

## Le métro à la vitesse de la lumière

Jean-Pierre Le Grand

Volume 33, Number 132, September–Fall 1988

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/53854ac>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

La Société La Vie des Arts

### ISSN

0042-5435 (print)

1923-3183 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this article

Le Grand, J.-P. (1988). Le métro à la vitesse de la lumière. *Vie des arts*, 33(132), 44–47.

## LE MÉTRO À LA VITESSE DE LA LUMIÈRE

**L**ors de l'achat d'un premier véhicule, ce qui nous importe d'abord, c'est de pouvoir prendre la route. Aller du point A au point B. Pour la plupart des gens, cela se passe à l'époque du premier emploi ou lors de la vie d'étudiant. Les besoins sont fonctionnels, clairs, bien définis, et les goûts passent en général après les préférences d'ordre esthétique.

Par la suite les exigences se développent, les choix deviennent plus sophistiqués. Et au fur et à mesure que la situation le permet, le choix du véhicule se modifie en fonction des moyens à la disposition de l'acheteur.

Avec le métro, la démarche est un peu différente. Pas question de changer de modèle tous les trois, cinq ou même dix ans comme avec une voiture... Résultat: une ville et ses générations à venir peuvent toujours devenir les otages de ceux qui ont pris les décisions au moment où le projet était en gestation.

Si les Montréalais peuvent se permettre à l'heure actuelle de parler de fermer le centre de la ville à une bonne partie de la circulation, c'est bien que notre équipement urbain est en mesure de soutenir ce projet<sup>1</sup>. Ceux et celles qui empruntent ce moyen de transport savent déjà quelles économies de temps et d'argent il leur permet. Et ce sont ces voyageurs qui permettent en fait aux autres de circuler sur les routes. Les bouchons mémorables causés par chaque grève des transports en commun en sont une démonstration à chaque fois renouvelée (autre effet des grèves: la chute dramatique des chiffres d'affaires, qui illustre à quel point les voyageurs et les consommateurs se recourent). Aussi, alors que les émissions de gaz carbonique posent de plus en plus de problèmes à l'échelle locale comme à l'échelle planétaire, faut-il rappeler que le métro ne pollue pas...

Au départ, un métro, c'est simple. Pour simplifier à outrance, on pourrait dire qu'il s'agit d'un tunnel souterrain avec des quais doubles d'accès au sol placés à intervalles réguliers. Plus le réseau se développe, plus les stations de correspondance se multiplient, plus l'affaire devient complexe. Mais sinon, la définition reste valable: il s'agit d'un tunnel. Et les exemples des métros de Paris, de New-York et de Toronto sont là pour en fournir la démonstration: on a choisi une architecture fonctionnelle, faite pour s'accorder aux systèmes d'ingénierie, pour se conformer à une définition purement pratique. N'y aurait-il pas autre chose?

Évidemment, pour ce qui est du tunnel comme tel il n'y a pas grand-chose à faire. La différence, s'il y en a une, tiendra au design intérieur du wagon, à sa propreté, à son

aspect général... sans oublier ceux et celles qui s'y trouvent ("Beauty is in the eye of the beholder", disent les Anglais, et le contraire est sûrement vrai aussi). On le sait, au point de vue confort et niveau sonore, avec ses roues sur pneus, le métro de Montréal est remarquable.

Mais là où on peut vraiment créer une différence, là où il y a possibilité d'innover, c'est sur le quai, dans la station. Et à cet égard, le *métropolitain* montréalais fait figure d'exception notable, surtout si l'on prend en considération le dernier ajout, la ligne 5, celle qui boucle la boucle et permet désormais de faire le tour de la montagne (non pas comme le cow-boy mais en véritables urbains, cette fois).

Mentionnons d'abord l'emploi de matériaux robustes et agréables à l'oeil, comme le granit du Québec, qui provient du lac Mégantic, du Lac Saint-Jean, de Mont-Laurier... Il y a aussi l'intégration des arts aux stations de métro, intégration qui a largement précédé la loi du Un pour cent – encore qu'on pourrait relever une tendance décorative un peu trop marquée. Mais il y a plus.

### Lumière!

On s'est efforcé de saisir l'insaisissable. Chaque fois que possible, on a fait en sorte que le voyageur puisse voir le ciel à partir du quai, qu'il ou qu'elle puisse au moins apercevoir la lumière du jour, la différencier des néons ambiants. Pourquoi? On vous dira que cela atténue l'effet tunnel que, la lumière du jour aidant, on se sent moins enfermé. Cela permet aussi au voyageur de s'orienter facilement, de se diriger spontanément vers la sortie sans se poser de questions.

