

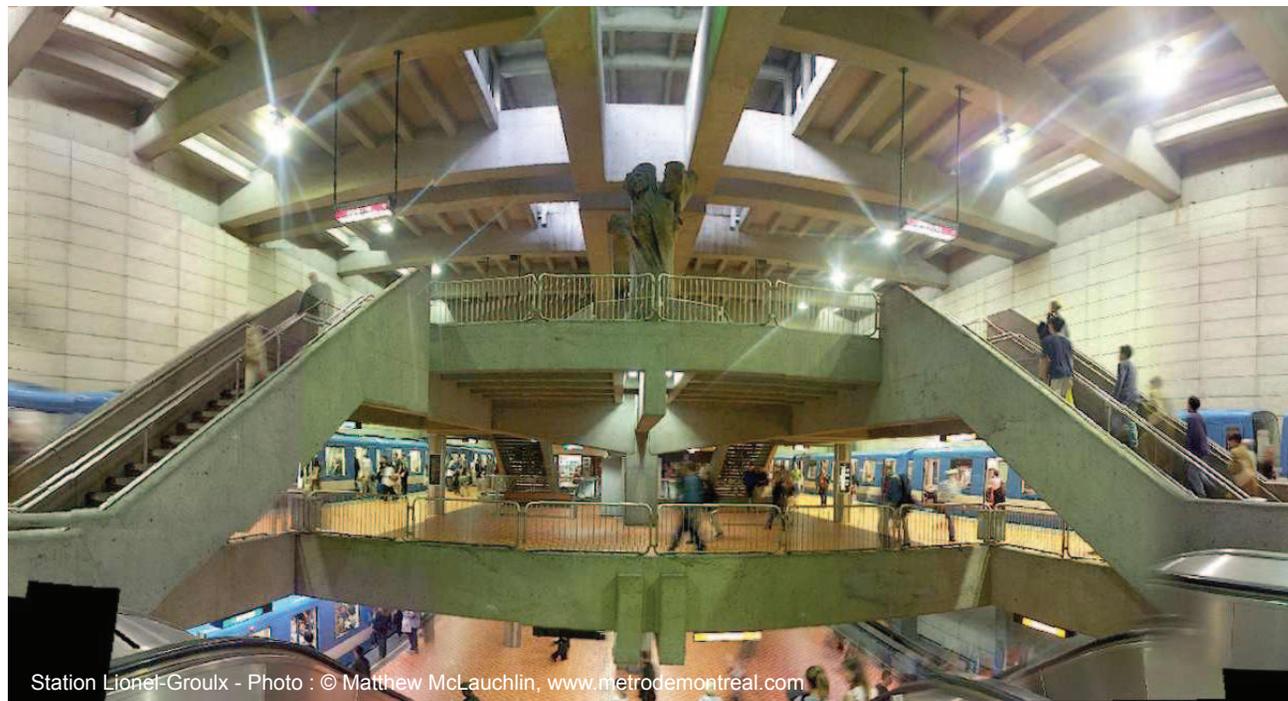
ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL

LE MÉTRO DE MONTRÉAL

Le réseau du métro de Montréal est un ouvrage remarquable d'ingénierie et d'architecture novateur à plusieurs égards, pour lequel l'équipe de conception, composée de professionnels de la Ville de Montréal assistés d'experts de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), a fait preuve d'une grande créativité. Pour les initiateurs du projet, la congestion des rues et la rigueur du climat montréalais étaient des arguments importants pour justifier sa réalisation.

Le métro montréalais occupe une place enviable dans le corpus du patrimoine moderne du monde, parmi les réseaux de transport métropolitain implantés depuis le milieu du XX^e siècle. Le réseau se distingue par l'architecture unique de chacune de ses stations, l'intégration d'œuvres d'art, la conception de ses tunnels, la disposition de ses accès et la conception de ses voitures qui assurent un grand confort de roulement. L'ensemble des stations du métro présente un panorama de l'histoire des courants architecturaux et artistiques au Québec, des années 1960 à nos jours.

