

Q

R

Q

CAISSE COMMUNE

Caisse commune
VOUS AVEZ GAGNÉ LE
SECOND PRIX A UN
CONCOURS DE
BEAUTÉ DE
RECLAMEZ \$10



HENRI-
CURASSA

COMPAGNIE
D'ÉLECTRICITÉ

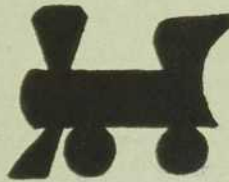


PRIX \$150

PEEL

PRIX \$350

LE MÉTRO
DE
MONTRÉAL



PRIX \$200

BERRI-
DE
MONTIGNY

PRIX \$320

CHANCE



3



Une légion d'honneurs.

Rémy Martin V.S.O.P. Fine Champagne Cognac.

Rémy Martin ne produit que des cognacs provenant de la Grande et de la Petite Champagne, les deux meilleures régions de Cognac. Cette carte en est le sceau.





LA REVUE DES MEMBRES
DE L'ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC

5.

ÉDITORIAL
Pierre Beaupré

6.

LE DERNIER MÉTRO
Michel Barcelo

10.

D'UNE STATION À
L'AUTRE
Pierre Beaupré

19.

LA PLACE DE L'ART
DANS LE MÉTRO
Jean-Claude Leblond

23.

JEAN DUMONTIER
ARCHITECTE DU MÉTRO
un interview

25.

MA STATION:
BERRI-DE MONTIGNY
Pierre Bourgeault
CHARLEVOIX MÉTRO
STATION
Pieter Sijpkens

27.

LE CONCOURS DU MUSÉE
DE LA CIVILISATION

28.

LE CONCOURS VU
PAR LE JURY

30.

APOLLON DANS LA
CIVILISATION
Yves Deschamps

32.

LES CONCOURS
D'ARCHITECTURE
Jean-Luc Poulin

3

VOL. 1 no 3 septembre-
octobre 1981

©GROUPE CULTUREL
PRÉFONTAINE 1981.
ISSN 0710-1163



Métro de Montréal:
détail de l'édicule,
station Lasalle

L'EXCELLENCE DU DÉTAIL

LA BRIQUETERIE ST. LAURENT LTÉE

AVEC LES ENCOURAGEMENTS DE

Corporation professionnelle des C.G.A. du Québec

152 est, rue Notre-Dame, Montréal
H2Y 3P6 (514) 861-1823

La Compagnie de construction Omega Canada Limitée

845, rue Hippmann, Laval, Qué.
H7S 1G3 (514) 382-6250 Telex: 055-60-036

Maheux, Melançon et Associés

Comptables agréés
5811 Christophe Colomb, Montreal
H2S 2G3 (514) 271-3593

Charles Duranceau Limitée

2545 Jacques-Hertel, Montréal, Qué.
H4E 1S2 (514) 766-7781

Burman, Bouchard, Architectes

318 est, rue Sherbrooke, Montréal
H2X 1E6 (514) 842-8851

St Gelais, Tremblay, Bélanger, Architectes

819 Ave. Moreau, Sainte-Foy
G1V 3B5 (418) 653-8341

Myre Construction Ltée

1730 Cunard, Chomedey, Laval
H7S 1B2 (514) 337-0244

Boyer, Harvey, Architectes

110 Place Crémazie, Bureau 905
Montréal, Québec
H2P 1B9 (514) 388-0512



Lavalin

Partout au Canada et dans le monde *Siège social: Montréal*

LAVALIN INC.
1130, RUE SHERBROOKE OUEST
MONTREAL, QUEBEC
CANADA H3A 2R5
TÉLÉPHONE: (514) 288-1740
TELEX: 055-61250

INGÉNIERIE · APPROVISIONNEMENT · CONSTRUCTION

GÉRANCE DE PROJETS ET DE CONSTRUCTION

PLANIFICATION · ÉTUDES · RELEVÉS · ESSAIS



COURTIERS EN SERVICES SÉCURITAIRES

experts-conseils
feu - vol - vandalisme

Conseillers indépendants en systèmes
de sécurité intégrés aux bâtiments
Banque d'information pour les architectes

1411 Crescent, suite 401, Montréal, Québec H3G 2B3
(514) 849 7377

ARQ

Rédacteur en chef pour le numéro 3: Pierre Beaupré

Comité de Rédaction: Pierre Boyer-Mercier, coordonnateur, Jean-Louis Robillard. **Ont collaboré à ce numéro:** Michel Barcelo, Pierre Bourgeault, Pieter Sipjkes, Jean-Claude Leblond, Yves Deschamps, Jean-Luc Poulin. **Secrétaire de rédaction:** Jacques de Roussan. **Directeur artistique:** Claude Gendron. **Directeur de la photographie:** Jean Mercier. **Collaborateurs:** J. Claude Marsan, Syd Thomas, Patrick Blouin, J. Jacques Rivier, Yves Deschamps, J. Claude Leblond. **Conseillers:** Jacques Polch-Ribas, André Blouin, Gilles Marchand, Henri Mercier, Jean-Marie Roy, Jean Ouellet, Hubert Chamberland, René Homier-Roy, Laurentin Lévesque. **Graphistes:** Joanne Lapointe, Pierre Pelletier.

Bienfaiteurs: O'Keefe et associés, architectes; Boudrias, Boudreau, St-Jean, Dumas, architectes; P.G.L. architectes; Labelle, Marchand, Geoffroy, architectes; David, Bouvra, Cleve, architectes; Blouin, Blouin et associés, architectes; Viau, Birtz, architectes; Les architectes Beauchamp, Roy, Pelletier; Bédard, Averno, architectes; Les architectes Longpré, Marchand; Les architectes Tétrault, Parent, Languedoc; Gauthier, Guité, Roy, architectes; Jodoin, Lamarre, Pratte et associés, architectes; Le Groupe Archi-Plus/Gestion de projets; Mercier, Boyer-Mercier, architectes; Imagerie Design, conception visuelle et graphique. Plus ceux du numéro 2: L'Association des architectes en pratique privée du Québec A.A.P.P.Q.; Larose, Laliberté, Petrucci, architectes; Vecsel & Panzini, architectes; Sankey, Werleman, Guy, architectes; Gilles Lavigne, architecte; Colombani & Sperandio, architectes; La Société Lahaye, Ouellet & Reeves, Urbanistes et architectes; Poirier, Cardinal, Urbanistes et architectes; C.R.S. Inc., consultants; Dan Sengu Hanganu, architectes; Stahl & Nicolaïdis, architectes; Dufresne, Farley & Associés, Ingénieurs-conseils; Martineau, Vallée, Regimbald, Ingénieurs-conseils; Bouthillette & Parizeau & Associés, Ingénieurs-conseils; Bertrand, Pelletier & Marcel Valin, architectes; Les Laboratoires Ville-Marie Inc.

Représentants publicitaires:

JACQUES LAUZON ET ASSOCIÉS Ltée
Montréal: 50 Place Crémazie, suite 324, Montréal
H2P 2S9, (514) 382-8630, télex: 05 825 763
Toronto: 2 Carlton Avenue, Suite 1420, Toronto
M5B 1J3, (416) 977-9911, télex: 06 523 444

Services techniques: Photocomposition: Typographie Innovation Inc.; Séparations couleur et montage des films lithographiques: Prestolitho Ltée; Impression et assemblage: L'Imprimerie RBT Limitée. ARQ/ARCHITECTURE-QUEBEC est distribué par l'ORDRE DES ARCHITECTES DU QUEBEC.

Abonnements:
Le numéro: \$3.00
6 numéros: \$15.00
12 numéros: \$25.00

Dépôt légal: 3^e trimestre 1981
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

Les articles et opinions qui paraissent dans la revue sont publiés sous la responsabilité exclusive de leurs auteurs.

ARQ/ARCHITECTURE-QUEBEC est publié par le GROUPE CULTUREL PREFONTAINE, corporation sans but lucratif.
1463 Préfontaine, Montréal H1W 2N6, (514) 523-6832.

Page couverture:

VOL 1 no 3, Septembre-Octobre 1981.
Photomontage: Jean Mercier, Graphisme:
Pierre Pelletier.

Le métro: le droit à une certaine qualité de vie



**"Public transportation is not to be enjoyed.
It is America's way of telling you to pay a car."
Peter Lemos, Metropolis, Aug.-Sept. 1981**

Autant l'Amérique a-t-elle valorisé le transport aérien, auréolé du prestige des gens d'affaires ou de l'exotisme des touristes, autant a-t-elle été peu tendre pour l'usager du transport en commun urbain. Paternalisme ou cynisme, voici caractérisée en deux mots l'attitude habituelle des pouvoirs publics. Paternalisme qui induit à considérer comme un geste de générosité toute dépense de fonds publics pour les usagers du transport en commun et cynisme qui induit à considérer comme captive une bonne partie de la clientèle et donc prête à accepter n'importe quoi. Ceci n'a évidemment pas empêché les villes nord-américaines de chercher des solutions efficaces au problème du transport en commun. On le répète: New York possède l'un des systèmes les plus efficaces mais, comme c'est d'ailleurs le cas à Montréal, la fluidité de la circulation routière dépend essentiellement de l'efficacité d'un système qui dissuade les gens d'utiliser l'automobile. Pour s'en convaincre, il suffit de se rappeler la congestion qu'entraîne l'utilisation intensive de l'automobile en cas de grève du transport en commun.

L'usager du transport en commun valorise avant tout la fiabilité du système et la fréquence du service. Peut-on pour autant négliger tout le reste? Montréal apporta la preuve, au début des années 60, qu'on pouvait concilier efficacité

et qualité en donnant un ton différent à l'aménagement des transports urbains. Il y avait certes, au départ, une intention qui s'insérait dans une politique de grandeur à laquelle allait nécessairement se voir associée l'architecture. Ici, cependant, l'éclat du geste architectural n'allait pas tout englober sans que les citoyens puissent en profiter. Grâce à l'intervention architecturale, l'usager allait acquérir un droit à une certaine qualité de vie avant même que cette expression ne soit à la mode. Montréal anticipait-elle ainsi le retour en ville d'une nouvelle classe pour qui cette expression a des résonances précises et qui sait revendiquer ses privilèges? Anticipait-elle la nécessité de rendre attrayants certains choix énergétiques inéluctables?

Sans vouloir faire des concepteurs de cette réalisation des visionnaires, on doit cependant reconnaître l'impact de cette nouvelle approche. Encore faut-il souhaiter que la qualité et l'efficacité du service dont jouissent les Montréalais du centre-ville s'étendent aux secteurs désormais moins favorisés que sont les zones périphériques.

Trois nouvelles stations du métro de Montréal sont ouvertes au public depuis septembre dernier, ce qui porte à 52 le nombre des stations du réseau. Une trentaine s'y ajouteront d'ici à la fin du réseau projeté.

Dès son ouverture en octobre 1966, le métro de Montréal se gagnait l'affection des Montréalais. Les titres des

journaux, en date du 15 octobre 1966, traduisaient éloquentement l'enthousiasme de la population: "**Un rêve magnifique qui a pour nom Métro**", titrait LA PRESSE alors que LE DEVOIR lui faisait écho en affirmant que "la diversité et la beauté fonctionnelle des stations sont remarquables".

Confortable, efficace,

propre, beau, le métro de Montréal allait aussitôt impressionner, par l'ensemble de ses qualités, divers experts du monde entier et il eut une influence déterminante sur la conception de plusieurs réseaux subséquents. L'American Institute of Architects reconnaissait ces qualités et décernait, en 1977, à l'ensemble du réseau une médaille en

reconnaissance de l'intégration heureuse de plusieurs disciplines reliées à l'architecture et son apport positif à l'enrichissement de l'expérience urbaine. En 1967, l'IRAC attribuait la médaille Massey à l'ensemble du réseau. En 1974 et 1976, la revue CANADIAN ARCHITECT reconnaissait la valeur de deux projets de stations

LE DERNIER

MÉTRO

TUBE, U-BAHN, LOOP, SUBWAY: chaque pays a tenté de décrire, dans son appellation, l'une ou l'autre des caractéristiques du transport en commun de masse requis par l'avènement des métropoles, mais le génie de la langue française a voulu que cette nouvelle forme d'établissement humain, apparue à la fin du XIX^{ème} siècle, et la forme de transports collectifs qui lui est propre s'appellent respectivement métropole et métropolitain.

Le tramway, si bien nommé STREETCAR aux États-Unis, parce qu'il est le transport collectif de la rue, a été le transport collectif de la ville. Pour sa part, le métro allait s'avérer le transport collectif d'une entité plus vaste, débordant la délimitation traditionnelle entre ville et campagne et dominant des territoires jusque-là ruraux. L'avènement de la métropole provoqua aussi la création de nouvelles collectivités régionales et de nouveaux concepts d'aménagement.

Certains ont vu dans les nouveaux axes de transport collectif un instrument privilégié pour donner forme aux cités-régions ou conurbations qui ris-

quaient autrement d'être tentaculaires. Il s'agissait de canaliser, plutôt que de contrecarrer, les tendances naturelles à la déconcentration qu'entraînaient en même temps de nouveaux modes de production industrielle, de nouveaux types d'habitat et la croissance phénoménale de la consommation et des services. Les points de chute ou de rupture de charge des transports collectifs rapides deviendraient des noyaux de densification, d'intensification et de diversification de l'utilisation du sol alors que les utilisations régionales moins intensives, particulièrement les espaces verts et les autoroutes, pourraient pénétrer dans les interstices jusqu'au cœur de la métropole. C'est une forme éminemment logique pour la nouvelle cité-région qui lui permet de dominer le territoire de ses satellites, forme en tout cas beaucoup moins contraignante que le contre-modèle britannique des "green belts" aseptisés et des "new towns" théoriquement autarciques.

Le FINGERPLANEN de Copenhague (1947) est sans doute le prototype le mieux élaboré de cette

forme de métropole en étoile. Les urbanistes danois ont même pu démontrer l'adaptabilité spatio-temporelle de leur concept original face à l'évolution de la



conjoncture socio-économique et des technologies pendant plus de 30 ans, sans discontinuité.¹ Avec HORIZON 2000, dès 1965, le service d'urbanisme de la ville de Montréal envisageait une structuration en étoile de corridors conver-

geant vers la ville centrale à partir des villes satellites de Valleyfield, Saint-Hyacinthe, Saint-Jérôme, etc.

Le métropolitain et la forme métropolitaine

À la lumière de ce plan-témoin, les tracés des premières lignes du métro de Montréal, mises en service dans l'euphorie préparatrice de l'Exposition universelle de 1967, étaient bien loin d'avoir la même audace que celle qui fit du choix du site de l'Expo le moteur de la reconquête, à des fins récréatives, du port et, au-delà, du corridor fluvial.

Suivant en cela les images de modernité que véhiculaient les fabricants d'automobiles et d'autobus, Montréal s'était déjà débarrassé de son réseau de tramways, y compris d'excellentes lignes en emprise propre où circulaient des wagons en flèche de deux ou trois: de Crémazie vers le nord, dans l'axe Berri et ensuite dans l'axe Henri-Bourassa jusqu'au Sault-aux-Récollets; vers Longueuil sur des tabliers exclusifs de part et d'autre de la chaussée du pont Jacques-Cartier; vers Snowdon et Saint-Laurent

1. Ville de Copenhague, **Kobenhavn, a short description of the origin of Copenhagen, the city's physical structure and planning**, Copenhagen, 1973, 46 p., illus.; **Kobenhavn - Debatoplaeg om Kommuneplanen**, Overborgmesteren, Copenhagen, 1980, 123 p.

en décernant un prix d'excellence aux stations La Salle et Saint-Henri. En 1979, l'Ordre des architectes du Québec reconnaissait le même mérite à la station Angrignon.

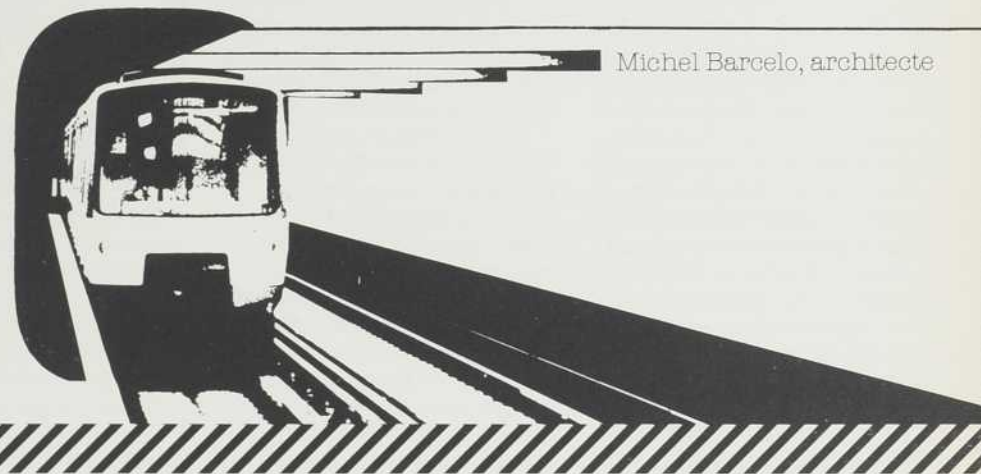
Le métro de Montréal demeure encore modeste si on le compare aux géants que sont les réseaux de Londres, Paris, New York ou Tokyo.

Michel Barcelo souligne dans les pages qui suivent la timidité de certaines orientations au niveau de la planification. Pieter Sipjkes et Pierre Bourgault soulignent certaines erreurs ou demi-succès. On doit cependant reconnaître que la compétence de ceux qui y ont travaillé ont fait de ce métro une réussite exemplaire sur plusieurs points.

Il s'y est développé une forme d'architecture originale, adaptée à de nouvelles fonctions et à un nouvel environnement. Dans plusieurs cas, cette architecture a su insuffler un esprit et donner vie à des espaces ou à des volumes jusque là condamnés à la banalité ou à l'ennui. C'est important. Il faut savoir qu'aucune oeuvre architecturale

montréalaise n'est aussi fréquentée que la station McGill: 50 000 personnes y passent chaque jour, et presque autant à la station Peel. Pour 600 000 personnes par jour, le métro de Montréal n'est pas une descente aux enfers comme c'est encore le cas dans bon nombre de villes nord-américaines.

MTRO



Michel Barcelo, architecte

dans l'axe Décarie. Le niveau de service (fréquence et capacité) n'était pas loin de celui d'un métro. Les premières lignes de métro et bientôt la ligne 5 redonnent à des quartiers urbains conçus pour être desservis par transport collectif rapide, un niveau de service qu'ils ont déjà eu.

À la fin des années 50, les experts-conseils Lemko et Van Ginkel avaient préparé, pour le compte du Comité des Citoyens de Montréal,² un avant-projet de plan intégré de transport qui proposait la construction simultanée d'autoroutes urbaines et de lignes de métro dans des emprises conjointes, ce qui aurait pu donner comme réseau initial une boucle encerclant les villes centrales (Mon-

tréal, Westmount, Outremont, Mont-Royal) par les axes est-ouest de l'autoroute Ville-Marie (emprise CP prolongée dans la vallée séparant le Vieux-Montréal du centre des affaires) et du boulevard Métropolitain, et nord-sud des autoroutes Décarie et Papineau. Les côtés nord et sud de cette boucle auraient de plus été interceptés par une ligne nord-sud empruntant le parcours du CN — de là l'origine de la ligne 3 non réalisée — et pouvant se prolonger éventuellement sur les rives nord et sud de l'archipel montréalais. La vocation dominante de la Gare Centrale dans les déserts à la fois urbaine, métropolitaine, régionale et interurbaine de Montréal aurait été ainsi définitivement confirmée, d'autant plus que le plan ne prévoyait aucune bretelle d'accès de l'autoroute Ville-Marie au centre-ville mais plutôt des stationnements de dissuasion à sa périphérie.

Ce plan sous-estimait les coûts et les difficultés sociales qu'engendreraient certaines percées. Mais, pour une partie, il s'inscrivait dans une certaine continuité historique. Depuis la

construction du Montreal & Lachine Railway en 1848, on cherchait toujours en vain une percée est-ouest pour un axe de transport au centre-ville. Par ailleurs, ce n'est que par un heureux hasard que le tunnel sous le mont Royal et le tablier du pont Victoria, construits par deux chemins de fer indépendants à 50 ans de distance, avaient des élévations compatibles qui permirent plus tard au CN de les réunir par la percée de l'axe nord-sud de la Gare Centrale.

L'administration Drapeau-Saulnier, élue en 1960 sur la double promesse d'un métro et de l'autoroute Décarie, n'avait ni les fonds ni — il faut bien le dire — d'études techniques assez détaillées pour entreprendre d'un coup tous les travaux proposés par le Comité des Citoyens de Montréal. Il n'y eut donc pas de métro dans l'emprise de l'autoroute Décarie et pas d'autoroute ou de métro Papineau. On annonça bien une ligne de métro dans l'emprise du CN (ligne 3) mais on ne la réalisa pas. Pour l'essentiel, on en revint au tracé longuement étudié et confirmé par l'avant-projet directeur de

1944³ du service d'urbanisme qui faisait des corridors Saint-Denis, Sainte-Catherine et Saint-Jacques les premiers axes à privilégier.

