les concepteurs à mieux prendre en considération l'entité paysagère du boulevard Édouard-Montpetit, qui est un paysage planté, doté de marges de recul importantes.

¹ Dont la valeur patrimoniale est soulignée dans Cameron, Christina, Claudine Déom et Nicole Valois. L'étude des valeurs patrimoniales du campus principal de l'Université de Montréal. Montréal, Chaire de recherche du Canada en patrimoine bâti, Université de Montréal, mai 2008, p. 25-26 et 84-85.

Enfin, le comité mixte invite la STM à coordonner ce projet avec l'Université de Montréal de manière à s'arrimer à l'axe de vie prévu par cette dernière. Quelle est la stratégie de la STM pour faire de l'édicule sud un accès au stade d'hiver de l'Université de Montréal? Comment l'édicule s'intègre-t-il au stade d'hiver?

Limites de l'accessibilité universelle

Le comité mixte a un souci d'équité dans les aménagements qui sont réalisés au sein de la métropole. Tel que conçu, le projet d'accessibilité universelle considère uniquement les enjeux intérieurs. Cependant, un autre enjeu lié à l'accessibilité universelle est le déplacement des personnes à mobilité réduite entre l'édicule sud et le débarcadère d'autobus situé à l'édicule nord. En effet, les personnes à mobilité réduite qui descendent de l'autobus à l'édicule nord de la station Édouard-Montpetit doivent traverser la rue à l'intersection située à une certaine distance en amont de la station afin d'accéder au métro en utilisant l'ascenseur situé dans l'édicule sud. Par conséquent, le comité est d'avis que le projet nécessite soit un prolongement de l'ascenseur situé au sein de l'édicule nord jusqu'à la sortie au rez-de-chaussée; soit la coordination du projet avec la Ville de Montréal de manière à réaménager la voie publique en conséquence.

Manque d'arrimage avec le Réseau express métropolitain (REM) et avec le plan directeur du campus de la montagne

Le nouveau plan directeur de l'Université de Montréal prévoit la création d'un « pôle de mobilité » à l'intersection de l'avenue Vincent-D'Indy et du boulevard Édouard-Montpetit. Le comité déplore que les aménagements liés à la création de ce pôle de mobilité ne soient pas intégrés à ceux de l'agrandissement de l'édicule sud de la station Édouard-Montpetit. Le comité déplore aussi vivement l'absence de coordination entre la STM et la CDPQ-Infra et il est déçu que de tels projets majeurs et aussi structurants ne soient pas réfléchis ensemble. Il constate le même problème pour les autres stations du REM prévues à Montréal, notamment sur l'avenue McGill College.

Avec le projet du REM, celui de la STM et celui de l'Université de Montréal, il craint que la multiplication des projets distincts sans vision d'ensemble préalable génère un manque de cohérence à cette entrée est du campus de l'Université de Montréal.

En effet, au plan directeur, le secteur de la station de métro Édouard-Montpetit est identifié comme étant l'un des quatre grands seuils d'entrée au campus de la montagne. Il sera le point de départ d'un nouvel axe de vie parcourant le campus d'est en ouest par la mise en place d'une voie partagée pour piétons, cyclistes et automobilistes, confortable et conviviale, aménagée de façon à bonifier l'expérience du piéton d'un bout à l'autre du campus.

AVIS DU CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL ET DU COMITÉ JACQUES-VIGER

Le comité mixte juge inconcevable que l'agrandissement de l'édicule de la station de métro Édouard-Montpetit ne soit pas coordonné avec la construction en cours de la station de REM voisine. Il comprend que cela n'est pas du ressort de la STM mais, du point de vue de l'aménagement de la Ville, l'innovation et la coordination des projets s'imposent. Le comité considère impératif que de tels projets soient coordonnés avec l'ensemble des partenaires (Université de Montréal, Société de transports de Montréal, REM, Ville de Montréal) et souligne sa déception par rapport à l'absence de coordination de tels projets majeurs à Montréal. Par ailleurs, le comité juge inacceptable qu'on lui présente un projet pour lequel son avis est obligatoire (rappelons que la station est localisée dans le site patrimonial du Mont-Royal), alors que le degré d'avancement des plans et devis est de 99% et que la STM prévoit lancer l'appel d'offres dans les jours qui suivent cette présentation, et sachant d'autant plus que la STM travaille depuis près de deux ans sur ce projet. Quelle place cela laisse-t-il aux commentaires et recommandations du comité mixte ? Il rappelle que le mandat du Conseil du patrimoine de Montréal et du

Comité Jacques-Viger, composé d'experts dans les domaines du patrimoine, de l'aménagement, de l'architecture, de l'urbanisme et de l'architecture de paysage, est de faire des commentaires et des recommandations aux concepteurs dans l'objectif de bonifier le projet, ainsi qu'aux élus du conseil municipal dans le but de les guider dans leur prise de décision.

Enfin, tel que mentionné plus haut, bien qu'il comprenne les défis techniques de l'agrandissement de l'édicule, il estime qu'une réponse architecturale, paysagère et urbanistique créative de même niveau s'impose.

Par conséquent, considérant l'absence de considération pour le rôle du comité mixte, le manque de prise en compte du patrimoine et du contexte du projet ainsi que l'absence totale d'arrimage entre les projets de mobilité structurants situés au même carrefour, le comité mixte émet un avis défavorable au projet.

Le président du Conseil du patrimoine de Montréal

Original signé

Peter Jacobs

Le 16 septembre 2019

Le président du Comité Jacques-Viger

Original signé

Patrick Marmen

Le 16 septembre 2019