

Montréal 

STATION-SERVICE ESSO DE L'ÎLE DES SOEURS

CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL

27 octobre 2005
R05-Ve-01

INTRODUCTION

La compagnie Esso envisage de fermer l'une de ses deux stations-service qu'elle exploite sur l'Île des Sœurs, celle située au cœur de cette banlieue verte proche du centre-ville de Montréal, la seule qui ait un garage. Dessinée par l'agence du célèbre architecte Ludwig Mies van der Rohe, elle fut construite en 1968. Conscient de l'importance patrimoniale de ce bâtiment, l'arrondissement de Verdun a demandé, par une lettre datée du 25 janvier dernier, au Conseil du patrimoine de Montréal (CPM), d'explorer quel pourrait être un avenir acceptable pour cet édifice. Au cours des dernières années, la notoriété de la station-service de Mies van der Rohe à l'île des Sœurs s'est accrue auprès du grand public grâce, notamment, aux visites organisées par le Centre canadien d'architecture dans le cadre d'une exposition *Mies en Amérique* présentée en 2001 et, récemment, à l'occasion de l'exposition *Les années 1960. Montréal voit grand*. La réalisation du film *Ordinaire ou Super* a aussi contribué à la connaissance de ce bâtiment et à l'importance, à Montréal, de Mies van der Rohe.

La station-service est un type bâti éminemment moderne. Élaboré au XX^e siècle, il est inséparable de cette invention qui a bouleversé les modes de vie et d'occupation du territoire : l'automobile. Mies van der Rohe n'est pas le seul grand architecte qui élaborera un projet pour un tel programme et la station-service de l'île des Sœurs n'est pas la seule pour laquelle un recyclage a dû être envisagé, comme nous l'examinons dans ce document.

Notons par ailleurs, que la conservation de l'architecture de Mies van der Rohe, en particulier, et de l'architecture moderne, en général, constituent un défi sans précédent vu leur fragilité autant technique qu'esthétique. Il est reconnu que les matériaux modernes, peuvent se dégrader assez rapidement. Moins évidente est la difficulté que constitue la modification des bâtiments modernes, surtout, lorsque ceux-ci sont d'une grande simplicité formelle.

La station-service de l'île des Sœurs a déjà fait l'objet d'une étude dans le cadre d'un rapport portant sur l'œuvre de Mies van der Rohe à Montréal commandée à Docomomo Québec par le ministère de la Culture et des Communications, en 1992. Cette recherche centrée sur le Westmount Square (1964-1967), la plus grande réalisation du célèbre architecte dans la métropole, avait été menée sous la direction de France Vanlaethem, professeure à l'École de design de l'UQÀM.

Avant d'examiner quelles seraient les réutilisations possibles pour la station-service de Mies à l'Île des Sœurs, il faut la documenter et établir quelle est sa valeur patrimoniale. Pour ce faire, nous ne pouvons l'isoler de son contexte. Pour établir sa valeur, nous procédons en deux temps. Après avoir esquissé sa valeur en regard de l'histoire du Québec et de l'histoire de l'architecture qui composent sa valeur de « *document* », nous cherchons à cerner sa valeur contemporaine comme objet d'usage et d'échange.

Il faut préciser qu'étant donné les contraintes de temps, nous nous sommes largement basées sur l'étude de 1992 pour en établir la valeur historique. Mais plus de dix ans ont passé depuis sa rédaction. Afin d'actualiser notre connaissance du bâtiment, nous avons consulté le professeur Réjean Legault, qui œuvre au sein du programme d'études supérieures en Connaissance et sauvegarde de l'architecture moderne de l'UQÀM.

La station-service est somme toute assez petite en surfaces utiles, alors qu'elle occupe un relativement grand terrain très bien situé sur le boulevard de l'Île des Sœurs qui traverse le territoire d'est en ouest, à l'angle de la rue Berlioz. Aussi, il nous est apparu nécessaire de nous interroger sur les conditions de rentabilité économique d'un tel bâtiment advenant sa

désaffectation. Afin d'explorer cet aspect, nous avons rencontré le professeur Jacques Saint-Pierre, titulaire de la Chaire SITQ de l'UQAM.

Finalement, le présent document propose une stratégie en vue d'assurer sa conservation. Sa rédaction a été réalisée par France Vanlaethem, commissaire au sein du Conseil de patrimoine de Montréal et, Caroline Dubuc, conseillère en aménagement, du Conseil du patrimoine de Montréal.