Ce grand projet d'initiative municipale a donné l'occasion à de nombreux architectes et artistes québécois de se faire connaître et a permis à des entreprises locales de s'ouvrir sur le marché international. Il a suscité le développement du « Montréal souterrain », reconnu internationalement, qui relie plusieurs édifices administratifs, commerciaux et résidentiels. Ces espaces gagnés dans le sous-sol de la ville ont permis d'étendre le domaine public et sont devenus, avec les différentes stations, un lieu d'urbanité propice à la tenue de nombreux événements et performances artistiques.



Station Lionel-Groulx - Photo : © Matthew McLaughlin, www.metrodemontreal.com



Plan du réseau – Source : STM



Édicule de la station Champ-de-Mars - Source : VdeM

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU MÉTRO DE MONTRÉAL

DÉSIGNATION PATRIMONIALE

Désignation au Plan d'urbanisme : Aucune

Statut en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel du Québec : Aucun

Désignation patrimoniale fédérale : Aucune

CHRONOLOGIE - Événements marquants

Les premiers projets non réalisés

- 1861 Fondation de la Montreal City Passenger Railway Company, première compagnie de transport public à Montréal
- 1863 Inauguration du métro de Londres, premier métro au monde
- 1910 Premiers projets pour un métro à Montréal
- 1911 Fusion des diverses sociétés de transport urbain sur l'île de Montréal en une seule compagnie, la Montreal Tramways Company (Compagnie des tramways de Montréal)
- 1944 Projet de métro de la Compagnie des tramways
- 1950 Municipalisation de la Compagnie des tramways, qui devient la Commission de transport de Montréal (CTM)
- 1953 La CTM dépose à la Ville de Montréal un nouveau projet de métro, qui n'est pas retenu

Le réseau initial

- 1961 Suite à l'élection de l'équipe Drapeau-Saulnier, la Ville de Montréal entreprend la réalisation du réseau de métro pour Montréal comportant deux lignes : ligne 1 (verte), d'Atwater à Frontenac, et ligne 2 (orange), de Crémazie à Place-d'Armes
La Ville de Montréal obtient du Gouvernement du Québec un changement à sa charte lui permettant de lancer elle-même le projet du métro
Le Conseil municipal de la Ville de Montréal vote des crédits initiaux de 132 millions de dollars pour la construction de ce projet
- 1963 Après constat des bas prix des soumissions reçues, on décide de modifier le projet en prolongeant la ligne 2 (orange) vers le nord et l'ouest.
Suite à l'annonce de la tenue d'Expo 67, on crée la ligne 4 (jaune) vers Longueuil
- 1966 Le 14 octobre, le métro de Montréal est officiellement inauguré. Vingt stations sont ouvertes au public sur les lignes 1 (verte) et 2 (orange)
- 1967 Le 31 mars, inauguration de la ligne 4 (jaune). Le réseau initial est complété (22,1 km, 26 stations)

Premier prolongement du réseau

- 1970 Fondation de la Communauté urbaine de Montréal (CUM)
Création, au sein de la CUM, de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM) et du Bureau de transport métropolitain (BTM) qui deviennent mandataires de la gestion et du prolongement du réseau
- 1971 La CUM amorce les prolongements du réseau avec des crédits provenant des gouvernements provincial et municipal
- 1976-78 Prolongements de la ligne 1 (verte), des stations Préfontaine à Honoré-Beaugrand, puis de Lionel-Groulx à Angrignon (16 km, 17 nouvelles stations)

Deuxième prolongement

- 1980-86 Prolongements de la ligne 2 (orange), des stations Lucien-L'Allier à Côte-Vertu (12,9 km, 12 nouvelles stations)
- 1985 La CTCUM devient la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM)
- 1986-88 Ouverture graduelle de la ligne 5 (bleue), de Snowdon à Saint-Michel (9,7 km, 10 nouvelles stations)
- 1996 Fin des activités du BTM

Troisième prolongement

- 2007 Ouverture des stations Cartier, de la Concorde et Montmorency à Laval, dans le prolongement de la ligne 2 (orange) (5,2 km, 3 nouvelles stations)

Source : CLAIROUX 2001, JOLY 2012.

