



# Mies en essence

- 1 La station- service à l'île des Soeurs:  
l'Expérience spatiale de l'architecture de Mies van der Rohe
- 2 La station-service à l'île des Soeurs et  
l'Évolution du patrimoine bâti de Verdun

# Mies en essence

## La station-service à l'île des Soeurs: l'Expérience spatiale de l'architecture de Mies van der Rohe

L'architecture de Mies van der Rohe n'est pas floue ou indéfinie. Son architecture est franche et directe. Ses lignes et volumétries sont rectilignes et claires. Ses éléments constitutifs sont lisibles et compréhensibles.

Inédite et révolutionnaire au moment de son apparition, les caractéristiques essentielles de son architecture lui confèrent pourtant une certaine familiarité. Après tout, ce qui est clair peut être compris, ce qui est compris n'est plus étranger, et ce qui n'est plus étranger peut être adopté par l'utilisateur, par la population.

Si l'architecture de Mies van der Rohe s'affiche par la simplicité de ses lignes, elle est tout sauf simpliste. Fidèle à sa vision, Mies van der Rohe utilise une série de composantes très hiérarchisées pour bâtir son architecture. La station-service à l'île des Soeurs est exceptionnelle pour la seule raison que sa conception ne fait pas exception à cette méthodologie constructive.



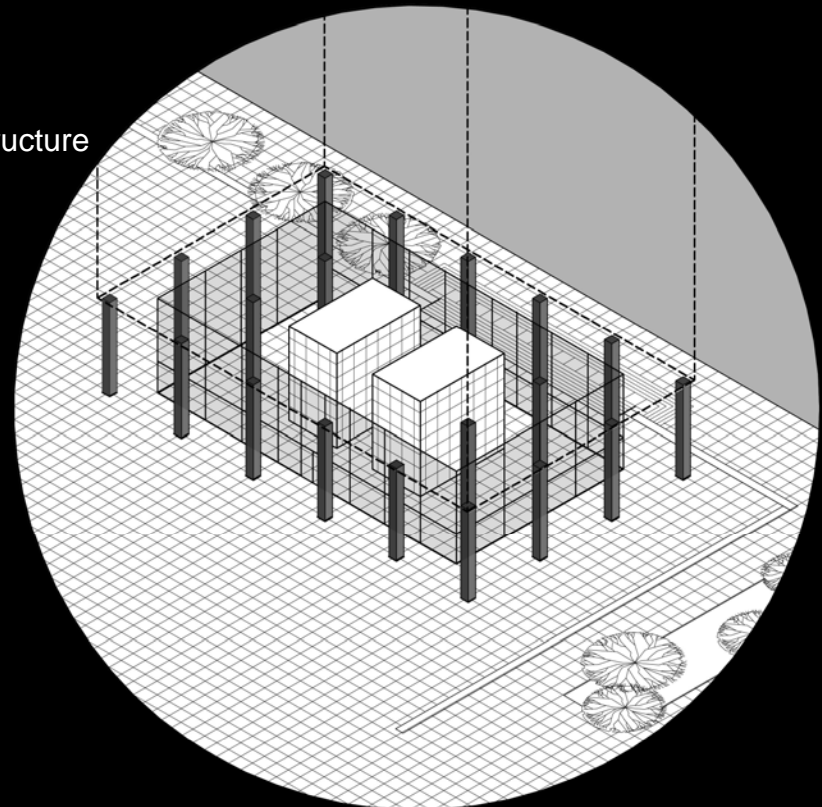
La station présente et reprend les éléments clefs de son oeuvre que nous pouvons identifier dans ses réalisations de plus grande dimension et de plus grand prestige. Voici la notoriété de ce bâtiment, car il exemplifie le fait qu'une construction plus humble, peut, doit, et est aménagée avec la même distinction. Considérant la complexité des fonctions commerciales qui doivent être maîtrisées et intégrées dans ce projet, la précision et la logique avec lesquelles sont appliquées les principes d'architecture Miesien sont des plus impressionnants, les résultats des plus convaincants.

L'examen des divers mécanismes sur lesquels sont édifiés les constructions de Mies van der Rohe et qui leur confèrent leur spatialité spécifique est révélateur pour établir les liens entre la station-service et un grand nombre de ses autres réalisations:

1. Une *enceinte vitrée* établit le volume principal et les limites de l'espace intérieur. Par sa matérialité transparente ce volume majeur devient immatériel, invisible, et disparaît au profit d'autres composants de taille moindre.
2. La finition du *bloc fonctionnel* situé dans l'espace intérieur principal est en continuité avec le revêtement de sol intérieur et extérieur. Par ce biais le bloc fonctionnel, deuxième volume dans l'ordre de grandeur des éléments de la composition, se fond dans son entourage et joue un rôle effacé dans l'ensemble. L'apesanteur apparente du bloc fonctionnel déjoue judicieusement la réalité de sa masse et son poids physique véritable.