2. IDENTIFICATION DE L'ÉDIFICE

DÉNOMINATION ACTUELLE	Station-service Esso
DÉNOMINATION	
ADRESSE	201, rue Berlioz Montréal Québec H3E 1C1
RATTACHEMENT ADMINISTRATIF	Arrondissement Verdun, Ville de Montréal
RÉFÉRENCE CADASTRALE	1 860 017
PROPRIÉTAIRE	Nunsubco Trois Inc qui a transféré ses droits via un contrat emphytéotique de 99 ans en 1965
PERSONNE CONTACT	
DIMENSIONS, SURFACE	Terrain irrégulier 54,57 X 89,11 mètres Superficie 4 752 M2
ÉVALUATION MUNICIPALE DU TERRAIN	
Évaluation du terrain :	\$ 337 600,00
Évaluation du bâtiment :	\$ 344 100,00
Total :	\$ 681 700,00
PERMIS DE CONSTRUIRE	n° 9793, 20 novembre 1967
FIN DE CONSTRUCTION	1968
CONCEPTEURS	Paul H. Lapointe, architecte résident, Montréal Mies van der Rohe, architecte consultant, Chicago Joe Fujikawa et Gerry Johnson, architectes chargés de projet, Chicago Herb Sherwood, architecte, Imperial Oil Ltd, Toronto, surveillance Brouillet, Camel, Boulva & Associés, ingénieurs en structure, Montréal Larocque, Samson, Guénette, ingénieurs, électricité et mécanique, Montréal Nicol Paradis, Montréal, entrepreneur

3. HISTOIRE DU BÂTIMENT

La station-service dessinée par l'agence de Mies van der Rohe est la première construite sur l'île des Sœurs, un territoire dont le développement résidentiel fut amorcé, en 1965, par la compagnie Structures métropolitaines du Canada Limitée qui venait de signer un bail emphytéotique de 99 ans avec son propriétaire, la Quebec Home and Mortgage Corporation Limited (QHMC). Le contrat imposait la construction de bâtiments uniquement locatifs.

Située dans le Saint-Laurent, à proximité du centre-ville de Montréal, l'île des Sœurs était depuis peu la propriété de la QHMC qui avait acheté ce territoire agricole d'environ 400 hectares de la Congrégation Notre-Dame de Montréal, en 1955. Son but était de faire de l'île Saint-Paul «le plus merveilleux domaine résidentiel de l'Amérique du Nord».

Dans les années 1960, la mise en valeur urbaine de l'île des Sœurs est favorisée par la construction du pont Champlain et, ensuite, par celle de l'autoroute Bonaventure qui la met à quelques minutes du nouveau cœur urbain de la métropole à proximité de la Gare centrale et de la Place Ville-Marie.

Les Structures métropolitaines du Canada Ltée sont une filiale des Metropolitan Structures Incorporated, une société de Chicago qui fut fondée suite à la mort de Herbert Greenwald en 1959, le promoteur qui avait été le principal client de Mies van der Rohe aux États-Unis dans les années 1940 et 1950. Il n'est donc pas étonnant que Mies fut associé à leur ambitieux projet montréalais qui visait la construction de 15 000 logements et de quelques milliers de mètres carrés d'espaces commerciaux.

La contribution de Mies à ce développement suburbain fut triple. Mies van der Rohe participa en collaborant à l'élaboration du plan d'ensemble, en dessinant trois barres d'appartements ainsi que la première station-service qui y fut construite.

Dès le début de la planification de l'urbanisation de l'Île des Sœurs, la société Imperial Oil Limited signa une entente d'exclusivité pour l'approvisionnement de ce territoire en carburant. Selon les termes du contrat et, en accord avec les objectifs du promoteur, la pétrolière s'engagea à construire des bâtiments d'une grande qualité architecturale. Impressionnés par le travail de Mies, les responsables furent convaincus par les associés de Mies, Fujikawa et Johnson, d'engager leur agence afin de concevoir le premier bâtiment. Paul H. Lapointe, un architecte collaborant fréquemment avec l'Imperial Oil Limited fut engagé en tant qu'architecte résident.

4. DESCRIPTION DU BÂTIMENT LIVRÉ

De type pavillon, la station-service Esso de l'Île des Sœurs est un bâtiment d'un étage dont l'implantation est légèrement encaissée (moins d'un mètre). Située sur le grand boulevard qui encerclait les zones qui furent urbanisées en premier, à l'intersection de la rue Berlioz, elle est annoncée par une enseigne ovale Esso peu élevée, supportée par deux colonnes d'acier peintes en noir et ancrée dans un socle de béton. La station-service est composée d'un édicule de garage et d'un édicule de vente encadrant un îlot sur lequel sont disposés six postes d'alimentation, deux présentoirs et un kiosque-caisse. L'édicule du garage est formé de deux boîtes de maçonnerie en briques chamois joints par des portes de garage et un mur-rideau de verre, les menuiseries étant en aluminium extrudé recouvert d'un fini Duracron noir. L'édicule de vente est une boîte vitrée au centre duquel se trouve un bloc sanitaire fini de panneaux en aggloméré stratifié. L'ensemble est entièrement recouvert d'une marquise soutenue par une structure d'acier peinte en noir abritant pompistes,

garagistes et vendeurs. Sous la marquise -un tablier d'acier peint en blanc- sont attachés des tubes fluorescents orientés longitudinalement.

