

Diane Stierli

L'ESSENCE

Mobilité, Communauté, Sérénité
La Station d'un nouveau Service

L'Essence

Mobilité, Communauté, Sérénité

La Station d'un nouveau Service

Diane Stierli

Un grand merci pour l'aide, le soutien et les conseils:

Roberto Gargiani, Harry Gugger, Charlotte Truwant, Lydia Roduit,
Arthur Girard, Audrey Clavadetscher, Candice Baldy, Chiara Ngo
Dinh.

Diane Stierli
Enoncé Théorique de Master
EPFL 2017-2018 | Janvier 2018

Sous la Direction de Roberto Gargiani
Directeur Pédagogique: Harry Gugger
Maître EPFL: Charlotte Truwant

Préface	7
La Station Essence	17
Le Développement Urbain et la Station	71
La Symbolique	83
La Révolution	111
Vers une Nouvelle <i>Essence</i>	125

PREFACE

L'ESSENCE

PREFACE

ESSENCE [esds] n. f. — 1130 ♦ latin des philosophes *essentia*

■ **CE QUI CONSTITUE LA NATURE D'UN ÊTRE** ■ 1 PHILOS. (opposé à *accident*) Fond de l'être, nature intime des choses. > *nature*, *substance*. *L'essence des choses. L'essence humaine.* « Nous ne connaissons que des rapports, ou des formes ; la fin et l'essence des êtres resteront impénétrables » *SENANCOUR.* — (Opposé à *existence*) Nature d'un être opposée au fait d'être. > *quiddité*. Dans la théorie platonicienne, l'essence précède l'existence. > *essentialisme*. « Qu'est-ce que signifie ici que l'existence précède l'essence ? Cela signifie que l'homme existe d'abord [...] et qu'il se définit après » *SARTRE.* ■ 2 COUR. Ce qui fait qu'une chose est ce qu'elle est et ce sans quoi elle ne serait pas ; ensemble des caractères constitutifs et invariables. *L'essence de l'homme réside en la pensée. « l'essence de l'homme, en tant qu'individu et en tant qu'espèce, est de survivre » H. LABORIT.* La logique est l'essence du raisonnement. « Il était sur le point d'avouer à Madame de Rênal l'ambition qui jusqu'alors avait été l'essence de son existence » *STENDHAL.* Dans son essence : dans sa nature. ♦ loc. adv. (LITTÉR.) **PAR ESSENCE** : par sa nature même. > *essentiellement* (cf. *Par définition*). *L'homme moral « condamne par essence tout usage de la force » BENDA.* ■ 3 Type idéal. Se croire d'une essence supérieure, supérieur à ses semblables.

■ **ESPÈCE (D'UN ARBRE)** (1690) *Essences forestières. Essences feuillues, résineuses. Essences d'ombre, de lumière.* « Les essences tendres qu'on plantait près de l'entrée, pour le repos du soir, les tilleuls, les marronniers » *BERGOUNIOUX.*

■ **EXTRAIT CONCENTRÉ** (1676) **A. QUINTESSENCE, EXTRAIT** ■ 1 ALCHIM. ANCIENNT Substance la plus pure que l'on tirait de certains corps. > *élixir, quintessence.* ■ 2 Substance aromatique, volatile, élaborée par les poils, papilles ou canaux de certains angiospermes et séparée par distillation (cf. *Huile* essentielle*). *Essences employées en pharmacie, parfumerie, confiserie. Essence de lavande, de bergamote, de violette.* — *Essences synthétiques.* — *Essence de térébenthine, obtenue par la distillation de la gomme ou résine de pin.* ■ 3 *Extrait concentré (d'aliments).* > *extrait.* *Essence de gibier, de légumes. Essence de café.*

B. PÉTROLE (1864 ♦ de *essence* [A, 2^e] *minérale*) Liquide très volatil, inflammable (densité 0,73), mélange d'hydrocarbures, produit de la distillation du pétrole* brut. *Briquet à essence. L'essence est employée comme carburant et comme solvant (> white-spirit).* — **SPECIALT** Ce liquide, comme carburant des moteurs à explosion. > *RÉGION. benzine. Essence sans plomb. Essence plombée. Indice d'octane* d'une essence. Pompe* à essence, distributeur, station, poste d'essence.* > *station-service ; RÉGION. essencerie. Réservoir d'essence. Bidon d'essence.* > *jericanne, nourrice. Prendre de l'essence, faire le plein d'essence. Voiture en panne d'essence. L'essence et le gazole.*

■ **CONTR.** (de 1) *Accident, apparence, existence.*

Fig 0.0 Extrait du Petit Robert.

L'ESSENCE

Nous vivons dans un monde à plusieurs *essences*.

Toutefois, à mon simple avis, une *essence* a pris le dessus sur les autres.

Son odeur est âcre.

Elle étouffe ses créatrices,

Et nous a probablement fait perdre la nôtre.

Ainsi, ne serait-il pas possible de retourner à l'*essence* même des choses ?

À l'*essence* même de notre être ?

Afin de rétablir un équilibre,

Qui est l'*essence* même du Monde.

PREFACE

PREFACE

À la première goutte d'essence versée par Carl Benz en 1886 dans le réservoir d'un moteur à explosion d'une automobile, personne ne se doutait de l'ampleur des changements que cette action allait engendrer.

Cette dernière n'a pas seulement transformé la manière dont l'Homme se déplace, mais elle a aussi modifié notre territoire ainsi que notre façon de penser.

L'Homme recherche la mobilité depuis des centaines d'années. Grâce à la roue, les trajets purent se faire plus rapidement qu'à pied et offrirent le même niveau de liberté. Avec l'apparition du train au milieu du 19^{ème} siècle, la rapidité augmenta fortement et une nouvelle perception du paysage et du voyage se façonna. Toutefois, au nom de la vitesse, la flexibilité ainsi que la liberté furent diminuées.

À la fin du 19^{ème} siècle, l'automobile comme nous la connaissons aujourd'hui n'existait pas encore. Dans les villes, la plupart des voitures étaient tirées par des chevaux. Toutefois quelques personnes aisées possédaient une automobile encore aux prémices de son histoire. Les grands trajets se faisaient alors en train, dont l'énergie motrice était le charbon. À cette époque, les choses allaient moins vite que de nos jours, les distances prenaient plus de temps à être franchies, les routes n'étaient pas si nombreuses et entretenues qu'aujourd'hui. C'était un monde avec des valeurs et des symboles différents.

Sautons maintenant à aujourd'hui. Cette première goutte d'essence a l'air de s'être écoulée il y a bien longtemps, pourtant dans l'histoire de l'Humanité, 132 ans représentent un temps très court. Jamais des changements aussi rapides ne se sont produits. En un peu plus d'une centaine

PREFACE

d'années, nous ne vivons plus dans le même monde. Ainsi, quel est ce nouveau monde ? L'essence, à travers la voiture, a refondé nos villes, elle a dessiné sur nos territoires une œuvre digne de Pollock. Elle a fondé de nouveaux quartiers avec une nouvelle structure urbaine et elle a transformé notre rapport aux autres et au paysage.

Pour offrir toute cette richesse, l'essence doit être partout ! Ainsi, un nouveau lieu est apparu, un lieu de contact entre l'homme et ce fluide : la station-essence.

Ce lieu s'est développé, comme nous le verrons dans la suite de ce texte, tout au long du 20^{ème} siècle pour arriver aujourd'hui à un système globalement répandu et standardisé. Ce nouveau lieu, initialement purement fonctionnel s'est doté peu à peu d'une connotation symbolique reflétant les valeurs d'une nouvelle société. Mais comment une telle construction peut-elle se doter d'une symbolique forte ? Est-elle vraiment éligible à transmettre des valeurs ?

Quand nous regardons l'Histoire et les différentes périodes que l'Homme a traversé, il nous est possible d'identifier des structures sociales, des croyances et des valeurs différentes. Le tout est enraciné sur le territoire à travers les constructions de l'Homme. Ainsi, le paysage se transforme en palimpseste de notre Histoire, racontée à travers les éléments symboliques des différentes époques. Par exemple, les grandes gares ferroviaires du 19^{ème} siècle révèlent une société en grand changement, assoiffée de développements et d'innovations. Elles sont la traduction spatiale d'une invention offrant un nouveau type de mobilité et engendre un nouveau type de lieu encore jamais construit, un lieu d'arrêt et de pause accroché à un système de flux. Elles sont des symboles forts au sein de leur ville. Ainsi, à chaque époque, ses monuments, mais qu'en est-il de la nôtre ?

Bien que les monuments représentent grandement les valeurs sociétales d'une ville et de ses citoyens, car ils ont été conçus en ce sens, ils ne sont pas les seuls éléments urbains symboliquement importants. En effet, les villes recèlent d'autres objets porteurs de symboles. Toutefois, ceux-ci se situent à une échelle moins perceptible, ce qui ne les rend pas moins égaux au potentiel symbolique des monuments. À ce sujet, afin de comprendre le

paysage, Pierce F.Lewis a constitué sept axiomes. Tous ces axiomes permettent d'analyser en profondeur le paysage qui se déroule devant nous et nous offre la possibilité de mieux comprendre notre société. L'axiome le plus intéressant pour cette problématique exprime le concept que chaque intervention humaine sur le paysage est porteuse de culture et donc que chaque intervention est égale ². Il est possible ainsi de dire que le monument n'en dit pas plus sur notre culture qu'une simple *station essence* qui est le sujet du présent travail. On peut en effet dire que cette dernière est, elle aussi, porteuse de valeur symbolique. On peut donc la considérer comme un 'monument' représentatif de notre époque. En effet, bien qu'on n'y prête que très peu d'attention, sa présence dans notre quotidien révèle les valeurs de notre société. Un aspect intéressant est que cet élément, ce système, fait partie intégrante de la globalisation. Ainsi, elle s'est construite dans des contextes historiques et géographiques différents.

Initialement, il n'y avait que la pompe. Puis, à des fins pratiques, un lieu à part entière s'est développé: la station essence. Celle-ci a produit un nouvel espace de pause et de transit, semblable dans sa création à celui de la gare ferroviaire. Toutefois, bien que plus petite en taille, elle s'est plus rependue sur le territoire. Elle est plus un système, un mécanisme, qu'un espace à proprement parler. Elle intègre la logique de la consommation et de l'industrialisation. En effet, elle fonde l'architecture de bord de route, incitant au consumérisme. En outre, construite en préfabriqué, autant vite montée que démantelée, elle représente un point sur une ligne. D'une certaine façon, elle est partout et à la fois nulle part.

À travers la nouvelle mobilité offerte par l'automobile, la publicité incessante des compagnies pétrolières et le cinéma, la station-essence c'est vu peu à peu devenir le lieu symbolique représentant la liberté, le voyage et l'aventure. Au-delà de cela, elle est aussi le résultat d'une pensée économique recherchant le profit maximum. Elle est devenue un outil poussant à la consommation de manière exacerbée. Elle rythme nos vies, nous obligeant à y aller de manière cyclique. Elle incite aussi à l'individualisme extrême, permettant la création d'un nouveau genre de tissu urbain : le *sprawling* (étalement urbain), étendue de maisons individuelles avec

PREFACE

chacune leur petite pelouse verte créant un nouveau type de désert, un désert urbain.

Aujourd'hui, une nouvelle pensée émerge petit à petit dans l'inquiétude générale de notre monde. D'un côté, l'essence viendra bientôt à manquer et de l'autre, son impact environnemental devient dangereux pour la Terre ! Ceci engendre l'effroi et l'avenir devient incertain. Personne ne sait comment sera la vie le jour où il n'y aura plus d'essence. Comment un monde entier, basé sur la consommation de l'or noir, peut-il vivre sans ? Mais avant d'atteindre la « sécheresse pétrolière », le climat de la planète est en constante dégradation due, entre autre, au recours incessant de produits polluants dérivés du pétrole. Ainsi, il est nécessaire de prendre des mesures radicales afin de remédier aux deux crises dont l'impact est global. Comme l'a mentionné Ed Ruscha, la voiture telle que nous la connaissons va disparaître. Toutefois, la mobilité va perdurer, peu importe les circonstances, car :

“ On partirait tous en vrille si on devait faire face à la vie sans pouvoir bonger. ”

Ed Ruscha ³

En physique et en chimie, de sorte à passer d'un état à un autre, il faut de l'énergie. Quand il s'agit de changer l' « état » de l'Homme, il faut une révolution. Cette transformation complexe se traduira dans le paysage construit où l'Homme vit. Dans toute cette problématique, il serait intéressant de comprendre quel rôle, la station essence, « monument » de notre civilisation, pourrait prendre part. De plus, il est nécessaire, avant tout, de se demander en quoi la station pourrait être un lieu physique important dans le changement d' « état » de l'Homme.