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU MÉTRO DE MONTRÉAL

VALEUR HISTORIQUE



Messieurs Lucien Saulnier, Lucien L'Allier et le maire Jean Drapeau examinant une maquette des voitures de métro (photo : Ville de Montréal)



Le maire Jean Drapeau, le premier ministre René Lévesque et d'autres dignitaires inaugurent la station Namur (photo : Archives de la STM)

La valeur historique du réseau du métro de Montréal repose sur son témoignage :

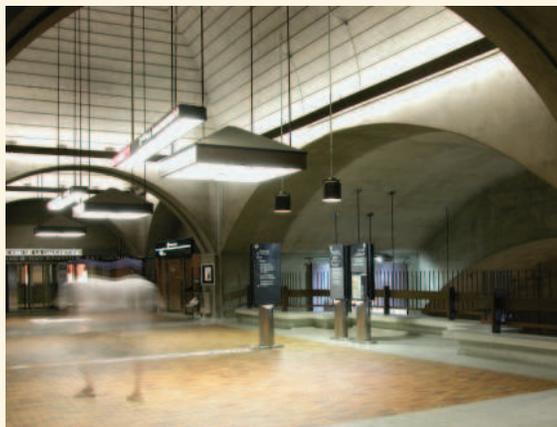
- de l'histoire du phénomène mondial d'implantation de métros dans les grandes villes du monde, en réponse à la densification des centres-villes et à l'étalement urbain;
- de l'histoire des différents projets pour doter Montréal d'un réseau de métro depuis 1910, dans l'émergence internationale d'une vision urbanistique axée sur la fonctionnalité des villes;
- de la concrétisation du projet dans les années 1960, comme solution à la congestion des rues de la ville et à la rigueur du climat, au cœur du développement de la modernité montréalaise;
- de sa position comme premier métro du monde à prioriser tout à la fois l'architecture, le design et l'art public;
- du contexte politico-administratif et interdisciplinaire dans lequel la première génération francophone massivement professionnelle a pu faire valoir ses compétences;
- du rôle d'initiateur de la Ville de Montréal dans la réalisation de cette infrastructure, avec la collaboration d'experts de la Régie autonome des transports parisiens (RATP);
- des compétences particulières qui se sont développées au Québec suite à sa réalisation;
- du développement de l'architecture au Québec, dont les diverses époques se lisent dans les phases successives de développement du réseau;
- de la création du concept d'accès hors rues, intégrés dans des édicules, par la suite adopté dans plusieurs autres réseaux de métro dans le monde;
- des grands personnages qui ont travaillé à sa planification et à sa réalisation, notamment le maire de Montréal, l'honorable Jean Drapeau, monsieur Lucien Saulnier, le gestionnaire municipal qui a eu l'idée du projet réalisé, et de messieurs Lucien L'Allier, Claude Robillard, Gérard Gascon, Pierre Bourgeau, Guy R. Legault et Jacques Gaston.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- Un réseau entièrement souterrain, condition rare à l'échelle internationale
- Les voitures entièrement sur pneumatiques, témoins du premier réseau dans le monde utilisant cette technologie sur la totalité de son étendue
- Les édicules des différentes stations, parfois individuels et parfois intégrés à des bâtiments
- Les stations des différentes phases, illustrant les diverses époques de la création architecturale et artistique au Québec :
 - Phase I : foncièrement spatiale, privilégiant les surfaces unies revêtues de céramique
Ex. : Place-des-Arts, Berri-UQAM
 - Phase II : plus tectonique, privilégiant la lumière naturelle, les textures et le béton brut apparent
Ex. : LaSalle, Place-Saint-Henri
 - Phase III : empruntant au vocabulaire de l'architecture postmoderne
Ex. : du Collège, Côte-des-Neiges
 - Phase IV : emphase supplémentaire sur la lumière naturelle
Ex. : Cartier, de la Concorde
- Les archives de la STM, dans lesquelles sont conservés les documents relatifs à l'histoire du métro

