Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 54 (1967)
Heft: 7: Schulbauten

Rubrik: Stadtchronik

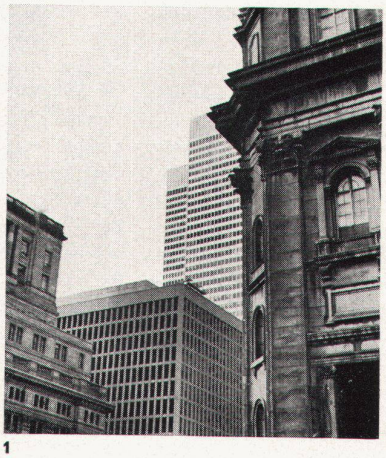
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

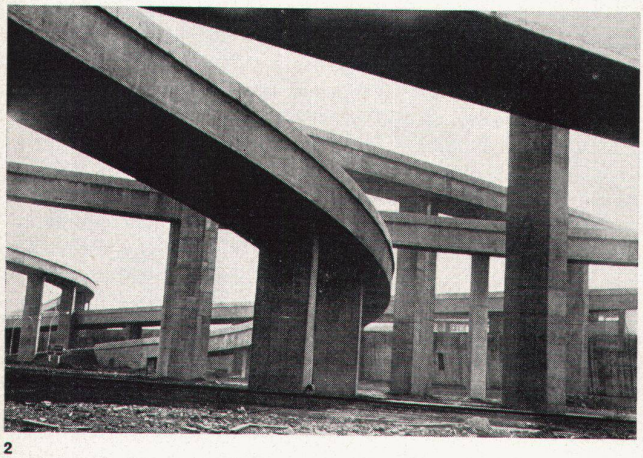
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

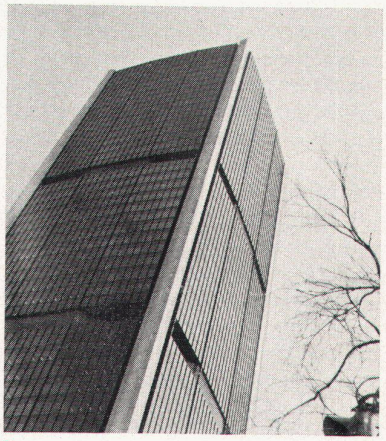
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



1



2



3

4

te ein 16-mm-Film über Chandigarh, hergestellt von Alein Tanner, vorgeführt werden. L. B.

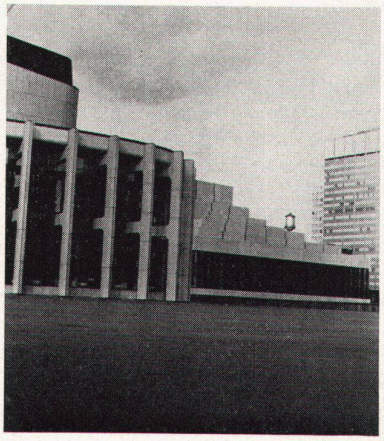
Stadtchronik

Montréal change de face

Urbanisme

Depuis que l'on parle de l'Exposition universelle de 1967, tout a changé dans l'aspect de Montréal. On dit bien sûr que tout était prévu bien avant, mais il a fallu le coup de pouce de la manifestation internationale pour donner le signal du départ à quantité de réalisations gigantesques, salutaires et irréversibles.

Cette ville nord-américaine, banale malgré la présence de sa montagne verdoyante où s'accrochent les quartiers résidentiels privilégiés, s'est transformée en moins de dix années. Grâce à de nouvelles percées de grande envergure, le rythme de sa respiration s'est amplifié. Dans les quartiers du nord, le boulevard Métropolitain, une autoroute surélevée, a vu le jour, drainant d'ouest en est le fort trafic de la route Transcanadienne.