Jean Dumontier, l'architecte du métro, vous confiera qu'après l'ouverture (ou plutôt la *fermeture*) de stations comme Papineau, Beaudry, Frontenac, on s'est juré de ne jamais refaire ce genre de construction. Avec Préfontaine, c'est l'explosion: pour la première fois, on voit les arbres, la lumière arrive au bout du quai. Évidemment, dans le cas de stations construites dans le centre de la ville ou dont les accès sont creusés à même le roc, on ne peut pas toujours se permettre ce genre de choses. Mais on en étudie toujours la possibilité.

Autre objectif: la diversité de facture. Sur les soixante-cinq stations que comprend aujourd'hui le réseau, une dizaine auront été construites par les architectes de la Ville de Montréal, une quinzaine par ceux du Bureau de Transport Métropolitain, alors que plus de trente bureaux d'architectes se seront partagés le reste. Une décision sûrement plus complexe que celle qui aurait consisté à adopter partout la même formule. Cela aura, bien sûr, permis de ré-



Station Outremont

partir le gâteau mais aussi de donner à chaque station son cachet, son caractère particulier. Le design ou le traitement architectural donnent à l'habitué la possibilité d'identifier les étapes d'un parcours les yeux fermés.

### Volumes

Et ici on peut même parler d'effets d'architecture. Paradoxalement, cette discipline aura eu voix au chapitre, sans se voir confinée à ses dimensions fonctionnelles, et c'est heureux. Nous ne décrivons pas par le menu les nouvelles stations, cela nous mènerait trop loin. Mais faites-en l'expérience attentivement, comme pour une sculpture. Que ce soit la station Parc, avec ses courbes qui intègrent tout l'environnement, Acadie avec ses jeux de cubes, Outremont (le fleuron) avec ses effets de perspective et ses points de fuite ou Université de Montréal avec son intégration au sol et ses verrières, une constatation finit par se faire jour: si on fait exception d'extérieurs profilés, même dans nos immeubles modernes, on n'est pas tellement confronté à cette présence des volumes, à la façon qu'ils ont de se parler, de se répondre, de se partager un espace.

### Un message subliminal

Et peut-être que ce qui frappe, justement, quand on parcourt ces stations et certaines autres, c'est ce qui est affirmé à la fois avec force et discrétion. Comme si on nous tenait un langage imperceptible – un langage subliminal en quelque sorte – qui signifierait à peu près ceci: «Cet espace a été créé, aménagé pour que toi, voyageur, tu te sentes ici un peu chez toi. On a pensé à toi en bâtissant ce lieu, non pas en te réduisant à tes fonctions de passant, ni au trajet que tu devras emprunter ni à l'espace que ton corps physique mobilisera... Tu es aussi un être sensible, qui perçoit les variations de lumière, de couleurs, qui est influencé par un ensemble de formes qui agissent sur ton esprit parfois sans même que tu t'en rendes compte. En pensant ce lieu, quelqu'un a tenu compte de tes dimensions plus subtiles, prenant même plaisir à laisser jouer formes et matériaux entre eux pour que chacun de tes passages soit autre chose qu'un passage.»

Avec ce type de traitement, on n'en est plus à aller du point A au point B: le trajet est place publique, destination en soi, et il n'y a pas de raison pour que l'esprit ne puisse pas aussi se divertir et apprendre chemin faisant.

Et la majorité, dira-t-on, y voit-elle quelque chose, la majorité, elle qui n'a pas l'œil développé, éduqué, raffiné de l'esthète? Quoi qu'on en dise, et quoi qu'on en pense, pourra-t-on répondre, elle a autant d'œil et d'esprit qu'on veut bien lui en prêter. Les bâtisseurs de cathédrales ne travaillaient pas seulement pour leur plaisir mais bien pour affirmer l'importance d'une dimension invisible, indicible. Et qu'aujourd'hui on réussisse – toutes proportions gardées – à ouvrir littéralement sur le ciel des constructions qui auraient pu nous rapprocher davantage des troglodytes, voilà qui devrait en rassurer plus d'un.

A une époque où on pourrait être tenté de penser le métro en termes d'abris nucléaires ou, à tout le moins, de rentabilité et d'efficacité à courte vue, il est consolant de voir que la vie a encore ses adeptes. Efficacité à courte vue? Oui, car il semble qu'il n'en coûte pas plus cher de s'arranger pour avoir une construction à ciel ouvert sur le quai que de construire une voûte capable de soutenir des tonnes de terre. Enlevez la terre et voilà! Plus besoin d'armature et vous avez l'espace – les espaces – et la lumière en prime. Platon, avec son mythe de la caverne, aurait sûrement eu quelque chose à dire là-dessus... ■

1. La manchette du quotidien *Le Devoir* dans son édition du 16 mai dernier: *Plus de 40 pour cent des Montréalais feraient le centre-ville aux autos.*



Station Outremont  
Détail de la murale de Gilbert Poissant



Station Parc



Station Fabre



Station Jean-Talon