“ L'aqueduc vit à partir du moment où il a cessé de transporter l'eau ! ”

Luigi Snozzi ⁴

L'ESSENCE

La station essence dépourvue de sa fonction devra alors trouver sa véritable *essence*. Cette *essence* sera à même de répondre aux diverses facettes de la révolution et deviendra un nouveau symbole sociétal. Son apport sera autant physique que psychique. Elle modifira, comme elle l'a déjà fait, le tissu urbain et transformera les habitudes sociales afin de fonder, d'une manière saine, une nouvelle société.

L'ESSENCE

LA STATION ESSENCE



Fig 1.1 Publicité pour la compagnie Correct Measure, Rochester, New York.

LA STATION ESSENCE

Nous l'avons vu, la station-service est aujourd'hui implantée presque partout dans le monde, devenant l'une des icônes majeures de la globalisation. Elle a suivi la voiture ou la voiture l'a suivi. Dans le fond, elles sont interdépendantes. La station est devenue un point de repère, une halte, un refuge, une attraction ou même quelque chose de familier. Elle s'est construite en tous lieux, dans les villes comme dans les déserts. Son fonctionnement est partout le même. Toutefois, son apparence est changeante dépendamment du lieu, de la marque d'essence vendue ou encore des mœurs stylistiques au moment de sa construction ou de sa rénovation.

Avant de retracer l'histoire de la station-service, de la création de la pompe à essence à la station que nous connaissons aujourd'hui, il est nécessaire de comprendre qu'il est difficile de dater certaines nouvelles inventions ainsi que leur développement d'une manière chronologiquement rigoureuse. Cet objet architectural est complexe car il s'est formé en un temps court, ayant plusieurs points de départ, avec différents styles architecturaux sur un territoire énorme, celui des États-Unis. Puis, il s'est propagé avec la voiture au-delà de ces frontières. Ce développement subit fut généré par les compagnies pétrolières¹. Afin de resserrer la présente étude sur la station essence, l'analyse se fera uniquement sur les stations aux États-Unis, lieu de leur apparition ainsi que de la fondation de la nouvelle culture de la route et du voyage.

En raison de l'interdépendance entre l'automobile et la station-service, pour placer le cadre de l'apparition de cette dernière, il est nécessaire d'introduire brièvement l'histoire de la voiture. Le premier véhicule automobile fut inventé en France, en 1769, par Joseph Cugnot. Toutefois, ce n'est

qu'au milieu du 19^{ème} siècle que de réelles avancées dans le domaine de l'automobile apparurent. Plusieurs façons de faire fonctionner la machine furent élaborées: système à vapeur par combustion de charbon, batterie électrique, combustion à gaz et finalement, grâce à l'invention du carburateur, combustion à essence. L'avantage de l'utilisation du pétrole distillé est sa capacité énergétique ainsi que sa facilité d'utilisation. Au départ, le monopole de la fabrication de voiture appartenait aux Français. C'est en 1908 que l'entreprise américaine *Ford Motor Company* fit perdre sa place de numéro un de l'automobile à la France en concevant un modèle adapté à la production de masse. *La Ford T* était accessible financièrement à la population moyenne et devint rapidement le symbole d'une génération. Si les États-Unis purent développer autant rapidement le monde de l'automobile, c'est aussi car ils tenaient la tête du classement des producteurs de pétrole. C'est en 1859 qu'Edwin Laurentine Drake forait le premier puits de pétrole américain qui lança la ruée vers l'or noir. Ainsi, les États-Unis avaient tout en main pour développer un nouveau monde autour de la voiture, possédant toutes les ressources naturelles et matérielles nécessaires, ainsi qu'un système de production industrielle efficace.²

Les chemins de fer étaient, jusqu'au début du 20^{ème} siècle ce qui reliait les différentes parties du pays ensemble et rendaient le voyage communautaire. Il y avait, en 1903, plus de 400'000 kilomètres de chemin de fer et 250'000 kilomètres de route pauvrement entretenues. Un voyage en voiture, traversant le pays, prenait environ deux mois³. Les campagnes de promotion de ce nouveau mode de déplacement, lancées par l'industrie automobile et pétrolière, firent croître le nombre d'automobiles à une vitesse phénoménale. Une chose à ne pas négliger dans l'apparition si rapide de la voiture dans la vie des particuliers est le mythe de pionnier américain : un homme libre et indépendant partant à l'aventure. La voiture et ces longs trajets permirent aussi de découvrir l'étendue du continent et de 'déplacer' des frontières. À une échelle plus urbaine, la voiture offrit à chacun une autonomie totale et elle permit de dessiner d'une nouvelle façon les villes. Los Angeles en est la représentation parfaite car elle a accueilli la voiture aisément et en a bénéficié pour se développer.

Le monde de la voiture se sépare en deux parties : d'un côté l'automobiliste et de l'autre les entreprises créant ce système (les compagnies pétrolières, les usines de voiture et tous les établissements commerciaux se plaçant le long des routes). L'automobiliste a ses propres besoins, rêves et envies. Pour lui, la voiture symbolise l'indépendance, la mobilité et la liberté. Toutefois, il est dépendant du système qui a produit la voiture et inversement car toutes les entreprises qui se trouvent en face de l'automobiliste cherchent à faire des gains. Le point d'accord entre les deux entités est le prix ainsi que le service. Le lieu de cet échange est la station essence.

La station essence est la première infrastructure liant la route à des lieux commerciaux. Elle est l'invention du système 'drive-through' ou 'drive-in', système qui sera ensuite repris par une myriade de personnes l'appliquant à d'autres types de programmes à but commercial tels que les restaurants 'drive-in', les cinémas 'drive-in' ou encore les motels.

La station-service devient autant porteuse des valeurs de l'automobiliste que de celles des entreprises qui la gèrent. Ainsi, elle représente un symbole d'une nouvelle culture. Autrefois, la culture était visible dans l'architecture des maisons, des granges et autres constructions vernaculaires. D'une façon étonnante, la station-service est entrée peu à peu dans le vocabulaire vernaculaire en créant son propre paysage, celui du bord de route.

La station a beaucoup évolué depuis ses prémices à nos jours. Avant son apparition, il était possible de se procurer de l'essence soit à partir directement d'un baril à la raffinerie en périphérie de la ville, soit en allant dans une épicerie, une quincaillerie ou encore dans un atelier de forgerons où la population se procurait déjà le kérosène pour les lampes. Parfois, il était possible d'acheter de l'essence à partir de barils tractés par chevaux dans la rue *Fig 1.2*. Pour remplir le réservoir de l'automobile, le conducteur devait se munir de patience et de courage. La manipulation était périlleuse et salissante. Il n'existait alors pas encore le système de la pompe à essence avec son tuyau permettant de verser le liquide sans éclaboussure. Ainsi, le conducteur devait remplir à l'aide d'un bidon et d'un entonnoir le réservoir ⁴.



Fig 1.2 Citerne tirée par chevaux de la compagnie Gilmore Oil au début des années 1900.

C'est au début des années 1900, suite à l'adaptation d'un système de pompe à eau, que la pompe à essence fut élaborée. À ce moment-là, une multitude de pompes apparurent, conçues et entretenues par diverses compagnies pétrolières. Elles offraient la possibilité de remplir le réservoir à essence rapidement et sans salissures grâce à un tuyau directement connecté à la citerne *Fig 1.1*. Elles étaient en générales positionnées devant les magasins et épiceries en bordure de route. Ceci permettait aux compagnies pétrolières, par le simple ajout d'une pompe, de profiter d'un système de commerce déjà établi. En ce temps, les voitures restaient encore concentrées dans les villes. Le train était, au début, encore considéré comme étant plus pratique, confortable et rapide. Les grandes routes n'étaient pas encore établies et ce n'est qu'en 1926 qu'un système de notation des routes fut établi⁴. Alors, dans les centres villes, les pompes à essence bourgeonnèrent. Pour les petits commerçants, l'essence était un nouveau moyen de se faire des sous. Pour des raisons de sécurité, les autorités commencèrent par forcer l'enterrement des réservoirs à essence des pompes. Le trafic automobile augmenta rapidement dans une infrastructure inappropriée où la place et les règles de circulation manquaient. Les voitures côtoyaient les piétons ainsi que les carrioles tirées par des chevaux. Ceci commença à générer des tensions. Puis, la congestion dans les rues apparut. La file d'attente en bord de route, afin d'utiliser les pompes à essence, bloquèrent les voies de circulation. En outre, la position de la pompe comportait un haut risque de collision avec les voitures, allant même jusqu'à provoquer des incendies. Ainsi, les autorités finirent par empêcher toutes nouvelles constructions de pompes afin d'éviter l'augmentation de la trop grande densité de trafic dans les rues.

Il était alors nécessaire de façonner un nouveau système permettant de libérer les rues des voitures en attente ainsi que de fournir un lieu sûr. Il fallait trouver un moyen de dévier le trafic et de déplacer les pompes à essence en retrait par rapport à la zone de circulation. La réponse au problème était le système 'drive-through' qui fit sa première apparition à Seattle en 1907 par la compagnie Standard Oil of California¹. Cependant, entre 1907 et 1913, une multitude de différentes *stations* apparut, ainsi il



Fig 1.3 Première station essence de la compagnie Standard Oil à Columbus, 1910.

est difficile d'affirmer pleinement quelle fut la véritable première station essence.

La 'première' station à Colombus en Ohio, construite en 1910, fut montée au court d'une nuit en éléments préfabriqués afin que personne ne puisse s'opposer à sa construction¹ *Fig 1.3*. Cette image est assez représentative de ce nouveau type de construction qui se développa durant les premières années de l'apparition de la voiture. Les premières stations étaient alors de simples hangars. Le système de la première station à Colombus était simple: les voitures entraient d'un côté, faisaient une halte au milieu où se trouvait deux pompes, puis, après avoir fait le plein, elles reprenaient la route en ressortant du côté opposé du hangar. C'est ainsi qu'un nouvel espace et une nouvelle sorte de typologie fut élaborée : un espace de flux engendrant un temps d'arrêt détaché du système de la route. Toutefois, la station n'était pas encore dessinée de sorte à attirer le regard, le but était purement fonctionnel. Il fallait répondre à un besoin urgent de manière rapide et efficace. Ainsi, un simple hangar préfabriqué était approprié, permettant autant d'être construit que déconstruit vite. Ainsi, la station pouvait être facilement déplacée si un nouveau point de vente d'essence était plus attractif. Aucune attention à l'architecture n'était faite lors de l'élaboration et de la construction de ce nouvel élément du monde de la route. Ce qui fut inventé au départ, est uniquement la nouvelle typologie.

Dès 1913, les compagnies pétrolières, ainsi que les indépendants, commencèrent à travailler l'architecture de leurs stations¹. Le but de l'architecture était de donner une image, une apparence, représentant la compagnie ou l'indépendant, reconnaissable par tous de sorte à les attirer dans leurs établissements. Ils jouaient avec le symbolisme que tous et chacun rattachaient à certaines images. Les compagnies commencèrent à construire de véritables chaînes de stations et une bataille territoriale entre les compagnies pétrolières commença. Un exemple de chaîne peut être représenté par la compagnie Standard Oil California qui, en 1914, construisit trente-quatre stations standardisées dont la forme était une petite maison à laquelle se rattachait un couvert sous lequel se trouvait deux pompes *Fig 1.4*. Le tout portait les couleurs et le graphisme de la compagnie. De



Fig 1.4 Exemple d'une station formant la chaîne Standard Oil California.

plus, afin de rendre le lieu plus attractif, une petite pelouse avec des fleurs étaient placée contre la construction. Le tout coûtait à la compagnie entre 500\$ et 1500\$.¹

À partir des années 1920, l'architecture de ces stations se développa et leur nombre explosa. Il passa de 12'000 stations à 143'000 dix ans plus tard⁴. L'apparence des stations évolua du simple hangar à une multitude de styles différents tout en gardant la même typologie de flux pour les voitures. La signalétique était utilisée par tous. Le logo de la marque, posté le long des voies routières, devait permettre d'identifier clairement l'établissement, d'augmenter l'impact de présence dans une zone de la compagnie et de marquer l'esprit du conducteur. Pour des raisons fiscales, seulement certaines stations essence appartenaient aux compagnies. À l'époque, elles étaient souvent tenues par des revendeurs indépendants avec qui elles concluaient un accord pour qu'ils promeuvent leur essence. Ainsi, il existait à l'époque une plus grande variété de stations que ce qu'il existe aujourd'hui.