5

1
Contrastes à Montréal

2
Echangeur Turcot

3
La Bourse, Place Victoria. Architectes: P. L. Nervi, Moretti

4
Place Bonaventura

5
La Place des Arts, Salle de Concerts et Théâtre

Photos: 1–5, 10 Michel Laville; 6, 8–10 Ville de Montréal

Ce même trafic sera ultérieurement repris par une autoroute parallèle, aujourd'hui en construction et qui passera en tunnel sous le centre commercial de Montréal. Du nord au sud, une autoroute en tranchée ouverte distribue la circulation jusqu'à la rive sud du fleuve Saint-Laurent, après avoir traversé l'échangeur Turcot, impressionnant de clarté et d'audace. Une autre descente du nord au sud prolonge la Transcanadienne et l'amène sous le fleuve par le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine qui se poursuit lui-même par un pont enjambant un autre bras du Saint-Laurent.

Le long de la rive sud, où la population atteint une densité moindre, se distribue toute la circulation provenant des Etats-Unis par des ponts neufs ou existants. Le réseau ferré a lui aussi fait un effort pour amener les voyageurs en sous-sol jusqu'à la Gare centrale située au cœur des affaires. Peu de métropoles, même aux Etats-Unis, atteignent une telle efficacité.

Et comme une belle page de garde laisse présumer un bon livre, il fallait que l'urbanisme et l'architecture de Montréal soient le reflet de ses accès. Presque tous les groupes financiers de la ville se sont donnés le mot pour élever des gratte-ciel qui donnent aujourd'hui une silhouette particulière a cette région qui groupe près de deux millions et demi d'habitants.

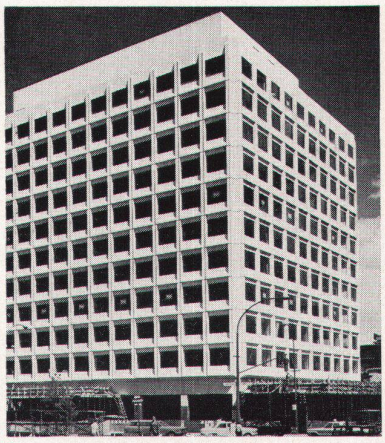
Architecture

P. L. Nervi et Moretti furent chargés d'édifier le bâtiment qui abrite la Bourse à la place Victoria. Quatre poteaux d'angle blancs lui confèrent sa personnalité facilement reconnaissable. A chaque tiers de sa hauteur un étage plein lui assure une stabilité vis-à-vis des secousses sismiques toujours à craindre dans cette région autrefois volcanique.

Ce sont les architectes américains Skidmore, Owings et Merrill qui se virent attribuer l'édification du CIL, prisme vertical sombre et sévère symbolisant peut-être la stabilité et l'immuabilité du dollar canadien.

La place Ville-Marie, avec son gratte-ciel cruciforme et sa galerie de boutiques, est peut-être la plus connue et fut conçue par des architectes de Montréal (Affleck, Desbarrats, Dimakopoulos, Lebenshold, Sise). Prolongée au sud par la Gare centrale souterraine, elle est fermée par l'imposant bâtiment de la place Bonaventure qui abrite le Centre du bâtiment et un hôtel (Affleck, Desbarrats, Lebenshold, Louis, Sise). Dans cette zone, on découvre aussi, œuvre des architectes D'Astout et Pothier, un hôtel (le Château Champlain) qui semble arrivé tout droit des rivages ensoleillés de la Floride.

Le centre artistique ne fut pas oublié: un



6

7

Métro de Montréal

6
Station Guy, exploitation des droits aériens. Architectes: Mayerovitch, Bernstein

7
Tunnel Lafontaine, la ventilation

théâtre et une salle de concerts créés par les architectes Affleck, Desbarrats, Dimakopoulos, Lebenshold, Michaud et Sise ont vu le jour dans cette zone de forte densité qui se verra bientôt englobée dans une trouée de verdure qui profite du passage du Métro, ce métro qui à Montréal a été conçu comme il devrait toujours l'être, fonction intégrée à l'architecture et à l'urbanisme.