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU MÉTRO DE MONTRÉAL

VALEUR ARCHITECTURALE ET ARTISTIQUE



Station Bonaventure (Photo : Archives de la STM)



Verrière de Marcelle Ferron à la station Champ-de-Mars (Photo : Archives de la STM)

La valeur architecturale et artistique du réseau du métro de Montréal repose sur :

- la place enviable qu'il occupe dans le corpus mondial du patrimoine moderne relié aux transports collectifs;
- sa conception d'origine composée d'éléments uniques (l'architecture des stations, les édicules et les œuvres d'art) et d'éléments au design standardisé (portes, tourniquets, bandes toponymiques, etc.);
- la qualité pérenne des espaces intérieurs des stations, des édicules aux quais en passant par les zones des changeurs et les mezzanines de transfert;
- les œuvres d'art intégrées à l'architecture qui en font une vaste «galerie d'art» publique accessible à tous;
- le tremplin qu'il a constitué pour des architectes, ingénieurs et artistes talentueux qui ont travaillé à sa réalisation;
- les nombreuses reconnaissances internationales qu'il a reçues pour ses qualités architecturales et artistiques, notamment la médaille Massey en 1967 et un prix de l'American Institute of Architects (AIA) en 1977;
- le fait qu'il a inspiré diverses disciplines artistiques (littérature, cinéma, chanson, produits dérivés, etc.).

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- L'architecture variée de chacune des stations
- Les édicules pavillonnaires et les accès intégrés à des bâtiments
- La présence de lumière naturelle dans les stations
- Les grands volumes et dégagements à l'intérieur des stations
- Le concept du transept qui croise la voûte des couloirs d'accès à celle des quais en dessous et forme une figure identifiable et originale
- Les œuvres d'art intégrées à l'architecture des stations
- Les bandes toponymiques noires et les matériaux et éléments unificateurs qui se retrouvent dans toutes les stations, conçus par Norman Slater
- La couleur bleu azur des voitures
- Le logo du métro de Montréal, conçu par Jacques S. Guillon et Associés

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU MÉTRO DE MONTRÉAL

VALEUR TECHNIQUE



Bogie de voiture de métro sur pneumatiques (Photo: STM)



Construction de tunnel en tranchée (Photo: Ville de Montréal)

La valeur technique du réseau du métro de Montréal repose sur :

- le fait qu'il soit un ouvrage remarquable d'ingénierie novateur à plusieurs égards, notamment dans la conception des tunnels, la disposition des espaces fonctionnels et les choix relatifs à la composition des voitures, des rames et de leur fonctionnement;
- l'efficacité de cette infrastructure complexe qui assure 900 000 déplacements par jour, pratiquement sans interruption;
- son arrimage aux qualités topographique, géologique et urbaine de Montréal;
- la gestion de son développement au travers des différentes phases, qui a été encadrée par une permanence au sein du Bureau du métro et par la rédaction de devis standards de référence à l'intention des divers architectes et ingénieurs appelés à concevoir les nouvelles stations;
- le choix du petit gabarit et de la technologie particulière des voitures des rames qui en font un équipement fonctionnel, confortable et distinctif.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- Une certaine constance dans le tracé en U du réseau autour du mont Royal
- Le gabarit des voitures qui a permis le perçage de tunnels étroits (7 mètres de largeur) et la composition des rames par trois éléments de trois voitures (neuf au total), permettant un rayon de virage de 150 mètres
- La technologie du roulement sur pneus des voitures qui permet d'accélérer et de freiner sur une plus courte distance et dans des pentes plus fortes, permettant d'éliminer les collisions de voitures, d'avoir des stations plus près du sol et de traverser le Saint-Laurent en passant par l'île Sainte-Hélène
- Les freins de bois (merisier) uniques au monde utilisant l'huile d'arachide comme lubrifiant
- Les voitures de petit gabarit, conçues par Jacques S. Guillon et Associés
- Le roulement sur pneus des voitures qui assure le confort des usagers
- Le centre de contrôle des opérations qui centralise l'ensemble des mouvements des voitures
- Les documents techniques de la STM encore en usage