La volonté de l'administration d'aller rapidement de l'avant, pendant que progressaient à vitesse d'escargot les études pour la constitution d'une administration commune et le partage des ressources fiscales à l'échelle de l'île, ne lui permettait pas d'autres audaces que celles de desservir en priorité son propre territoire et aux endroits où les densités garantissaient un achalandage acquis. Il ne faut pas non plus exclure l'unilatéralisme ethnocentrique de l'administration dans la conception de "son" projet comme en témoigne la faillite des négociations avec le CN.

L'audace était certainement dans les deux percées est-ouest du centre-ville, là où d'autres n'en avaient jamais entrevu qu'une seule. Pourtant, les tracés retenus supposaient une

2. Ce plan n'a jamais été publié. Une conversation avec mon collègue Michel Chevalier, qui oeuvrait au sein du Comité des Citoyens à l'époque, confirme mes souvenirs et mon interprétation. Le Comité des citoyens de Montréal ne doit pas être confondu avec un groupe de pression populaire: c'était plutôt un lobby particulièrement utile aux élites qui détenaient des sièges non électifs au Conseil municipal, dans l'ancien régime.

3. Service d'urbanisme, Plan directeur. Rapport préliminaire. Urbanisation de Montréal. Ville de Montréal, 1944, 60 p. + illus.

A. Projet de métro permettant l'intégration des dessertes éloignées du tramway (1944).

Projet Lemko Van Ginkel intégrant les chemins de fer (1960).

Métro urbain réalisé ou en voie de réalisation et métro régional projeté.

B. Métro urbain, métro régional projeté, autoroutes et forme urbaine (1981).



gare de correspondance plutôt imposante au cœur de ce qui n'était déjà plus le Quartier Latin et que d'aucuns voulaient voir comme le site d'un second centre-ville alors qu'à l'ouest, la construction à peine terminée ou en cours de quatre gratte-ciel, de deux hôtels et l'agrandissement des grands magasins confirmaient le glissement du centre dans la direction générale de la Gare Centrale. D'ailleurs, les prolongements ultérieurs du réseau ont conduit à la situation paradoxale suivante: deux lignes est-ouest en correspondance entre elles à deux stations excentriques (Berri-De Montigny et Lionel-Groulx) et dont aucune n'est bien reliée à la Gare Centrale qui deviendra pourtant bientôt le point de chute principal du Réseau Express Régional!

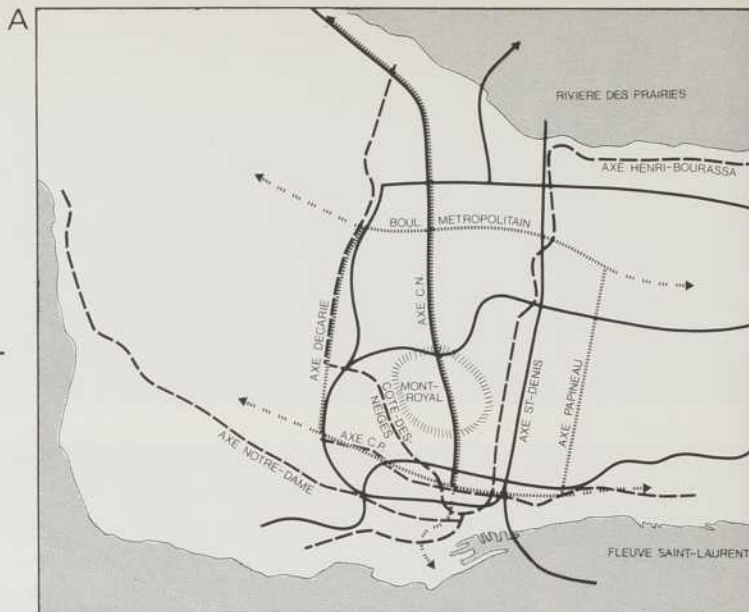
On peut pourtant rêver – et c'est sans doute rétrospectivement facile – de ce qu'aurait pu être le rôle structurant des transports collectifs si, dès son ouverture, le métro avait été en correspondance directe – au lieu du labyrinthe reliant la station Bonaventure à la Gare Centrale – avec une première véritable ligne de métro régional – au lieu du train poussif de banlieue du CN. Pour encore compliquer les choses, les services d'autobus régionaux et interurbains, plus mobiles que les chemins de fer ou les centres-ville, ont démenagé leur gare du centre des affaires à Berri-De Montigny, rendant pour longtemps utopique le rêve d'une gare centrale multimodale dont l'intérêt n'est pas à démontrer à ceux qui ont déjà tenté, bagages en main, de faire par exemple la corres-

pondance entre VIA Rail et Voyageur, à travers les corridors du métro et un trajet qui comprend l'arrêt à pas moins de quatre stations.

La réalisation de la gare Berri-De Montigny aura prolongé quelque temps l'illusion qu'il fallait doter Montréal d'un second centre pour en affirmer le caractère culturel distinctif alors qu'il était si simple de franciser celui qui se faisait déjà. D'une façon plus critique, le tracé initial, conçu sans perspective régionale, aura hypothéqué pour longtemps l'intégration des systèmes collectifs de transport. La solution éventuelle n'en sera que plus coûteuse.

En résumé, à l'échelon régional et métropolitain, après 20 ans d'investissements considérables dans les infrastructures de transport en commun, nous en sommes toujours réduits à un usage relativement conventionnel du métro urbain – desserte des corridors dont les densités avaient été établies bien avant l'arrivée massive de l'automobile – et à une forme métropolitaine dont le tissu lâche, les faibles densités et le laisser-aller dans l'usage des sols ont été déterminés par le ministère de la Voirie avant qu'il ne devienne un peu tard le ministère des Transports et ne s'intéresse sérieusement à un plan intégré de transport. Quant à l'idéal pourtant souhaitable d'en arriver un jour à une planification intégrée de l'affectation des sols et des transports, la récente loi sur l'aménagement et l'urbanisme⁴ aura pour effet

4. Assemblée nationale du Québec, *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, Éditeur officiel du Québec, 1979.



de créer une bonne douzaines de municipalités régionales qui partageront avec la Communauté Urbaine de Montréal le territoire pour lequel HORIZON 2000 proposait une planification intégrée. La CUM elle-même, après 12 ans d'existence, fait toujours fi de la volonté du législateur de lui faire préparer un schéma d'aménagement. La délégation par Québec du pouvoir d'aménagement à autant d'instances qui demeurent prisonnières de leurs querelles de clocher, confirme bien que l'étalement et l'incrémentalisme seront de mise encore longtemps. En terme d'intervention directe de l'État, le projet de métro régional du ministère des Transports, annoncé en 1980, ne desservira pas plus de l'espace urbanisé 1980 que le métro, l'espace urbanisé de 1960. Pour longtemps encore, les seules infrastructures qui offriront un véritable réseau intégré de transport intra-métropolitain sont les autoroutes prématurées des années 70.

Le métro urbain et la forme urbaine

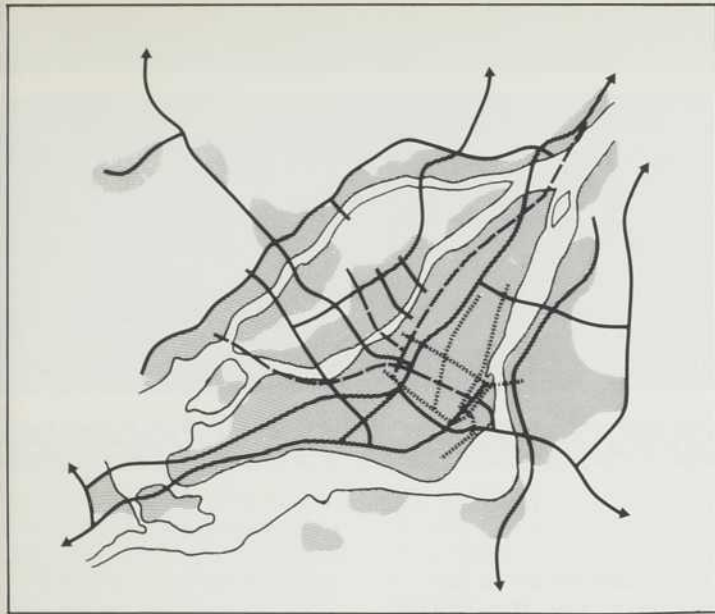
Faute de mandat pour l'élaboration d'une politique métropolitaine d'intégration des transports collectifs, quelle était à l'intérieur de leur pouvoir d'urbanisme la vision de la ville des hommes politiques qui entreprennent la construction du métro? Lucien Saulnier l'a formulée dans ces termes:

"Il faut assurer des transports publics très modernes, très rapides, peu coûteux et très attractifs... La ville pourrait continuer d'attirer les citoyens peut-être les plus actifs de la société, ceux qui peuvent contribuer le plus, en leur donnant précisément tout ce qu'ils souhaitent obtenir dans la ville... c'est le défi des villes pour le prochain siècle."⁵

Le métro se devait donc de contribuer à la modernisation du tissu urbain du centre-ville où déjà les emplois secondaires et les logements ouvriers étaient évacués par l'explosion du tertiaire. Le service d'urbanisme conçut la stratégie de localiser les points de desserte hors des axes déjà existants Sainte-Catherine, Saint-Jacques et Saint-Denis, dans des axes parallèles vers lesquels on dirigerait ces nouvelles pressions. Le choix se porta facilement sur des axes où l'on venait de charcuter dans l'ancien tissu urbain par l'ouverture d'emprises nouvelles.

L'implantation hors-trottoir des bouches de métro et le prolongement du réseau souterrain embryonnaire amorcé par la Gare Centrale complétaient cette stratégie expansionniste du centre-ville vers le nord et l'est. On peut aujourd'hui en évaluer l'effet. Nous ne le

5. Entrevue de Lucien Saulnier, transcription de la bande sonore de *Urba 2000*, Office national du film, Montréal, 1974.



ferons que pour les stations du centre-ville. Quant aux stations extérieures comme, par exemple, Jean-Talon et Longueuil, le métro a provoqué des transformations urbaines importantes dont il est pourtant difficile d'évaluer les effets désirables ou indésirables faute de stratégie pré-établie. Et la station Henri-Bourassa est la preuve par l'absurde du besoin d'une planification régionale intégrée.

La station Berri-De Montigny doit principalement son succès de pôle urbain à d'autres interventions directes du secteur public qui n'ont pas, de toute façon, assuré la survie des grandes surfaces commerciales voisines. Dans les environs de la station Saint-Laurent, les rues Saint-Laurent et Sainte-Catherine continuent leur vie pour le moins marginale. La station Place-des-Arts attend toujours que le gouvernement du Québec décide de l'avenir de ses propriétés, entre Maisonneuve et Sherbrooke. Aux abords des stations McGill et Peel, le développement s'est d'abord manifesté sur la rue Sherbrooke, traditionnellement prestigieuse, au détriment de son ancienne qualité architecturale, tandis que l'on finit tout juste de combler les vides laissés par l'expropriation des percées Président-Kennedy et Maisonneuve, dans ce qui est sans doute aujourd'hui l'arrondissement de Montréal aux densités commerciales les

plus fortes mais où l'imagination des architectures souterraines du métro l'emporte d'emblée sur la qualité du milieu qu'il dessert. À la station Guy, on trouve, isolé entre deux stationnements, le premier prototype et l'un des meilleurs exemples d'immeuble construit sur les droits aériens d'une bouche de métro et, au-delà de la rue Guy, un quartier inutilement transformé et densifié grâce à un zonage trop élastique. La marche à pied pour les résidents qui travaillent au centre-ville et la conduite en automobile pour les banlieusards dégorés sur la rue Saint-Mathieu par l'autoroute Ville-Marie, demeurent les moyens dominants de transport.

Sur l'autre ligne, entre les stations Champ-de-Mars et Place-d'Armes, rien de nouveau sinon l'investissement du secteur public dans le Palais des Congrès et le Complexe Guy-Favreau alors qu'autour des stations Victoria et Bonaventure, on a du mal à voir si la présence du métro, dans un axe ou un autre, aurait changé grand-chose à de nombreux investissements privés qui semblent plutôt s'inscrire dans la dynamique de consolidation du développement entre l'ancien quartier des affaires et le nouveau, ainsi qu'autour de la Gare Centrale. Les terrains les plus directement desservis par le métro — ceux de l'Archevêché, de Marathon et du gouvernement du Québec — atten-

dent encore leur première pelletée de terre.

En s'implantant dans des axes "nouveaux", le métro aurait donc contribué principalement mais marginalement à un glissement du centre-ville vers le nord et particulièrement à la destruction définitive du caractère de la rue Sherbrooke entre les rues Stanley et Bleury.

On ne peut pas dire qu'il n'y avait aucune stratégie de développement mais elle n'a jamais été formulée avec assez de précisions et, en partie pour cette raison et en partie parce qu'elle allait à l'encontre de la logique de décisions antérieures, elle n'a pu avoir qu'une influence marginale. Pourtant, certains emplacements eux-mêmes considérés comme marginaux au centre-ville, particulièrement au sud-ouest (entre autres, ceux qui vient de libérer le CN) auraient pu bénéficier d'un coup de pouce. Faute de desserte directe par métro qui eût été possible dans le prolongement de l'axe Saint-Jacques ou de liaison piétonne facile avec les pôles déjà existants, on désespère de les voir un jour absorber l'expansion ultérieure du centre-ville, ce qui serait pourtant bien plus logique qu'une autre poussée vers le nord ou vers l'est où l'espace est approprié par des quartiers encore bien vivants.

Aménagement et transport collectif

Montréal construit déjà ses dernières stations de métro avant d'entreprendre bientôt, faut-il espérer, la modernisation d'infrastructures déjà existantes pour le Réseau Express Régional. En effet, l'OCDE, face aux crises du pétrole et à l'essoufflement de la croissance, convoquait ses membres à une réflexion sur l'amélioration de la qualité de la vie urbaine et sur la réduction de la circulation automobile.⁶

6. Direction de l'Environnement, Conférence de l'OCDE, Qualité de la vie urbaine et limitation de la circulation, Paris, 14-16 avril 1975, compte rendu, Organisation de coopération et de développement économiques, Paris, 1975, 307 et XXI p.

L'unanimité des pays industrialisés ne se faisait plus sur les infrastructures lourdes mais sur un ensemble de mesures moins spectaculaires et moins coûteuses dont quelques pays occidentaux pouvaient déjà montrer la réussite: les voies réservées aux autobus, les taxis collectifs, les pistes cyclables, les mesures de dissuasion envers l'automobile — quartiers piétonniers, provocation planifiée des bouchons, etc. — et le bon vieux tramway habillé de nouvelles carrosseries et doté de technologies nouvelles de locomotion et de contrôle. Tout cela était à l'ordre du jour. Montréal traîne encore de l'arrière en ce qui concerne ce genre de mesures. Nous nous sommes moqués un temps de l'architecture et du design urbain des stations du métro de Toronto. Maintenant qu'elle nous a rejoints sur ce plan et qu'en plus la Ville-Reine intègre dans un seul système les minibus à la demande en banlieue (DIAL-A-BUS), une utilisation poussée des emprises ferroviaires existantes (GO-TRAIN) et la modernisation des tramways pour intégrer, dans une utilisation vraiment régionale de Hamilton à Oshawa toutes les infrastructures, en sommes-nous pour notre part au dernier métro? Ou bien allons-nous reprendre un souffle innovateur qui nous conduira sur plusieurs fronts: ceux de la technologie, de l'aménagement du territoire et de la gestion métropolitaine?

Michel Barcelo est architecte et urbaniste; il enseigne à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal. Cet article est tiré d'un ouvrage en préparation, "La grande aventure est terminée", grâce à une bourse de travail libre du Conseil des Arts du Canada.

D'une station à l'autre



Pierre Beaupré, architecte



Architecture et transport sont des thèmes qui, depuis l'émergence des modes de transport motorisés, ont souvent suscité des oeuvres remarquables. Eero Saarinen a su exprimer dans le béton de ses aéroports de New-York ou de Washington ce que Rayner Banham appelle "the flavour of the high period of the romance or air travel"¹. A Londres ou à Paris au XIX^e siècle, c'est une architecture d'acier, dont l'audace nous étonne encore, qui célébrait l'arrivée du train au coeur de ces métropoles. Les historiens de l'architecture reconnaissent encore dans les gares de Paddington ou de King Cross ou dans la gare du Nord, des jalons importants de l'épopée de l'architecture métallique. Plus près de nous, Sant'Elia conçut pour la gare de Milan, un projet où s'exprime toute la fascination d'une époque pour le mouvement, la vitesse, la célébration de cette rencontre du bâti et de l'objet mobile.

1. Banham, Reyner. *Age of the Masters*, 1976.



Naissance d'une architecture souterraine

À Montréal, si l'intérieur de la gare Windsor offre un pâle reflet de l'audace de l'architecture métallique européenne, la Gare Centrale n'est plus, selon le propos de B. Van Ginkel, qu'une "ignominious end to the great terminus of a railway line that shaped Canada's history"². Et c'est pourtant autour de ce hall de gare, si peu inspirant fut-il, qu'allèrent se nouer les premières mailles d'un réseau souterrain pour piétons à Montréal. C'est autour de ce noyau qu'allait se matérialiser l'idée d'un urbanisme et d'une architecture souterraine; les réseaux de la Place Ville-Marie et de Place Bonaventure reliés au métro donnaient naissance à une véritable ville souterraine avec ses rues, ses squares et la multiplicité des fonctions qui s'y greffent.

On répondait certes à des impératifs climatiques, mais certains étaient aussi conscients de la nécessité de créer autre chose qu'une architecture d'intérieur; Victor Prus l'avait ressenti dès le départ et l'exprimait ainsi: "by judicious manipulation of the walls, a sense of scale can be created that belongs to the scale of a street rather than the scale of an interior"³. Traitant des stations Mont-Royal et Bonaventure qu'il conçut, il parle d'une série d'expériences spatiales, d'interpénétrations de mouve-

ments, d'articulation à une échelle qui relève finalement de l'urban design.

L'architecture et le métro avant Montréal

Tous les architectes montréalais ne partageaient cependant pas ce même enthousiasme et, selon Guy Legault, alors responsable du projet de métro pour le service d'urbanisme, il fallut en inciter plusieurs à collaborer, les convaincre parfois de la pertinence de leur intervention dans un domaine perçu comme la chasse gardée de l'ingénieur. Non que l'idée d'une collaboration architecturale à l'élaboration d'une station de métro fut tout à fait neuve. Dès 1888 à Paris, Charles Garnier, architecte de l'Opéra, écrivait au ministre des travaux publics: "La majorité des Parisiens ne pardonneront pas au métro s'il ne renonce pas à son caractère industriel pour devenir une oeuvre d'art. Paris ne doit pas devenir une usine, elle doit demeurer un musée"⁴. Et de proposer un ensemble de pavillons à l'instar du monument qui le rendit célèbre. On connaît la suite: Hector Guimard, invité quelques années plus tard à concevoir les entrées du métropolitain, en fit une des manifestations les plus éclatantes de l'Art Nouveau, Otto Wagner à Vienne, Charles Holden à Londres allaient aussi réaliser des pavillons d'entrée remarquables. À Moscou, on allait revêtir des "habits de l'empereur" quelques-unes des stations du réseau original;

marbres et candélabres, réminiscences des splendeurs de Saint-Petersbourg. Au Canada, Toronto construisit le premier métro; les architectes Parkin y étaient associés comme consultants: résultat médiocre cependant et l'épithète de "glamorized bathrooms" qu'on lui accola résume le peu d'enthousiasme que souleva cette réalisation.

Le caractère du projet de Montréal

Toutes ces expériences demeuraient cependant partielles: ou bien l'architecture habillait les structures de l'ingénieur ou bien son intervention se confinait à ce qui émerge du sol. La vision de Montréal fut au départ différente non tant parce qu'on attribua à différents architectes la conception des diverses stations, mais parce qu'on leur permit une implication au stade préliminaire du processus de décision. Il est évident qu'à ce stade, certaines décisions étaient déjà prises et qu'on avait déjà normalisé certaines dimensions, certains matériaux, certaines formes mêmes. Mais on peut dire que tout ou presque restait à faire au niveau de l'architecture, de l'articulation des accès aux dégagements des volumes et au choix des matériaux; la preuve en est la diversité des solutions qui surprit le voyageur lors de l'ouverture de la première phase et qui n'allait que s'amplifier dans les étapes subséquentes.