Urbanisme souterrain

Montréal a joué la carte du Métro, et cette carte est un as. Nombreuses sont les considérations qui préludent à la décision de se lancer dans une telle aventure. Quels sont les éléments qui peuvent rendre l'opération rentable ou non? Question délicate et réponse périlleuse. Beaucoup de villes se sont engagées dans cette voie pour des raisons de prestige et se sont trouvées d'emblée devant des problèmes financiers insolubles, telle Los Angeles.

La situation de Montréal offrait beaucoup de chances pour que ce travail justifie sa peine. Métropole populeuse (plus de la moitié de la province y vit), les routes internes de la ville ne sont pas si extraordinaires qu'elles permettent une fluidité incomparable et les parcs de stationnement au centre sont rares et chers. De plus, le niveau de vie n'est pas si élevé qu'il permette à tous de posséder une voiture. Mais il y a plus: le climat du Canada est rude, froid et enneigé durant la plus grande partie de l'hiver, ce qui permet à priori le développement de toute une vie a l'abri des intempéries. C'est ce qui fait que, non seulement le Métro, mais beaucoup d'activités autour de lui ont trouvé refuge dans le sous-sol de Montréal. Et ceci donne à penser que la vie souterraine permise aujourd'hui grâce à la climatisation et à l'éclairage artificiel se développera toujours davantage dans ces régions défavorisées par le ciel. Cette vie peut d'ailleurs être fort agréable et ne donner à aucun moment à l'être humain le sentiment d'être relégué à l'état de taupe. Ceci est plus que l'Expo (et pourtant!) la leçon du Métro de Montréal et de ses annexes.

Du point de vue purement technique, ce Métro, sans être une révolution, est une très nette évolution à partir des systèmes existants. Le point de départ fut le type adopté pour les rames sur pneus du métropolitain de Paris.

La largeur du matériel roulant a été fixée à 2,50 m, c'est-à-dire sensiblement la même largeur que les autobus servant à transporter les voyageurs dans les rues de Montréal; ce choix devait faciliter l'implantation des ouvrages du Métro sous le domaine public, limitant sensiblement les expropriations. L'essentiel dans l'exploitation d'un tel mode de transport est de pouvoir véhiculer le plus de monde possible dans le plus bref délai. C'est pourquoi la longueur des stations et des trains fut fixée à 150 m, la vitesse commerciale (y compris les arrêts) à 33, 36 ou 52 km/h suivant les lignes. Les rames sont susceptibles de se suivre à intervalles de 90 secondes, ce qui a pour conséquence une capacité de transport d'un million de personnes de la périphérie vers le centre en une demi-heure.

Une innovation fut de choisir un tracé qui ne fût pas exactement sous les rues les plus importantes, qu'il importait évidemment de desservir au mieux, mais de choisir des rues parallèles et voisines mais secondaires et dont ni les commerces ni la circulation ne pouvaient trop souffrir au cours des travaux. Ce système permettait en même temps de trouver des terrains moins chers pour l'implantation des accès et des parcs pour le stationnement des automobiles.

Ce projet fut mené parallèlement à une rénovation urbaine indispensable dans certains secteurs. Et, bien que les deux tiers du tracé furent percés en tunnel dans le roc, et pour un parcours total de plus de 25 km, le prix de revient complet au kilomètre de tunnel exploité (y compris le matériel roulant) peut être chiffré à moins de 40 millions de francs suisses.