5. VALEUR PATRIMONIALE

5.1. Valeur historique

Comme tout édifice appartenant au patrimoine moderne, la station-service Esso dessinée par l'agence de Mies van der Rohe à l'Île des Soeurs ne peut être jugée à l'aune de son ancienneté. Ce bâtiment a à peine 40 ans. Et, pourtant, il possède une valeur patrimoniale certaine, comme nous le démontrerons.

5.1.1. Valeur de document en regard de l'histoire

Bâtiment de service, la station-service de l'Île des Soeurs témoigne de l'importance prise par l'automobile, après la Deuxième Guerre mondiale, dans la civilisation occidentale en général et la société québécoise en particulier.

La mobilité est un trait caractéristique majeur de l'époque moderne, à l'égal de l'industrialisation, de la standardisation et de la rationalisation, comme le souligne Luuk Boelens dans le document préparé par le Centre du patrimoine mondial-UNESCO afin d'encadrer son programme d'identification et de documentation du patrimoine moderne (200x). Depuis l'émergence du capitalisme, les forces économiques dominantes ont toujours cherché à conquérir la distance par le temps. La révolution des transports depuis un siècle et demi, a considérablement étendu l'aire d'action des hommes, bouleversant ainsi entre autres son occupation du territoire. Parmi les dispositifs techniques inventés, l'automobile est celui qui a le plus marqué l'après-guerre. Le succès de ce moyen de transport privé, est inséparable de la montée d'un individualisme, une des valeurs cardinales de la modernité. Dans les années 1950 et 1960, il a de plus grandement favorisé une nouvelle poussée de l'étalement urbain. Une nouvelle couronne de banlieues irriguée par des autoroutes, fut développée à la périphérie des villes, où la station-service côtoie le centre d'achat et le bungalow.

L'Île des Soeurs est une des rares banlieues vertes montréalaises planifiées. Une étude comparative de ces banlieues vertes serait à effectuer pour mieux saisir le caractère particulier de l'île des Soeurs.

Dans le cadre du développement de l'Île des Soeurs, la station-service Esso dessinée par Mies, a valeur de prototype. Elle fut conçue comme un modèle pour toutes les autres stations qui seraient implantées sur ce territoire dont le développement urbain était envisagé dans une perspective de grande qualité à l'origine, par les structures métropolitaines.

5.1.2. Valeur de document en regard de l'histoire de l'architecture

L'invention de ce nouveau type bâti qu'est la station-service remonte au début du XX^e siècle, alors que la distribution d'essence était isolée des lieux où elle avait pris place : boutique de l'épicière ou du quincaillier, ou encore atelier du maréchal-ferrant. Dès 1905, dans un souci de sécurité, de propreté et d'efficacité, l'essence sort de la boutique, comme le note A. Sompairac, auteur d'une monographie sur l'histoire des stations-service (1993)¹. L'appareil

¹ Le résumé de l'histoire des stations-service est largement repris de la notice sur le sujet écrite par A. Sompairac et parue dans le **Dictionnaire de l'architecture du XXe siècle**, p. 843-845.

de distribution d'essence aux formes d'abord vaguement anthropomorphique est alors installé non loin du commerce qui l'exploite, au bout du trottoir. Mais les désagréments et les risques amplifiés par leur multiplication rapide, incitent leur relocalisation à l'écart, à l'entrée des villes ou dans les campagnes. La première des «filling stations» apparaît, en 1905, à Saint-Louis et découle d'impératifs fonctionnels : la boutique, à laquelle est ajouté un éventuel atelier, s'érige en arrière d'une aire dégagée et carrossable sur laquelle se dressent une ou plusieurs pompes d'essence regroupées par îlot.

Des années 1920 à la fin des années 1960, la multiplication des stations-service fait appel à la créativité des concepteurs. Mais leur mise en forme intentionnelle de ce nouveau programme, relève plus du design et du graphisme que de l'architecture. La fonctionnalité et la visibilité prévalent : il faut mettre en scène le produit, s'assurer que le point de vente puisse être vu de loin par le consommateur motorisé, en mouvement, et être facilement accessible. Dans les années 1920, plusieurs projets de station-service se présentent comme un logo ou une enseigne tridimensionnelle géante (Robert Mallet-Stevens, 1927). Dans les années 1930 et 1940, aux États-Unis, ce nouvel équipement exploite les images fortes de signification souvent régionale ou, encore, futuriste (stations en forme de tipis indiens, de bottes de cow-boys, de moulins à vent, soucoupes volantes,...).