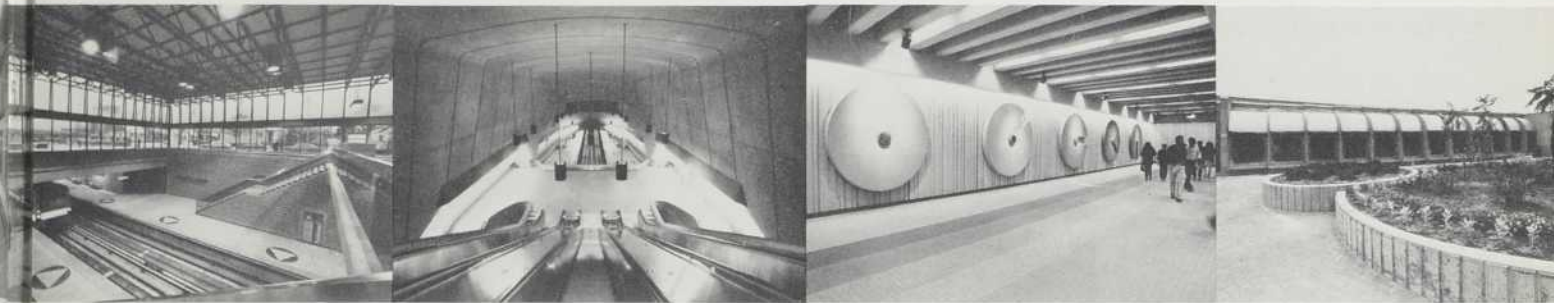
Caractéristiques techniques

Le métro de Montréal se révéla, dès le départ, une succession d'événements

2. Société d'architecture de Montréal. *Exploring Montreal*, Greedy de Pencier, 1974.

3. *Architectural Design*, juillet 1967.

4. Cité par R.H. Guerrand dans *L'art nouveau en Europe*, 1965.



architecturaux. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'avant toute chose, le métro est essentiellement un moyen de transport, un ensemble de voitures et de pistes de roulement souterraines dont les caractéristiques déterminent la capacité du système, la rapidité des déplacements et la fréquence des arrêts. À ce niveau, Montréal porta son choix en 1961 sur un système français récemment mis en service sur une ligne secondaire du réseau parisien. Le système de roulement sur pneumatiques sur pistes de béton répondait aux exigences du réseau parisien: la rapidité d'accélération et de décélération qu'il permet améliorait la fréquence possible des trains dans ce réseau très dense. On comptait tirer parti de ces caractéristiques pour offrir

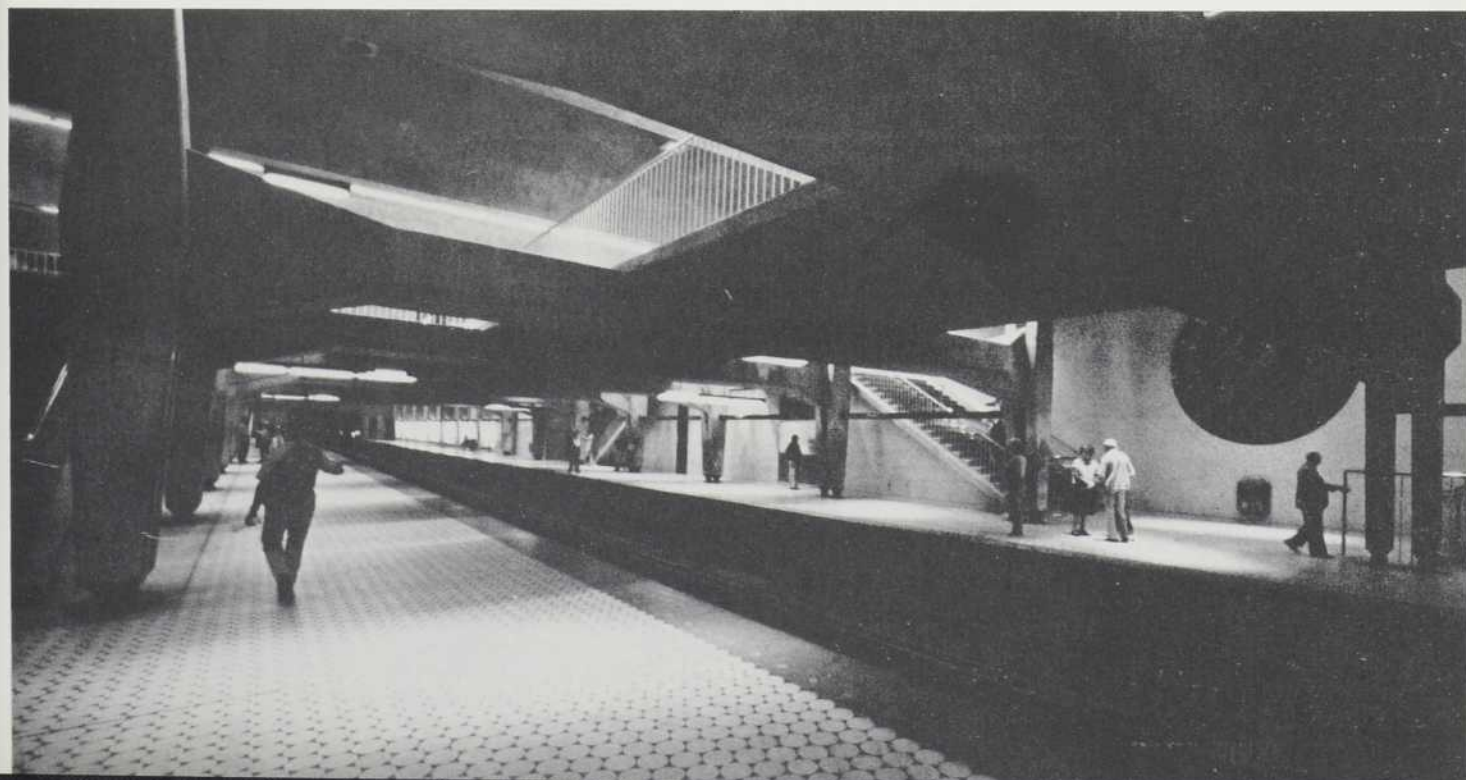
une desserte efficace au centre d'affaires montréalais, lui-même dense et concentré; la distance entre stations y est inférieure à un kilomètre, ce qui met pratiquement tous les points du centre-ville à distance de marche d'une station. Ailleurs, le métro devient une épine dorsale sur laquelle se greffent les circuits d'autobus.

Le système de roulement sur pneumatiques offrait aussi la possibilité de réaliser des pentes plus raides. L'analyse des modes de construction utilisés nous fera voir l'avantage de cette caractéristique. Il existe deux méthodes pour creuser un tunnel de métro: en tranchée et en tunnel dans le roc. Cette dernière méthode est la plus économique et n'exige pas d'expropriations coûteuses ni de perturbations

des services ou de la circulation de surface et on y aura recours quand le niveau du roc n'est pas trop profond puisqu'il faut prévoir une couverture de roc d'environ 5 mètres au-dessus du tunnel pour s'assurer de la sécurité de l'ouvrage. On réalisera donc les travaux en tranchées lorsque le roc se dérobe ou lorsqu'on voudra que la voie de roulement se situe près du niveau du sol. Il y aura avantage à ce qu'il en soit ainsi aux stations où l'on veut éliminer ainsi plusieurs escaliers mécaniques et favoriser une évacuation plus rapide. Ceux qui ont vécu le chantier que représentait Montréal entre 1964 et 1966 se souviendront par ailleurs des inconvénients des tranchées qui éventraient le boulevard Maisonneuve au centre-ville. La possibilité

avec le train de passer rapidement d'un niveau à l'autre permettra éventuellement de tirer le meilleur parti des conditions du sous-sol tout en rapprochant le plus souvent possible les stations du niveau du sol. Autre avantage du système de roulement sur pneumatiques, la douceur de roulement qui se traduit en termes de confort pour les passagers mais permet aussi d'éviter les vibrations qui risqueraient d'ébranler les structures adjacentes aux voies de roulement, problème auquel font face plusieurs villes actuellement.

Montréal choisissait en outre, en 1960, un système de wagons étroits qui permettait de les faire circuler côte à côte dans un même tunnel; ceci représente une économie de construction tant au niveau du creusage



des tunnels que des expropriations qu'aurait requis un gabarit plus large, même lorsque la ligne est tracée sous le domaine public.

On ne saurait enfin passer sous silence le mécanisme complexe de contrôle des mouvements des trains qui se trouve centralisé au poste Providence, rue Berri. À l'intérieur de ce bâtiment, se trouve "le cerveau" du métro et, devant d'immenses tableaux lumineux, quelques inspecteurs vérifient constamment la bonne marche du réseau informatisé et veillent à ce qu'en cas d'incident, le réseau perturbé puisse graduellement reprendre un service normal. Ventilation mécanique et tension électrique sont aussi constamment vérifiées; chaque poste de redressement, chaque point de ventilation est identifié et sous surveillance constante.

L'architecture des stations de la première phase

Pour comprendre l'architecture des stations de métro, il faut se référer aux méthodes de construction évoquées plus haut. Lorsque la station est creusée dans le roc, son gabarit, à l'exception des raccords aux moyens d'évacuation vers le sol, épouse une forme standardisée. En tranchée, l'architecture de la station est beaucoup plus libre et souvent la volonté de minimiser la charge de terre qu'aura à porter la structure entraînera la construction d'espaces très généreux.

C'est face à la diversité des conditions de sol qu'allait rencontrer chaque station que s'imposa l'idée de confier la conception des stations à des architectes différents. On y voyait en même temps la possibilité de donner une identité propre à chaque station et d'éviter une standardisation jusque là peu convainquante. À Toronto, dans la foulée du succès initial de Montréal, on a confié à plusieurs architectes la conception des nouvelles stations, avec certains succès remarquables telle la station Yorkdale d'Arthur

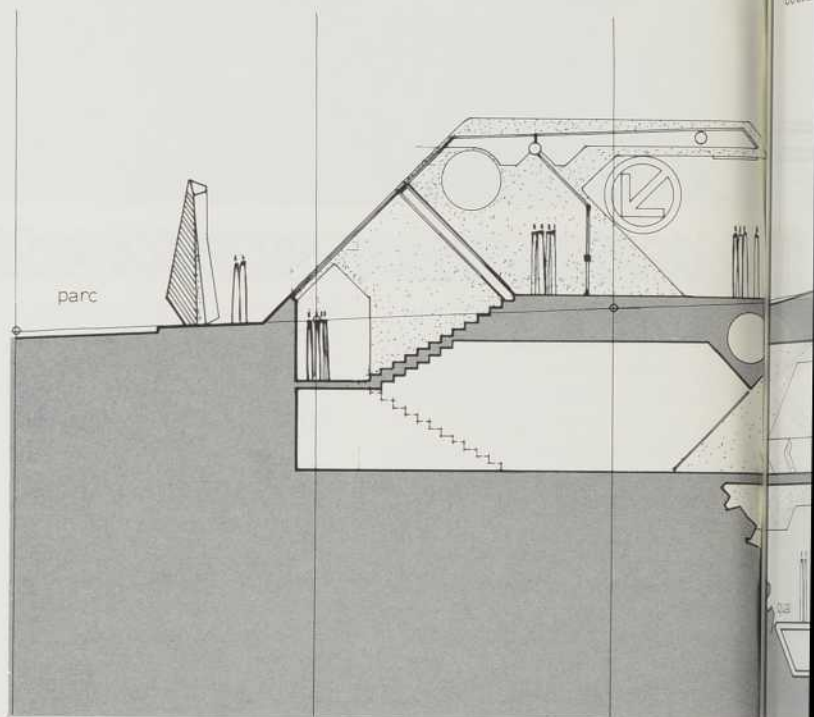
Erickson. L'exemple de Montréal n'a cependant pas été suivi partout et récemment, à Washington, une étude poussée de la standardisation des stations par les architectes Harry Weese & Associates a donné naissance à un système de voûtes à caissons qui, selon certains observateurs, "rappelle la sobre dignité des structures romaines et la puissance des gares victorienne".

La première génération de stations du métro de Montréal confirmait la pertinence de l'hypothèse choisie certaines stations se révélèrent banales — Beaudry, Guy — ou d'une grandiloquence pathétique — Crémazie —, mais certaines réussites furent éclatantes.

Tout d'abord, Bonaventure. Les possibilités offertes étaient considérables et ont permis le déploiement des structures dans un espace immense, laissé libre par l'excavation en tranchée de cette station située à 75' sous le niveau du sol.

L'intention de l'architecte, Victor Prus, a cependant été déterminante. Sa volonté de miser avant tout sur l'articulation des espaces et l'expression des mouvements de circulation l'a amené à concevoir une architecture puissante de voûtes et de dômes où l'essentiel devient ce jeu de volumes mis en relief par un usage judicieux de l'éclairage artificiel alors que la paroi et le plancher revêtus d'un même matériau refusent tout compromis décoratif.

La station Peel a aussi réussi à créer un environnement stimulant. Les moyens sont ici différents: la station est en tranchée, mais le volume est très serré, laissant à peine l'espace requis pour la mezzanine. Les architectes, Papineau, Gérin-Lajoie et Leblanc, misent alors sur l'expression structurale et dégagent de la paroi une série de colonnes de béton ancrées à des sabots d'acier et épousant le mouvement de flambage qu'aurait pu y induire une charge trop lourde; l'ensemble créé une impression de dynamisme qu'accentue, sur un fond neutre, la localisation à cer-



tains endroits stratégiques des grands disques de couleur de l'artiste Mousseau.

On pourrait aussi citer des stations plus modestes mais réussies — Beaubien de Roger D'astous, Mont-Royal de Victor Prus, Place-d'Armes — et même Berri-De Montigny où, malgré un traitement de surface banal, on a quand même des vues saisissantes sur le mouvement des foules et des trains.

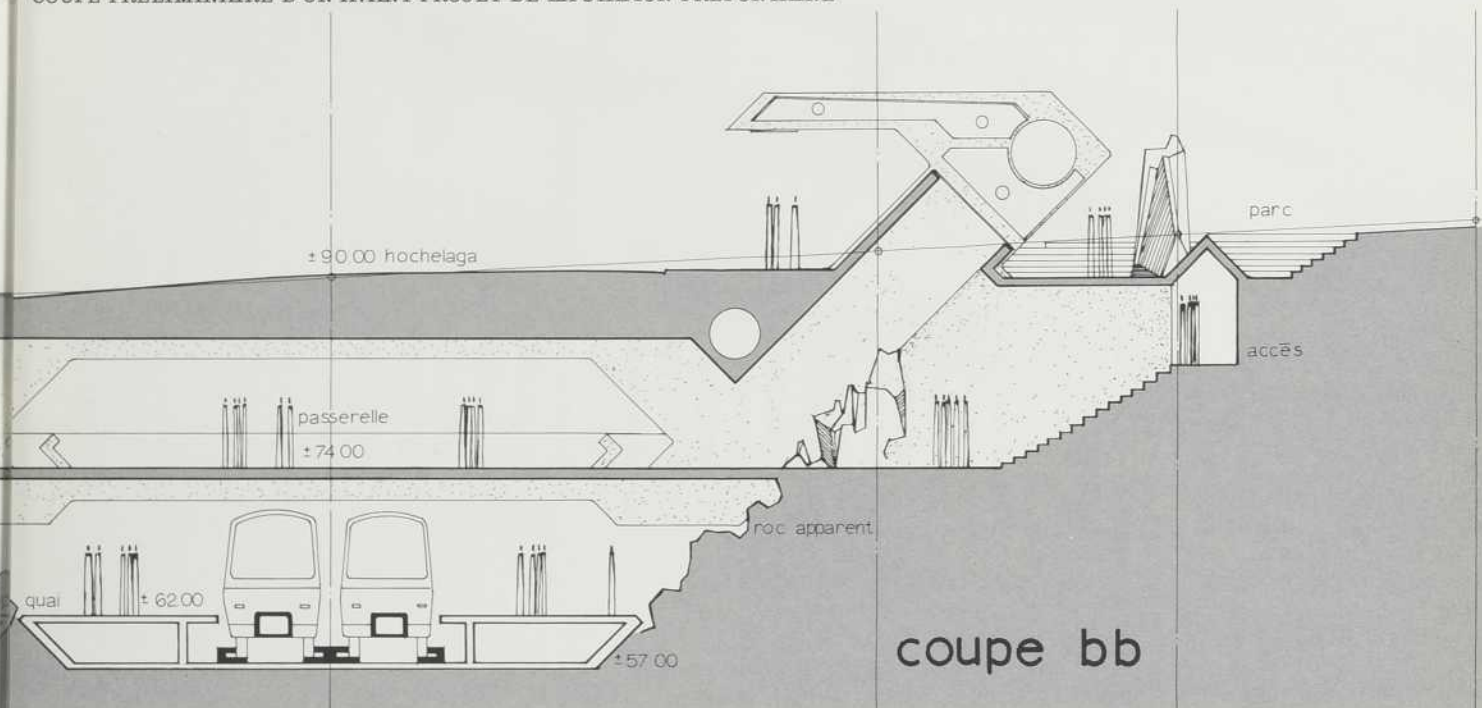
Ainsi s'élaborait, en des termes variés, les premiers balbutiements d'une architecture souterraine. Désormais, quand on parlait de l'architecture du métro, on ne faisait plus allusion ou presque à l'édicule — dans bien des cas il n'existait plus ou il était de nature temporaire — mais on discutait de cet ensemble de réseaux souterrains auxquels l'architecture insufflait vie.

La seconde étape

Peu avant les jeux Olympiques, on inaugurerait le prolongement vers l'est de la ligne 1; un peu plus tard, elle allait atteindre vers l'ouest le parc Angrignon. Une nouvelle génération de stations s'ouvrait alors aux yeux des Montréalais et la

première d'entre elles, Préfontaine, illustre de façon convaincante le caractère qu'on voulait désormais donner à ces prolongements. On sortait évidemment du centre-ville. Dans plusieurs cas, l'implantation dans un espace vert permettait d'amener la station tout près du niveau du sol sans requérir de coûteuses expropriations ou démolitions. L'absence de structures importantes auxquelles la station pouvait se rattacher, allait exiger une certaine importance de l'édicule. La recherche de la lumière naturelle allait aussi caractériser cette nouvelle génération de stations. On semblait s'en être volontairement coupé dans les stations de la première génération à l'exception des stations Place-d'Armes et surtout Champ-de-Mars où l'architecture vient mettre en valeur la verrière de Marcelle Ferron, et peut-être aussi des stations Laurier et Beaubien où un lanterneau tente de faire pénétrer un peu de lumière de façon à souligner la localisation, de la sortie. On retrouvera, en outre, dans les stations de cette seconde phase, des recherches plus

COUPE PRÉLIMINAIRE D'UN AVANT-PROJET DE LA STATION PRÉFONTAINE



poussées sur l'utilisation des matériaux, ainsi que sur l'articulation et le déploiement des espaces.

La station Préfontaine

Avec Préfontaine, l'architecte Henri Brillon se voit libéré de toutes contraintes et incité à créer un monument qui fasse oublier la banalité des premières stations de l'est montréalais et qui serve en quelque sorte de porte à la voie royale conduisant à l'aventure olympique. La station est très près du sol; l'architecte envisage au départ de localiser sous la rue et d'y amener la lumière latéralement à l'arrivée des escaliers sur les quais. Divers impératifs le forcent à revoir cette solution et c'est finalement l'emplacement sous le parc adjacent qui est choisi. La pénétration de la lumière sera zénithale et l'architecte conçoit pour une partie de la station un toit de verre et d'acier qui l'inonde de lumière naturelle. Au niveau du sol, cette verrière empiète quelque peu sur le parc mais, vue en contrebas du trottoir, elle semble avoir une échelle qui l'assimile plus à un jeu qu'à un bâtiment; les couleurs vives qu'on perçoit de

l'intérieur et de l'extérieur accentuent le caractère lumineux et léger de la station. À l'intérieur des panneaux de béton préfabriqués qui semblent fixés à la paroi par des boulons d'acier inoxydable — ils sont en réalité soutenus par des cornières dissimulées — s'allient aux panneaux de métal vivement colorés. Au niveau de l'éclairage artificiel, un dispositif ingénieux — une simple plaque de métal coloré intercalée entre les appareils d'éclairage — donne un caractère tout autre à la bande d'éclairage standard des quais.

Éclairage naturel

L'éclairage naturel demeure par la suite une préoccupation constante. Le jeu de transparence, de parois et voûtes vitrées devient le thème de la station Angrignon où le métro émerge pratiquement du sol. L'intégration de la station dans un parc permettait d'y créer les dégagements nécessaires et exigeait pratiquement de cette architecture l'impression de légèreté voire de fragilité qu'a su lui conférer l'architecte Jean-Louis Beaulieu. Ailleurs, la pénétration de

la lumière demeure moins spectaculaire mais sous-tend parfois toute l'architecture d'une station. C'est le cas par exemple de la station La Salle où les grandes obliques qu'on lit en longeant les quais s'élançant vers les puits de lumière — il n'en reste qu'un alors que la conception originale en prévoyait deux. L'architecte, Didier Gillon veut amplifier cette pénétration de lumière en utilisant les jeux de réflexion qui permet la grande murale d'acier poli de Peter Grass et en assurant une certaine fluidité des espaces et une continuité visuelle de l'entrée de l'édicule aux quais; pour ce faire, il tentera d'alléger la mezzanine, d'y créer un plancher transparent — solution que rejettera le BTM.