La ville de Montréal a assumé le coût de la construction et de l'équipement du Métro, y compris l'achat du matériel roulant. Des ingénieurs et des architectes du service des Travaux Publics de la ville ont été regroupés dans un «bureau du Métro» qui a été chargé de la préparation des plans, des cahiers des charges, des demandes de soumissions publiques et de la surveillance des travaux. Des architectes du service d'urbanisme ont participé aux études préliminaires relatives à l'implantation des stations et à leur architecture. La «Commission des Transports» qui exploitait le réseau d'autobus a participé aux discussions et a ensuite coordonné les lignes d'autobus avec le réseau du Métro. Dans le but de diversifier l'aspect du réseau, des bureaux d'études privés d'architectes et d'ingénieurs montréalais ont préparé les plans de certaines stations. De plus, la Régie Autonome des Transports Parisiens (qui exploite le Métro de Paris) a collaboré à l'ensemble de cette réalisation en rédigeant plus particulièrement les plans et cahiers des charges des équipements et du matériel roulant, en assumant l'instruction du personnel et en mettant les ingénieurs indispensables à disposition de la ville de Montréal pour effectuer une mise en route dans des délais extrêmement courts.

En tout, quatre ans et demi ont suffi à la réalisation de la première tranche de 18 km.

Une particularité du Métro de Montréal, c'est que de nombreux architectes ont participé à la réalisation des travaux. Un architecte privé a été désigné pour chaque station et un architecte en chef a coordonné les travaux des différents architectes en tenant compte des nombreuses nécessités fonctionnelles.

On a obtenu ainsi une très grande variété dans les volumes, les couleurs, l'éclairage. On brise ainsi la monotonie du voyage en Métro. Et, même si toutes les stations ne sont pas des chefs-d'œuvre, le voyageur reconnaît sa station sans avoir à en lire le nom.

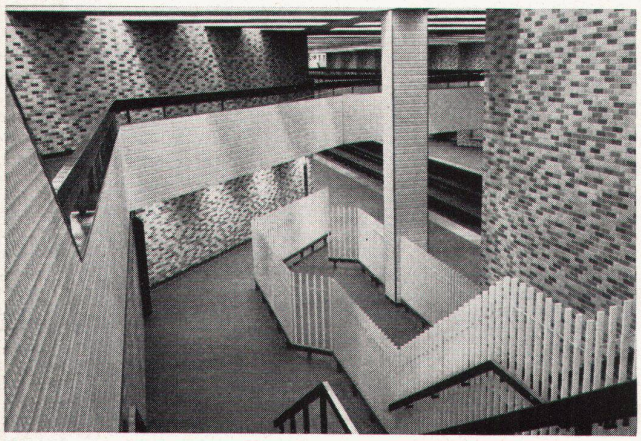
Les 26 stations construites peuvent se classer en trois types principaux:

1 Stations avec mezzanine au niveau de sol
2 Stations avec mezzanine enterrée construites en tranchées ouvertes
3 Stations construites dans le roc avec des accès construits en tranchée ouverte.

Le premier type ne peut s'appliquer à des stations de grosse importance; il donne