Mais bientôt les compagnies pétrolières vont développer une image unifiée, détachée du site, répondant à une logique commerciale et exploitant les principes de la standardisation industrielle. Les designers, associés aux graphistes et aux publicitaires, mettent au point des modèles construits à des milliers d'exemplaires parfois. Les formes courbes épurées, les lignes horizontales filantes et les surfaces lisses, voire brillantes, du Streamline s'imposent alors pour signifier la mobilité et le progrès.

En Europe, ce sont plus les potentialités expressives des nouveaux matériaux et des nouvelles technologiques qui sont exploitées. Les stations-service des années 1930 à 1960 jouent avec la lumière artificielle pour annoncer ce nouvel équipement la nuit. Les postes de distribution sont installés sous de larges auvents aux formes audacieuses et se signalent par un élément vertical, support d'enseigne. Le bâtiment d'accueil est projeté vers le consommateur, en lui donnant une façade largement vitrée généralement en forme de rotonde ou de proue.

Mies van der Rohe choisit un parti architectural fort différent, alors que son agence est chargée de l'élaboration du projet de la première station de l'île des Sœurs. Le bâtiment qu'il dessine, est tout en retenue : implantation en contrebas par rapport au boulevard, dont elle est séparée par un talus; volumétrie compacte et basse; choix de matériaux limité aux couleurs sombre ou naturelle (structure d'acier peinte en noir, remplissage en briques chamois).

Au cours de sa carrière américaine, dans un souci de simplification et de rationalisation, Mies va développer une double typologie qui lui permettra de répondre à tous les programmes d'usage : l'immeuble en hauteur (tour ou barre) et le pavillon. Par ailleurs, il privilégie un système constructif : l'ossature. Pour sa construction, il choisit soit le béton ou l'acier, auquel s'ajoutent la brique chamois et le verre pour son remplissage. Les bâtiments qu'il réalise sur l'Île des Sœurs, illustrent ces principes. Les immeubles à appartements sont des barres en béton et la station-service, un pavillon.

La station-service Esso est peut-être le dernier bâtiment pavillonnaire dessiné par Mies van der Rohe. L'élaboration de ce type débute alors qu'il est chargé de l'élaboration du plan directeur du campus de l'ITT à Chicago. Il aboutit à l'un de ses chefs d'oeuvres : l'édifice de la Neue Nationalgalerie à Berlin, un bâtiment dont l'importance civique est soulignée par une

ossature d'échelle monumentale, sans point d'appui intermédiaire. Dans le cas de bâtiment d'usage plus courant, la prouesse technique n'est pas de mise, comme dans le cas des bâtiments du campus de l'ITT, si ce n'est celui de l'École d'architecture et de design, le pavillon du Westmount Square, ou encore Cantor-Drive Restaurant (1945-1946).

Le Cantor-Drive Restaurant et la station-service de l'Île des Soeurs sont les deux seuls édifices que Mies dessine pour un usage qui implique directement l'automobile, si ce n'est les parties de ces complexes urbains et suburbains dédiés au stationnement. Mais alors que le premier pavillon est resté à l'état de projet, le second est réalisé. Aussi, la station service est un témoin unique et particulièrement éloquent de la conception que Mies avait de l'automobile en particulier, et de l'automobile en général. Il concrétise le projet culturel de Mies van der Rohe : spiritualiser la civilisation issue de la généralisation de l'auto.

5.2. Valeur contemporaine

5.2.1. Valeur d'usage

La station-service Esso, dessinée par Mies sur l'Île des Soeurs, est fonctionnellement très déterminée, que ce soit par la réglementation d'urbanisme ou ses dispositions architecturales.

Le terrain sur lequel elle est implantée est zoné commercial. Il n'est pas pensable que si Esso abandonne ce point de service, une autre compagnie vienne l'exploiter, puisque celle-ci détient l'exclusivité de la distribution d'essence sur l'île, celle-ci est la seule compagnie pétrolière qui ait un garage de service.

Par ailleurs, le bâtiment est assez petit et fonctionnellement exactement ajusté, comme l'est généralement ce genre d'équipement. À chacun des principaux usages – accueil, distribution, entretien - correspond un élément bâti. Sous un grand toit de 100' X 74', il regroupe trois boîtes : la plus grande (environ 40' X 74') abrite l'atelier de mécanique, la plus petite, (12' X 9'3") située au centre de l'îlot de service, l'accueil et la caisse, la dernière (30'10" X 74'), une zone d'attente et ses services sanitaires. Cette distribution fragmentée ne favorise pas la réutilisation pour d'autres fonctions, le passage d'un volume à l'autre se faisant à l'extérieur, une disposition des plus favorables en hiver.

La station-service est toujours exploitée par Esso. Lors d'une de nos récentes visites, l'un des employés nous a informé qu'une nouvelle entente de trois ans venait d'être conclue avec le propriétaire.