Ailleurs, la solution sera moins dramatique et la disposition des lanterneaux, plus conventionnelle. Cette recherche de la lumière n'était évidemment pas toujours compatible avec la nature des stations et leur profondeur. À la station Georges-Vanier, cette quête de lumière naturelle devient presque symbolique et l'oculus qui perce cette caverne de béton en accen-

tue l'impression de mystère plutôt que d'y faire réellement pénétrer le soleil. À Verdun par ailleurs malgré la profondeur de la station, l'ensemble des voies de sortie devient un immense puit de lumière perçu du niveau des quais.

Nouveaux espaces

Une constante de cette nouvelle génération allait être une dramatisation des espaces qui faisait dire à Jim Murray au sujet de la station Saint-Henri: "Piranese is alive and well and living in underground Montreal". ■ La station Lucien-L'Allier offre des dégagements encore plus spectaculaires où le traitement monumental de l'ensemble amplifie la sensation de grandeur. C'est cependant la station Radisson qui crée l'impression la plus forte. Les architectes Papineau, Gérin-Lajoie, Leblanc et Edwards y ont conçu un espace fluide où s'expriment à la fois l'aérodynamisme du mouvement des trains et le parcours intuitif des voyageurs et où se manifestent

5. Canadian Architect, décembre 1974.



toutes les possibilités du béton. Aucun angle vif, un éclairage artificiel particulièrement bien intégré, un grand volume qui évoque l'intérieur d'un immense avion où l'on se sent prêt à décoller. L'invitation au voyage, si elle est plus modeste, est presque aussi saisissante que celle de Saarinen à l'aérogare TWA de New York.

Il faut aussi souligner l'intérêt de la station Langelier où, dans un tout autre esprit, les transitions d'espaces se font par une série de rendents, mais où l'architecte démontre sa maîtrise subtile de l'articulation des espaces. Certains exemples sont moins heureux: c'est le cas par exemple de la station L'Assomption où le grand espace qui suit en diagonale la montée des escaliers mécaniques, est sombre et inquiétant; c'est aussi le cas de la station Monk où les courbes incertaines ne semblent pas avoir de relations entre elles et ne réussissent pas à donner vie à ce grand volume.

Matériaux nouveaux

On note aussi, dans cette seconde phase, une recherche de plus en plus diversifiée au niveau du choix des matériaux. Préfontaine ouvrait encore la voie par son utilisation de panneaux de béton préfabriqués parfaitement usinés; dans cette foulée, on allait graduellement abandonner l'utilisation presque exclusive des revêtements de céramique pour les murs. Ainsi, l'architecte du BTM, Yves Roy, dessine pour la station Lionel-Groulx des éléments de béton préfabriqués complexes alors qu'à Langelier, Victor Prus utilise des éléments qui servent à la fois de revêtement et d'appui et composent avec l'ensemble de la station un jeu assez subtil de gris. Les architectes de la station Cadillac, Longpré et Marchand, exploiteront une autre veine en utilisant comme revêtement de mur des panneaux de granit, polis au niveau de la rue et simplement éclatés au niveau des quais, tentant de créer ainsi une impression de caverne au moment où le voyageur pénètre sur le

sol.

Dans le prolongement ouest de la ligne 1, il faut revenir à la station La Salle où l'architecte réussit à rompre avec cet élément standardisé et pratiquement imposé que constitue la paroi de 7' qui longe la plupart des quais. Les couleurs utilisées — une peinture à l'époxyde et les textures de béton définissent des surfaces dont l'échelle dépasse les limites antérieures et se lit en accord avec l'ensemble de la station. D'autres recherches un peu plus conventionnelles donnent des résultats quand même intéressants comme c'est le cas à la station Jolicoeur où l'architecte Claude Boucher obtient, par une disposition inédite des briques de béton, une texture très marquée.

Les prolongements extérieurs

Lors de la première phase de construction du métro, on avait volontairement réduit l'importance des édicules; dans la plupart des cas, on fit déboucher les stations dans des édifices existants ou alors on construisit des structures temporaires susceptibles de disparaître au profit d'une intégration au bâtiment qui se construirait sur le site. Quelques structures émergeaient quand même du sol. La plus importante d'entre elles vient de disparaître sous la masse du Palais des Congrès alors que les édicules temporaires, surtout ceux du centre-ville ont presque tous disparu. Dans les prolongements est et ouest, la ligne 1 desservait des secteurs beaucoup moins denses et, dans la plupart des cas, l'édicule devint permanent. A la station Angri-gnon, il se confond pratiquement avec la station, tout en couleur et transparence dans son cadre de verdure. Sa fragilité et un mauvais entretien la font cependant mal vieillir et donnent l'impression d'une fête qui s'achève. Ailleurs, les édicules se distinguent plus nettement de la station et viennent s'insérer avec des bonheurs divers dans des trames urbaines plus ou moins cohérentes.

Dans certains cas, l'architecte veut utiliser ces éléments pour restructurer le tissu. Ce fut le cas en particulier de l'architecte Jean-Louis Lalonde qui, en accord avec le service d'urbanisme, se proposait de recréer la place Saint-Henri et de la structurer à l'aide d'une série de bâtiments intégrés à la station. Ce projet ne se réalisa cependant pas. Ailleurs, les édicules s'insèrent dans la trame urbaine ou jaillissent dans des zones plus ou moins aménagées. L'exemple le plus frappant de cette dernière catégorie est sans doute celui de La Salle où, dans un désert presque lugubre, surgit la masse oblique de l'édicule, prolongement direct et évocateur de l'architecture souterraine qu'il signale. D'autres édicules semblent disposés de façon plus ou moins aléatoires dans des parcs ou des zones mal définies, comme c'est par exemple le cas de la station Radisson, où leur prétention à évoquer l'espace extraordinaire de la station est fort peu convaincante.

Ailleurs, et c'est le cas de la station Monk, des architectes Blais et Bélanger, ou de la station Verdun, les édicules d'échelle assez réduite prennent place dans un tissu urbain qui leur ressemble. A Langelier cependant, on remarque une intention plus forte qui se manifeste dans l'implantation des trois édicules au carrefour des rues Sherbrooke et Langelier; malheureusement, l'échelle démesurée des rues ne permet pas à ces édicules de se répondre et de vraiment créer un lieu architectural. L'architecture ne peut à elle seule créer un environnement.

Les nouvelles stations

Trois stations se sont ouvertes au public en septembre, dans le prolongement de la ligne vers le nord: Vendôme, des architectes Desnoyers, Mercure et Jean Gélinas; Villa Maria de l'architecte, André Léonard du BTM; et Snowdon, de Jean-Louis Beau-lieu, lui aussi architecte au BTM.

La station Vendôme se trouve tout près du niveau

du sol, dans un environnement industriel au sud de Westmount. Deux intentions transparaissent dans cette réalisation: l'architecte a voulu, à l'intérieur du volume assez restreint dont il disposait, créer une impression de fluidité qui s'allie au mouvement des trains et, à l'extérieur, une enveloppe qui évoque le passage des wagons de chemin de fer à proximité. Il a réalisé cette impression de fluidité en inclinant légèrement la paroi des quais, en arrondissant tous les angles de béton et en évitant toute expression structurale — le plafond est en béton lisse, la mezzanine et la passerelle donnent l'impression de flotter sans effort. L'éclairage est conçu de façon à amplifier cette fluidité des formes en adoucissant l'angle de la paroi et du plafond. On retrouve donc dans cette station plusieurs éléments qui, à une échelle différente, ont contribué à créer l'impression dramatique qu'on ressent en pénétrant dans la station Radisson. L'échelle plus modeste de la station ne lui donne cependant pas la même force. A l'extérieur, l'édicule assez important autour duquel doivent se rabattre plusieurs circuits d'autobus tente de s'allier par mimétisme aux wagons de chemin de fer qui défilent parfois derrière, plutôt que de se rattacher au tissu urbain environnant duquel on l'a finalement extirpé lorsqu'on a décidé d'implanter la station à l'extrême limite sud du quartier. L'édicule offre donc l'image du produit industrialisé intégré au bâtiment; c'était du moins là le concept de l'architecte qu'il n'a cependant pu réaliser de la façon prévue. Ce que nous voyons aujourd'hui, ce panneau recourbé d'acier et de verre, est une réalisation artisanale évoquant l'objet industriel qui l'inspirait; il est fabriqué de béton recouvert d'une feuille d'acier. Qu'on ne se scandalise pas: les maisons de béton lisse et poli de l'avant-garde des années 20 ou 30 n'étaient-elles pas construites en réalité de terre cuite recouverte d'un crépi?

A Villa-Marie, le contexte

est différent. Le métro s'est engouffré sous le sol et c'est en tunnel, à près de 60 pieds de profondeur, qu'il entre en station. La localisation de l'édicule et, partant, des voies de sorties se trouve à l'une des extrémités de la station, ce qui au départ ne favorisait ni la pénétration de lumière naturelle au niveau des quais, ni la pénétration d'un élément qui vienne briser la trop longue perspective du tunnel. L'architecte a donc essentiellement pris un parti de clarté et de couleurs. Il a utilisé des panneaux de béton préfabriqués pour les murs et, pour l'ensemble du plancher, une céramique blanche très vitrifiée qui en réfléchissant la lumière augmente la luminosité de l'ensemble. Pour couper la longueur du quai et pour animer la surface du sol, l'architecte a inséré des bandes transversales de couleurs vives. Il allait en outre tirer un parti intéressant d'un matériau dont l'utilisation est toute récente dans les stations de métro: le béton polymère. Ce béton, coloré dans la masse, est extrêmement facile à mouler et épouse avec précision toutes les formes qu'on veut lui donner. On le retrouve ici dans les bouches de ventilation naturelle qui surplombent le grand hall où montent les escaliers mécaniques, dans les bancs qui s'adosent aux quais et aussi dans d'énormes disques de couleur, éléments décoratifs mais aussi signalétiques qui, par la gradation de leurs couleurs et l'orientation qu'ils prennent, indiquent la direction à suivre.

Snowdon est une station de correspondance: la future ligne 5 qui rejoindra Anjou y croise la ligne 2. Le concept de la station est basé sur une organisation fonctionnelle semblable à celle qui sous-tend l'architecture de la station Lionel-Groulx. Cependant, alors que cette dernière est creusée en tranchée et offre des espaces dégagés qui la rendent facilement lisible, la station Snowdon et creusée dans le roc. Aussi retrouvons-nous, au niveau des quais, trois tunnels parallèles plutôt qu'un vaste



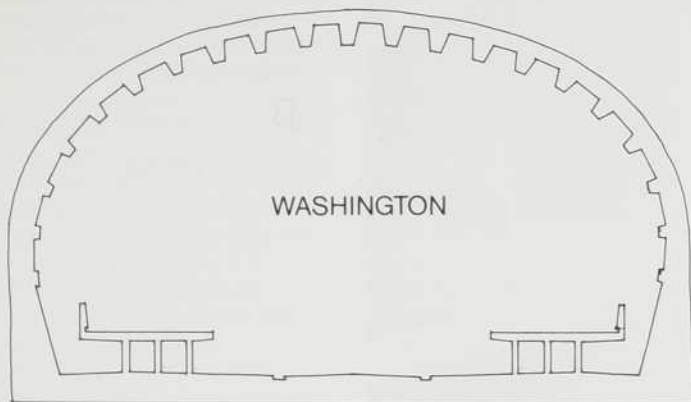
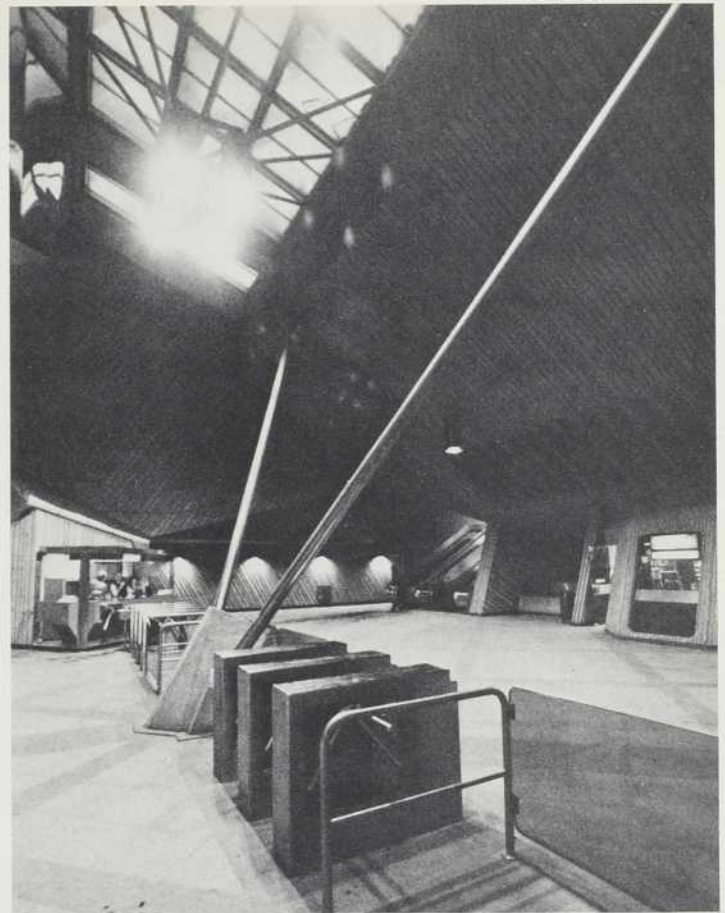
espace. Les deux tunnels latéraux permettent le passage des trains et la localisation des quais alors que le tunnel central sert d'accès ou de sortie, étant en liaison directe avec l'escalier mécanique. Des tunnels transversaux permettent la liaison entre les quais, les correspondances les plus fréquentes se situant entre quais du même niveau.

La grande profondeur de la station ne permet d'y amener la lumière naturelle qu'au niveau du poste du changeur, grâce à l'ouverture de cet espace sur un jardin en contrebas; puis après, c'est la plongée vers le centre de la terre. L'architecte aurait aimé au départ amplifier cette impression en laissant apparentes certaines portions du roc, à l'exemple des stations du métro de Stockholm; la qualité incertaine du roc ne l'a pas encore permis ici et ce qui reste de cette intention, c'est une petite fenêtre sur le roc percée dans une des parois de brique du tunnel.

Au niveau des quais, c'est paradoxalement une rue montréalaise, un paysage de surface que voulait évoquer l'architecte. Le volume du quai est déterminé et

c'est essentiellement le jeu de la paroi, la qualité des détails qui détermineront l'architecture de la station. Sans aller jusqu'à reconstruire sous terre un pastiche des éléments de surface — on propose de le faire à Paris maintenant —, l'architecte veut, par le matériau utilisé — une brique d'argile —, l'articulation de la paroi à laquelle s'intègrent bancs et paniers à rebuts, le type d'éclairage choisi, recréer l'échelle d'une rue montréalaise. Devant lui, le voyageur en attente aura devant les yeux les longues murales de Guité qui évoquent elles aussi un paysage, mais cette fois-ci plus bucolique qu'urbain. Notons enfin deux éléments intéressants: la texture qu'a réussie à intégrer l'architecte à la voûte de béton standardisée et l'utilisation d'un matériau québécois pour le revêtement de sol: une première si l'on fait exception d'éléments de granit standardisé — marches d'escalier et bordures de quai.

A Snowdon, l'édicule a une importance particulière; il devient bâtiment et abrite un ensemble de services d'entretien et de con-



WASHINGTON



MONTREAL

court; le jardin en contrebas où plongent les longues colonnes de béton, supports fragiles de la maçonnerie qui surplombe, crée cette "invitation au voyage" et cette impression que, pour le passant, ce bâtiment existe essentiellement en fonction des activités qui se déroulent sous terre.

Deux stations à venir

D'ici quelques mois deux nouvelles stations ouvriront leurs portes: la station Côte Sainte-Catherine, de l'architecte Gilbert Sauvé du BTM, et Plamondon, de l'architecte Patrice Gauthier aussi du BTM. Il s'agit dans les deux cas de stations en tunnel dans le roc. Plamondon aura deux accès à chaque extrémité des quais, ce qui n'offre pas de possibilité de briser le long volume de la station. L'architecture en sera donc une de détails et de finition où, grâce à la couleur, aux patrons de revêtement de plancher, aux types de matériaux utilisés et à l'éclairage artificiel, on créera un environnement où l'on puisse facilement s'orienter. À chaque extrémité des quais, un mur de blocs de verre, éclairé

par l'arrière, communiquera au voyageur l'impression de se diriger vers la lumière, vers le sol.

Gilbert Sauvé, de son côté, analyse sa démarche en termes de psychologie de l'environnement où chaque individu cherchant à s'orienter le fera, selon sa nature, à l'aide de repères spatiaux ou de repères linéaires. L'architecture de la station veut exploiter ces deux systèmes de repérage; l'ouverture des espaces et l'éclairage permettront à l'individu sensible à un système d'orientation spatiale de s'y retrouver intuitivement. Le repérage linéaire misera sur la progression des couleurs, de l'orangé des quais au vert de l'extérieur, sur le graphisme de panneaux stylisant les voyageurs qui se déplacent dans le sens de la sortie avec une densité qui s'intensifie à mesure qu'on approche de la sortie, sur la géométrie de la station qui permet aux escaliers d'intersecter les quais à 45°.

Nouveaux horizons

Encore plusieurs années, quelques stations et la fête sera probablement terminée. La faible densité du tissu urbain ne pourra

trôles du réseau ainsi qu'un poste de redressement. A ce titre, l'architecte avait à concevoir un bâtiment qui s'intègre à la trame urbaine et dont l'architecture incite le passant à pénétrer avec confiance vers le monde souterrain du métro. Implanté en milieu très urbain, à l'angle des rues

Queen Mary et Westbury, le bâtiment respecte le gabarit de la rue. Certains éléments de son architecture lui confèrent cependant une identité propre; l'angle coupé du bâtiment au coin de la rue reflète l'idée d'un carrefour où la circulation des piétons tend à suivre le chemin le plus

probablement pas supporter la ramification d'une infrastructure aussi lourde alors que les axes de transport vers la banlieue, requérant entre autres des distances entre stations plus importantes et ne nécessitant pas de voies souterraines, seront vraisemblablement équipées de matériel roulant différent. L'expérience accumulée est cependant énorme: plusieurs techniques ont été mises au point à Montréal. Par ailleurs, plusieurs villes ont à résoudre des problèmes complexes sans posséder tous les outils nécessaires, un peu comme ce fut le cas à Montréal au début des années 60. C'est dans cette optique que se formait il y a quelque temps BTM International. Déjà, au cours des années, le BTM avait eu des échanges avec les représentants de divers réseaux; certains éléments techniques développés à Montréal ont été utilisés à l'étranger, telle la technologie de récupération du courant utilisée à Mexico, et l'architecte du métro, Jean Dumontier est appelé comme expert un peu partout en Amérique. Le premier effort concerté d'exportation de services se fit à l'occasion de l'appel d'offres lancé par la ville de Valencia, au Venezuela.

Comme plusieurs villes du Tiers-Monde, Valencia est aux prises avec une croissance exponentielle; les infrastructures de transport traditionnelles ne suffisent plus. La ville fit donc appel, par voie de concours international, à plusieurs consortiums d'ingénierie et de fournisseurs d'équipement susceptibles de proposer une solution au programme de transport défini par la ville et de le mettre en oeuvre. BTM international fit équipe à cette occasion avec Bombardier et Janin; son rôle fut de déterminer le profil du métro, le type de réseau - aérien, souterrain -, l'emplacement des stations, le tout conformément au produit qu'il s'agissait de vendre, soit la construction de pistes de roulement et les wagons. Parallèlement à ceci, et pourrait-on dire acces-

soirement (c'est l'architecte responsable, Gilbert Sauvé qui l'affirme), l'architecte élabore un concept de design des stations, établit un ensemble de normes à respecter au niveau de la sécurité, du confort, des caractéristiques des matériaux et même de l'intégration d'oeuvre d'art. La ville reçut plusieurs propositions; une entreprise belge soumit la solution la moins coûteuse, un réseau de tramways; une entreprise japonaise proposait un système de trains légers à petit gabarit; Montréal préconisait l'utilisation du matériel roulant montréalais en réseau de surface et aérien. Finalement, c'est une firme allemande qui obtint le contrat.

À Monterey, BTM International assumait de façon plus directe le leadership de la soumission canadienne; déjà l'expérience de Mexico avait familiarisé les experts

avec le contexte mexicain et, cette fois-ci le jugement allait porter plus sur l'engineering des propositions auxquelles se rattachaient la vente de matériel. La solution contient encore une fois le choix du matériel roulant, le choix du type de réseau - aérien, au sol et en sous-sol - mais résulte en outre d'une analyse d'utilisation du sol, de l'implantation des stations et de leur accessibilité. Le choix n'est pas encore fait, mais il semble que la proposition montréalaise ait de bonnes chances d'être retenue. Certains facteurs imprévisibles retardent l'accord; entre autres le taux d'intérêt que pourrait consentir le Canada au Mexique et le fait que l'ensemble de la transaction soit relié à la vente d'un réacteur Candu que le Mexique ne semble pas considérer prioritaire.