Au cours du 20^{ème} siècle, une multitude de formes et de styles de stations apparurent. Bien qu'elles ne se ressemblaient pas toutes, leur fonctionnement et leur but étaient toujours les mêmes : attirer le motoriste par leur apparence afin de pouvoir vendre plus. L'aspect visuel du lieu avait beaucoup à jouer dans ce système de vente car le produit avait le même prix partout. Le seul autre facteur de vente sur lequel les stations pouvaient encore se différencier était la qualité du service rendu.

Les stations jouent, à travers leur apparence, avec l'iconographie implantée dans la mémoire collective : une maison individuelle réveille en chacun la sensation de chez-soi, un phare nous imprègne l'idée du refuge et du repère. Ainsi, l'apparence permet de transmettre des valeurs et des émotions. D'une certaine façon, l'architecture de la route du 20^{ème} siècle est une réinterprétation de l'architecture parlante développée par Boullée ainsi que d'autres architectes révolutionnaires du 18^{ème} siècle. Cette architecture permet ainsi de transmettre des messages. Ainsi, elle peut devenir le dispositif de transmission de valeurs morales à la société qui la côtoie⁵. Grâce, à la nouvelle mobilité offerte par l'automobile, le motoriste tra-

verse rapidement le paysage. Si l'on souhaite attirer l'attention de ce dernier, l'information doit être claire, concise et bien visible. Le message doit pouvoir passer rapidement dans le paysage et réveiller des émotions fortes. C'est pour cela que les premières stations ont commencé à jouer avec cette représentation architecturale. Bien que cela soit seulement une image, une façade, et non un réel espace, elle est assez percutante pour interpeler le voyageur distrait.

Plusieurs styles architecturaux de stations sont apparus. La simple station type hangar, construite au début du 20^{ème} siècle, n'était pas bien vue par l'administration des villes et leurs habitants. Ainsi, afin de pouvoir continuer à vendre de l'essence, les stations ont dû changer d'image. Leurs apparences ont varié en fonction de leur région d'implantation, de la période de construction ou encore de leur mandataire. Ces stations et leur signalétique forment dès lors des images le long des routes. Depuis la voiture, le monde extérieur n'est plus spatial mais visuel. Pour Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour ou encore Reyner Banham, le pare-brise s'est transformé en un écran de cinéma faisant défiler le paysage. Selon, Daniel I. Vieyra, il est possible de classer les stations en cinq 'image' distinctes : l'image attractive, l'image domestique, l'image respectueuse, l'image fonctionnelle et finalement l'image actuelle⁶. Chacune de ces images appellent à des références différentes. Au court des années, elles se sont toutes peu à peu modifiées, voire parfois même mélangées à d'autres images. La plus simple et la plus directe à comprendre est l'image attractive que nous allons découvrir ci-dessous.

L'image attractive

Au côté de toutes ces stations-service essayant de s'intégrer dans le contexte urbain ou prenant la forme plus conventionnelle d'un hangar ou d'une grange, certaines stations, dans le but de se démarquer, ont pris des formes extravagantes attirant le regard surpris de l'automobiliste. L'attraction peut faire appel à différentes références. Ainsi le long des routes, des attractions diverses sont apparues : le 'canard', l'objet émotionnel, la touristique, l'exotique.

Le canard

Alors que certaines stations relèvent du 'hangar décoré', ces stations attractives représentent plutôt la notion du 'canard', théorie introduite par Venturi, Scott Brown et Izenour⁷. Ainsi, à la place d'avoir une signalétique importante et un bâtiment simple, la construction fait elle-même office de signe en bordure de route. Par exemple, la société pétrolière Shell a construit, au début des années 1930, huit stations reprenant la forme même du logo de la marque, un coquillage *Fig 1.5*. Il était conçu en béton et faisait 5.5 mètres de haut. Aujourd'hui, une seule de ces stations a survécu au temps et elle est inscrite dans le Registre National des Places Historiques Américaines. Reprenant la forme de sa mascotte, la compagnie pétrolière Sinclair a bâti, au milieu des années 1960, un gigantesque dinosaure d'une trentaine de mètres de long abritant une station-service *Fig 1.6*. Par ailleurs, d'autres stations se sont transformées en pompes géantes *Fig 1.7* ou encore en énorme réservoir à essence.⁴

L'objet émotionnel

Si les stations ne sous-entendaient pas d'une façon directe le monde de l'essence par leur forme, ou ne représentaient pas directement le logo de la marque vendue aux pompes, elles employaient alors d'autres modèles aux-



Fig 1.5 Le coquillage Shell, véritable symbole au bord de la route au nord de la Californie.



Fig 1.6 Dinosaur de la compagnie Sinclair.

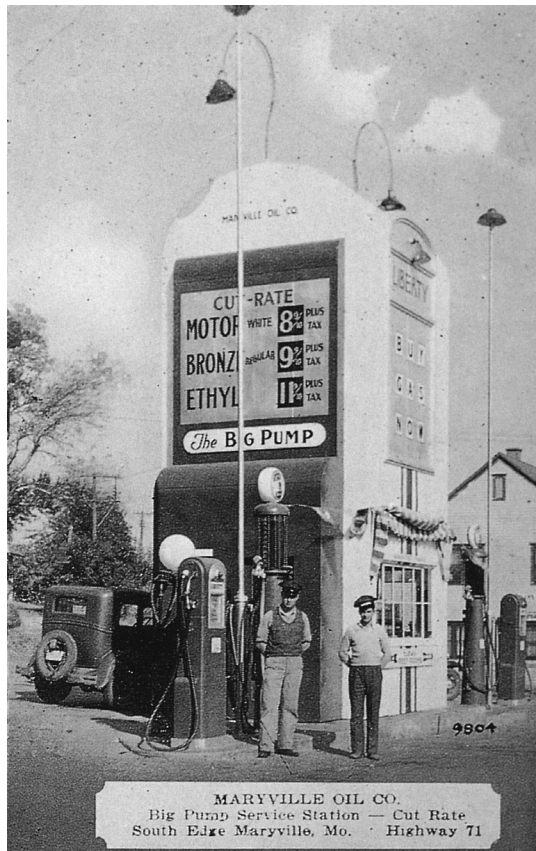


Fig 1.7 Une station 'pompe géante' dans le Missouri, 1937.

LA STATION ESSENCE



Fig 1.8 carte postale de la station-service 'phare'.



Fig 1.9 Un avion sur le Wilshire Boulevard à Los Angeles pendant les années 1930.

quels toute la population était capable d'y rattacher des valeurs et une symbolique de manière instantanée. Par exemple, les connotations rattachées à la forme du phare sont claires et connues par tous. Sa symbolique est forte: on lui attribue la valeur d'un refuge, quelque chose qui nous guide vers un lieu sûr dans un milieu incertain, quand le marin est perdu en mer, la lumière du phare le sauve. C'est un élément puissant et visible de loin de part sa hauteur et la lumière qu'il prodigue. La compagnie Gulf s'en est approprié la forme et a fait construire, en 1938 à Miami Beach en Floride, une station-service telle un phare *Fig 1.8*. Cette station n'était pas seulement une station essence mais regroupait un ensemble de fonctions diverses : restaurant, bar, hôtel et magasin. De plus, elle permettait aussi de remplir les réservoirs des bateaux à moteur. Normalement, les stations-service ont un effet catalyseur, comme nous le verrons plus loin, et engendrent une agglutination de programmes variés autour d'elles. Cependant, dans ce cas, la station englobait un service total de l'essence au lieu de repos. Le phare, lui-même, n'était pas un simple décor mais abritait la chambre radio de la navigation. La symbolique utilisée n'était pas en total décalage avec le lieu car elle se situait au bord de l'eau. D'autres stations reprenant l'image du phare se sont construites et ont pu profiter autant de la symbolique que de la forme de la tour offrant une grande visibilité.⁶

D'autres stations utilisant des allusions différentes se sont construites. Suite à la Première Guerre Mondiale, les avions furent capable de traverser des distances toujours plus grandes. Charles Lindbergh fut le premier pilote, en 1927, à faire la traversée entre New York et Paris sans escale ⁶. Cette expédition eut un fort impact dans le monde entier. Voler fascinait. L'avion devint un nouveau symbole, celui de l'aventure, des explorations et de la technologie. Ainsi, les stations-service ne tardèrent pas à s'approprier la forme pour attirer le regard de l'automobiliste. De plus, la forme permettait de couvrir deux îlots de pompes grâce aux ailes de l'avion. Cette image fût encore employée lors de la construction de nouvelles stations après la Deuxième Guerre Mondiale *Fig 1.9*.

Parfois, l'imagerie utilisée ne faisait pas appel à des valeurs mais plutôt à des sensations. C'est ainsi que durant les années 1930, un indépendant

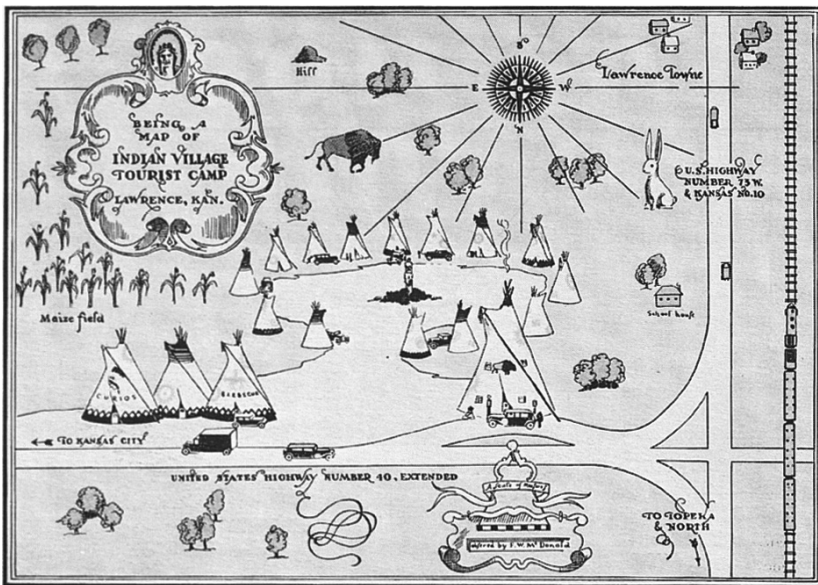


Fig 1.10 Plan d'une station essence avec son 'camps' indien.

eut l'idée de construire une station sous la forme d'un iceberg au nord d'Ottawa. Les sensations transmises étaient celles de la fraîcheur et de la désaltération offrant un lieu au motoriste soudainement assoiffé.⁴

Trente ans plus tard, avec les premières missions spatiales, un nouveau recueil d'images était désormais en vogue. C'était l'étape supérieure à celle de l'avion. Non seulement l'idée d'exploration dépassait des nouvelles frontières mais la technologie avait aussi atteint un nouveau seuil. L'espace offrit un nouveau lieu dans lequel les gens pouvaient s'imaginer des histoires telles que Star Wars. Ainsi, des constructions, ressemblant par exemple à des soucoupes volantes, firent leur apparition.

La touristique

Parfois, le registre symbolique utilisé s'imprègne de l'histoire d'un lieu ou de son contexte social. La station en devient presque un site touristique. Dans l'état du Kansas, il était possible de s'arrêter et même de dormir à une station prenant la forme d'un village d'Indiens *Fig 1.10*. Les tenanciers de la station jouaient avec la curiosité des voyageurs en leur offrant l' 'expérience' inoubliable de vivre comme un Indien dans le désert. Le teepee principal faisait office de station essence. Puis quatorze petits teepees disposés de manière circulaire contenaient les chambres à coucher. Même le personnel portait des habits évoquant la culture Indienne . En faisant référence au contexte social, des stations reprenant la forme de moulin à vent firent leur apparition, à la fin des années 1920, en reprenant un symbole Hollandais. En effet, une grande population hollandaise avait émigré aux États-Unis, ainsi, la station rendait d'une certaine façon hommage à la mémoire d'une autre culture. La forme du Moulin, sa hauteur ainsi que ses pales, étaient parfaitement constituées afin d'attirer les regards.⁶

L'exotique

Le dernier type de station entrant dans l'image attractive est la reprise d'un style architectural exotique permettant de se détacher du contexte et

LA STATION ESSENCE



Fig 1.11 Station type pagode japonaise à Wilwaukee de la compagnie Wadhams Oil.