5.2.2. Valeur marchande

L'évaluation municipale établit la valeur du terrain à 337 600,00 \$ et la valeur du bâtiment à 344 100,00 \$. Selon le professeur Saint-Pierre, la première serait sous-évaluée alors que la seconde est surévaluée. Maintenant que le secteur de la construction est en plein essor à Montréal et que la demande résidentielle reste vive, le terrain de la station-service est un lot convoité vu sa grandeur et sa localisation exceptionnelle. Son prix de vente pourrait dépasser le million. Sur l'île sa position est stratégique : sur un des principaux boulevard et à proximité d'un des rares centres secondaires, Place Elgan.

Étant donné sa localisation mais encore ses dispositions architecturales, la station-service du boulevard de l'Île des Soeurs trouve donc son intérêt économique dans sa localisation. Sa surface bâtie utile est très réduite. Aussi, selon le professeur Saint-Pierre, s'il faut considérer

un autre usage, celui-ci pourrait être difficilement rentable. Sa reconversion symbolique à des fins communautaires devrait donc être envisagée.

6. INTÉGRITÉ DU BÂTIMENT

CHANGEMENTS D'USAGE

La station-service est toujours utilisée selon son utilisation première. Seulement une des sections, l'ancienne station d'accueil, a été transformée en bureau puis, en 1996, en lave-auto.

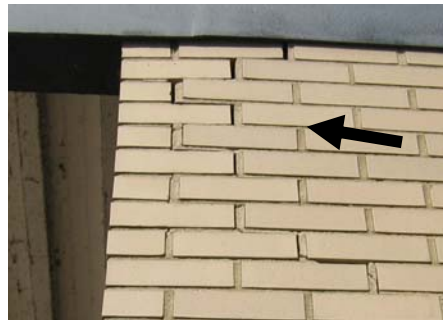
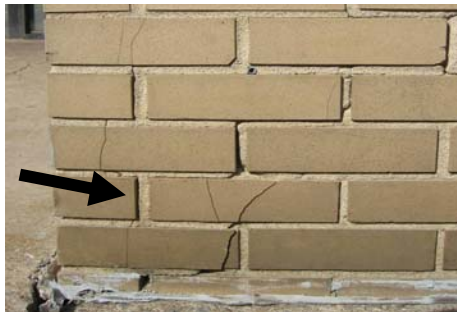
MODIFICATIONS

L'étude comparative des plans d'origine et de l'état actuel du bâtiment révèle peu de changements majeurs. Pour en discuter, nous diviserons le bâtiment en trois parties; le garage, la zone des pompes d'essence et l'aire d'accueil. Le site dans son ensemble sera traité en un point à part.

Le garage

À l'extérieur, la section réservée au garage n'a subi aucune modification majeure. Plusieurs altérations de nature temporaires et réversibles sont notées : un plastique opaque noir est collé sur la section basse (à une hauteur de 3' environ), des fenêtres donnant sur les pompes d'essence; des éléments ont été vissés dans la brique, certains gougeons de plastiques sont toujours en place. L'imposte de l'une des fenêtres a été obstruée par une plaque de tôle peinte noire. Notons aussi un graffiti (tag) sur la brique. Des lampes ont été ajoutées au dessus des portes de garage.

Au niveau de l'état physique, nous avons noté un mouvement de torsion à un coin. La brique, près de la ligne du toit est fendue et se détache, alors que l'on observe le mouvement inverse au niveau du sol. Certains joints sont évidés.



À l'intérieur, outre des changements fonctionnels liés à la machinerie utilisée pour la réparation des voitures, il ne semble pas y avoir eu de changements à l'intérieur du garage. La brique du couloir de circulation a été peinte en bleu.

Les portes extérieures et intérieures, les cadres de fenêtres, les portes de garage à panneaux de verre simple, les détails de brique et les détails d'assemblage sont tous encore en place.

La zone des pompes d'essence

Les pompes originales dessinées par Mies van der Rohe, ont été remplacées au courant des années 1980, par un modèle standard à la compagnie Esso. Le kiosque-caisse est positionné au centre du bâtiment. Autrefois vitré sur quatre faces, on n'y voyait que la structure peinte noire. Au centre de ce kiosque de 12' X 9'3'', un bureau central (de 6' X 4') était le seul élément de mobilier.

Maintenant la structure est peinte de blanc, plusieurs portions et même un pan complet, ont été obstrués par un plastique collé. Un congélateur pour la glace y est accolé sur l'une des faces. Sur la zone de service, des cages pour le lave-vitre ou autre marchandise, encombrant cette zone. À l'intérieur le kiosque est complètement réaménagé.