À la suite de ces pré-

mières expériences, BTM International s'oriente maintenant vers l'étude plus générale de systèmes de transport, mais sans lier son expertise à la fourniture d'un type spécifique de matériel roulant. Cette nouvelle approche permet à BTM International de concurrencer certaines firmes européennes déjà engagées dans cette expertise et d'offrir ses services à plusieurs villes du Tiers-Monde. Déjà les villes de Lima et de Guadalajara semblent intéressées.

Entre-temps, les stations du métro de Montréal figurent sur l'itinéraire touristique de presque tous les voyageurs qui visitent la ville. C'est un phénomène peu courant ailleurs et qui témoigne de la qualité de l'environnement visuel créé par un ensemble d'architectes québécois, qu'ils aient eux-mêmes conçu l'une ou l'autre station, qu'ils aient occupé certains postes-clés auprès des instances décisionnelles ou qu'ils aient été responsables d'un aspect quelconque de la planification ou de la standardisation.



◀
STATION SNOWDON

Pierre Beaupré est architecte et travaille au Groupe de Ressources Techniques Milton Parc.

La place de l'art dans le métro

Jean-Claude Leblond

Une visite dans le métro de Montréal révèle tout de suite la place qu'y occupent les oeuvres d'art, en l'occurrence ce que nous appelons l'intégration de l'art à l'architecture, issue de la collaboration d'un architecte et de l'artiste qu'il choisit.

Comme on le sait sans doute, le Bureau de transport métropolitain (BTM) a comme politique d'utiliser une seule fois le même bureau d'architecte et le même artiste chargé de l'intégration (exception faite du premier réseau). Ne sont pas soumis à cette politique les architectes du BTM, généralement responsables des stations terminales et de correspondance, ainsi que Jean-Paul Mousseau, conseiller du BTM en matière d'intégration de l'art à l'architecture. C'est une politique qui veut favoriser une certaine diversité dans les solutions apportées à des problèmes formels qui finissent, en somme, par se répéter.

Le déroulement des stations présente une intégration dont la fortune varie considérablement de l'une à l'autre. Jean Dumontier, directeur du département d'architecture au BTM, constate une évolution constante de l'intégration, depuis le réseau initial inauguré en 1966 jusqu'au dernier prolongement sud-ouest de la ligne 1. Dans le premier réseau, déclare-t-il, on ne peut vraiment parler d'intégration car l'oeuvre d'art y a été conçue comme venant s'ajouter à une structure déjà existante et pas nécessairement créée en fonction d'un lieu précis. C'est pourquoi, en dehors de la station Peel l'art dans le métro se compose de murales qu'on retrouve parcimonieusement distribuées ici et là. Il explique qu'à cette époque, on ne

prévoyait pas de budget pour l'art qu'on laissait à l'initiative toujours trop discrète des mécènes.

Pourtant, sous la pression de plus en plus forte et tenace exercée par des groupements d'artistes dans les pays occidentaux, les dirigeants gouvernementaux ont commencé à appliquer plus ou moins systématiquement des formules toutes regroupées sous l'étiquette du 1%. Cette formule consiste à consacrer l'équivalent de 1% du budget de construction d'un immeuble gouvernemental à une oeuvre d'art intégrée. Le gouvernement du Québec, depuis peu, obéit à sa propre loi du 1%. Pour le métro, on n'en est pas encore là et on n'a pas de politique formelle, mais on respecte le principe du 1%. Chaque architecte est tenu, lors de la présentation de son projet, de préciser l'artiste qui travaillera avec lui et le rôle de ce dernier dans l'intégration art/architecture, sans oublier le coût engendré par cette opération.

En 1976 on a donc vu un changement important survenir dans le premier prolongement est de la ligne 1. Dans certains cas, l'artiste était invité à travailler dès le début du projet concerné, à aller bien au-delà de la simple exécution d'une sculpture ou d'une murale et même à intervenir sur l'environnement interne de la station. On a vu Jordi Bonet travaillant à même la coulée de béton sur le quai de la station Pie-IX ou encore Charles Daudelin créant des panneaux en aluminium qui remplacent fort avantageusement un grillage dissimulant les services techniques sur le quai de la station Langelier.

Par contre, dans d'autres cas, l'oeuvre d'art n'est plus nécessaire parce que, dans

Stockholm

Depuis 1970 on a tendance à laisser à nu le roc et les artistes sont impliqués dans la conception de la station dès le début. Alors que certains tentent de neutraliser l'effet de caverne ainsi créé

en y peignant des arcs-en-ciel, des couchers de soleil rougeoyant ou encore des scènes pastorales, d'autres font émerger des parois d'étranges divinités souterraines qui donnent aux lieux un caractère quasi-sacré.



son organisation, la station elle-même a atteint une certaine perfection esthétique qui "transporte" les usagers, au sens propre et au sens figuré. C'est le cas de la station Radisson dont la monumentalité interne lui donne l'allure d'une cathédrale et sans que l'usager ait vraiment l'impression de se trouver sous terre. C'est dans l'observation de tels monuments qu'apparaît alors la signification véritable de l'intégration puisque l'art et l'architecture se fondent dans un moule commun et se transforment mutuellement. L'architecte redevient alors l'artiste qu'il était au XVII^{ème} siècle.

Dans le second prolongement sud-ouest de la ligne 1, terminé en 1978, le souci d'intégration est encore plus visible en ce sens que, de plus en plus, les maîtres d'œuvre cherchent à faire beau en tirant le meilleur parti possible des données et des contraintes de la situation. Si la plus belle des stations de ce tronçon est sans contredit la station La Salle, l'ensemble du tronçon n'en témoigne pas moins de cette préoccupation générale. De plus en plus, les artistes oeuvrent sur la structure même de chaque station. C'est le cas notamment d'Antoine Lamarche qui a travaillé à même les murs de béton de la station Verdun pour leur imprimer un dynamisme dû à un effet de perception visuelle.

Ici, donc, l'oeuvre d'art perd la signification qu'elle exposait jusqu'à maintenant. Il ne s'agit plus désormais d'un monument ou d'un tableau avec la signature en bas à droite. L'artiste-vedette laisse la place à l'ouvrier de l'environnement. Une nette évolution se dessine en ce sens chez les artistes bien que la majorité d'entre eux en soient encore restés à l'oeuvre décorative et aux valeurs incertaines de la création libre. Sous le signe de l'intégration, l'art donne toute sa mesure dans l'utilisation même des contraintes physiques d'une construction donnée. Maintenant, il faudra parler plutôt d'une liberté créa-

trice contingentée.

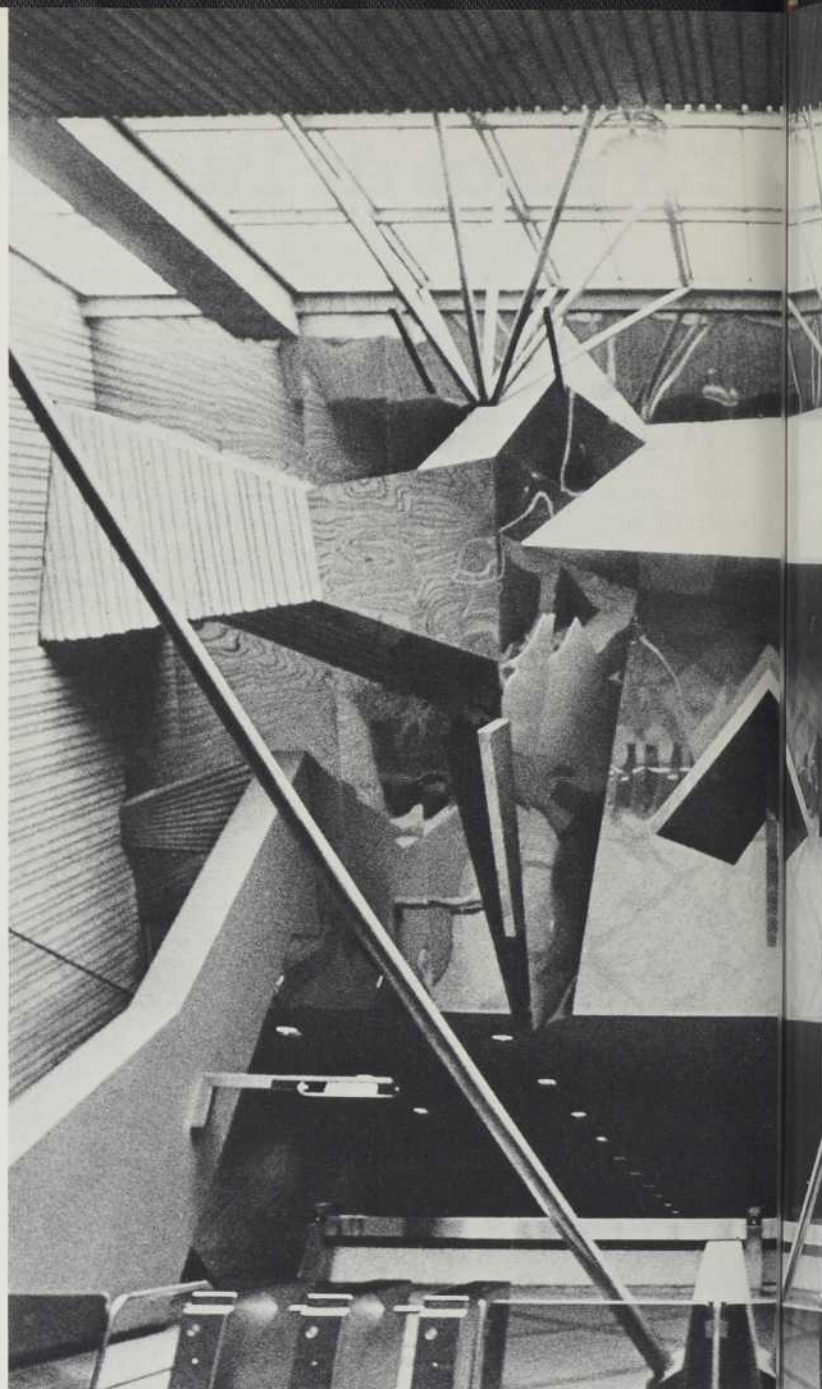
L'artiste doit se comporter comme l'architecte, affirme Pierre Granche, jeune sculpteur qui prépare la station Namur dans le prolongement nord-ouest de la ligne 2. Il doit étudier avec l'architecte les problèmes qui confrontent ce dernier. Faut-il faire descendre la lumière du jour sur le quai d'une station profondément logée ou occuper un volume spatial en supprimant l'impression de vide et de décoration?

Mais travailler avec des artistes n'est pas forcément de tout repos pour les architectes. L'artiste transporte avec lui une image négative et trop souvent romantique. Il tient parfois un discours dont la cohérence, vue de l'extérieur, pourra paraître douteuse. Surtout par manque de formation, l'artiste s'accommode en général assez mal des données formelles des stations ainsi que des critères de sécurité et d'entretien imposés par le BTM.

En effet, pour ce dernier dont la mission consiste à remettre à la CTCUM un tronçon de métro en état de fonctionnement, il est impérieux que toute structure esthétique obéisse à certaines exigences. Ainsi, tout module présentant des éléments lumineux ou dont l'entretien serait problématique, est automatiquement rejeté; tout ce qui peut présenter aux enfants une invitation à faire de l'escalade, tout ce qui est suspendu, qui comporte un moteur, et j'en passe, subit le même sort.

Or, pour ceux des artistes qui poursuivent une "recherche" bien particulière comme, par exemple, avec la lumière ou le mouvement, le métro n'offre pas toujours la possibilité de mettre en application leurs concepts théoriques mais, au contraire, les oblige à délaissier momentanément leurs préoccupations pour se consacrer à des problèmes d'un autre ordre.

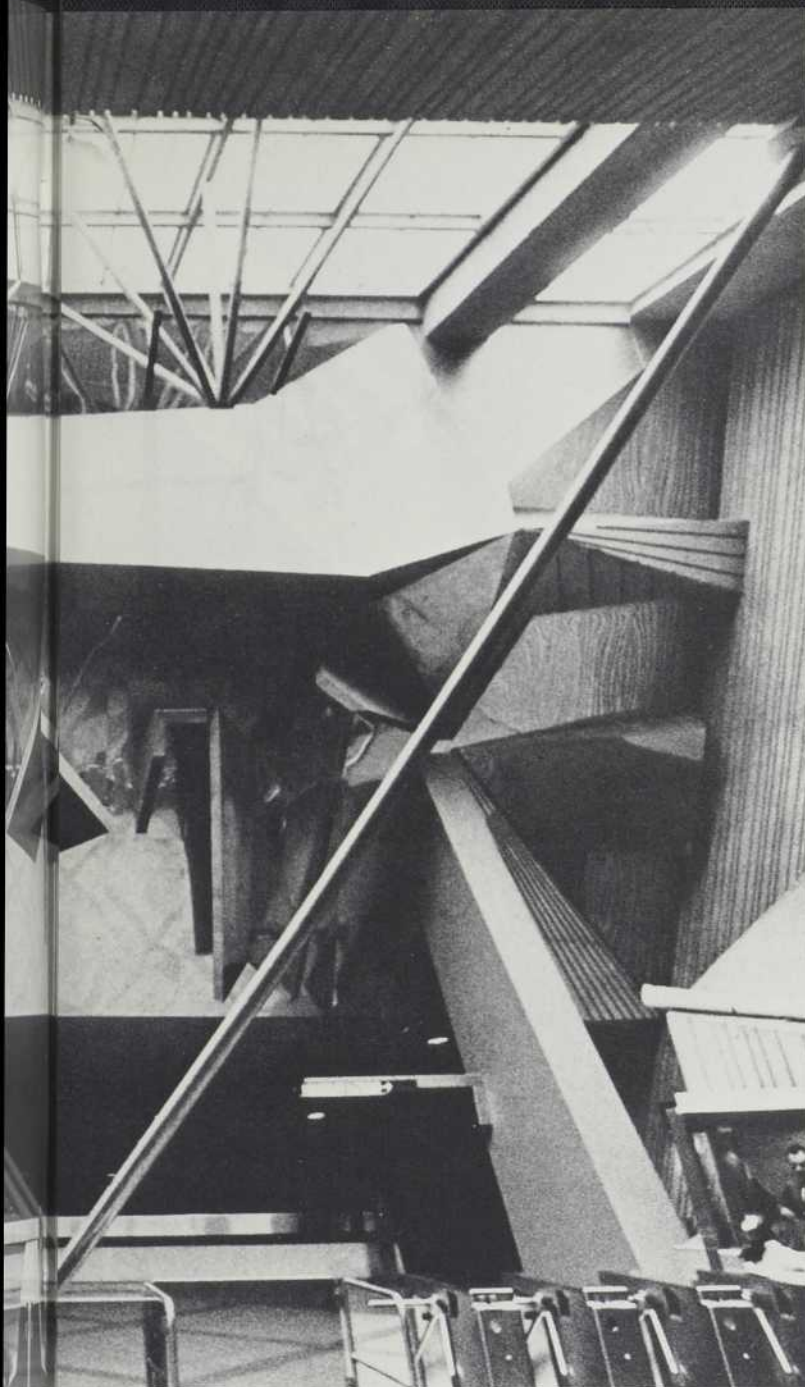
Cet écart entre artistes et architectes n'est pas toujours comblé et, plutôt que de risquer des affrontements, certains maîtres d'œuvre préféreront une intervention plus traditionnelle de la



part de l'artiste en dépensant le budget destiné à l'art par, en quelque sorte, un achat sur catalogue d'oeuvres dont on connaît déjà la portée, oeuvres pouvant être pratiquement installées partout. C'est ce genre d'intégration à rebours qu'on observe, par exemple, à la station Monk. A l'extrémité d'une passerelle, on voit deux sculptures tubulaires géantes qui représentent les métiers du pic et de la pelle et qui sont signées Germain Bergeron. À dire vrai, ces oeuvres n'apportent rien à la station et distraient même l'usager de la belle sobriété des lieux et des points de vue magnifique qu'elle offre avec ses mezzanines et passerelles.

On peut dire la même chose en ce qui concerne la station Place-Saint-Henri où l'artiste, Jacques de Tonnancour, fournit une structure représentant vaguement un satellite de communication, suspendu au plafond de la station. On se croirait aux beaux jours d'Expo 67 à l'intérieur d'un pavillon thématique. On ne peut dire qu'il y ait, ici même, à proprement parler un effort de l'artiste à tirer parti de l'espace intérieur et un désir chez l'architecte de voir un "artisse" se mêler de choses qu'il ne connaît pas.

Par contre, d'autres stations offrent des solutions originales. On pense alors aux verrières de Mario Merola à la station Char-



quera les activités qui s'y déroulent grâce à un emploi de matériaux évoquant l'esprit italianisant de ce quartier riche en couleurs.

Pour le moment, cet esprit d'intégration d'une station à son quartier se révèle dans la nouvelle station Vendôme dont l'ouverture sur la ligne 2 est imminente. Cette station est située non loin de la gare de Westmount du Canadien Pacifique et se trouve donc au voisinage du chemin de fer de l'ouest, réseau ferroviaire avec lequel une correspondance a été prévue. L'intérêt de cette station réside dans le fait que l'ensemble de ses vitres, son revêtement d'aluminium et son toit arrondi évoquent les wagons des trains qui circulent à quelques mètres à peine.

Étant donné le peu de profondeur de cette station placée entre deux autres très profondes, on a confié à Marcelle Ferron le soin d'exécuter une verrière dont les reflets colorés descendront jusqu'au quai, comme c'est un peu le cas à la station Champ-de-Mars. C'est pourquoi, également, la verrière est accompagnée d'une structure tubulaire spiralee, composée d'une série de tuyaux d'orgue tordus. Un véritable kaléidoscope.

Cette question d'intégration reste encore assez superficielle et même factice, selon Pierre Granche qui collabore activement à un séminaire de topologie structurale à l'École d'architecture de l'université de Montréal. Pour ce sculpteur qui a décidé de parler le langage des architectes, le jeu de l'intégration est truqué dans une sorte de bonne conscience. En effet, l'artiste dépend en quelque sorte d'un budget séparé et doit veiller lui-même à l'exécution du travail.

"D'une part, dira-t-il, on veut de l'intégration et, d'autre part, on se comporte envers l'art de façon traditionnelle comme si c'était de la décoration." De ce point de vue, l'artiste est un sous-traitant de l'architecte. Comme le poseur de tuiles, l'artiste est un poseur d'ornementation esthétique.

Or, selon Pierre Granche, le sculpteur ne peut plus aujourd'hui, dans les grands projets dits d'intégration, se charger lui-même de l'exécution parce que le temps du ciseau et du maillet est révolu et qu'il ne dispose pas de l'outillage nécessaire. Tout comme l'architecte, il doit recourir à l'ingénieur.

Une telle réflexion cache à peine un problème autrement plus grave et qui concerne le cloisonnement des disciplines. De plus en plus, l'architecte veut insérer la dimension esthétique dans ses œuvres tout en opérant à l'intérieur des contraintes budgétaires auxquelles on le soumet. Par ailleurs, l'artiste ressent le besoin d'intervenir dans un environnement laissé jusqu'ici pour compte, mais sa formation accuse parfois de sérieuses carences. L'artiste-vedette et "à signature" est en voie de disparition et cédera sa place à des concepteurs davantage orientés vers des problèmes complexes sur le plan de l'environnement visuel.

De part et d'autre, on prend conscience d'un rapprochement nécessaire des disciplines. Reste à voir comment une telle "intégration" pourra se réaliser.



SCULPTURE DE PETER GNASS
STATION LASALLE

levoix, panneaux qui dissimulent les services techniques tout en ouvrant deux pans de la station à une exposition maximale à la lumière du jour, jour riche en couleurs et en reflets.

Le dernier prolongement du métro sur la ligne 2, de Bonaventure à Place-Saint-Henri, traverse des quartiers industriels à faible densité de population. Les stations Lucien-L'Allier et Georges-Vanier sont profondément installées puisque les usagers doivent descendre respectivement 26 et 18 mètres pour atteindre le quai. Dans les deux cas, se sont présentés des problèmes de voûtes et de lumière. À Georges-Vanier, l'artiste Michel

Dernuet s'est servi d'une colonne géante pour en faire une sorte de conifère inversé aux branches duquel viennent s'insérer des projecteurs très puissants qui éclairent une partie des aires de circulation au niveau des quais.