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU MÉTRO DE MONTRÉAL

VALEUR SYMBOLIQUE ET SOCIALE



Logo du métro (Photo : Archives de la STM)

La valeur symbolique et sociale du réseau du métro de Montréal repose sur :

- sa position parmi les symboles de Montréal à l'échelle internationale pour la diversité de l'architecture de ses stations, la nature de ses édicules et l'ensemble des corridors souterrains qui s'y rattachent;
- le fait que les Montréalais l'aient adopté comme élément identitaire et lieu de convivialité sociale;
- la perception positive qu'ont les Montréalais de ce projet audacieux aux niveaux politique, technique et architectural, suscitant une grande fierté collective, se renouvelant sans cesse tout en gardant une pertinence pérenne; son accessibilité publique en tant que vaste «galerie d'art» ouverte aux Montréalais de toutes origines sociales et aux visiteurs;
- les différents sens qui sont sollicités dans l'expérience qu'en font ses usagers (la vue, l'ouïe, l'odorat, le toucher et même le goût).



Activité culturelle dans le métro de Montréal
(Photo : Louis-Étienne Doré - STM)

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- Le logo avec la flèche inscrite dans un cercle
- Les architectures diverses des stations
- Les édicules séparés et les accès intégrés à des bâtiments
- Les corridors souterrains qui se rattachent au réseau
- Les œuvres d'art dans les différentes stations
- La couleur bleu azur des voitures
- Le son dou, dou, dou..., généré électriquement par les hacheurs de courant des MR-73 et qui a été adopté comme avertisseur de fermeture des portes
- Les odeurs émises par l'opération des voitures, devenues caractéristiques du métro
- Son opération continue à l'abri du climat rigoureux et imprévisible de Montréal

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU MÉTRO DE MONTRÉAL

VALEUR URBAINE



Édicule de la station Saint-Laurent la nuit
(Photo : Ville de Montréal)



Passage entre le Palais des congrès et l'édifice de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, partie du «Montréal souterrain» (Photo : Ville de Montréal)

La valeur urbaine du réseau du métro de Montréal repose sur :

- son insertion dans le tissu urbain de Montréal qui s'organise autour des stations, devenues de véritables pôles locaux de développement;
- son rôle de générateur de développement urbain autour et au-dessus des édicules, dont les terrains sont dans certains cas offerts à des promoteurs qui peuvent les développer;
- l'expansion du «Montréal souterrain», reconnu internationalement, composé d'antennes de circulation dans une multitude de couloirs et d'escaliers s'étendant aujourd'hui sur plus de 30 km de longueur. Ce réseau relie le métro à une soixantaine d'édifices à bureaux, plusieurs réseaux de commerces et un certain nombre d'immeubles résidentiels;
- le fait qu'il constitue une extension du domaine public propice aux interactions sociales et aux manifestations culturelles spontanées.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- Son déploiement dans plusieurs quartiers de Montréal
- L'implantation des stations et des édicules dans la trame urbaine
- Les stations comme centres d'animation des divers quartiers qu'il traverse
- Les terrains à développer autour de certains édicules
- La connexion du réseau au «Montréal souterrain»

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU MÉTRO DE MONTRÉAL

VALEUR ÉCONOMIQUE



Affluence à la station Pie-IX
(Photo : Archives de la STM)

La valeur économique du réseau du métro de Montréal repose sur :

- son indispensable usage quotidien par le public montréalais (900 000 déplacements par jour);
- le fait qu'il soit devenu un service essentiel dont l'économie de Montréal ne pourrait plus se passer;
- l'attrait touristique qu'il constitue pour les visiteurs de plusieurs régions du Québec et du Canada ainsi que de nombreux pays du monde;
- son rôle de moteur économique dans le développement du centre-ville et des territoires desservis par le réseau;
- l'apport économique sans précédent qu'a constitué son implantation par les nombreux emplois professionnels et manuels qu'il a générés;
- son rôle dans la propulsion de certaines entreprises québécoises qui ont pour ce projet transformé leur production et ont par la suite connu un essor remarquable, notamment Bombardier (autrefois limitée au domaine des motoneiges);
- les emplois qui sont générés par sa gestion et son opération au quotidien et la planification de ses futurs projets d'expansion (des milliers d'emplois directs).