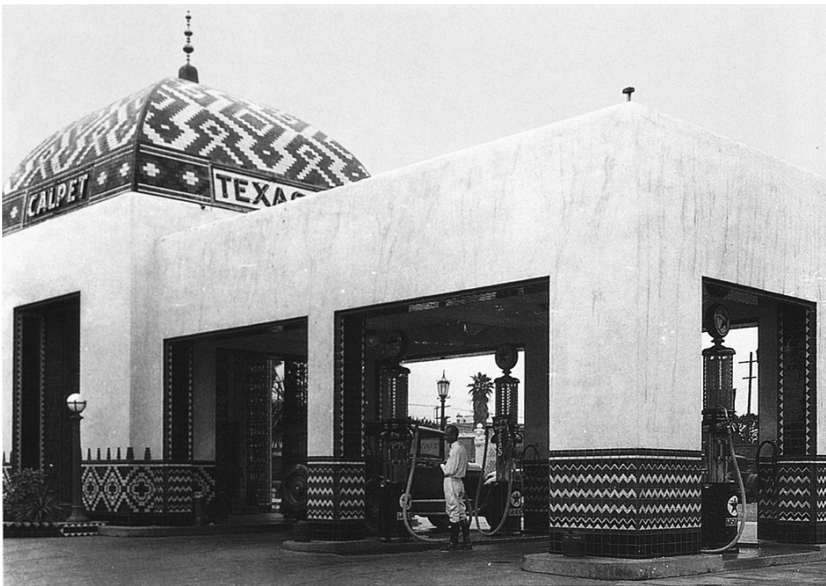


Fig 1.12 La fameuse station-service appelée 'Caplet' reprend le thème tunisien, 1928 .

d'offrir une expérience nouvelle au motoriste.

Alexandre Eschweiler dessina en 1917 à Wilwaukee une station pour la compagnie pétrolière Wadham's Oil. Le toit de la station prenait la forme d'une toiture de pagode japonaise couverte de tuiles rouges. C'est qui surprend est que cet architecte élaborait en même temps des manoirs de style néocolonial. Il introduisit dans son travail une très grande différence de style entre ses conceptions d'habitations et ses projets à but industriel, probablement selon la demande des mandataires. Ceci généra un contexte urbain très hétéroclite. En regardant de plus près cette station type maison de thé japonais, il est facile de se rendre compte que la base de la station est une simple boîte en profilé métallique avec baies comme l'étaient la plupart des stations de cette époque. Toutefois, la présence de cette toiture a trois conséquences. Premièrement, ce type de toiture n'a rien à voir avec le contexte urbain et ainsi détache la station de celui-ci la mettant en valeur. Deuxièmement, elle porte une connotation exotique et lointaine, symbole du voyage et de la liberté, faisant rêver la clientèle. Finalement, elle est un centre d'intérêt et de loisir par le seul biais de son étrangeté. À Wilwaukee, elle eut beaucoup de succès et, après dix années, une centaine de stations furent construites. Un exemple de station fonctionnant de la même manière en s'appropriant un style architecturale d'un pays lointain est la station essence dessinée par l'architecte américain Roland E. Coate, en 1927, sur Wilshire Boulevard. Il reprit le thème tunisien avec un dôme posé sur quatre baies, le tout en béton recouvert de stuc blanc et de mosaïques rouges, jaunes et noires. Le personnel de service s'habillait dans le thème afin d'offrir une expérience totale aux clients.⁴

En résumé, l'image attractive est apparue au début des années 1920 afin d'attirer le regard et de se démarquer de la concurrence. Elle représente l'avènement de l'architecture commerciale, qui joue avec le visuel. Elle n'est pas spatiale mais signalétique. La présence de ce type de stations a créé des réactions variées. Soit elles étaient aimées pour leur extravagance, soit elles étaient vues comme des immondices dans le paysage urbain. Bien qu'elles ont fait un retour sur la scène urbaine dans les années

1960, la construction de nouvelles stations de ce type s'est arrêté approximativement au début des années 1930.

Dans la période où est apparue cette image en bordure de route, deux autres images étaient utilisées : l'image domestique s'inspirant de la maison domestique et l'image respectueuse faisant référence à des monuments classiques. Ces images avaient la capacité de mieux s'intégrer dans le contexte urbain.

L'image domestique

Pour tout un chacun, il n'y a sans doute rien de plus réconfortant et familier que le chez-soi. Au foyer, une symbolique forte y est rattaché. C'est une image tranquille et accueillante. C'est un lieu de confiance et de compréhension. Cette image est reconnaissable par tous, du résident du village au voyageur en mal de pays. Il était très intéressant d'utiliser cette image dans la conception des stations-service et les compagnies l'ont bien compris. De plus, cette image permettait d'éviter tout clash visuel avec le contexte donc évitait toutes mésententes possible avec le voisinage. Un type principal de maison se développa. Il s'agit de l' 'English cottage'.

L'image du cottage anglais était employée car elle permettait de faire référence au pittoresque et au romantisme. Ces deux courants étaient en vogue en Europe au court du 18 et 19^{ème} siècles et offraient une nouvelle façon de voir le monde avec un attrait particulier pour tout ce qui était curieux et offrait une possibilité d'évasions. Le cottage symbolisait tout ce qui était charmant et ravissant tout en s'inscrivant assez facilement dans un contexte rural. Les proportions des cottages furent modifiées et parfois exagérées afin d'augmenter le caractère bienveillant de ces constructions.

Les premières stations type cottage construites au début des années 1920 poussaient le caractère rustique et pittoresque à son paroxysme. La toiture était faite de plusieurs pans, la faîtière était irrégulière, les murs massifs et rustiques étaient percés de petites fenêtres. Une cheminée dominait le tout. Les pompes n'étaient pas mises en évidence afin de ne pas casser l'image champêtre de la station. Finalement, des petits potagers étaient disposés autour de la maison.⁶

La compagnie Pure Oil fit construire, suivant le dessin de C. A. Petersen, à la fin des années vingt, une série de stations reprenant le thème du cottage anglais afin de pouvoir s'insérer dans les nouveaux quartiers de classe moyenne à élevée *Fig 1.13, Fig 1.14*. Afin qu'elles soient plus rapidement montées, moins chères et identiques, leur dessin fut simplifié pour qu'elles puissent être préfabriquées. Pure Oil avait deux ambitions avec

LA STATION ESSENCE



Fig 1.13 Petite station essence style 'English cottage' à Binghamton, New York.

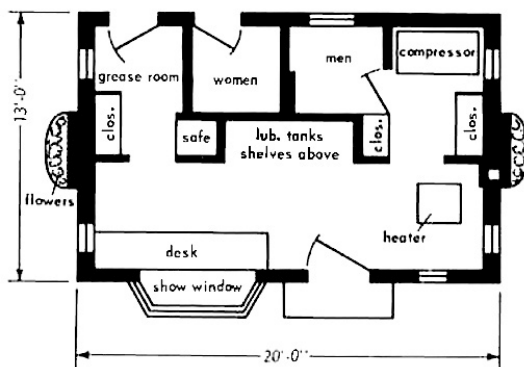


Fig 1.14 Plan type du 'English cottage' de Pure Oil.

ce nouveau style de stations. La première était de donner une image fortement reconnaissable de la compagnie. La deuxième était de jouer avec l'image domestique afin de rassurer le voisinage et de s'inscrire dans un contexte regroupant des classes sociales plus élevées. Ces nouveaux quartiers recherchaient une expression architecturale qui permettait de montrer aux mondes qu'ils avaient construit un meilleur style de vie. Il ne faut pas oublier non plus qu'un des rêves américains était de posséder une belle maison avec sa pelouse verte et sa voiture parquée devant, façonnant le rêve suburbain.

*“As a domestic retreat, everything was made to look tranquil, tucked away, in order. Not only was every family enveloped in a house whose exterior architecture proclaimed stability but the house was covered with vines, surrounded with flowers and shrubs, and protected by stately trees on a manicured lawn. Each of these settings was a self-sufficient landscape unit separated by a generous distance from the other nearly identical units.”*⁸

Le cottage faisant écho à la culture anglaise et au raffinement. Il créait un lien avec le passé et donnait la sensation d'une figure stable. Finalement, il était la parfaite image à utiliser dans ces nouveaux quartiers à traits romantiques.

Le cottage Pure Oil prenait les couleurs bleu et blanc. La toiture pentue était faite de tuiles bleues. De chaque côté se trouvait une cheminée rendant la construction symétrique. Les murs étaient peints en blanc. Deux petites barrières vers la porte d'entrée référaient à un petit portail. Des pots de fleurs étaient accrochés sous les fenêtres encadrées par des volets eux aussi bleus. Parfois, il avait encore la place pour un peu de pelouse. Bien entendu, les cheminées ne fonctionnaient pas et les volets n'étaient pas conçus pour être fermés. Pure Oil patenta le thème et rénova certaines de ces anciennes stations afin de leur donner cet aspect domestique.¹

Le petit cottage abritait initialement que le bureau et les toilettes. Les autres services étaient répartis dans d'autres petites maisons transformant

le lieu en un petit village pittoresque. Puis, à des fins pratiques, les services se regroupèrent sous un seul toit formant des sortes de petits manoirs.

En résumé, l'image domestique a permis aux stations de s'introduire dans les nouveaux quartiers résidentiels sans trop subir de critiques, devenant même un atout ⁶:

*“ Although the proposed location of a gas station on the site originally sparked opposition the station, when opened, was hailed as being “ a credit to its neighborhood ” ”.*⁹

Toutefois, le risque était de tomber facilement dans l'image extravagante de la maison en pain d'épice. À ces stations essence s'ajoutèrent petit à petit d'autres services liés à la voiture. Ils étaient d'abord cachés et finalement se retrouvèrent exposés tout en respectant l'image domestique .

L'image respectueuse

Au tout début de l'ère de la station essence, cette dernière était mal perçue. Elle était sale, sentait mauvais et faisait du bruit. Ces petits hangars représentaient un réel problème pour l'intégrité visuelle des villes. La revue *The American City* militait pour l'utilisation du courant City Beautiful. Pour celle-ci, la station essence était un réel danger pour les villes.¹⁰

*"Streets throughout the entire country are littered by horrible examples of poorly designed filling stations."*¹¹

Ainsi, afin que les stations soient acceptées dans les villes et qu'elles puissent continuer de fonctionner, une série de station s'inspira de bâtiments transmettant des valeurs nobles et prit une image respectueuse.

Cette image respectueuse varie en fonction de la région. Ainsi, dans le nord des États-Unis, les stations s'inspirèrent des monuments issus du mouvement City Beautiful de la fin du 19^{ème} siècle. Suite à une forte croissance démographique dans les villes de par l'exode rural ainsi que l'immigration, il était nécessaire d'entreprendre une réforme architecturale afin de donner un nouvel aspect à la ville ainsi qu'une meilleure organisation urbaine. Le but de ce mouvement était d'instaurer des valeurs morales et civiques au sein des villes en utilisant un langage architectural approprié. Le courant Beaux-Arts ainsi que le style néoclassique étaient employés pour la construction de nouveaux édifices publics car ils transmettaient les valeurs de l'ordre, de l'harmonie et de la dignité.

Lucy Lowe publia, en 1921, un article dans la revue *The American City* dans lequel elle prônait l'intégration architectural des stations dans les villes:

"The tumble-down shack has no place...It would behoove cities to include in their ordinances regulations for the erection of such buildings, limiting them to certain types, insisting that the design be in keeping with other buildings of the neighborhood". Puis, non seulement les stations devaient s'introduire dans le contexte urbain



Fig 1.15 Station inspirée du monument de Lysicrates, Philadelphia, Pennsylvania.

mais elles pouvaient aussi devenir porteuse de valeurs telles les monuments dont elles s'inspirent : “ *The service station can be made a civic asset.* ”¹²

La compagnie pétrolière Atlantic Refining ressentit ce besoin de revalorisation de ses stations et mandata, au début des années 1920, l'architecte Joseph F. Kuntz afin de dessiner une série de stations inspirées des anciens temples grecs. Alors, l'image noble et juste du temple pouvait être associée à la marque d'essence. Joseph F. Kuntz publia aussi dans la revue *The American City* et expliqua la référence qu'il employa pour la construction de la station à l'angle de 40th Street and Walnut Street *Fig 1.15*.