Selon Jean Dumontier, la future ligne 5 qui doit longer le nord de l'île de Montréal d'est en ouest, sera exécutée dans un esprit tout à fait différent du réseau actuel. En effet, dans la mesure du possible, chaque station — la plupart encore à l'état de projet — s'inspirera des particularités du quartier qu'elle desservira. Ainsi, la station De Castelineau qui émergera à proximité du marché Jean-Talon, évo-

REPROJECT
REPROJECT
REPROJECT
REPROJECT
REPROJECT

nw
wade

RAPIDITÉ
QUALITÉ
ÉCONOMIE
FLEXIBILITÉ

REPROJECT



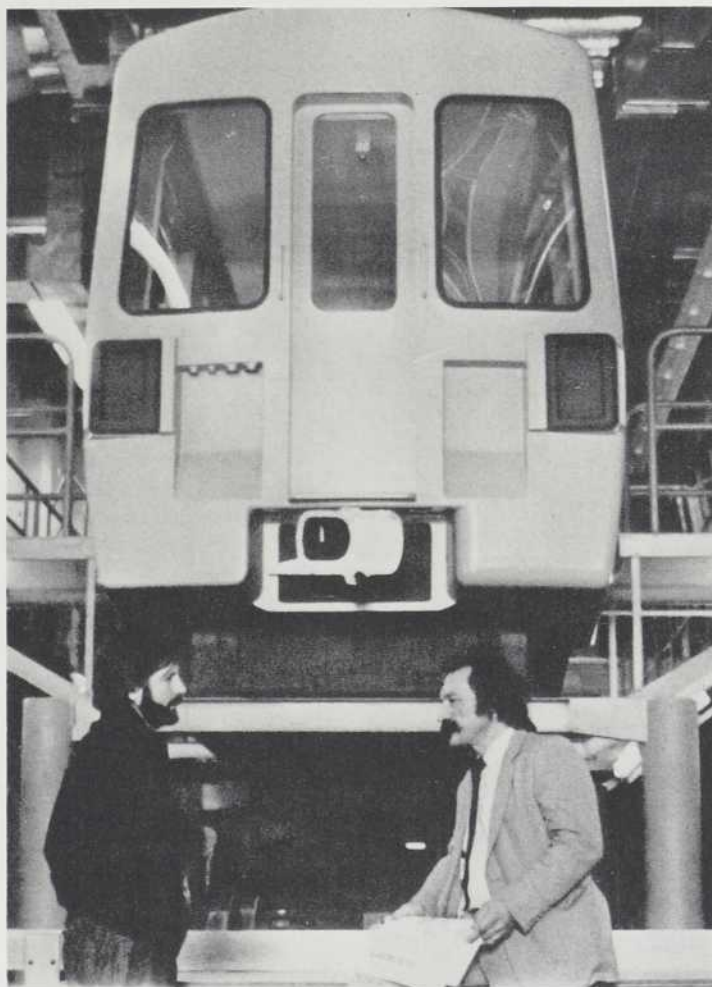
la compagnie norman wade ltée
8104, rue Montview,
Ville Mont-Royal Québec H4P 2L7

pour une véritable économie de temps et de coût de production, un système graphique à barre de registre pour la conception et la reproduction de vos plans. Une technique qui répond enfin à vos besoins, pour une meilleure collaboration entre professionnels.

communiquez avec
M. Joseph Miséricordia
1121 ouest, rue Ste-Catherine,
Montréal, Québec H3B 1J5
(514) 842-8763

Jean Dumontier architecte du métro

Entrevue



Jean Dumontier, architecte du Métro, a conçu les plans de la station Sainte-Hélène et Longueuil.

ARQ M. Dumontier, vous êtes l'architecte du métro. En quoi consiste ce rôle?

J.D. L'architecte du métro a un rôle de coordination et de surveillance des divers experts engagés pour la réalisation de chaque station. Il collabore en outre aux travaux des architectes du Bureau de Transport de Montréal (BTM), responsables de la réalisation de certaines stations—en général, les stations de correspondance, les terminus ou les stations dans des parcs ou de certains équipements comme garages et portes de contrôle.

L'architecte du métro veille ensuite à la conservation et à l'entretien de la qualité première des stations tout en surveillant l'évolution et le vieillissement d'une station.

L'architecte du métro siège aussi au comité d'aménagement de surface en compagnie de représentants des divers services—planification, urbanisme, utilités publiques—pour décider de l'emplacement exact d'une station.

ARQ Le plan actuel du réseau du métro laisse entrevoir la fin prochaine des travaux de construction du métro de Montréal. Quel est l'échéancier prévu?

J.D. Nous prévoyons terminer la réalisation du plan actuel du métro en 1987, mais cela ne signifie pas pour autant que tout sera fini à ce moment-là. Il y a encore des

prolongements possibles dans certains axes, des raccordements ou de nouveaux axes à créer comme, par exemple, l'axe nord-sud allant de Montréal-Nord vers le fleuve au sud. On peut penser à un réseau encore plus ramifié dans les zones de forte densité, à un réseau presque aussi serré qu'à Paris dans certains secteurs de Montréal où les déplacements pourraient alors se faire exclusivement en métro.

ARQ Et le Réseau Express Régional dans tout cela?

J.D. De façon générale, les raccordements au Réseau Express Régional sont prévus même si ce n'est pas le cas de chacune des stations de correspondance. Le réseau sera intégré. C'est du moins la volonté du BTM qui abandonne ainsi le prolongement prévu vers Pointe-aux-Trembles de la ligne 1, au profit de la desserte qu'offrira un peu plus au nord le train du RER.

ARQ Existe-t-il à votre avis de bons exemples de réseaux intégrés ailleurs dans le monde?

J.D. Quand on songe au réseau intégré, on pense immédiatement à Paris où le RER pénètre dans les mailles serrées du vieux réseau et s'y rattache à certaines nouvelles stations de correspondance. Nous en avons pris connaissance dès le début de sa planification, il y a une dizaine d'années.

ARQ On dit que le métro de Montréal a attiré, dès le parachèvement de sa première phase, l'attention des spécialistes du monde entier. Peut-on dire qu'il a influencé des réalisations subséquentes?

J.D. Oui, très certainement. Mexico est un exemple typique de l'application et du développement du concept montréalais. Montréal a également influencé les réaménagements du réseau de Boston, le plus ancien du continent nord-américain. New York a étudié les caractéristiques du réseau montréalais et s'en est inspirée dans le réaménagement de certaines stations comme, par exemple, dans le cas du réaménagement des accès au World Trade Center. On consulte fréquemment les experts du BTM. J'ai été récemment invité à Los Angeles. Pour leur part, Washington et Atlanta ont également étudié le réseau montréalais.

ARQ Washington a pourtant opté pour la standardisation de toutes ses stations...

J.D. Washington est une opération de prestige où les restrictions budgétaires étaient assez lâches. Chaque station coûte 35 000 000\$ alors qu'à Montréal, on ne dépense en moyenne que 5 000 000\$ par station. À Montréal, chaque station s'intègre au quartier desservi, c'est dire que la conception de chaque station reflète les conditions locales alors qu'à Washington, on plante coûte que coûte le même objet prédéfini un peu partout. Le résultat est bon et on évite ainsi les risques d'erreur. Montréal, il faut le reconnaître, possède quelques "citrons". Mais, à Washington, on a dû y mettre le prix!

ARQ Stockholm est une ville qu'on évoque souvent pour la qualité de son métro...

J.D. Stockholm, à l'instar de Montréal, possède un système de transport très humain. Là aussi, on a attaché une grande importance à l'environnement intérieur. Le granit du sous-sol de cette ville a par ailleurs permis de réaliser des stations extrêmement intéressantes où le roc est resté apparent.

ARQ Par ailleurs, on dit que le réseau montréalais, tout au moins dans sa première phase, s'implantait dans des axes déjà bien desservis par les réseaux traditionnels et qu'il n'y avait peut-être guère d'améliorations dans la qualité des services offerts...

J.D. À mon avis, la qualité essentielle du service offert par le métro de Montréal est qu'il est affranchi des nécessités du climat et assure un service continu quelles que soient les conditions atmosphériques. Il ne faut pas négliger non plus la rapidité des communications qu'il

permet entre les divers quartiers. Avant le métro, qui pouvait se rendre aussi rapidement à l'île Sainte-Hélène ou au parc Angrignon? Il y a quand même là une amélioration à la qualité de la vie des Montréalais.

ARQ On dit aussi que le métro a eu certains impacts négatifs, notamment au centre-ville où, avant d'entraîner la reconstruction du boulevard Maisonneuve, il aurait incité plusieurs promoteurs immobiliers à modifier irrémédiablement le caractère de la rue Sherbrooke?

J.D. On pense évidemment, dans ce cas, à la maison Van Horne. Ce n'est pas le métro qui est en cause mais plutôt toute une philosophie de la conservation de villes, philosophie qui a évolué depuis. Aujourd'hui, dans un même contexte, l'Alcan—par exemple—réalisera la construction de son siège social sur la rue Sherbrooke en conservant et en mettant en valeur une intéressante série de maisons en pierre grise.

ARQ Le boulevard Maisonneuve se reconstruit actuellement sur l'infrastructure du métro. Il s'ensuit des pressions visant à restructurer tout un tissu urbain encore sain à la périphérie nord-est du centre des affaires. Cependant, au sud-ouest, il existe de grands terrains vancants. A-t-on pensé à la desserte de ces terrains pour en stimuler le développement?

J.D. Il existe déjà certaines dessertes. La station Bonaventure offre des possibilités d'embranchement vers plusieurs terrains inoccupés. Un peu plus à l'ouest, la station Lucien-L'Allier est conçue de telle façon qu'il sera possible, grâce à la dénivellation du terrain et à la profondeur de la station, d'avoir au niveau des quais de la station un accès direct au niveau du sol, en bas de la côte.

ARQ Pour terminer, M. Dumontier, le métro de Montréal, qu'est-ce que c'est essentiellement pour vous?

J.D. Le métro, ce pourrait être uniquement un moyen de transport efficace comme c'est le cas à New York où, par contre, on a oublié que l'utilisateur avait à vivre dans un environnement au cours des diverses étapes de son trajet. À Montréal, on a voulu tenir compte de toutes les facettes de cet environnement. On a voulu que l'attente se fasse dans des conditions intéressantes ou agréables, que les stations de métro deviennent de véritables places publiques à l'instar de celles que notre climat ne nous permet pas d'entretenir en tout temps au niveau des rues. Le métro, c'est un ensemble de stations qui s'intègrent au quartier qu'elles desservent ou qui peuvent être une occasion de repenser l'organisation de ces quartiers.



**ENTREPRISES
QUICKSPAN**

(Division de Domlim Inc.)

- Dalles évidées de béton préfabriqué de type "Spiroll"
- Brique de béton de type "Rustique"

475, Place Trans-Canada
Longueuil, Québec J4G 1P4
(514) 651-4000

Mon métro

Charlevoix metro station — opportunities missed

by Pieter Sijpkens

Looking at the Charlevoix Metro Station in Pointe St. Charles, a number of puzzling questions arise:

— why was exposed bush hammered concrete used in an area rich in brick, grey stone and sheet metal?

— why does the Centre Street elevation consist mainly of a blank concrete wall, hiding the newspaper shop, when traditionally the “dépanneur” and “light lunch” places form the life of the streets in Pointe St. Charles?

— Why was the traditional diagonal corner entrance solution — visible on virtually every street corner in the area — not used? (e.g. see photograph of the bank on Ste Madeleine Street)

— why large glass areas which are not supervised and consequently vandalized?

— IN GENERAL — why was no reference made to the physical and social fabric of the area in the design of this station? Isn't that one of the reasons for choosing different architects for different stations?

The answers to the questions above are very concisely given in a publicly available “troisième phase” report, written by the architects and issued by the Bureau de Transport Métropolitain:

L'environnement physique du quartier desservi immédiatement par la station:

“Le quartier est constitué d'un amalgame de bâtiments vétustes et délabrés comprenant des habitations à deux et trois étages, des petits magasins et manufactures diverses (quelques grandes usines environnent le quartier), beaucoup de cours intérieures avec hangars, etc., accessibles par des porches, mais peu d'espaces de verdure;

aucun élément solide et valable sur lequel l'on peut vraiment compter pour définir une architecture particulière. En d'autres mots, ce quartier est de ceux qui demandent une revitalisation par la venue de constructions nouvelles, tant civiles que domiciliaires. Aussi, la construction d'une station de métro est-elle une occasion, toute rêvée, pour amorcer semblable revitalisation.”

and further:

“De par ses divers éléments architecturaux et structuraux (solides plafonds voûtés ou à poutres massives, variété de volumes et d'éclairages, oeuvres d'art intégrées, etc.) un apport à ce qui manque à ce triste quartier.”



The author, **Pieter Sijpkens**, is a resident of Pointe St. Charles, and teaches architecture at McGill University.

Berri-De-Montigny

par Pierre Bourgault

Qui n'a pas mis les pieds dans la station Berri-De-Montigny?

De toutes les stations, c'est probablement la plus fréquentée parce qu'elle a été et demeure le point de correspondance le plus important de tout le réseau.

Auparavant, je l'empruntais assez régulièrement mais, depuis que l'université du Québec s'est installée dans le quartier, c'est presque quotidiennement que j'y passe.

Elle offre une architecture dépouillée, fonctionnelle, peut-être un peu simpliste.

Ce n'est pas une "belle" station dans le sens où l'on peut dire qu'Angrignon ou Préfontaine sont belles.

Mais, par contre, elle n'est pas laide comme celle de Guy et son volume même l'empêche d'être déprimante. Il y passe beaucoup de monde et il y a de la place pour tous. La circulation y est assez bien étudiée pour qu'on puisse accéder à toutes les rampes sans avoir à se taper des kilomètres à pied. Les vastes espaces sont rarement encombrés.

C'est une station "logique". On s'y retrouve facilement même si c'est la première fois qu'on y passe.

Sans être vraiment chaleureuse, l'ambiance y est passablement agréable.

Les paliers superposés et ajourés ouvrent des perspectives intéressantes et permettent à la lumière de se jouer de l'ombre avec

bonheur.

À ces quelques remarques, on aura déjà compris que cette station ne m'emballer pas mais qu'elle me convient parfaitement. Je la préfère, en tout cas, à certaines fausses oeuvres d'art qui nous donnent surtout l'envie de revenir sur terre au plus vite.

Ce qu'il faut pourtant re-



procher à cette station ne relève pas de sa fonction première mais de ses fonctions secondaires. Je veux parler de ses dégagements vers les sorties, vers les édifices.

Bien sûr, on attend encore le complexe qui remplacera l'affreux parc de stationnement qui la surplombe et qui défigure

ce quartier de Montréal. Pour le moment, on n'y peut rien et les concepteurs de la station ne sont pas responsables de cet "oubli".

Mais peut-être sont-ils responsables de ces interminables couloirs venteux et sans vie qui partent dans tous les sens. L'idée était bonne d'aménager des sorties aux quatre points car-

n'importe comment. Il est à espérer que Place Dupuis, actuellement en plein développement, réussisse à déborder suffisamment pour que, dans 10 ans, on soit obligé de percer les murs des corridors pour leur donner une nouvelle fonction.

La concurrence, en tout cas, empêcherait le seul débit de tabac d'exploiter honteusement les clients.

En vérité, c'est aux architectes de l'université du Québec que j'adresserai les plus sombres reproches. Ils avaient la chance exceptionnelle de pouvoir ériger leur bâtiment à la sortie de la place centrale. Or, l'entrée de l'UQUAM par le métro est mal conçue, écrasée, étroite, mal éclairée, insignifiante et déprimante. On a sans doute voulu qu'elle soit facile à contrôler en cas de troubles mais, de toute évidence, on aurait pu s'y prendre autrement. Telle quelle, cette entrée est un beau gâchis. (Mais existe-t-il une seule entrée à l'UQUAM qui ne soit pas ratée?)

Conclusion: 7 sur 10 pour cette station sans prétention. Par comparaison, je donne 10 sur 10 à Préfontaine et 0 sur 10 à Guy. Ce n'est pas si mal pour une affaire aussi complexe.

Pierre Bourgault est journaliste et enseigne à l'Université du Québec à Montréal.



DEMIX
BETON

435 Place Trans-Canada
Longueuil, Québec
J4G 1P4

(514) 679-3710 et 527-8755

Usines:

Longueuil

Laval

Lasalle

Montréal-Est

St-Jacques-Le-Mineur

St-Jovite

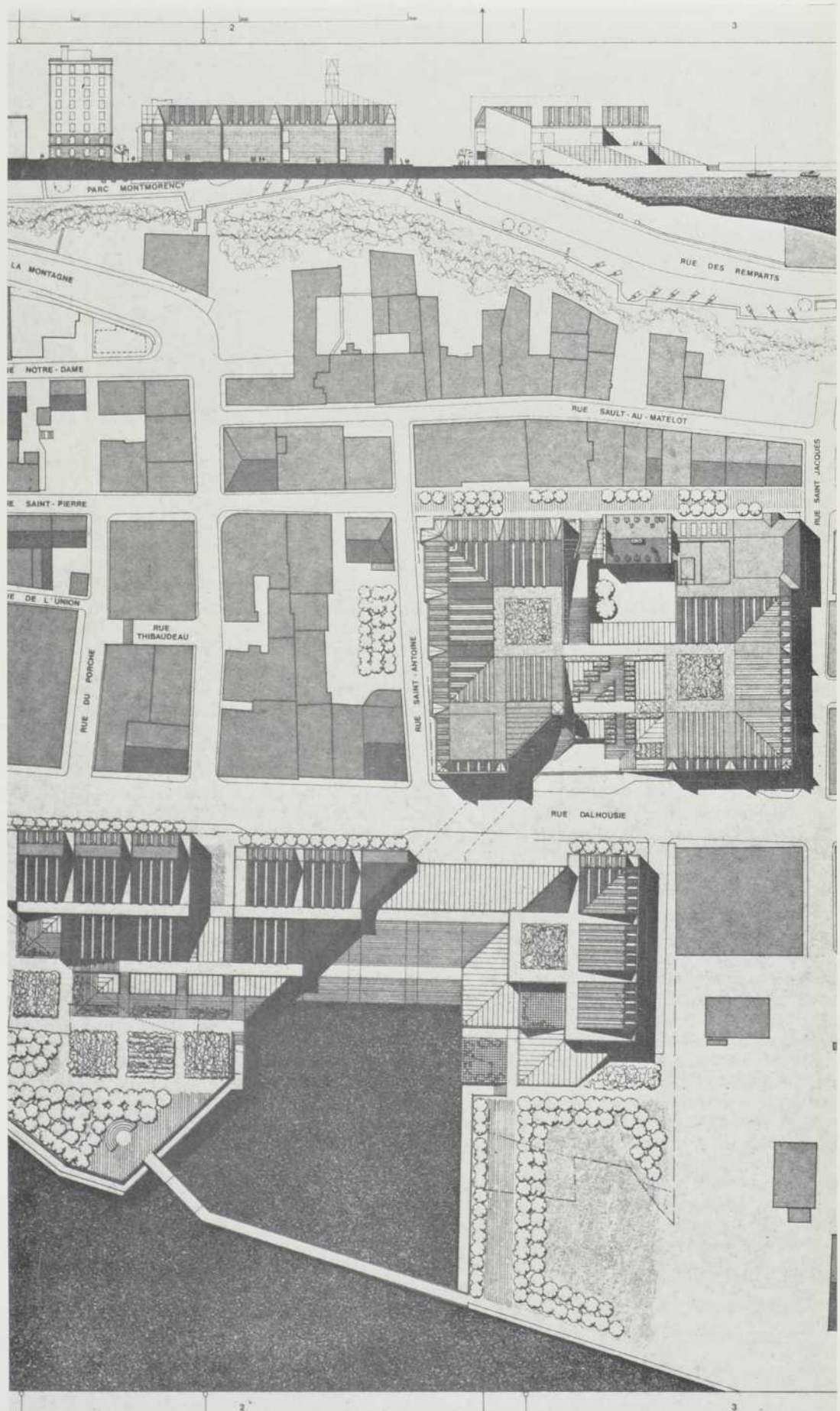
**Un musée pour notre civilisation.
Un concours de circonstances...**

L'automne dernier, le gouvernement du Québec lançait un concours d'architecture pour la réalisation du musée de la Civilisation du Québec. Cet événement culturel important a été pratiquement ignoré par les grands médias d'information. On avait choisi cinq équipes sur la base d'un ensemble de critères bureaucratiques. Il en résulte que ce procédé de sélection privait au départ la société de l'apport d'une foule d'architectes talentueux, capables d'une réflexion sur ce problème particulier et prêts à s'y consacrer avec beaucoup d'énergie.

Quoi qu'il en soit, les résultats d'un concours sont le plus souvent intéressants et témoignent, en partie du moins, de l'état de la pensée architecturale à un moment donné de son histoire. ARQ publie ici les commentaires du jury sur les cinq projets soumis ainsi qu'une critique et un commentaire de la part du président du jury sur la formule de concours retenue par le gouvernement du Québec. Ce commentaire rejoint les préoccupations de l'Association des architectes en pratique privée du Québec qui présente un mémoire sur le sujet. Pour sa part, l'Ordre des architectes du Québec prépare également un mémoire visant à multiplier le nombre des concours et à les ouvrir à l'ensemble de la profession.