8

9



10

Métro de Montréal

8
Station Peel. Architectes: Papineau, Gérin-Lajoie, Leblanc

9
Station Berri-de Montigny. Architectes: Longpré, Marchand

10
Station Place-des-Arts. Architectes: David, Barott, Boulva

toutefois une solution très originale, le soleil pénétrant largement dans la station par les accès.
Le deuxième type permet de donner des volumes importants aux ouvrages; le voyageur sortant du train se trouve immédiatement dans un cadre agréable, les déplacements d'air dus aux trains sont moins sensibles aux voyageurs.
Le troisième type conduit en général à une utilisation assez grande d'escaliers mécaniques. Les accès construits en tranchée ouverte permettent d'aérer la partie principale de la station.
En général, dans toutes les stations, sauf quelques stations du centre très importantes, les voyageurs accèdent à une passerelle par escaliers fixes et s'élèvent jusqu'au niveau du sol par escaliers mécaniques. Au total il a été installé 120 escaliers mécaniques.
La sortie se trouve toujours dans un édicule situé en bordure de la voie publique. Cet édicule a été construit d'une manière provisoire, car il peut être intégré ultérieurement dans un immeuble. L'expropriation du terrain, autour de la sortie, a toujours été faite largement, de façon à faciliter la revente du terrain pour la construction d'un immeuble d'importance.
Les accès du Métro ont toujours été disposés pour faciliter la correspondance entre le Métro et les autobus. L'édicule lui-même, souvent complété par des marquises, permet de mettre les voyageurs à l'abri des intempéries lors des attentes d'autobus.
Dans les stations du centre d'affaires on a pensé que les déplacements des voyageurs devaient se faire entre les stations du Métro et les centres d'attraction, grands magasins, gratte-ciel, en souterrain. Ainsi les piétons encombreront moins les rues et en hiver ils seront à l'abri des intempéries.
La station McGill comporte sur toute sa longueur une rue souterraine en balcon au-dessus des voies de la station, les clients des grands magasins pourront passer d'un magasin à l'autre sans passer par les contrôles.
A la station Place-des-Arts, deux passerelles aériennes permettent de relier la salle de concerts et les théâtres directement à la rue Bleury.
La station Peel desservira la galerie des boutiques de l'Hôtel Sheraton, la station Bonaventure desservira directement la gare Windsor, l'Hôtel Champlain, la Gare centrale et la place Bonaventure, qui est un énorme centre d'exposition avec tous les services annexes qu'un tel centre peut comporter.

L'Aménagement des stations
Si les architectes ont pu concevoir et traiter les stations avec une certaine liberté, des standards néanmoins leur furent imposés pour un certain nombre d'équipements: toutes les installations de contrôle, les portes extérieures, les grilles de chauffage, en partie les appareils d'éclairage, enfin le graphisme.
Tous ces équipements ont été dessinés en consultant des spécialistes d'esthétique industrielle. Le symbole du Métro, particulièrement réussi, a permis de caractériser les stations et d'être utilisé en de nombreux endroits, particulièrement pour indiquer les directions à prendre. Toutes les enseignes de direction sont lumineuses et ainsi parfaitement visibles.
La publicité fait partie de l'aménagement des stations. Un standard d'affiche a été défini, la vitrine a les mêmes dimensions que l'affiche. Tout emplacement d'affiche, du fait que les revêtements des piédroits sont écartés du mur de 12,5 cm environ et pourvus d'une alimentation électrique, pourra être transformé ultérieurement en affiche lumineuse.
Si les emplacements publicitaires ont été prévus par les architectes, des précautions ont été prises pour que l'exploitant de la publicité ne vienne pas ajouter des supports là où il n'y en a pas de prévus. Toute addition d'un support publicitaire doit faire l'objet d'une décision du comité exécutif de la ville de Montréal.
Ainsi, le Métro de Montréal, qui recevra encore ultérieurement des œuvres d'art aux endroits prévus, tente de faire oublier qu'on ne peut vivre agréablement sans voir un carré de ciel bleu, et je ne suis pas loin de croire que l'achèvement des travaux nous conduise en même temps à une telle conclusion.

Michel Laville

Wettbewerbe

(ohne Verantwortung der Redaktion)

Neu

Construction d'un centre scolaire à Cressier NE

Concours de projets ouvert par la Commune de Cressier. Le concours est ouvert aux architectes domiciliés ou établis dans le canton de Neuchâtel, aux Neuchâtelois domiciliés dans d'autres Cantons ou à l'étranger. Une somme de 15000 fr. est mise à la disposition du jury pour être répartie en 5 prix. Une somme de 3000 fr. est à disposition pour des achats éventuels. Le jury est composé de MM. Jean Grisoni, conseiller communal (président); Jacques Béguin, architecte SIA, Neuchâtel; Alfred Habegger, architecte SIA, Neuchâtel; Arthur Lozeron, architecte FAS/SIA, Genève; Willy Probst; Jacques Ruedin, conseiller communal; Albert Wyss, architecte SIA, La Chaux-de-Fonds; suppléants: Oswald