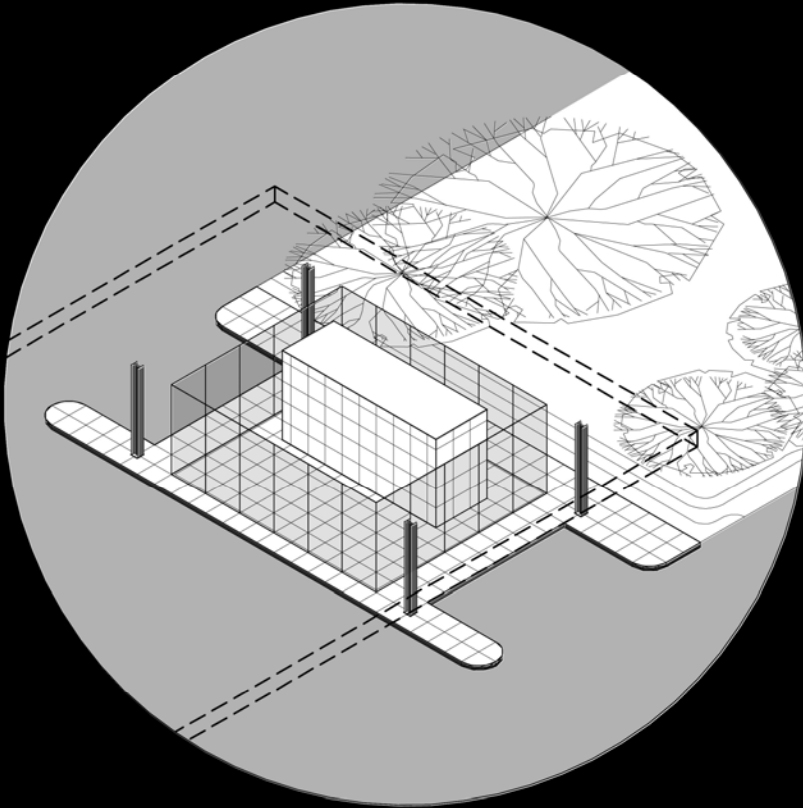
## Westmount Square

l'enceinte vitrée, le bloc fonctionnel, la structure



## La station-service à l'île des Sœurs

l'enceinte vitrée, le bloc fonctionnel, la structure



3. Le résultat de cette structuration spatiale est la prédominance des éléments d'un troisième ordre volumétrique. Minuscules en rapport aux volumétries principales et secondaires, les *éléments de structure* assument le rôle de bornes primaires qui marquent l'espace . De plus leur mise en évidence, par une tonalité de haut contraste, établit clairement la dominance de ces volumes tertiaires dans la composition. Le même concept est repris et renforcé par les éléments verticaux mineurs du système vitré qui sont traités de façon identique.

4. En conclusion, l'application de cette méthodologie conceptuelle produit un rigoureux jeu d'inversion par lequel les éléments massifs disparaissent au profit des éléments les plus élancés de la composition, le tout basé sur une géométrie modulaire exemplaire qui solutionne au lieu d'imposer. Les caractéristiques essentielles qui sont générées par cette méthode conceptuelle sont remarquées autant à la station-service à île des Soeurs que dans le Westmount Square et dans le musée Neue Nationalgalerie à Berlin.









# Mies en essence

2 La station-service à l'île des Sœurs et  
l'Évolution du patrimoine bâti de Verdun

## La station-service à l'île des soeurs dans l'évolution du patrimoine bâti de Verdun

Le développement de l'arrondissement de Verdun présente *une série cohérente de modèles spatiaux* qui s'échelonnent sur plus de cent ans. L'habitat est de loin le type de construction prédominant.

1. *Au début, la ville était la continuation du quartier St-Gabriel/Pointe St-Charles*, et les rues Verdunoises en proximité de ces quartiers démontrent la continuité de l'unité architecturale de cette époque. Cette première architecture est caractérisée par une construction de deux étages où se trouve une division spatiale de quatre pièces par étage. Cet archétype constitue l'unité d'habitation familiale alors standard. Sur la rue Ross il se trouve une rangée de plusieurs de ces maisons qui ont conservés assez fidèlement leurs caractéristiques identitaires d'origine, y compris la porte cochère qui communique avec la cours arrière. À l'intersection des rues Wellington et Regina, et également très peu modifiés au cours des ans, se trouvent plusieurs bâtiments qui témoignent de l'intégration d'un usage commercial au rez-de-chaussée de cette architecture.



Verdun 1900 rue Ross, rue Wellington

2. *Assez rapidement une nouvelle spatialité constructive* remplacera le premier modèle. Clairement prépondérant le long des premières avenues sont les triplex qui illustrent la production architecturale de 1910 à 1930. Les faits marquants de cette nouvelle typologie spatiale sont, d'une part la densification de l'utilisation du sol avec une hauteur de trois étages, et d'autre part la mixité des logements dont les grandeurs varient de 4 pièces à 7 pièces. En général les constructions sont mitoyennes, leurs façades en continuité le long des rues. Si les méthodes constructives et les matériaux de bois et de brique restent de vigueur, le potentiel et le choix de formats possibles de l'habitation offerte est définitivement supérieure au modèle précédant.. Encore une fois une version commerciale de cette architecture se dresse le long des artères d'importance telle que la rue Wellington. De plus, ces édifices à vocation commerciale sont régulièrement caractérisés par les loggias au deuxième et troisième niveau.