Étaient membres du jury les personnes suivantes: les architectes Jean-Luc Poulin, Paul Faucher, Dimitri Dimakopoulos, Jacques Le Barbanchon, Louis A. Hamel, Jean-Pierre Lapointe et Jean-Louis Beaulieu; les ingénieurs Bernard Montpetit, Marcel Pageau et Fernand Houle; ainsi que MM. Jean Moiseau, juge de la Cour Supérieure, André Juneau, directeur général des musées, Michel Bonnete, du service d'urbanisme de la ville de Québec, et André Frenière, secrétaire du ministère des Travaux publics et des Approvisionnements.

Le concours du musée de la Civilisation



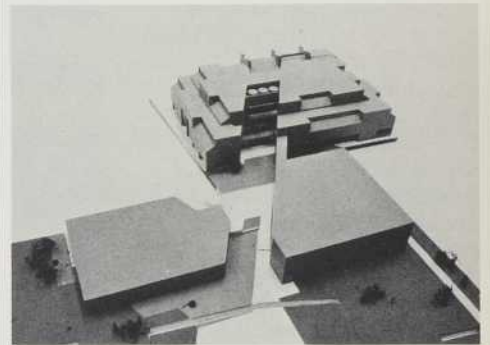
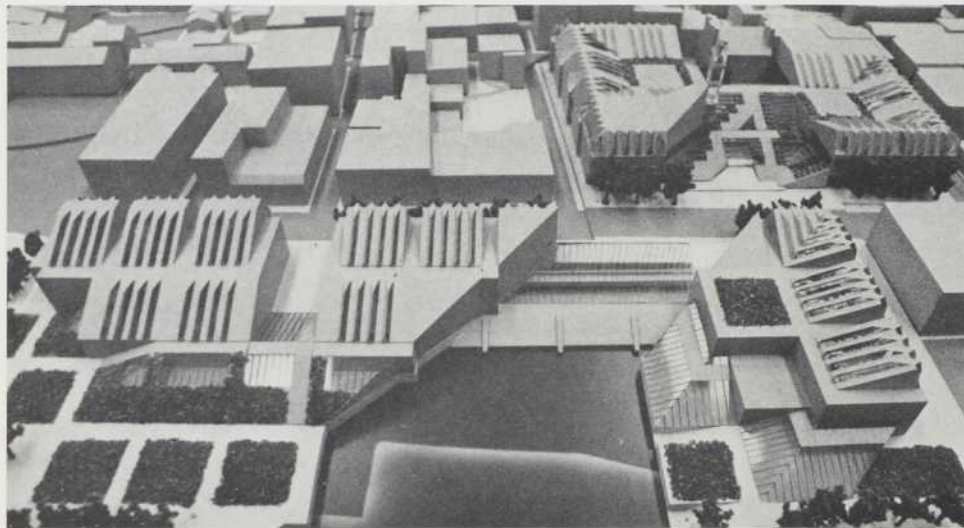
Le concours vu par le jury

ÉQUIPE A — Claude Belzile,

Belzile, Brassard, Gallienne, Lavoie & Sungur Incesulu, architectes associés Moshe Safdie et Desnoyers, Mercure, arch. ass.

ÉQUIPE B — Guy Gérin-Lajoie,

PGL, architectes DeMontigny, Métivier, Gagnon et Associés Pierre Morel, architecte



Des solutions originales ont été proposées pour tirer parti de la présence du fleuve Saint-Laurent et il est noté que les projets démontrent une bonne compréhension des lois de la thermodynamique.

Deux concurrents ont présenté une estimation du coût de construction quelque peu inférieure au budget de construction prévu au règlement du concours. Les trois autres prévoient un coût légèrement supérieur.

Le projet retenu répond le mieux, de l'avis du jury, aux impératifs fonctionnels du programme et aux objectifs d'intégration à l'environnement. C'est aussi celui qui s'impose par la qualité générale de son parti et de son approche antimonumentaliste.

Le bâtiment occupe la quasi totalité de l'emplacement et son contour suit de près les lignes de propriété. Il s'intègre très bien par son échelle et ses volumes à la trame urbaine environnante et il évoque le tissu cellulaire des bâtiments voisins. Le traitement des toitures, par le jeu des escaliers, des terrasses, des bacs à fleurs, des pans de verre et des toits inclinés animés de lanterneaux, présente un intérêt particulier pour un bâtiment qui sera vu en plongée de nombreux points de la Haute-Ville.

Le cheminement piétonnier qui enjambe le hall central invite à la découverte. Des escaliers qui semblent mener nulle part grimpent vers le ciel, sans indication de l'objet de l'ascension ou du but à atteindre, pour aboutir à des plans de repos et à des terrasses qui offrent au visiteur la perception simultanée du Québec historique et du fleuve. Ce parti projette le Musée vers l'extérieur et l'environnement devient lui-même objet d'exposition. Le prolongement

de ce cheminement vers le fleuve par un jeu de gradins évocateurs du passé et la pénétration du fleuve jusqu'au cœur de la deuxième phase contribuent heureusement à l'unification de l'ensemble de la composition.

Le jury a noté comme très favorables les éléments suivants de l'organisation fonctionnelle: des activités d'exposition à tous les niveaux accessibles au public, la présence d'une galerie permanente et d'une galerie temporaire au rez-de-chaussée et d'un espace d'exposition sur la rue Saint-Pierre pour annoncer les manifestations du Musée, la flexibilité et les nombreuses possibilités d'aménagement des galeries, le traitement intéressant de l'éclairage naturel, la mise en valeur de la maison Estèbe et la planification bien étudiée des services techniques.

Le bâtiment se distingue par son échelle et reflète une philosophie d'intervention en douceur dans un milieu ancien. Le hall central offre des dégagements suffisants tout en conservant une volumétrie à l'échelle du projet. Les percées visuelles permettent le repérage aisé des diverses composantes et des principales fonctions du Musée. La mise en valeur de la maison Estèbe et du vieux quai est jugée excellente.

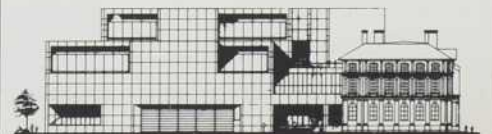
Les façades sont bien articulées quant à leur volumétrie mais elles souffrent d'une certaine monotonie au niveau visuel du piéton. Les revêtements de pierre ne sont guère convaincants par leur graphisme. L'utilisation d'un vocabulaire propre à la maçonnerie que sont les linteaux et les pierres d'allège permettrait, entre autres moyens, d'animer les surfaces et d'en augmenter l'intérêt.

Le jury a perçu ce projet comme le produit d'une architecture savante qui exprime bien le caractère noble d'une institution culturelle. Les principales fonctions sont articulées autour du hall central d'où elles sont aisément perceptibles sur le plan visuel.

Le traitement des volumes témoigne de beaucoup de maîtrise par leur organisation et la recherche du rythme et des relations entre les pleins et les vides. Les façades sont variées, animées par les jeux d'ombre et de lumière et elles sont particulièrement intéressantes au niveau visuel du piéton.

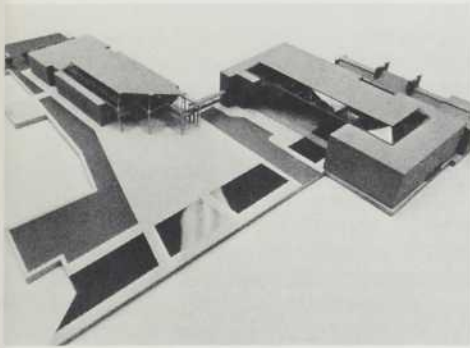
Le grand axe oblique dans la perspective de la maison Estèbe et du fleuve semble arbitraire et peu en accord avec la trame urbaine et la trame orthogonale du bâtiment lui-même. Le corridor visuel vers le fleuve est restreint par l'implantation des bâtiments qui sont proposés pour la deuxième phase.

Malgré une recherche évidente d'harmonie avec les bâtiments environnants, le vocabulaire architectural est international et s'accorde mal avec celui du Vieux-Québec.



ÉQUIPE C — Denis Lamarre,

**Jodoin, Lamarre, Pratte et
Associés
Arcop & Associés
Dorn & Dubé**

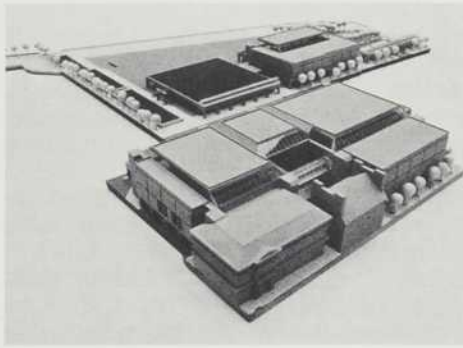


Ce projet, à prime abord séduisant par son vaste hall et certains éléments de vocabulaire post-moderniste, aurait pu retenir l'intérêt du jury si l'échelle du quartier et le respect de la continuité historique n'avaient pas été des conditions essentielles d'implantation et de volumétrie. Le concurrent a choisi un parti architectural qui s'exprime nettement en contraste avec son environnement. Étrangement, l'architecture des espaces intérieurs est très animée alors que la volumétrie extérieure du bâtiment fait preuve de rigidité, voire même d'austérité, malgré la franchise et la simplicité de son implantation sur le site.



ÉQUIPE D — Gilles Marchand,

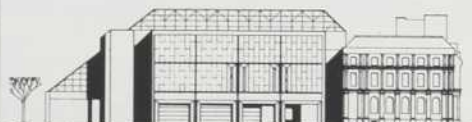
**Boutin, Ramoisy, architectes
Longpré, Marchand, architectes
La Haye, Ouellet, Reeves,
urbanistes et architectes**



Tout le système d'organisation fonctionnelle du bâtiment est conçu autour d'un concept articulé qui met en évidence le rôle prépondérant du grand hall comme plaque tournante du Musée.

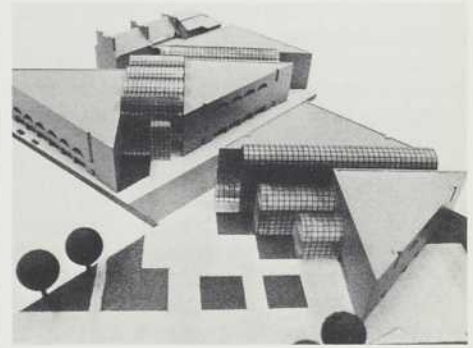
Tirant adroitement parti de la présence des anciens quais, le concurrent a su exprimer avec succès la continuité physique et visuelle entre les étages du rez-de-chaussée et du demi-sous-sol de même qu'entre les phases I et II du projet. Malgré le voisinage d'imposantes cages d'escalier, la maison Estèbe est mise en valeur par la création d'une cour extérieure d'échelle agréable et par la transparence des parois du hall central.

Les membres du jury ont regretté que le concurrent, en adoptant un parti fonctionnel rigide, n'ait pas su atteindre les objectifs d'intégration urbaine énoncés dans le programme. Par la présence abusive de ses larges pans inclinés de verre, par sa volumétrie imposante et son implantation rigide, ce projet n'offre guère de résonance avec les caractéristiques morphologiques du quartier.



ÉQUIPE E — Jean-Marie Roy,

**Gauthier, Guité, Roy, architectes
St-Gelais, Tremblay, Bélanger,
Campeau, arch.**

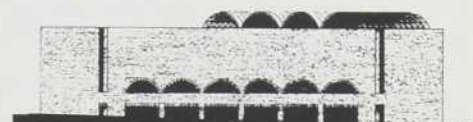


L'intérêt de ce projet tient à la fois de la clarté, de la simplicité et de l'organisation générale de son plan. Le parti architectural est puissant, articulé par deux grands axes qui distribuent les volumes triangulaires des différentes fonctions. Il marque une volonté nette de trancher avec l'environnement et de s'insérer par contraste dans la trame urbaine.

Il est résolument en rupture avec la morphologie du quartier.

Le concept de la rue intérieure semble difficilement justifiable par les services secondaires auxquels elle donne accès ou par l'axe de circulation qui serait créé par la construction éventuelle de l'université du Québec. La mise en valeur du vieux quai et de la maison Estèbe est réussie bien que l'on déplore la proximité de la grande marquise demi-cylindrique avec l'angle de la maison Estèbe.

Le traitement volumétrique est rigoureux par la nature même du parti. Les façades sont fortement rythmées et l'on note une tentative d'intégration au quartier par le choix du matériau de revêtement et par l'utilisation d'ouvertures arquées. Les jeux de bas-reliefs intégrés à certaines façades contribuent à leur animation, mais ces dernières demeurent massives et guère à l'échelle du piéton.



Apollon dans la civilisation

Yves Deschamps, architecte

A première vue et d'après le son des mots, un musée national de la Civilisation doit être une grande et noble chose. Le où la graphiste ne s'y est pas trompé(e). Sur les documents du concours, le titre est accompagné d'une élévation de temple tétrastyle et approximativement ionique. De toute évidence, cette personne est au courant de l'actualité architecturale.

Je vous devais donc, à mon tour, un titre prestigieux et mythologique: **Apollon dans la civilisation**. Voilà, c'est fait! Rassurez-vous, il n'a aucun rapport avec cet article.

Donc, notre gouvernement ne craint pas les mots. Il ne craint pas davantage les lieux et le Musée sera bâti sur la plage même qui vit la naissance anadyomène (c'est la dernière, je vous le promets!) de la susdite civilisation.

D'ailleurs, Messieurs les architectes viennent d'être choisis au terme d'un concours au fonctionnement discutable mais dont je laisse la discussion à qui de droit. Le programme de ce type de musée, assez nouveau chez nous, est déjà bien connu aux États-Unis où les besoins en éducation historique sont proches des nôtres. Il s'agira d'un atelier de conscientisation culturelle extrêmement utile et important, en particulier comme auxiliaire de l'enseignement. Entre autres choses, il est normal d'en attendre un traitement équitable de phénomènes comme l'architecture et la conception des objets traditionnels. Cela pourrait, à moyen terme, devenir plus important pour l'avenir de notre architecture que l'édifice lui-même mais, pour l'instant, c'est de ce dernier qu'il s'agit.

Son implantation exceptionnelle, au plan physique comme au plan historique, imposait d'emblée aux architectes des devoirs de respect et de discrétion. Fort à propos, les documents du concours rappelaient cette exigence primordiale et le choix final témoigne de l'importance que le jury a donnée à cet aspect du problème. Cette seule raison — il y en a d'autres — suffit à faire

de ce concours un événement heureux et nous console quelque peu d'un passé de médiocrités, voire d'erreurs scandaleuses dans le choix, avec ou sans concours, de nos architectures publiques.

Tour à tour défigurée par un "progrès" anarchique et mégalomane et par des restaurations abusives comme celle de la place Royale, à deux pas de notre Musée, qui en demeurera le monument ultime (touchons du bois!), la vénérable ville de Québec méritait un aménagement de qualité. Ce sera fait.

Ce sera fait, peut-être... En effet, il y a une ombre au tableau. Le projet doit être réalisé en deux étapes. La première touchera le quadrilatère Saint-Pierre, Dalhousie, Saint-Antoine, Saint-Jacques. Il est clair, suivant les termes mêmes du concours, qu'elle sera réalisée par les architectes choisis et suivant leur proposition. La seconde, qui concerne un espace compris entre la rue Dalhousie et le fleuve Saint-Laurent, n'est garantie par aucun engagement. Souhaitons que son aménagement ne soit pas renvoyé à de quelconques calendes électorales. Il est certes bien légitime de prévoir des phases et des délais mais il serait inacceptable de voir mutiler ou dénaturer un projet conçu comme un tout cohérent.

Je crois que, sans injustice grave, on peut reprocher à l'architecture québécoise de cultiver bien plus volontiers les fleurs grises de la résignation, de la circonspection et de la timidité que celles plus colorées de la fantaisie ou de l'utopie. Il serait bien naïf d'attendre d'un concours, dans sa forme actuelle, des exceptions à cette ennuyeuse tradition.

Et, de fait, aucun des projets ne bouleverse l'ordre des choses. Beaucoup semblent éprouver quelques difficultés à se retrouver dans le dédale des théories et des formes qui grouillent dans les revues internationales d'architecture. On n'est pas étonné de trouver chez les concurrents une



dose massive d'influence américaine et, si le jeu vous amuse, je vous laisse décider qui — de Moore, Kahn, Roche et Dinkeloo ou de quelques autres — semble avoir inspiré le plus tel ou tel projet. Ce qui frappe, c'est le caractère hésitant et fortuit de ces citations. Or le jeu des citations exige du culot et beaucoup d'à-propos. En fait, l'à-propos d'un portail roman complet, voussures comprises, ou d'un mur avec arcs maçonneries en brique à la romaine m'échappe un peu dans le cadre du vieux Québec. Sur ce chapitre, l'attitude carrément "moderne de l'équipe dont le projet présente des façades dépourvues de toute réminiscence historique, m'apparaît beaucoup plus claire et défendable.

L'examen des propositions semble démontrer, si cela était nécessaire, que le problème d'insertion dans un milieu en était surtout un de masse, de hauteur et de découpage. Le projet de l'équipe E¹ en constitue la démonstration *a contrario*. Jouer sur les contrastes et les oppositions peut être habile dans certains cas et, si l'on veut se fier aux apparences, cela s'est beaucoup fait à Québec ces dernières années mais avec un résultat peu probant. Dans notre cas particulier, les hautes masses anguleuses et aveugles (à l'exception des fameux arcs "romains") et les grandes voûtes en treillis métallique ressemblent un peu à un couple de touristes texans perdus dans la Basse-Ville, grands, forts et souriants, mais distants et vaguement ennuyés par toutes ces vieilleries qu'il faut, paraît-il, visiter.

Il s'agit à l'intérieur de ce concours d'un cas extrême. Mais tous les autres projets, à des degrés divers et à une exception près, présentent le même inconvénient.

Fort heureusement pour nous, cette exception est le projet gagnant de l'équipe A. Très juste et nuancée dans toutes ses composantes, cette proposition réconcilie fort bien les exigences d'un complexe important. Ses vastes volumes et sa variété se confondent avec le respect de la texture et des traditions du quartier. En allant au fond des choses, on pourrait même lui reprocher d'être quelque peu mimétique. Les "lucarnes" créées par le traitement des lanterneaux de la toiture et surtout l'espèce de beffroi qui domine l'ensemble flirtent dangereusement avec le style "Place Royale" mais, du moins, l'historicisme est ici parfaitement pertinent et le flirt reste convenable. C'est déjà beaucoup mais il y a plus encore. À la fois ordonné et souple, le plan est ouvert par une percée oblique qui lui assure une ample respiration et joint de façon graduée la trame urbaine à l'immensité du fleuve. La transition est marquée par une succession d'aménagements: terrasses, galerie vitrée aboutissant à un grand bassin bordé par un emmarchement spectaculaire qui descend jusqu'à la laisse de basse-mer accompagnant ainsi le mouvement des marées. Si l'on veut de la réminiscence, en voici une fort sympathique et intelligente (voir figure) et voici presque transcendée la grisaille évoquée plus haut. Espérons qu'on ne nous privera pas de ce dessert architectural sous quelque prétexte raisonnable mais triste d'économie ou de sécurité.

Des édifices bas, des toitures inclinées et rythmées par les fameuses lucarnes qui trouvent ici l'une de leurs justifications, confèrent à l'ensemble un caractère aussi modeste et intime qu'il était possible avec un pareil programme. Ainsi l'implantation dont l'effet monumental

correspond surtout aux vastes horizons du fleuve est-elle contrebalancée du côté de la rue par une discrétion fort sympathique.

Cette évaluation rapide, basée sur des documents laissant encore bien des questions sans réponse, ne pouvait être complète et n'y prétend pas. Par exemple, il nous faudra attendre que le chantier soit bien avancé pour juger de l'effet de la pierre sciée qu'on propose pour les façades. D'autre part, je laisse à d'autres plus qualifiés le soin de se prononcer sur les aspects techniques des projets, sa construction ou sa valeur en tant que musée. Je veux tout de même souligner, à ce propos, une autre qualité du projet gagnant: l'excellent parti plastique qu'il tire de son système de contrôle thermique. Cette nouvelle façon de traiter les problèmes énergétiques par des moyens proprement architecturaux semble bien préférable au divorce entre la forme et la fonction que nous proposons trop volontiers les nouvelles technologies et certaines théories architecturales actuelles. L'architecture est déjà passé par là il n'y a pas si longtemps. Aurions-nous la mémoire si courte?

Je vous laisse répondre à cette question et je termine quant à moi sur une note de satisfaction. Le musée national de la Civilisation se présente bien et, si le passé est garant de l'avenir, il sera bien exécuté. En effet, ce concours marque le retour sur la scène québécoise d'un homme qui nous avait doté, il y a plus de 15 ans, d'une des très rares oeuvres de notre architecture dont la signification dépasse les frontières de notre pays.

Habitat 67, en plus de soulever de très vives polémiques au sein de la discrète AAPQ — ce qui est déjà un succès —, apportait aux problèmes du logement urbain une réponse courageuse et d'une grande qualité.

Les temps ont changé. L'architecte lui-même a-t-il modifié son point de vue? D'ailleurs, le programme du Musée n'appelait pas l'attitude expérimentale et novatrice qui avait marqué Habitat, mais les exigences de qualité sont restées constantes, l'originalité également. Souhaitons que les apparitions de Moshe Safdie sur la scène québécoise soient un peu moins espacées à l'avenir.