“ *This dainty little edifice graces one of the most popular automobile roadways in the Quaker City...It is a reproduction, on an enlarged scale, of the monuments to Lysicrates...and is surrounded on two sides by Ionic colonnade... The building is constructed of dazzling white terra cotta, and its perfect proportions will linger long in the memory. This charming reproduction of one of the finest bits of Grecian architecture extant forms a striking contrast to the great majority of building erected for the purpose of supplying the wants of modern charioteers.* ”¹³

La station reprend le plan circulaire du monument de Lysicrates et coiffe ses colonnes de chapiteaux corinthiens. L'architecte a profité de la frise pour y inscrire le nom de la compagnie. Un petit bureau de réception est placé au centre du pavillon. Les pompes à essence sont placées en retrait du petit monument afin de ne pas entacher l'image. Un autre exemple de station dessinée par Joseph F. Kuntz montre un pavillon cette fois-ci à plan elliptique soutenant un dôme *Fig 1.16*. Comme les stations fonctionnent aussi de nuit, l'architecte a utilisé l'éclairage afin d'intensifier l'aspect dramatique des moulures et des corniches. Dans les frises, des 'fresques' reprenant le thème de l'automobile sont peintes.

Dans ces deux exemples, la station était en plusieurs éléments afin de

LA STATION ESSENCE



Fig 1.16 Station inspirée des temples grecs, Philadelphia, Pennsylvania.



Fig 1.17 Station monumentale Gulf, Cambridge, Massachusetts.

cacher tous les services désagréable à l'œil. La compagnie Gulf fit construire, en 1936 à Cambridge, une station-service regroupant sous un toit tous les services tout en exprimant une image respectueuse *Fig 1.17*. L'opulence d'ornementations y était réduite, comparée à celles de Kuntz. Cette architecture était plus en accord avec l'architecture civique développée durant la Grande Dépression. Ici, l'ensemble, bien que assez sobre, n'en était pas moins monumental de part les deux frontons protégeant le portique et la lanterne centrale chapotant le tout. Les baies de service étaient placées à l'arrière du bâtiment. Un modèle similaire mais plus petit et plus simple fut développé pour garder une cohérence de l'image de la marque dans le territoire tout en étant plus économe.⁶

Au même moment de l'apparition des stations de Kuntz, très travaillées et donc coûteuses, un autre type de station quelque peu moins noble apparut. L'entreprise Edwards Manufacturing Compagny commença à produire des stations en kit préfabriquées suivant le dessin de l'architecte E. C. Miller conçu en 1923 *Fig1.18*, *Fig 1.19*. Ces stations étaient faites d'éléments préfabriqués en métal et en verre. Les ornementations des pilastres et des colonnes étaient faites à partir de plaques métalliques compressées. La compagnie Pure Oil acheta la création tout en y ajoutant quelques modifications afin de mieux représenter la compagnie. Ces stations essence se nommèrent type Edward.¹

À Boston, la chaîne Beacon Oil mandata en 1922 le bureau Coolidge and Carlson afin de dessiner un prototype de station inspirée de la maison d'état du Massachusetts conçue par Charles Bulfinch. Le langage ici exploité était colonial. La station offrait un couvert sous une coupole coiffée d'une lanterne soutenue par quatre colonnes corinthiennes *Fig 1.20*. À nouveau, sur la frise était écrit le nom de la compagnie. Le tout était recouvert de stuc blanc et la coupole recouverte de cuivre tourna au vert avec le temps. En dix ans, une cinquantaine de ces stations furent construites aux alentours de Boston formant un véritable réseau facilement identifiable.¹

Dans l'ouest et le sud-ouest des États-Unis, le mouvement City Beautiful n'était pas aussi présent que dans le nord, nord-est du territoire américain. Toutefois, l'héritage architectural colonial espagnol laissa des traces



Fig 1.18 Station type Edward pour Pure Oil.

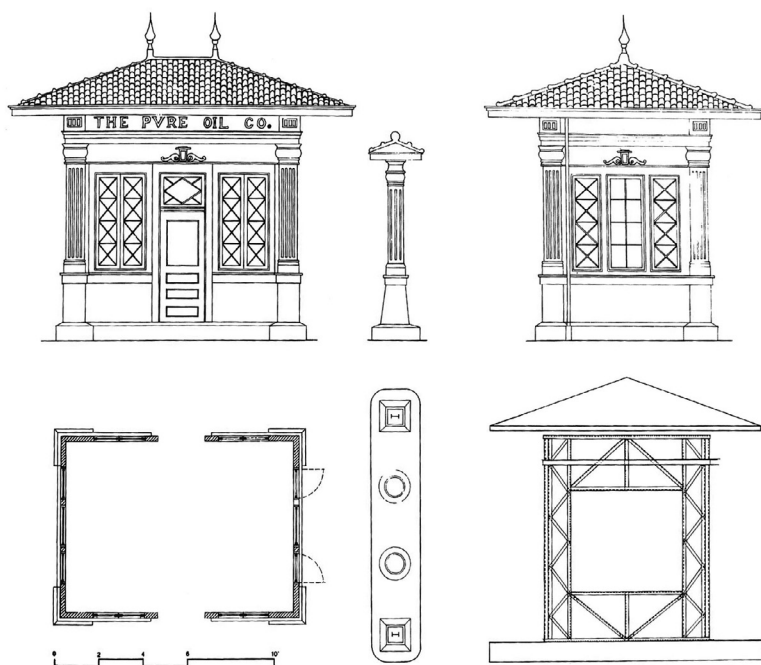


Fig 1.19 Dessin du model de 1920 'Edward's Type', Greenwich Village, New York.



Fig 1.20 Station type de la chaine Beacon Oil, Dorchester, Massachusetts.



Fig 1.21 Station de la compagnie Mobil prenant le style colonial espagnol, San Antonio, Texas.

accentuées par une mémoire quelque peu romantique. Ainsi l'architecture des stations de type colonial espagnol était formée par des murs couverts de stuc blanc, des pergolas, une toiture couverte de tuiles rouges et une petite tour avec une cloche coiffant le tout *Fig 1.21*.⁶

L'image respectueuse employée comme concept de base pour la construction des stations-service a permis à celles-ci d'être un peu plus acceptées au sein des villes. Toutefois, l'ornementation poussée ne pouvait pas être réellement admirée depuis la route car la vitesse ne permettait pas de regarder autant dans les détails. Pour cette raison, toutes les stations reproduites dans ce style se sont simplifiées au cours des années. Ce style d'image n'a pas été reconstruit après les années trente car il n'était pas vu comme assez au goût du jour et engendrait un décalage entre l'avancée technologique de la société et les valeurs auxquelles cette architecture faisait référence. De plus, il était parfois tellement poussé à l'extrême, par exemple en reproduisant des fresques représentant des voitures, qu'il perdait toute sa légitimité. L'image respectueuse recevait presque le même retour du public que les stations extravagantes :

*“ If they were once too weird, they are now apt to be too elegant. Either weird or elegant, they strike a jarring note in their surroundings and stand, not as a monument to an enormous and vital industry, but to bad taste. ”*¹⁴

Les compagnies souhaitant transmettre une image vive et attirante de leurs établissements ont dû changer leur référence afin de continuer de plaire au public. Peu à peu, un nouveau type d'image a été employé : l'image fonctionnelle.

L'image fonctionnelle

Quand nous repensons au hangar, son rôle n'était que purement fonctionnel. Il continua toutefois de se développer en parallèle des autres stations prenant les images attractives, domestique et respectueuse. Le hangar devint plus raffiné et donna naissance à la 'crackerbox' de Shell au début des années vingt. Elle se proliféra par millier au cours de ces années. Elle représentait le début de l'image fonctionnelle. La construction était simple et ressemblait à un boîte en pans de verre prolongée d'un couvert. La compagnie l'utilisa abondamment en Californie où elle fut nommée, le 'Model T' de la station-essence⁴. Les indépendants pouvaient aussi facilement construire ce type de simple boîte avec couvert qui s'intégrait facilement dans le voisinage. Puis, son évolution continua et l'image fonctionnelle se perfectionna.

Au cours des années vingt, le nombre de voitures augmenta énormément et le besoin de services supplémentaires offerts normalement par les garages crût lui aussi. Ainsi, les stations vendant initialement de l'essence et quelques produits supplémentaires ajoutèrent d'autres services : lieu de nettoyage, vente de pneus et de batteries et zone de réparation. À l'aube de la Grande Dépression des années trente, il était nécessaire de servir plus afin de pouvoir continuer de fonctionner. C'est ainsi qu'à la fin des années vingt apparut la station-service à proprement parler regroupant tous les services nécessaires au bon fonctionnement de l'automobile. En 1926, l'entreprise Michel et Pfeffer Iron Works vendait par catalogue un nouveau système de station-service fonctionnelle prenant la forme en plan d'un L et offrant ainsi une sorte de cour intérieure. D'autres modèles prenant aussi la forme d'un U apparurent. Toutefois, avec le début de la Grande Dépression, les nouvelles constructions furent freinées et la forme rectangulaire resta de mise. Au début, des baies s'ajoutèrent aux stations existantes accolant, par exemple, deux baies de forme prismatique à une maison de type cottage. L'image fonctionnelle était encore à définir.¹⁰

Au début des années trente, les images extravagantes, domestiques et

LA STATION ESSENCE

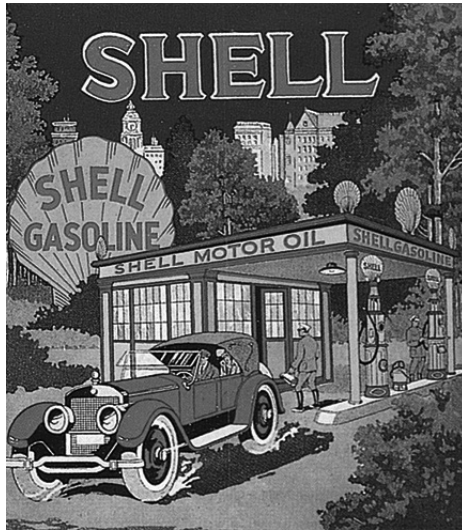


Fig 1.22 La 'crackerbox' de Shell illustrée sur une carte de route, 1927.



Fig 1.23 Station présentée lors de la l'exposition Internationale de l'architecture Moderne au MOMA, 1932.

respectueuses n'obtenaient plus le même effet sur les motoristes. Elles avaient été drainées de tout leur potentiel symbolique et ne suscitaient plus le même enthousiasme. Dans la période difficile de la Grande Dépression, le monde industriel avait besoin de produire des objets à partir d'un nouveau style afin d'attirer le consommateur et de relancer les ventes. Les designers industriels tel que Norman Bel Geddes ou Walter Dorwin Teague introduisirent la tendance 'streamline', appelée en français le style 'paquebot'. L'esthétique de ce style était défini par une recherche dynamique de la forme, des lignes horizontales continues, des angles courbes et des éléments repris du langage nautique. Initialement utilisé sur les objets, le style 'paquebot' entre peu à peu dans le monde de l'architecture tout en se teintant légèrement du Style International.⁶

En 1927, fut traduit en anglais, le livre *Vers une architecture* de Le Corbusier. Il entra rapidement dans les cercles d'architectes américains¹⁰. L'essai architectural de l'architecte prônait l'étude de formes existantes, non pas pour leur aspect 'symbolique', mais pour la compréhension de leur fonctionnement intrinsèque. La conception architecturale devait alors ainsi découler du fonctionnement même de l'œuvre tout en travaillant avec des matériaux actuels. La recherche était d'exprimer une architecture faisant justice à son temps. En 1932, le Style International fit sa grande entrée aux États-Unis grâce à l'exposition Internationale de l'architecture Moderne au Musée d'Art Moderne de New York. Cette exposition assemblée par Henry-Russell Hitchcock et Philip Johnson recueillait des projets de Le Corbusier, Ludwig Mies van der Rohe et Walter Gropius⁶. Le Style International s'imposa par son approche légère et transparente de l'espace. La répétition et la régularité étaient préférées à la symétrie. Le métal, le verre et le béton constituaient le médium de construction. L'ornementation disparut, à la place, les matériaux devaient s'exprimer. Lors de cette exposition, une station-service préfabriquée, apparentant à la compagnie Standard Oil, était présentée Fig 1.23. L'entreprise américaine Clauss er Daub avait développé le projet en 1931⁶. La station était un volume simple fermé par des surfaces de verre et de métal. Contrairement aux 'cracker box' de la compagnie Shell, la structure porteuse ne se trouvait pas entre



Fig 1.24 Station Texaco suivant le design de Teague, Milwaukee, Wisconsin, 1948.