L'aire d'accueil

Cet édicule est celui qui a connu le plus de modification. Cette partie de la station-service était dédiée à l'accueil et au service à la clientèle. On y retrouvait un comptoir et une zone d'attente dans la moitié qui donne vers les pompes et un bloc sanitaire, et les téléphones dans l'autre. L'aménagement y était très dépouillé, seulement un comptoir d'accueil et des chaises. Chacun des matériaux était identifié précisément, leur fini, leur couleur, le modèle des chaises était aussi spécifié. Le bloc sanitaire et les téléphones s'inscrivaient dans un volume d'aggloméré stratifié et les différentes fonctions marquées par un lettrage noir. Seulement pour l'édicule d'accueil, les plafonds différaient par une finition composée de carrés de fibrociment à l'arrête biseautée. Certains sont encore en place aujourd'hui.

En 1990, une division est créée dans le kiosque de la section d'accueil pour aménager un bureau. On y perd alors la subdivision originale. Par contre plus tard, en 1996, des transformations majeures sont entreprises pour modifier l'usage de cette section en un lave-auto manuel. Pour ce faire, des trouées de fenêtres sont remplacées par deux portes de garages et le plancher de terrazzo est remplacé par du béton avec un drain au centre. Il n'est pas difficile de comprendre que ce soit dans cette section que l'on retrouve le plus de corrosion sur les éléments d'acier, tout particulièrement à la base des colonnes.

Le bloc sanitaire, distribué symétriquement pour inclure les deux toilettes est alors partiellement amputé pour l'aménagement d'un bureau. D'autres travaux de très mauvaise facture sont entrepris modifiant l'unité du bloc aggloméré stratifié et une bonne partie du plafond. On retrouve toujours, toutefois, le plancher de terrazzo, les grilles de ventilation au sol et une des portes.

La base de l'ensemble des fenêtres de cette section de la station-service est aussi recouverte de plastique noir collé.

Le site

Ces changements au niveau de chacune des trois sections de l'édifice ne nuisent pas toutefois à la lecture de l'ensemble de la station qui conserve son rapport au site comme il l'a été prévu dans les plans du projet. Suivant la construction, beaucoup d'arbres ont été plantés, notamment en bordure du lot et si l'essence des arbres et arbustes ne correspond pas à la liste des plantations des plans de 1968, leur implantation oui. Cette végétation, aujourd'hui mature contribue positivement au site.

Une seule enseigne indique la station. Placée près du boulevard de l'Île des Sœurs, elle est installée en 1970. Plusieurs ont critiqué la nouvelle affiche, jugeant que la station n'était peut-être pas clairement identifiable pour les résidents. « *Motorists, it appears, failed to*

recognized the structure as a gas station. » [Canadian architect, mars 1970, p. 8] D'autres ont décrié l'utilisation de couleurs, clamant que ceci ne pouvait provenir du bureau de l'illustre architecte, bien connu pour sa palette monochrome. L'affiche était toutefois dessinée déjà en 1968, aux couleurs de la pétrolière.

Lors d'une visite sur les lieux, au mois de mai, un employé nous indiquait que des travaux de nettoyage et de peinture devaient être entrepris par les propriétaires au courant du mois de juin. Nous n'avons pu vérifier auprès d'eux le traitement qui sera effectué sur les zones atteintes par la corrosion, et le choix des couleurs pour la peinture.

7. DES STATION-SERVICE PATRIMONIALES

D'autres architectes de renom ont signé la réalisation de stations-service, nous présenterons ici des exemples européens et américains. Les exemples qui suivent présentent quelques réalisations. Bien qu'il n'ait pas été possible de vérifier l'ensemble, nous avons pu identifier certaines stations-service qui ont été sauvegardées et recyclées pour d'autres fonctions.

Au Pays Bas, l'architecte Willem Marinus Dudok, a dessiné entre les années 1953 et 1967, près de 112 stations. Ses stations ont servi de modèle pour Esso et ont été réalisées en plusieurs déclinaisons.

Nous avons pu rassembler de l'information sur deux stations de Dudok qui ont été sauvegardées et réutilisées à d'autres fins. La station de la Keulse Poort à Venlo, construite en 1933, la plus ancienne station Esso au Pays-Bas, fait actuellement office d'entrée au musée limbourgeois d'histoire et du folklore.



La station de la Keulse Poort à Venlo, 1933, avant et après sa transformation.