## Verdun 1910-1920

Rue Wellington, 3<sup>ème</sup> Avenue



*Faisant contrepoids à la densité du tissu urbain dominé par les triplex , est l'espace public linéaire du premier Boardwalk le long du Fleuve St Laurent . La création de cet important attrait permettait d'offrir aux citoyens un véritable lieu d'interaction sociale dans l'environnement de ce quartier autrement peu pourvu d'espaces verts. Conçu au départ avec une matérialité qui reprenait l'essentiel de la Terrasse Dufferin à Québec, ce parc a été amélioré et allongé à plusieurs reprises pour devenir au fil des ans le premier grand parc nature le long du bord de l'eau sur l'île de Montréal. La vision démocratique d'un espace vital commun et dédié à tous, le long des berges, deviendra un modèle imité par d'autres municipalités au fil des ans.*



**Verdun** aménagement du 'boardwalk' pendant les années 30

3. La création du *boulevard Demarchais* représente une évolution supplémentaire de l'habitat Verdunois. L'hauteur des bâtiments est ramenée à deux étages et l'ensemble des logements bénéficient de pièces ayant des dimensions plus grandes et une luminosité plus généreuse. Le fait d'introduire un type de bâtiment érigé selon un modèle semi-détaché contribue de façon significative à cette architecture , où encore une fois, il y a un bénéfice direct pour la population.





Verdun 1930

Boulevard Desmarchais



4. De 1945 à 1950 l'habitat de la ville de Verdun subit un changement majeur, car à ce moment *la maison individuelle*, réservée aux mieux nantis avant ce moment, devient plus largement accessible. Au nord des anciennes avenues et à l'ouest de la ville l'apparition de ces maisons marquent encore une fois une amélioration notable de la qualité de l'habitat offert à la population. Evidement ce nouveau mode de vie, greffé aux abords des anciens secteurs, est tributaire de ces modèles précédents dont la densité constitue l'assise même des zones commerciales le long des artères transversales et des services de transport en commun dans cette ère qui ne connaît pas encore la généralisation du transport automobile.



## Verdun 1945-1950

Rue Fayolle, Parc Queen Elizabeth



5. Tout au long des années de 1900 à 1955, le patrimoine construit de Verdun représente *une amélioration constante des modèles d'habitation* qui contribuent à chaque fois à une qualité de vie de plus en plus élevée pour sa population. La rationalisation des systèmes constructifs, en rapport avec le potentiel du moment, est progressive et grandissante. Ce processus est appelé à continuer après cette période également, mais vu que le territoire traditionnel de la ville sur l'île de Montréal est à ce moment saturé, les projets qui témoigneront de cette réalité se trouveront nécessairement sur l'île des Soeurs.

Tout en intégrant le concept des loggias de la rue Wellington et du boulevard Desmarchais, c'est à l'île des Soeurs que sera développée *une nouvelle rationalisation de l'espace habité* à partir de 1965. C'est ici que sera construit un nouveau quartier basé sur les principes et les diktats de la prédominance de la circulation automobile avec l'hierarchisation des artères principales et les rues en cul-de-sac. C'est ici que la grandeur des espaces naturels seront compensés et équilibrés par un nouvel archétype de quatre étages et par l'insertion de tours d'habitation de grande hauteur. C'est ici que verra le jour la spatialité urbaine la plus contemporaine de Verdun, comprenant en toute logique la station-service conçue par Mies van der Rohe.



Verdun 1965-1970

Boulevard de l'île des Soeurs



6. Cette *station-service* est donc non seulement un élément de valeur dans la production d'un des architectes le plus réputé de son temps, mais il représente également un jalon important dans l'évolution du patrimoine construit de la Ville de Verdun et un témoignage important en ce qui concerne la quête constante d'une qualité toujours accrue afin d'offrir aux Verdunois ce qu'il y a de mieux comme espace vital. À cet égard ce pavillon a le potentiel de servir comme lieu d'interprétation de l'ensemble du patrimoine construit qui couvre le territoire Verdunois, et de l'évolution de l'espace de vie Montréalaise tout au long d'un siècle de son existence. Le moment donc, est plus qu'opportun de saisir l'occasion qui se présente par la citation de ce bâtiment afin d'assurer sa préservation pour les citoyens actuels ainsi que pour les générations futures.

Il est essentiel de souligner que pour assumer l'important rôle que ce bâtiment est appelé à jouer, que l'intégrité du concept d'origine doit être restaurée, par la réintroduction du bloc fonctionnel supprimé lors de la conversion de l'édicule de réception en lave-auto dans les années 1990; et sans quoi la logique Miesien de la composition est sévèrement compromise.

## Verdun

station-service à l'île des Sœurs

Le moment donc est opportun de saisir l'occasion qui se présente afin d'assurer la préservation de ce bâtiment pour les citoyens actuels ainsi que pour les générations futures.