Fig 1.25 Exemple de la construction d'une seule baie de la station Texaco.

les pans de verre mais en arrière détachée de l'enveloppe. La toiture plate était soulignée d'une fine corniche rouge reprenant les couleurs de la compagnie. D'une certaine façon, elle fait penser à un fragment de l'usine Fagus, dessinée par Walter Gropius et Adolf Meyer pour l'exposition du Werkbund de 1914 à Cologne.¹⁹

Tout à coup, il n'était plus question de symbolisme mais de légèreté et d'espace formés par des surfaces libres. La fonction des constructions était assumée et se trouvait même mise en avant. Toutefois, le Style International fut réexprimé à la façon américaine. Ainsi, l'architecture des stations-services se fonda dans un mélange du style 'paquebot' et du style International. Les stations prirent la forme de simple boîte rectangulaire et épurée avec une toiture plate. Les angles se courbèrent donnant une forme fluide à la boîte. Le métal et le verre se joignirent afin d'offrir la transparence nécessaire à la nouvelle expression de ce lieu et la fenêtre libéra l'angle.

L'exemple le plus marquant de ces années-là, représentant un mélange de ces deux styles, est le design conçu par Walter Dorwin Teague pour la compagnie Texaco Fig 1.24. Le designer expliqua dans un article d'*Architectural Record*, publié en 1937, que le but était de développer un type de station permettant de s'adapter dans tout type de paysage, offrant une bonne visibilité des produits vendus et des services autant de jour que de nuit, allouant des surfaces suffisantes pour les espaces de services et se distinguant par des toilettes confortables, le tout, en représentant l'image forte de la compagnie.¹⁰

Le plan se distinguait par une répétition de baies constituant des espaces distincts. La construction était faite de verre et d'acier. La boîte rectangulaire aux angles courbes brillait au loin de par son revêtement fait de plaques de porcelaine émaillée. Non seulement, ce matériau rendait visible la station autant de jour comme de nuit. De plus, il offrait une surface facilement lavable au jet d'eau, ce qui était fort pratique pour une station-service. Le tout était tenu par trois lignes vertes continues en mémoire d'une corniche. Les pompes, dont l'apparence fut aussi retravaillée avec le style 'paquebot', étaient placées sur un îlot en face de la station. Le couvert,

LA STATION ESSENCE



Fig 1.26 Maquette représentant un prototype station essence dessinée par Noman Bel Geddes.



Fig 1.27 La station 'tambour' de Frost pour la compagnie Mobil anciennement Socony.

initialement posé devant la boîte, disparut afin d'offrir une visibilité maximale à la station, excepté dans quelques régions où leur présence était nécessaire. En effet, autrefois, les motoristes étaient attirés par l'image qu'évoquait la station, tous les services étaient cachés. Ici, au contraire, tout ce que la station pouvait offrir, autant comme services que comme marchandises, était présenté avec fierté. Chaque baie informait sans détour sa fonction : lavage, lubrification, pneus, etc. Le message était direct et fonctionnel, il n'y avait plus besoin de détour fait par une image réinterprétée. Le système était extrêmement fonctionnel et adaptable. Le nombre de baies pouvait être construit en fonction du besoin allant d'une baie formant un simple bureau *Fig 1.25* à une multitude de baies formant une super station-service. Finalement, le sigle de la marque était placé en bord de route sur un disque de grand diamètre fixé en hauteur sur un poteau.¹⁰

La compagnie Socony Vacuum Oil, plus tard nommé Socony-Mobil engagea Norman Bel Geddes, en 1934, afin de concevoir une nouvelle image pour ses stations. Le designer proposa une station en plusieurs petites unités prenant la forme de goutte *Fig 1.26*. Chaque unité abritait un service différent. Ce dispositif ne fut pas tout de suite adopté par la compagnie car elle avait peur de perdre son image déjà reconnue par les motoristes. En 1940, l'architecte Frederick G. Frost développa une station pour Socony-Mobil en conservant l'idée dynamique de Geddes tout en diminuant sa force *Fig 1.27*. Il en découla une station unique dont l'angle principal était formé par un cylindre constitué de baies vitrées, qui offrait un espace idéal pour la vente et l'exposition de produits. Celui-ci dépassait légèrement du reste de la station à toiture plate et permettait d'y placer le signe de la compagnie. À nouveau, la volumétrie était simple et une bande continue tenait le tout ensemble.⁶

Durant la Grande Dépression, le manque de travail se faisait sentir dans presque tous les domaines. Toutefois, le monde de l'automobile, bien qu'aussi touché, en souffrait beaucoup moins. Un article publié, en 1931, dans *Architectural Record* informait ses lecteurs du potentiel du monde de la route :

“Increasing traffic on the highways...has created a demand for filling

LA STATION ESSENCE



Fig 1.28 La 'Norwalk' station-service de Neutra, Bakersfield, 1947.



Fig 1.29 Station essence de Bertrand Goldberg, compagnie Standard Oil, Chicago, 1938.

and service stations, roadside inns and refreshment stands [...] The architects can well undertake this work. ” ¹⁶

Jusqu'aux années trente, peu d'architectes connus et influents ont porté attention à la problématique de la station essence. À partir de cette décennie, chacun a interprété à sa manière le projet. Ceci a donné naissance à des stations reprenant le Style International mélangé à une expression personnelle et a façonné des stations atypiques et non sérielles.

Richard Neutra, fervent architecte du modernisme américain, dessina, en 1947, pour un de ses clients dont il avait déjà conçu une villa, une station-service à Bakersfield en Californie *Fig 1.28*. Le langage utilisé était clairement moderne tout en y percevant la marque de l'architecte. Neutra, jouant avec des combinaisons de surfaces se chevauchant, posait sur de fins poteaux des surfaces plates formant les toitures. Le tout paraît fait de légèreté et l'espace semble pouvoir glisser entre les parois comme si tout le dirigeait sans pour autant le forcer. Dans sa station essence, le système de baies dont la fonction est signalée est à l'image des stations de Texaco. Toutefois, ici, l'influence streamline n'est pas présente. Les angles sont droits mais fins. Tout semble être fait de papiers pliés. Le couvert abritant les pompes devient une sorte de véritable panneau signalétique. Le sigle, hissé sur un poteau, en bordure de route n'était ici pas nécessaire.¹⁷

Une autre station, sortant quelque peu du contexte urbain de par son architecture, est celle dessinée par Bertrand Goldberg en 1938 *Fig 1.29*. L'architecte, avant d'entreprendre la construction de la Marina City à Chicago durant les années soixante, travaillait sur des petites constructions à but domestique ou industrielle. Cette station a une expression architectural qui détonne du style paquebot ou du style international. Par contre, la lisibilité fonctionnelle est affirmée. La toiture de la station, suspendue par des câbles à deux grandes colonnes, donne une sensation éphémère à la structure. C'est comme s'il était possible de la plier et de partir avec. De plus, la structure même joue un rôle signalétique car elle permet d'y accrocher les lettres G.A.S. Cette station démontre d'une façon différente une approche fonctionnaliste et représente une technologie avancée. La station est en elle-même une machine.⁶

LA STATION ESSENCE



Fig 1.30 La station-service à Cloquet, Minnesota, dessinée par Frank Lloyd Wright, 1958.

Frank Lloyd Wright avait, quant à lui, déjà pensé à la station essence lors de son projet *Broadacre City*, un projet utopique donnant forme à un nouveau paysage urbain. L'analyse de ce projet donna lieu, en 1932, à la publication de son livre *The Disappearing City*. Il voyait en la station bien plus qu'un simple objet posé en bord de route.

“Watch the little gas station [...] In our present gasoline service station you may see a crude beginning to such important advance decentralization; also see the beginning of the future humane establishment we are now calling the free city. Wherever service stations are located naturally these so often ugly and seemingly insignificant features will survive and expand [...] is all around us in the haphazard making, the apparent forces to the contrary notwithstanding. All about us and no plan. The old order is breaking up...”

Frank Lloyd Wright, 1930 ¹⁸

Avec sa vision d'un paysage urbain décentralisé, la station aurait permis d'offrir un nouveau lieu d'échanges et de rencontres. Cette station aurait formé un réseau dans tout l'univers de *Broadacre city*. En 1928, il dessina deux projets de station devant s'insérer dans *Broadacre City*. Il inventa aussi un nouveau système de pompe à essence dont les tuyaux devaient pendre du couvert et ainsi libérer la place au sol pour fluidifier le trafic.⁶

En 1958, Wright eut l'occasion de concrétiser un seul de ses nombreux bâtiments qu'il avait développé pour sa nouvelle ville : une station-service à Cloquet en Minnesota *Fig 1.30*. La station fut construite en métal, ciment et verre. De face, la station donnait des airs de bateau avec sa partie vitrée donnant l'impression d'être un observatoire. Elle était perceptible de loin grâce à la couleur verte de son couvert fait par des plaques de cuivre. De plus, la forme de ce dernier, qui était triangulaire en vue, formait une flèche en plan, pointant en direction de la rivière. Un pylône formait le sommet de la station. Contrairement à son projet de station pour *Broadacre City*, les pompes n'étaient pas suspendues au couvert pour des raisons de sécurité. Finalement la station coûta approximativement quatre fois le

LA STATION ESSENCE



Fig 1.31a Station essence style 'streamline' avant le retour de l'image domestique.



Fig 1.31b Exemple d'une 'chimère' de la compagnie Texaco avec l'ajout d'une toiture sur une station existante.

prix d'une station habituelle. Cette station se démarquait totalement des autres stations déjà construites en excluant la forme de la boîte. L'aspect de la station est elle-même dynamique.⁶

Suite à cette station, de nombreuses autres stations se libérèrent de la forme simple de la boîte et développèrent des formes plus complexes en jouant avec le couvert qui était à nouveau bien vu. La structure devait alors s'exprimer de manière directe et devenir ainsi une forme de signalétique constructive.

Durant la Deuxième Guerre Mondiale, suite au rationnement d'essence, le monde de l'automobile ralentit. Il n'y avait plus de nouvelles constructions de stations. Les gens n'employaient plus autant la voiture afin de faire des voyages. Cependant, à la fin de la Deuxième Guerre Mondiale, le commerce de voitures ainsi que la consommation d'essence explosèrent à nouveau. Toutefois, la promesse d'un monde meilleur et nouveau façonnée durant la Grande Dépression et la Deuxième Guerre Mondiale ne devint pas réalité et un mécontentement général de la population commença à se faire sentir. En 1965, lors de la conférence de la Maison Blanche sur le thème de la Beauté Naturelle, Lady Bird Johnson réprimanda le paysage de bordure de route le présentant comme un corridor sans fin obstrué par les néons, les déchets et le paysage gâché.¹⁹

Ceci déclencha un profond questionnement du paysage. Les compagnies pétrolières durent à nouveau modifier leur image. La chose étonnante est que l'image domestique fit son grand retour mais d'une façon étrange : l'image de la maison fut réexploitée mais combinée directement à des anciennes stations de type fonctionnelle. Ceci donna naissance à des chimères étranges, mi- fonctionnelles, mi- domestiques *Fig 1.31a-b*.

La compagnie Texaco ajouta simplement sur ses fameuses stations streamline un toit mansardé afin de mieux les lier au contexte urbain. Le revêtement initialement en porcelaine blanche fut retiré et remplacé par de la brique, du bois ou des fausses pierres dépendamment des régions.⁶

Shell fit de même et ajouta sur ses stations une toiture à deux pans ainsi qu'une large cheminée permettant d'y faire figurer le symbole de la marque. Le revêtement des murs fut aussi changé pour quelque chose de

LA STATION ESSENCE



Fig 1.32 Station essence avec le couvert en forme de 'champignon' de Noyes.

‘plus naturel’. La nouvelle image de Shell était alors une ancienne construction fonctionnelle déguisée en ranch.