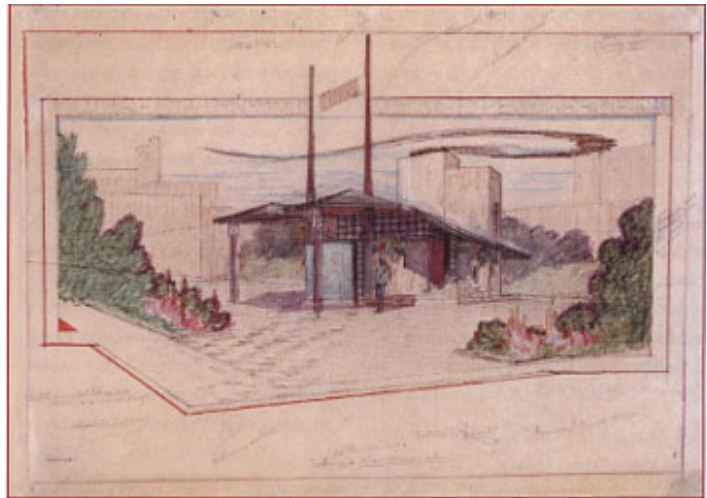


La station Dudok à Leende, à une près, la plus petite avec sept fenêtres et un îlot de pompe.



Après son déménagement de l'Autotron à Rosmalen, la dernière station Dudok est reconstruite au Musée National de l'Automobile à Raamsdonksveer.

La station de Loenersloot, sur le Rijksweg 2, a été déménagée en 1995 à l'Autotron à Rosmalen, puis déménagée à nouveau en 2004 au Musée National de l'Automobile à Raamsdonksveer. L'architecte français, Jean Prouvé a aussi développé en 1967, un prototype d'une station préfabriquée pour la compagnie Total. Robert Mallet-Steven, a travaillé à un projet de station-service qui fut exposé au Salon d'automne de Paris, en 1927.



Projet de Frank Lloyd Wright, 1927. Cette station-service est présentement en construction, plus de 75 ans plus tard, à Buffalo, dans l'état de New-York.

Aux États-Unis, des exemples intéressants ont été relevés des architectes Frank Lloyd Wright et Buckminster Fuller.

Deux stations-service sont connues de la main de l'architecte Frank Lloyd Wright. Une première est construite en 1956 pour Phillips 66, à Cloquet, Minnesota. Cette station, toujours en fonction, porte fièrement une affiche marquée « World's only Frank Lloyd Wright service station ». Un site internet la décrit en détails avec photographies. La seconde, longtemps laissée à l'état de projet, est présentement en construction à Buffalo. Cette station sera construite en tant qu'objet architectural, il n'est pas prévu de la rendre fonctionnelle.

Buckminster Fuller, a quant à lui, dessiné une station-service pour la Standard Oil. Celle-ci est construite dans l'état de l'Illinois en 1938. Nous n'avons pu vérifier ce qu'il en était advenu.

Le maintien et la sauvegarde de ces stations témoignent de l'importance que la contribution de certains architectes a pu avoir sur cette typologie particulière de bâtiment. Tous les projets d'architectes célèbres pour des stations-service n'ont pas été réalisés. Nous avons ici, à l'Île des Sœurs, un exemple tangible. Les exemples sauvegardés tendent à être conservés, tout d'abord pour leur valeur de témoignage, contribution à l'architecture, contribution au développement de modèles et d'une typologie.

8. RECOMMANDATIONS

Compte tenu de l'importance de la valeur historique de la station-service Esso de l'île des Sœurs dans l'histoire de l'architecture moderne,

Compte tenu de la valeur de ce bâtiment, de son lien direct avec un des architectes les plus marquant de l'histoire de l'architecture au XXe siècle, Ludwig Mies van der Rohe,

Compte tenu de l'unicité de ce projet dans l'ensemble de son œuvre,

Compte tenu du niveau d'intégrité du bâtiment,

Compte tenu de sa place et de son potentiel par rapport au tourisme culturel (plusieurs étudiants et férus d'architecture incluent dans leur voyage à Montréal, la visite à l'île des Sœurs pour la station-service et les tours d'habitations),

Compte tenu de l'élément de fierté que représente ou que peut représenter la présence d'une œuvre d'un architecte connu internationalement dans leur quartier,

Compte tenu de sa petite taille,

Il apparaît que le bâtiment devrait être maintenu dans son intégrité et restauré.

Si la station-service perdait l'usage pour lequel elle fut conçue, le recyclage devrait maintenir les qualités architecturales du bâtiment.

Par ailleurs, des analyses devraient être effectuées pour qu'une reconnaissance patrimoniale de l'importance de cet édifice et de son site, soit attribuée.

Une caractérisation des sols devrait être effectuée, rapidement, en prévision des décisions quant aux utilisations du site.

Tout travail entrepris sur le bâtiment devrait viser le respect des caractéristiques intrinsèques : la volumétrie compacte et basse du bâtiment, l'expression du système constructif (ossature apparente), les matériaux utilisés (béton, acier, brique chamois, verre), l'utilisation de couleurs sobres ou naturelles. Ils devraient, aussi, viser à conserver la transparence, la simplicité de la forme, ainsi que la lecture des éléments (par le contrôle de l'affichage par exemple).

9. BIBLIOGRAPHIE

AAMO, Alv Skogstad. **The petrol station : a visual history**. Oslo. Center for Desing, Architecture and the Build Environment. 1995.