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- La fiabilité du réseau
- Son fonctionnement bien orchestré
- Ses heures d'opération étendues
- Les terrains à développer autour de certains édifices
- Les emplois directs et indirects qu'il génère

VALEUR ÉCOLOGIQUE



Station Angrignon (Photo : Archives de la STM)

La valeur écologique du réseau du métro de Montréal repose sur :

- son apport au développement durable de la ville;
- l'énergie renouvelable locale qu'il utilise dans son fonctionnement entièrement électrique;
- l'offre en transport collectif non polluant qu'il constitue en alternative à l'automobile individuelle;
- sa durabilité depuis un demi-siècle et sa longévité assurée.

ÉLÉMENTS CARACTÉRISTIQUES

- Son fonctionnement entièrement électrique
- Sa capacité de transport simultané de nombreux passagers

ÉNONCÉ DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DU MÉTRO DE MONTRÉAL

DÉMARCHE

Cet énoncé répond à une volonté de la Division de l'expertise en patrimoine et de la toponymie de la Direction de la culture et du patrimoine de faire l'évaluation de l'intérêt patrimonial du réseau du métro de Montréal. Il se base sur la consultation d'une documentation sur le site, sur les expertises et expériences des participants au groupe de travail et sur une série d'observations et de constats des participants.

RÉFÉRENCES

JOLY, Estelle Eun Been, *Réseau du métro de Montréal – Étude préalable à l'évaluation patrimoniale*, Rapport de stage effectué à la Division de l'expertise en patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal, 26 juillet 2012, 112 pages.

CLAIROUX, Benoît, *Le métro de Montréal, 35 ans déjà*, Montréal, Éditions Hurtubise HMH Ltée, 2001, 160 pages.

MARTINS-MANTEIGA, John, *Métro : Design in motion – Métro : Le design en mouvement*, Toronto, Dominion Modern, 2011, 443 pages.

LEGAULT, Guy R., *Le Métro*, in *La ville qu'on a bâtie*, Montréal, Liber, 2002, 264 pages, pages 47 à 72.

OVENDEN, Mark, *Transit Maps of the World*, Londres, Penguin Books, 2007, 144 pages.

LORTIE, André et al., *Les années 60: Montréal voit grand*, Montréal, Centre canadien d'architecture (CCA), 2004, 216 pages.

VANLAETHEM, France, *Patrimoine en devenir : l'architecture moderne du Québec*, Québec, Publications du Québec, 2012, 227 pages, ill.

Diverses publications (livrets et dépliants) de la Société de transport de Montréal.

GROUPE DE TRAVAIL

Julie Boivin	Architecte, Direction de la culture et du patrimoine, Division du patrimoine
Benoît Clairoux	Historien, Société de transport de Montréal
Estelle Eun Been Joly	Diplômée, DESS en architecture moderne et patrimoine, École de design, UQAM
Jean Laberge	Architecte, Direction de la culture et du patrimoine, Division du patrimoine
Ghislain Laframboise	Membre de Transport 2000 Québec
Guy R. Legault	Architecte et urbaniste, directeur de 1967 à 1987 des services de l'habitation et de l'urbanisme, Ville de Montréal
Anouck Thibault	Architecte, Société de transport de Montréal
France Vanlaethem	Professeure associée, École de design, UQAM et présidente, Docomomo Québec

RÉDACTEUR

Jean Laberge, architecte, Direction de la culture et du patrimoine, Division du patrimoine