Mais le résultat ne combla pas tout le monde. Il y avait la volonté de se fondre mieux dans le contexte, certes, mais le fait de déguiser les stations en autre chose que ce qu’elles étaient n’aidait en rien à résoudre le problème. En 1967, Wolf Von Eckardt, critique d’art et d’architecture, s’insurgea dans la revue *American Home* :

*“ It seems, in fact, ludicrously poor taste when a filling station masquerades in pseudo-colonial wrapping, selling us brake fluid and windshield wipers from a “cutee, oldee,” miniature brick mansion with streamlined Palladian doorways...Nor does a ranch-style gas station solve the problem. A place to service a modern automobile is no more a ranch house than it is a 18th century manor or the Taj Mahal.”*²⁰

Une des exceptions, recherchant un équilibre entre l’image moderne et l’image domestique, est la station conçue par Eliot Noyes et Associés, en 1966, pour la compagnie Mobil⁹. La station garda sa forme de boîte tout en travaillant avec une nouvelle matérialité *Fig 1.32*. Un jeu volumétrique de formes massives et légères se constitua en employant des briques pour les volumes privés et du verre pour les parties publiques. Ainsi la station était moins tape-à-l’œil, seules les pompes étaient mises en évidence par un nouveau type de couvert métallique prenant la forme de champignons protégeant les pompes et éclairant la nuit de manière uniforme ces dernières.

Dans les années septante, alors que l’architecture de bord de route fut réprimandée quelques années plus tôt pour son manque de ‘propreté’, elle se trouva soudainement mise sous les feux des projecteurs par Robert Venturi grâce à deux de ses écrits : *Complexity and contradiction in Architecture* en 1966 et *Learning from Las Vegas* en 1972 (coécrit avec Denis Scott Brown et Steven Izenour). Ainsi, le fonctionnalisme du modernisme ne devait-il plus être une règle imposée ? L’utilisation du symbolisme en

architecture n'était-elle pas forcément quelque chose de mal ? Venturi officialisa, à travers ses écrits, le vernaculaire commercial. Il n'y avait rien de mal dans l'architecture commerciale de bord de route, elle était ce qu'elle était, sans plus ni moins. Elle représentait un médium d'expression populaire, compréhensible par tous. D'une certaine façon, le fait que l'architecture des stations en bordure de route ne soit pas des plus belles, mais tente de symboliser quelque chose, la rendait d'autant plus fascinante à ses yeux :

*“The gasoline stations parade their universality. The aim is to demonstrate their similarity to the one at home- your friendly gasoline station. But here they are not the brightest thing in town. This galvanizes them.”*²¹

Alors, les gens avaient beau s'offusquer, que cette architecture ne soit belle ou pas, son but était atteint : les motoristes se trouvaient toujours attirés par l'iconographie populaire, c'était un fait. Ainsi, il y avait selon Venturi deux possibilités : soit le hangar décoré où seule la signalétique d'une pancarte définissait le lieu, soit la forme symbolique employée qui représentait le contenu de celle-ci.

Finalement, tout découle de la signalétique, l'image, à des fins commerciales, est devenue importante en elle-même :

*« Ironically, many of the same motifs that Main Street merchants masked with giant signs in order for better selling potential at the turn of the century [20th] where now sufficiently invested with commercial associations to sell themselves. »*²²

L'image actuelle

Depuis approximativement le milieu des années huitante, jusqu'à nos jours, une nouvelle 'image' de la station est apparue progressivement le long des routes américaines *Fig 1.33*. Cette dernière est aussi visible dans de nombreux pays, comme la Suisse, par exemple. Toutefois, il est nécessaire de comprendre que cette image ne se réfère plus à l'iconographie populaire car elle n'est que le signe même de la marque. Il n'y a plus besoin de référence à une autre image représentant des valeurs ou une symbolique claire. Son existence est comprise par tous. Personne n'est choqué de voir un gigantesque panneau prenant le logo d'une marque. Nous savons, aujourd'hui, ce qu'il y a derrière ce signe. Ainsi, l'image actuelle, High-tech, est purement signalétique. Elle n'a pas besoin de se fondre dans le paysage, elle est purement utilitaire, il n'y a plus de poésie dans tout ça.

Avec son grand couvert en profils métalliques, son revêtement plastique, ses néons et sa petite boîte vendant non-seulement des produits automobiles mais faisant aussi office de petite épicerie, la station actuelle nous fait vivre un retour en arrière. C'est un mix entre les premiers hangars purement utilitaires et les premières pompes rattachées aux magasins existant dans les villes. La station essence vit dans une boucle où les courants architecturaux se répètent. Elle a toujours un but utilitaire mais, à des fins commerciales, les images de consommation qui lui ont été rattachées lui ont donné une autre aura : quelque chose de bien plus familier ou plus attractif, dépendamment de la symbolique employée. Ces nouvelles stations essence sont aussi beaucoup plus grandes et donc offrent un plus grand débit d'essence que les anciennes petites stations-service. Beaucoup des anciennes stations ont dû fermer leur accès pour plusieurs raisons. La première est qu'elles ne pouvaient pas offrir le volume d'essence nécessaire. La deuxième est qu'elles ont dû peu à peu fermer les autres services rattachés car l'entretien des voitures n'était plus le même et que les automobilistes commençaient à s'en occuper eux-mêmes. Il



Fig 1.33 Station essence 'High-tec' selon le design de Anspach Grossman, Portugal.

était donc difficile de rivaliser avec les nouvelles stations self-service mettant à disposition une multitude de pompes pour un prix d'essence légèrement plus bas. Troisièmement, il était presque impossible qu'elles s'agrandissent dans une zone qui s'était fortement développée et n'offrait plus de place libre.

Bien entendu, les anciennes stations n'ont pas toutes fermé pour laisser place au nouveau genre. Comme nous l'avons vu tout au long de ce chapitre, l'apparition et la transformation des stations est constante. Aujourd'hui, l'architecture de bord de route forme une belle cacophonie mais elle représente le palimpseste de l'iconographie populaire. Le développement de la technologie, depuis le début du 20^{ème} siècle, a été fulgurant et a permis une véritable révolution dans notre façon de vivre. La rapidité de l'apparition de ces innovations, ainsi que tous les changements dans la pensée collective, se sont traduits dans le paysage actuel. D'une certaine façon, il y a corrélation entre la vitesse de mobilité de l'Homme et la vitesse des changements perceptibles dans le paysage. Ce dernier est le résultat des changements idéologiques d'une société à la conquête de libertés. La formation du bord de route est un miroir de notre soif de vitesse, les cheveux au vent, la pédale au fond du plancher, à traverser l'histoire du développement de notre société. Dans le fond, la nouvelle architecture vernaculaire de l'univers routier constitue une nouvelle sorte de musée, un musée drive-through. La station essence fait partie de ses fondations. Tous ces changements rapides se lisent dans l'apparence éphémère des stations.

LE DEVELOPPEMENT URBAIN
ET LA STATION



Fig 2.6 Développement urbain, El Mirage, Arizona, 2005 Alex Mclean.

LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET LA STATION

La voiture a permis à l'Homme de se déplacer plus vite et plus loin. La station essence a irrigué le nouveau système de mobilité dans l'espace. Sans ces points de ressource de carburant, l'expansion du réseau automobile n'aurait pas été possible. Ainsi, la voiture et ses infrastructures telles que la station essence, les garages et les routes, ont changé l'organisation territoriale du monde. Le monde de l'automobile a façonné nos villes et a fondé une nouvelle structure urbaine, le *sprawling* (étalement urbain). Toutefois, la voiture et ses infrastructures forment seulement les outils qui ont donné la possibilité à l'Homme de transformer le paysage. Si ce nouveau type de mobilité avec tout son équipement a permis aux humains de se répandre sur le territoire, c'est bien eux qui ont entrepris ces travaux. Dès lors, L'Homme a profité des nouveaux moyens à sa disposition pour modifier le paysage dans le but d'améliorer la vie sur Terre.

D.W. Meinig, suite à ses lectures des travaux de J.B. Jackson, a écrit :

*“ In the broadest view, all landscapes are symbolic, every “landscape is a reflection of a society which first brought it into being and continues to inhabit it,” and, ultimately landscapes represent a striving to achieve a spiritual goal; they are “ expressions of a persistent desire to make the earth over in the image of some Heaven”. ”*¹

Vers la fin du 19^{ème} siècle, les Tramways sont apparus dans les zones urbaines et ont offert la possibilité d'aller vivre en dehors des villes. Après un fort exode rural, les villes se sont retrouvées bondées et polluées. Alors,

LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET LA STATION

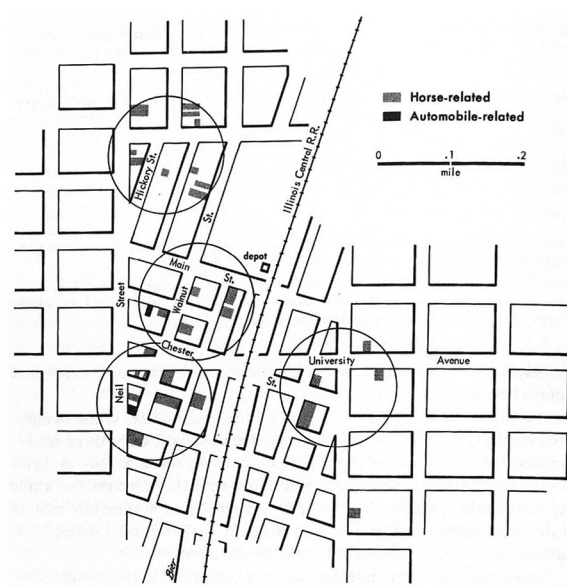


Fig 2.1 Situation des types établissements reliés au cheval et à la voiture, à Champaign, illinois, 1906. Graphique de Jakle & Sculle.



Fig 2.2 Situation des types établissements reliés au cheval et à la voiture, à Champaign, illinois, 1926. Graphique de Jakle & Sculle.

un nouveau besoin est apparu : l'Homme a commencé à nouveau à rechercher la nature, il a rêvé d'un jardin d'Eden, en dehors de la ville, mais sans y être totalement coupé². Cette volonté a fait grandir les villes et a développé les premières banlieues où tout le monde a pu profiter des plaisirs d'avoir sa propre maison avec son propre jardin. Toutefois, cette structure est restée rattachée à la ville existante. Pour réellement construire une nouvelle structure urbaine, il a fallu attendre l'avènement de l'automobile afin de dépasser ces frontières.

L'infrastructure routière a alors permis l'étalement urbain engendrant une nouvelle structure commerciale et a finalement modifié la manière de penser de plusieurs générations. La station essence, dans ce système, a pris le rôle de colonisateur³. Afin de comprendre l'apport de cette dernière dans la modification du paysage, reprenons depuis le commencement.

Au début du 20^{ème} siècle, comme nous l'avons déjà vu, il n'y avait aucune station essence à proprement parler. Afin de se procurer de l'essence, il fallait soit aller à l'extérieur de la ville vers une raffinerie, soit trouver un revendeur fournissant l'essence en bidon dans le centre. Puis la pompe apparut et les magasins des centres villes s'en installèrent.

Le monde automobile modifia peu à peu la fonction des magasins existants. Par exemple, les ateliers de forgerons, travaillant initialement pour le monde de la traction hippomobile, se transformèrent peu à peu en ateliers de soudure pour voiture. Les magasins de carrioles commencèrent à offrir des automobiles. Finalement, les écuries offrirent la place nécessaire à la nouvelle mobilité et l'hébergèrent.

John A. Jakle et Keith A. Sculle, dans leur livre *The Gas Station in America* publié en 1994, ont fourni une analyse urbaine de l'impact de l'emplacement des stations essence sur le tissu urbain de deux villes voisines, Champaign et Urbana en Illinois. Ils se sont intéressés d'abord au centre-ville de Champaign où se trouvaient, en 1906, uniquement deux magasins reliés à l'automobile contre une trentaine reliée au secteur hippique Fig 2.1. Vingt ans plus tard, non seulement presque tous les commerces travaillant dans le secteur du cheval se sont convertis à l'automobile mais aussi un grand nombre de nouvelles entreprises reliées à la

voiture se sont implantées dans le centre-ville *Fig 2.2.*³

De manière générale, dans toutes les villes américaines, les stations essence ont proliféré autant que le nombre de voiture a augmenté. La rue principale commerçante a commencé à être surchargée car la ville n'était pas prête à accueillir autant d'automobiles aussi rapidement.