BERGERON, Claude. **Architecture du Québec au XXe siècle**. Québec, Musée de la civilisation, Montréal, Éditions du Méridien, 1989.

JAKLE, John A., SCULLE, Keith A. **The gas station in America**. Baltimore. The John Hopkins Univerty Press. 1994.

KERTH A. L. **A new life for the abandoned service station**. Massapequa Park, [NY], s.e. 1974.

LAMBERT, Phyllis Ed. **Mies in America**. Canadian Center for Architecture, Whitney Museum of American Art, 2001.

LINTEAU, Paul-André. **Histoire de Montréal depuis la Confédération**. Montréal, Boréal, 1992.

LINTEAU, Paul-André, Durocher, René, Robert, Jean-Claude, Ricard, François. **Histoire du Québec contemporain. Le Québec depuis 1930**, Montréal, Boréal, 1986.

MARGOLIES, John. **Pump and circumstance : the glory days of the gas station**. Little, Brown & Company. 1993.

MINALE Marcello. **How to design a successful petro station**. Dai Nippon Printing. 2000.

REAU, Brigitte. **L'Île des Sœurs à Montréal. Spécificité d'une « cité de rêve » de la communauté urbaine de Montréal**. Mémoire de maîtrise, géographie. Université de Poitiers. Septembre 1996.

SOMPAIRAC, Arnaud. **Stations-Service**. Supplémentaires. Paris, Éditions du centre Pompidou, 1993.

SPEAKS, Michael, guest ed. **The critical landscape**. Rotterdam: 010 Publishers, 1996. Liane Lefavre "On the road with Mies van der Rohe", p. 172-185.

VAN OERS, Rob, Haraguchi, S. **Identification and Documentation of Modern Heritage**, UNESCO World Heritage Center, c. 2003.

MIDANT, Jean-Paul. **Dictionnaire de l'architecture du XXe siècle**. Paris, Éditions Hazan; Institut français d'architecture. 1996.

VANLAETHEM, France et Al. **Le Westmount Square et les autres réalisations de Ludwig Mies van der Rohe à Montréal**. Étude réalisée par Montréal Moderne pour la direction générale du patrimoine, direction de Montréal, ministère des Affaires Culturelles, avril 1992.

Coll. **Esso Service Station, Nun's Island, Québec**. Vertical File. Bibliothèque, Centre Canadien d'Architecture.

QUOTIDIENS – PÉRIODIQUES

GAUDET, Larry. « Service with a style ». **Globe and Mail –Montreal-**. 20th year, no. 2 mars 1991.

PAQUIN, Mali Ilse. « L'essence d'une station-service ». **La Presse**, Montréal, Mardi 4 mai 2004.

PERITZ, Ingrid. « This design's a gas. Architects adore service station's look ». **The Gazette**, Montréal, 8 juin 1990.

s.a. « Cute but inefficient ». **The Gazette**. 18 juin 1990.

s.a. « Master architect designs unique station ». **The Gazette**, Montréal, 21 septembre 1968.

s.a. « Le Verdun de l'avenir. L'Île des Sœurs ». **Le messager**. Édition centenaire, 15 décembre 1976. p. 38-39.

BÉDARD, Jean-François. « La station-service de l'Imperial Oil Limited à l'Île des sœurs, Verdun. **ARQ.**, No. 71, Pierre Boyer-Mercier, février 1993. p. 20-21

COHOS-NEWMAN, Phyllis. « Mies van der Rohe's Esso Service Station on Nun's Island, Montreal ». **Bulletin SEAC**. Vol. 15 no. 4, décembre 1990. p. 88-89

RUSSELL, Bruce. « Gaz Moderne. Van der Rohe's pit stop ». **MTL Magazine**, avril 1988, p. 10.

VANLAETHEM, France. « La station-service de Mies van der Rohe sur l'île des Sœurs à Montréal ». **Bulletin docomomo québec**. no. 4, été-automne 2004. p. 1-3

s.a. **Canadian Architect**. n° 13 : 8 août 1968, p. 6

s.a. **Canadian Architect**. n° 15 : 3 mars 1970, p. 8

s.a. **Canadian Architect**. n° 15 : 5 mai 1970, p. 6

FILM

HILLEL, Joseph, DEMERS, Patrick. **Ordinaire ou Super**. TVA Films support DVD. 57 minutes. 2003

SITES INTERNET

VISSER, Rob. « Station Esso Dudok : Un patrimoine industriel ». www.exxonmobil.be.

Station-service de Frank Lloyd Wright :

Cloquet, Minnesota :

<http://www.houstonarchitecture.info/haif/lofiversion/index.php/t187.html>

Buffalo, New-York : <http://www.geocities.com/SoHo/1469/flwgas.html>