Yves Deschamps est architecte et enseigne au Département d'histoire de l'art de l'Université de Montréal. Il prépare actuellement une exposition qui aura lieu en janvier 1982 au Musée d'art contemporain sur le thème "Architecture au Québec 1960-80".

1- Cette lettre réfère à l'identification des projets présentés en page 28 et 29

Les concours d'architecture

par Jean-Luc Poulin, architecte

De nombreuses critiques ont été formulées contre les concours d'architecture tenus par le gouvernement du Québec. Les principales portent sur la lourdeur de la formule utilisée et sur le fait qu'elle favorise des bureaux bien établis au détriment de jeunes architectes et des bureaux modestes. Ces critiques sont bien fondées mais la formule du concours n'a pas fait l'objet jusqu'à maintenant d'une analyse systématique et son ambiguïté semble avoir échappé à ses détracteurs.

Les trois concours tenus au cours des dernières années sont des concours de projet restreints à cinq équipes d'architectes et d'ingénieurs choisies au terme d'un processus plutôt lourd où il est notamment tenu compte de la qualité de leur production antérieure, de l'expérience de leur personnel et de leur proximité des lieux où la construction est projetée.

Suivant les règlements et les directives concernant les contrats de services du gouvernement, le concours est une formule utilisée parmi d'autres pour retenir "les services professionnels reliés à la construction et au génie général".¹ Il s'agit en quelque sorte d'une extension au système connu sous le nom de "fichier central". L'objectif réel du concours est le choix d'une équipe de réalisation plutôt que celui d'un projet, ce qui explique l'importance accordée à la constitution des équipes concurrentes.

C'est ici qu'il y a ambiguïté car il existe une marge entre l'objectif déclaré et ce qui se passe dans la réalité. Une fois les concurrents choisis, le concours est un véritable concours d'architecture. Aux yeux du jury, c'est le meilleur projet qui l'emporte, pas la meilleure équipe car elle n'est pas connue au moment du jugement. Il n'est d'ailleurs pas évident que l'équipe la mieux équilibrée, la plus cohérente, la plus expérimentée, etc., présente la meilleure solution. C'est possible mais pas inévitable. L'oeuvre de création est plus souvent le résultat d'une inspiration soudaine que l'aboutissement d'une savante analyse et d'un patient effort de synthèse.

On ne peut s'empêcher d'observer une certaine dichotomie entre les deux phases du concours. Elles s'opposent et leurs objectifs ne peuvent être reconciliés ou fondus en un seul. La masse d'informations requises des concurrents pourrait conduire à un choix mathématique du projet gagnant suivant les critères d'évaluation: tant de points pour l'esthétique, tant pour la charpente, tant pour la plomberie, etc. À la rigueur et suivant la logique du système, l'addition des points pourrait conduire à un choix douteux où le projet retenu présenterait les meilleures garanties sur le plan technique tout en étant discutables sur le plan architectural.

Fort heureusement, les choses ne se passent pas ainsi. Il est d'ailleurs possible que la formule utilisée jusqu'à ce jour soit le résultat d'un compromis entre les divers objectifs que poursuit le gouvernement. Il convient donc d'examiner ces objectifs et la manière dont ils sont poursuivis.

Concours et culture

L'architecture est un phénomène de culture et un concours d'architecture devrait être un événement qui implique non seulement les professionnels de

l'aménagement, mais aussi la société en général. Or nous avons vu que l'objectif premier des concours tenus par le gouvernement est le choix d'une équipe de réalisation. On ne retrouve nulle part dans les documents instituant cette procédure, une allusion quelconque à la qualité architecturale en tant qu'un des objectifs. Le concours s'adresse à des professionnels bien identifiables et la société en est absente avant comme après.

Il est significatif, en effet, de constater le peu d'impact auprès du public de l'annonce du concours et de la publication de ses résultats. Bien sûr, le gouvernement publie les projets et les commentaires du jury et il tient une exposition. Il semble pourtant que tout cela soit accessoire à d'autres préoccupations. Lors de la conférence de presse tenue pour annoncer le projet gagnant du musée national de la Civilisation, deux ministres, un député et un maire ont parlé politique en laissant les concurrents dans l'ombre. Pas une seule question de la part des journalistes présents. Le soir, quelques secondes à la télévision locale et, le lendemain, un entrefilet à la Nième page des quotidiens. Ce ne fut certes pas une fête de l'architecture.

Les concours que nous connaissons

La formule des derniers concours présente de sérieux problèmes tant en ce qui concerne le choix des concurrents que le concours proprement dit. Les critères d'évaluation des concurrents invitent à la formation d'équipes considérables et à des regroupements dont la cohérence échappe parfois à l'examen. Le critère de la proximité des lieux, par exemple, n'est guère significatif. Dans le cas d'un projet dans la région de Québec, les bureaux d'architectes et d'ingénieurs de Montréal s'associent à des bureaux de Québec pour gagner des points à ce poste de la grille d'évaluation. Il est loin d'être sûr que les uns et les autres obtiennent quelque avantage dans une telle association temporaire et souvent artificielle.

Les ingénieurs ne sont guère favorisés non plus par ce système. Quelles que soient leur compétence, la qualité et la taille de leurs équipes, ils sont en quelque sorte à la remorque des équipes d'architecture. En plus de devoir se regrouper pour gagner eux aussi des points au poste de la proximité des lieux, leur impact sur les choix architecturaux est peu probant.

Les informations requises des équipes candidates et la lourdeur conséquente des dossiers de candidature découragent sans doute de nombreux concurrents éventuels. En réalité, ce ne sont que les équipes importantes et bien rodées qui peuvent s'offrir le luxe de constituer les volumineux dossiers de candidature. Les équipes moins considérables, plus jeunes ou moins expérimentées, n'auraient d'ailleurs que peu de chances d'être choisies suivant les critères de l'actuelle grille d'évaluation. Il est vrai que de jeunes ou petites équipes peuvent se regrouper avec d'autres qui sont bien implantées, mais on peut se demander quel peut être leur apport dans un tel cas. Le principe de la formation d'équipes d'architectes et d'ingénieurs doit donc être remis en question.

L'étape de l'élaboration des projets n'est pas sans problèmes non plus. L'objectif réel du concours

entraîne, entre autres conséquences, l'obligation pour les concurrents de fournir des renseignements et des documents alors qu'il s'agit d'architecture et non de plomberie. Dans le passé, nous avons eu l'expérience de concours ouverts à l'ensemble des architectes et auxquels les ingénieurs n'étaient pas invités à participer. Les architectes consultaient alors de leur propre gré les ingénieurs de leur choix et ils intégraient dans leurs documents les données essentielles du génie; les dossiers de présentation en étaient allégés d'autant.

Vers une politique élargie des concours

Force nous est de constater que la formule actuelle de concours dessert mal les principaux intéressés. Elle favorise les bureaux bien établis et elle provoque des regroupements souvent discutables. Les objectifs que le gouvernement s'est donné, ne sont pas nécessairement remplis et l'opération dans son ensemble est très onéreuse pour tous: promoteur et concurrents. Les hauts fonctionnaires qui administrent les concours, sont conscients de ces problèmes et ils nous ont affirmé qu'ils recherchaient des solutions alternatives.

Il faut reconnaître toutefois que le gouvernement a fait un pas important en instituant un nouveau système d'attribution des mandats de services professionnels dont le concours est une variante. Le conservatisme qui a présidé à l'élaboration de la formule actuelle de concours peut s'expliquer par la crainte d'aventures comme celle de l'Opéra de Sydney et, ce qui nous touche de plus près, celle du désastre olympique. Les risques que peut comporter une formule plus ouverte sont pourtant faciles à circonscrire. Les projets soumis peuvent être examinés par des comités d'experts quant à leur faisabilité tant sur le plan technique que sur celui des coûts. Un projet irréalisable ou qui ne répond pas aux conditions du programme peut être éliminé avant même que le jury ne soit appelé à siéger.

Dans le cas d'un concours ouvert à tous les architectes, il reste à voir si l'architecte gagnant possède les ressources nécessaires pour mener à bien le mandat d'exécution. Dans la négative, il peut être appelé à s'adjoindre un bureau plus important. Il pourrait

soumettre lui-même le nom de quelques firmes avec lesquelles il est disposé à collaborer et le choix pourrait en être fait par un jury, avec sa participation, à partir de critères prérequis comme c'est actuellement le cas pour le choix des concurrents. La même procédure pourrait s'appliquer au choix des firmes d'ingénieurs.

Il est possible que la formule actuelle du concours sur invitation doive être conservée pour les grands projets. Dans ce cas, le choix des concurrents pourrait se faire à partir d'un concours d'idées ouvert à l'ensemble de la profession, ce qui éliminerait la procédure discutable que nous connaissons.

En résumé, il s'agit donc de promouvoir une politique élargie des concours. La valeur actuelle de 10 millions de dollars à partir de laquelle un concours doit être tenu, pourrait être portée à 20 millions pour les concours sur invitation et des concours ouverts pourraient être lancés pour les projets dont la valeur est inférieure à ce montant. La conception de tous les bâtiments qui présentent un intérêt sur le plan culturel, devrait être l'objet de concours, quel que soit leur coût. Il n'est pas impensable non plus que les concours des projets peu considérables soient régionalisés.

L'architecture, d'intérêt public

Nous avons déjà souligné le peu d'intérêt qu'ont suscité les concours auprès du public. Il est possible qu'il doive en être ainsi tant et aussi longtemps que les pouvoirs publics n'auront pas reconnu le caractère éminemment culturel de l'architecture. D'autres pays ont décrété l'architecture d'intérêt public et l'aménagement de leur territoire est contrôlé par des commissions régionales d'architecture. Une suggestion en ce sens a été faite il n'y a pas si longtemps par le président de l'Ordre des architectes à un ministre des Affaires culturelles. Sa réponse: "N'y comptez surtout pas!"

Jean-Luc Poulin est architecte et enseigne à l'École d'architecture de l'Université de Montréal; ancien président de l'O.A.Q., il a été le porte-parole sur la plupart des questions liées à la législation et la réglementation.

FÉLICITATIONS À L'ORDRE DES ARCHITECTES DU QUÉBEC POUR ARCHITECTURE QUÉBEC/ARQ

depuis plus de 50 ans, l'Association Canadienne de brique d'argile cuite, association nationale regroupant les manufacturiers de brique d'argile cuite, a tenu l'industrie du design et de la construction au Canada à la fine pointe de l'information technique, grâce à son assistance au point de vue design dans la construction de maçonnerie.

Tous les architectes enregistrés du Québec font partie de notre liste d'envois techniques. Pour de plus amples renseignements ou toute assistance, contactez la compagnie membre la plus rapprochée (voir liste ci-dessous).

Ontario

Brampton Brick Ltd., Brampton
Burnstein Brick Ltd., St. Catharines
Canada Brick Co. Ltd., Streetsville
Domtar Inc., Construction Materials Group, Malton
Toronto Brick Company, Toronto

Québec

Domtar Inc., Le Groupe des
Matériaux de Construction,
Montréal
La Briqueterie Saint-Laurent
Limitée, La Prairie

Alberta

I-XL Industries Ltd., Calgary
Medicine Hat Brick & Tile,
Medicine Hat
Northwest Brick & Tile, Edmonton
Manitoba
Red River Brick & Tile, Winnipeg

Saskatchewan

Western Clay Products, Regina

Nouvelle-Écosse

L.E. Shaw Limited, Halifax

Nouveau-Brunswick

L.E. Shaw Limited, Chipman



association canadienne de brique d'argile cuite

5218 Yonge Street, Willowdale, Ontario M2N 5P6

Tél.: (416) 225-7763

ARQ ARCHITECTURE/QUEBEC
1463 PREFONTAINE
MONTREAL
H1W 2N6

AU: COMITÉ DE
RÉDACTION
DE: ANDRÉ LAVIOLETTE

Salut vous autres!

Ma première impression, la plus forte: quelle surprise agréable que ce numéro de ARQ!
Bravo!

J'aime beaucoup la qualité visuelle et graphique, les photos, la mise en page... même les annonces ne sont pas rébarbatives: celle de la page 2-chapeau!

Bravo pour la composition de "Sauve qui peut", surtout la photo de la page 9 et pour la mise en page du Prix d'excellence 1981.

Après les fleurs, le pot (c'est beaucoup dire):

- je trouve que la proportion du contenu traitant de l'OAQ (17 pages 32) est trop grande.
- j'aime bien le montage escotérique et plutôt hermétique de Jacques Rousseau que vous avez utilisé pour la couverture: mais il y aurait un intérêt à l'identifier en page 1.
- je cherche la raison de l'utilisation de l'anglais pour la Banque de Montréal.

Ce ne sont pas des questions auxquelles j'attends des réponses, mais seulement des impressions que j'ai voulu vous livrer.

À la prochaine,

André Laviolette.

Bravo pour votre revue, je suis ému.
Bravo! pour le contenu on ne l'espérait plus.
Bravo! pour l'École des Beaux-Arts, il ne faut pas s'avouer vaincu. (pourquoi pas un Design Centre comme Londres).

Bonne chance pour le boulot qui doit être abattu!

Salut!

Martin Robert
(étudiant)

14/3/81

Jean-Louis Robillard

J'ai beaucoup apprécié ton traitement des cliniques d'architecture et j'espère que l'article rallumera l'esprit chez nos confrères mais surtout chez les étudiants en architecture. La lutte continue.

Joseph Baker, 510 avenue Laurier, Québec G1R 2L2

Revue ARQ
Le Comité de rédaction

À l'attention de Monsieur Pierre Mercier

J'ai lu avec un très grand plaisir votre n° 2.
L'architecture* va enfin pouvoir découvrir combien elle a de cordes à son ARQ, en plus de celles pour se pendre qu'elle exploite déjà si bien!

Si ce n'était pas encore un grand cru, ce n'en était pas moins excellent. Les vrais amateurs savent apprécier avec recueillement, et ne lèvent jamais le nez sur un vin jeune ou un vin de pays; car ils ont des qualités que les grands ont souvent perdues, simplicité, spontanéité, verdeur.

Il me faut cependant corriger une idée erronée reprise par plusieurs commentaires, dont l'éditorial, sur les objectifs du dernier Congrès.

Le dernier Congrès n'était pas l'heure de la rencontre des architectes et de la société, mais des architectes avec eux-mêmes pour discuter sur le thème "Architecture et Société", en faire un thème de la profession pour que les architectes clarifient leur pensée avant d'inviter le public à en débattre.

Le grand drame du Congrès cette année, ce n'est pas que le public n'eût pas été là, c'est que les maudits-architectes-à-marde ne soient pas venus. Une fois de plus ils ont raté leur rencontre avec eux-mêmes,

mais ils ne perdent rien pour attendre!

Si vous vous référez à l'éditorial du Bulletin "Architecture et Société", page 1, no 136, octobre 1980, tout est là, les deux phases prévues de consultation, la démarche et surtout le débat sur la place publique pour 1982. Nous en reparlerons sûrement.

Cet oubli d'objectifs importants, exprimés clairement par l'Ordre, suggère l'intégration du Bulletin OAQ le plus rapidement possible dans ARQ. Discorçons donc chacun pour soi, mais tous dans un: ARQ. Tous les deux mois, c'est suffisant, cela permettrait aux Bulletins d'être plus denses, plus pertinents et moins coûteux. Enfin, votre bon exemple ne peut être que contagieux.

Au plaisir de vous lire,

Patrick Blouin

*"L'architecture signifie la prise en considération de tout l'environnement physique qui entoure la vie humaine: nous ne pouvons nous y soustraire tant que nous faisons partie de la civilisation, car l'architecture est l'ensemble des modifications et des variations introduites sur la surface terrestre pour répondre aux nécessités humaines."

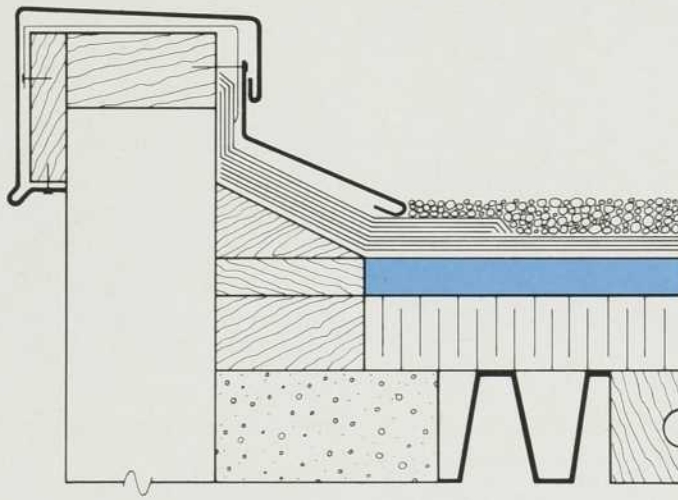
Définition tirée de l'"Histoire de l'architecture moderne", de Léonard Bénévolo.
Citation de William Morris (1881).



legerlite[®]

Panneaux isolants composés pour toitures

legerfibre[®]



Avantages:

- ◆ Haute valeur isolante en relation de son coût.
- ◆ Rebords à feuillures éliminent perte de chaleur aux joints.
- ◆ Réseau de stries, permet la circulation de l'humidité.
- ◆ Rigide et léger, réduit le coût de manutention.
- ◆ Sa surface fibreuse offre une excellente base pour l'installation de la membrane d'étanchéité.

Information:
Isolation LegerLite inc.
a/s Services techniques
(514) 321-7843 Sans frais: 1-800-361-1923



Économiser l'énergie,

une responsabilité plus grande pour certains

Étant donné que l'énergie se fait rare et coûte de plus en plus cher, il est impérieux de l'économiser. Encore aujourd'hui, une partie importante de l'énergie consacrée au chauffage des maisons est consommée en pure perte. Il fut un temps où cette situation était tolérable, mais cette époque est révolue.

Celui qui bâtit une maison doit tenir compte de tous les facteurs qui favorisent l'économie de l'énergie. Les maisons d'aujourd'hui doivent être ce que seront les maisons de demain: des maisons qui font un usage efficace de l'énergie. Les consommateurs d'ailleurs l'exigent et l'efficacité énergétique est devenue un facteur clé dans le choix d'une nouvelle maison.

Les maisons construites suivant le Programme d'efficacité énergétique mis de l'avant par la Ligue de l'Électricité du Québec répondent aux exigences nouvelles des consommateurs. Ce programme comporte un ensemble de recommandations ayant trait à tous les aspects qui influent sur l'efficacité énergétique des maisons: isolation thermique, ventilation, chauffage, éclairage, chauffage de l'eau, etc.

L'attitude nouvelle des consommateurs et le comportement critique des acheteurs éventuels de maisons neuves prouvent que l'efficacité énergétique, c'est une responsabilité plus grande pour certains.

Il y va de l'intérêt de tous!

Ligue
de l'Électricité
du Québec



Jean le couvreur, Jacques le patron et Joe le gardien voudraient vous remercier du toit qui les protège.



En spécifiant l'isolant de toiture FIBERGLAS* à chape, vous rendez bien des gens heureux.

À Jean, vous rendez la tâche plus facile, car l'isolant à chape est d'un emploi très simple; il est pourtant assez durable pour résister aux rigueurs imposées par les méthodes de construction.

Jacques, lui, n'a qu'une raison d'être satisfait: il réalise des économies. Grâce à son rendement énergétique, l'isolant à chape lui permet d'épargner sur le coût du chauffage. Et sa stabilité dimensionnelle permet à Jacques d'être sûr que le toit qui le protège ne se

déformera pas et ne se fendillera pas, amenant des frais élevés de réparation.

Quant à Joe, on ne lui a jamais parlé de la haute valeur isolante ni de la résistance aux incendies de l'isolant à chape. Le fait de travailler dans un milieu confortable et chaud suffit à le rendre heureux.

L'isolant FIBERGLAS à chape est le plus efficace disponible. Écrivez-nous ou téléphonez-nous, nous vous le prouverons.

Au moment de spécifier un système de toiture, pourquoi recommander un système autre que celui qui offre le meilleur pouvoir isolant?

*FIBERGLAS est la marque déposée de Fiberglas Canada Inc.

FIBERGLAS
CANADA INC

Isolant de toiture à chape

LA RICHESSE DES COLORIS LA QUALITÉ DES MATÉRIAUX



Les Carreaux de **briare** 
revêtements céramiques

Métro de Montréal, station Villa-Maria

Les Carreaux



Ltée

Montréal: 835, avenue Querbes coin Van Horne (514) 270-9192
Québec: 1165, rue Gouin, Suite 130 (Via Vincent-Massey) (418) 683-2987
Toronto: 945, avenue Eglinton est (416) 425-7755
Ottawa: 1435 Cyrville Road (613) 749-5922
Rimouski: 84, rue Saint-Germain ouest (418) 722-7088
Valleyfield: 123, rue Champlain (514) 371-5442
Plus de 200 distributeurs à travers le Canada, pour informations:
(514) 270-9192, télex 05-24555