

Métro de la Concorde: la céramique se décolle



Deux ans seulement après son inauguration, la station de métro de la Concorde à Laval rejoint les rangs des stations «lépreuses» de Montréal avec ses murs dépouillés de tuiles et le béton à nu.
Photo: Alain Roberge, La Presse



[Bruno Bisson](#)
La Presse

Les jolies tuiles de céramique bleu foncé, qui décorent les murs de la station de métro de la Concorde à Laval, se décollent par centaines. Au niveau des quais d'embarquement, la situation est telle que de grands panneaux de béton ont été complètement mis à nu par la chute du revêtement décoratif.

Deux ans après son inauguration, la plus petite des trois stations de métro de Laval rejoint déjà les rangs des stations «lépreuses» de Montréal, aux côtés de McGill, Berri-UQAM, Place-d'Armes ou Champ-de-Mars, qui ont au moins l'excuse d'avoir plus de 40 ans.

Partant de ce constat, un étudiant en arts visuels et médiatiques de l'Université de Québec à Montréal (UQAM), Charles-Antoine Blais-Méthivier, propose de

dépouiller la station de la Concorde de ce qui reste de son revêtement intérieur pour refaire la décoration des plus vieilles dans le cadre d'un «programme de greffes inter-stationnelles», combinant les vertus de la récupération et de la bonne gestion des finances publiques.

De plus, après le remplacement complet du revêtement intérieur de la station de la Concorde, M. Blais-Méthivier propose de débaptiser cette station pour lui donner un nom féminin, en l'occurrence celui de Jeanne Mance, fondatrice de l'Hôtel-Dieu de Montréal.

Comme l'a fait remarquer l'étudiant, hier, lors d'une présentation publique de son travail, réalisé dans le cadre d'un cours d'art public, aucune des 68 stations actuelles du métro de Montréal ne porte le nom d'un personnage historique féminin.

Selon M. Blais-Méthivier, il resterait exactement 12 763 tuiles de céramique bleu foncé, sur les murs de la station de la Concorde. Ces tuiles étroites, qui mesurent 25 cm de longueur sur 6 cm de largeur, se décollent toutefois à une vitesse accélérée. «Il suffit de coincer une pièce de monnaie sous le coin d'une tuile et de tirer pour la faire tomber», assure-t-il.

Greffer les tuiles décoratives

Ces pièces de céramique ont toutefois une grande valeur et devraient être utilisées à d'autres fins, selon l'étudiant. D'où l'idée de «greffer» ces éléments décoratifs devenus problématiques pour réparer les bris de céramique survenus dans d'autres stations plus anciennes du métro de Montréal.

M. Blais-Méthivier a ainsi réalisé un inventaire partiel des bris de céramique plus apparents dans les stations comme Beaudry, Berri-UQAM, McGill et particulièrement la station Champ-de-Mars, où de grands pans de mur complets ont été mis à nu depuis des années.

L'étudiant en arts a surtout déploré l'état de la «décoration» des escaliers de la station Champ-de-Mars qui, en plus d'être une des portes d'entrée pour les touristes qui visitent le Vieux-Montréal, comporte aussi un élément artistique d'une grande valeur architecturale et patrimoniale, soit de grands vitraux signés par l'artiste Marcelle Ferron.

À l'Agence métropolitaine de transport (AMT), responsable de la construction des trois stations du métro de Laval, on affirme que le problème du «manque d'adhérence» des tuiles de céramique bleu foncé a été constaté en juillet 2008, soit, un peu plus d'un an après l'inauguration de la station en avril 2007. Trois types de céramique ont été installés dans cette station, a précisé la porte-parole, Martine Rouette, au coût d'environ 550 000\$. Seules les tuiles bleu foncé des quais se décollent.

L'entrepreneur mis en cause

Une mise en demeure a été adressée à l'entrepreneur responsable, la firme Opron, de Boucherville, et des pourparlers sont en cours.

À la STM, on précise qu'un programme de réfection des stations d'un budget de 75 millions, est en cours dans le métro. Les stations visées sont celles des premiers prolongements, construits dans les années 70, sur les lignes verte (ligne 1) et orange (ligne 2).

Les stations d'origine (comme Berri-UQAM, Champ-de-Mars, Place-d'Armes ou McGill) ont fait l'objet d'un programme similaire à la fin des années 90. Les bris actuels se seraient produits après ces travaux. La STM n'a pas les budgets nécessaires pour remédier à ces problèmes d'ordre esthétique, qui n'ont pas d'effets sur la sécurité des passagers ou des équipements.