*“ Early automobiles were also quickly and proudly incorporated, but in time the automobile proved much too powerful to be contained and domesticated within such a landscape. It was such a revolutionary instrument, so penetrating and pervasive in its impact upon American society, that it created its own landscape, its own physical and social form of community. ”*⁴

La ville n'offrait pas assez de place, autant sur la route qu'en bordure afin d'absorber une pareille charge. La typologie de la station essence en retrait de la route fut développée demandant un espace approprié. Cette nouvelle typologie créa une déviation des flux permettant de désengorger la circulation routière des voitures en arrêt.

C'est pourquoi, aux alentours de 1920, pour des raisons aussi financières, la station essence commença à s'installer sur des nouvelles routes, parfois déjà tracées par les lignes de tramways au sortir des villes. Ces zones péri-urbaines offraient plus de place à un tarif avantageux *Fig 2.3.*⁵

Ces nouvelles rues traversaient soit une jeune banlieue, soit la campagne. Elles offraient toute la place nécessaire à un nouveau développement urbain. John A. Jakle et Keith A. Sculle présente la station essence comme une colonisatrice *Fig 2.4.* D'après leur étude sur l'avenue reliant les centres-villes de Champaign et Urbana qui traversait une zone résidentielle, la station s'implanta en premier sur cet axe, offrant la possibilité de faire le plein en dehors des centres-villes bondés avec assez de place pour se parquer. Les autres types de commerces perçurent l'opportunité de faire du bénéfice et prirent place à ses côtés. Peu à peu, les zones résidentielles, le long de cette avenue, se transformèrent en zones commerciales. Les habitations se retrouvèrent poussées en arrière. À partir de 1950, le long

de ces bandes commerciales, tout pouvait s'acheter⁵. Finalement, au début des années 1960, les stations-service, trop nombreuses, laissèrent place à d'autres types d'infrastructures : motels, restaurants drive-in, cinémas, etc. Ceci généra une disposition plus équitable des stations le long de ces axes.²

La station a colonisé la périphérie de la ville et a permis de construire des nouvelles strips (bandes commerçantes) retirant le monopole commercial aux centres-villes. Alors, un nouveau paysage est apparu, formé de constructions basses, transformant l'avenue en un long corridor bordé de 'murs'. L'apparence de ces derniers s'est constituée d'une multitude de signes et de symboles commerciaux, tous plus grands et flamboyants les uns que les autres, afin d'attirer le regard émerveillé des motoristes *Fig 2.5*. Grâce à la voiture et à ses points de ressources prodigués par la station-service, l'Homme a pu, cette fois-ci, réellement concrétiser son rêve de jardin d'Eden. Pouvant se déplacer à toute vitesse, il ne s'est plus trouvé si loin de la ville, même n'y étant plus rattaché. Il s'est alors enfin libéré et ceci a généré une nouvelle structure urbaine: pas une simple banlieue suburbaine, mais un morceau de ville à part entière avec sa propre structure interne *Fig 2.6*.

*“ But the idealized suburban landscape awaited the development of something more: not suburbs as mere adjuncts of older urban areas, but discrete and independent landscape, detaching the term from its literal meaning: not sub-ordinate, but the dominant pattern.”*⁴

Cette expansion du système ne s'est pas arrêté aux villes et à leurs bords. Dans les années cinquante, après la Deuxième Guerre Mondiale, les grandes autoroutes se sont développées sur le territoire américain⁵. Elles se sont étendues dans toutes les régions sans discrimination et de manière continue. Le phénomène de l'automobile, ainsi que les structures qui s'y rattachent, a touché le monde entier. La station essence n'est pas uniquement la colonisatrice des zones péri-urbaines des villes, mais elle a aussi conquis les déserts et les montagnes, permettant à l'Homme de traverser

LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET LA STATION

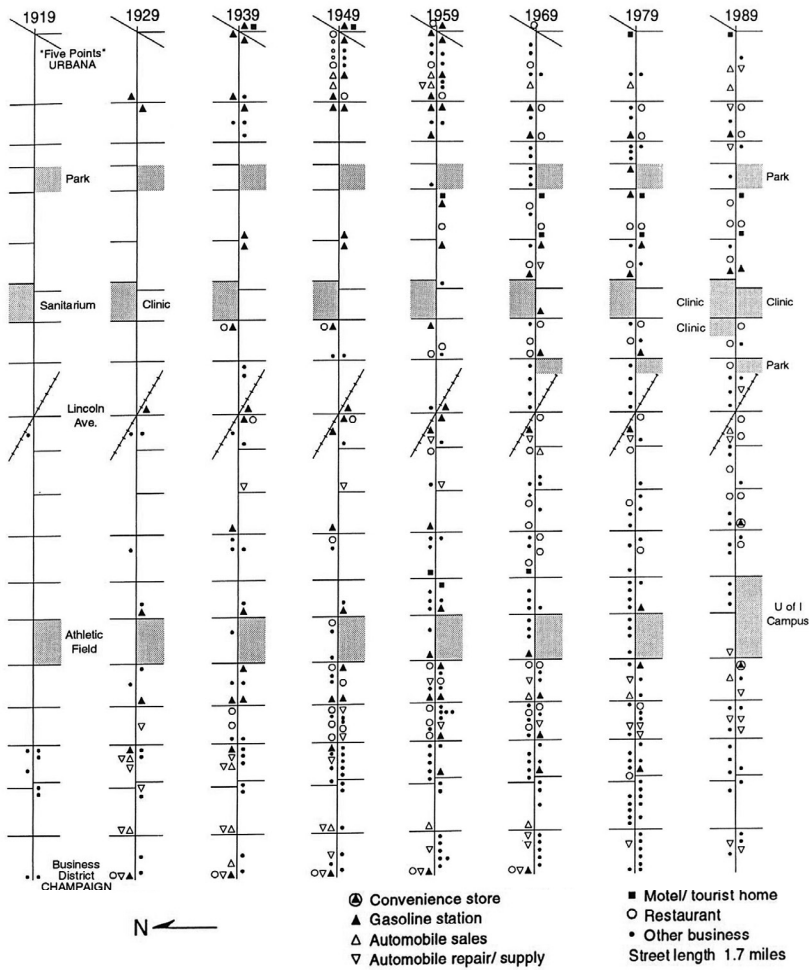


Fig 2.4 Evolution des zones commerciales dues à la présence de la station essence comme colonisatrice. 1919-1989. Graphique de Jakle & Sculle.



Fig 2.3 Développement de la strip, 1924, Whittier Boulevard, Belvedere, California.

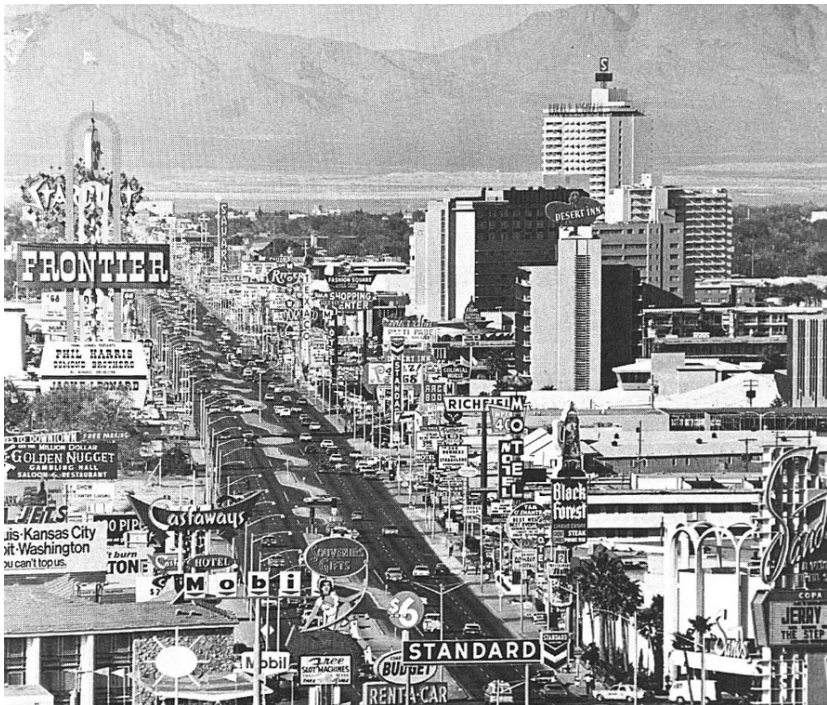


Fig 2.6 'Upper strip' Las Vegas après les années 1950.

tous les paysages, sans limites ni frontières. Alors, les routes ont formé une toile de fils entremêlés se superposant à l'ensemble de notre planète. Puis, les stations essence se sont disséminées dans ce tissu permettant, grâce à l'essence, de lui donner vie comme l'eau représente notre source. Enfin, une infinité de petits éléments sont venus s'y rattacher et la voiture est devenue l'intermédiaire entre l'Homme et cette nouvelle stratification terrestre.

Rem Koolhaas, dans son essai intitulé *Junkspace* ⁶, publié en 2001, présente le 'monde contemporain' tel un espace rempli de déchets. Cet espace est continu et se nourrit de toutes nouvelles inventions technologiques :

"Continuity is the essence of Junkspace; it exploits any invention that enables expansion, deploys the infrastructure of seamlessness." ⁷

La station essence est sans aucun doute en partie créatrice de cet espace. Sans déterminer la qualité de ce nouveau lieu qui est désormais partout, l'impact est urbain mais aussi social. C'est un monde instantané pour un style de vie instantané.

Finalement, si ce système est partout, ceci veut dire d'une certaine façon que nous n'avons jamais rien construit d'aussi grand. En résumé, la mobilité forme une sorte de nouvelle monumentalité : discrète, continue, faite d'une multitude d'éléments liés par des longues bandes de goudron, invisible à l'échelle humaine mais percutante à l'échelle terrestre. La station essence, appartenant à ce déploiement, est une partie intégrante de cette nouvelle monumentalité. L'Homme y vit une nouvelle expérience, comme le dirait Banham *"a kinetic experience as one sweeps through it."* ⁸, qui rend le rapport au monde instantané.

Nous avons ainsi compris, à travers l'histoire de la station essence et de son impact sur le territoire, que cette structure a modifié de façon radicale le monde dans lequel nous vivons. La station, initialement une simple construction fonctionnelle à but commercial, s'est parue d'images afin de leurrer les consommateurs en jouant avec leurs émotions. Comme une véritable colonisatrice, elle a affirmé sa place dans les différentes régions et s'est constituée un empire. Finalement, la petite station est bien plus

L'ESSENCE

qu'elle ne semble être. Son impact n'est pas seulement physique mais psychique. Elle est entrée dans la pensée des gens et est devenue quelque chose de symbolique. Maintenant, regardons comment cette symbolique a influencé les individus en s'intéressant à la représentation de la station dans l'art.

L'ESSENCE

LA SYMBOLIQUE

LA SYMBOLIQUE

“if it is all bad, why is it so inspiring?” ¹

Voilà ce que se sont demandés Robert Venturi, Denis Scott Brown et Steven Izenour, dans les années 1970, en voyant les réactions négatives des médias, photographes et architectes à propos des stations-service et autres constructions en bord de route. Ces derniers s’insurgeaient (et fréquemment s’insurgent encore) contre la pollution visuelle qu’engendrait ces éléments. Mais est-ce vraiment une nuisance à l’œil?

Malheureusement pour elle, elle n’a pas arrêté d’essayer de plaire, sans succès. Elle n’a fait que changer d’apparence en fonction des envies de ses utilisateurs. Depuis ses débuts, en tant que petit hangar, elle était mal aimée. Puis, afin de plaire, elle a modifié son apparence en s’inspirant d’images connotées d’émotions de sorte à éveiller de la sympathie, du respect ou encore de la surprise. Mais là encore, pour certaines personnes, ça n’a pas été suffisant. Alors, elle a essayé de ne plus faire semblant et de prendre une image purement fonctionnelle. C’était voué à l’échec! Elle a dû alors se déguiser à nouveau, porter des chapeaux et faire semblant d’être quelque chose qu’elle n’était pas. Finalement, aujourd’hui, elle est toujours et encore décriée comme étant simplement laide.

Mais pourtant, la station essence persiste. La relation avec l’Homme est un peu comme une histoire d’amour qui se passe mal. Il y a l’amour, mais la haine aussi. On la trouve abjecte, certes, mais on ne peut s’en passer. Alors, on s’y attache.

Chacun à sa propre histoire avec la station. C’est très personnel. Comme chaque individu y va dans un contexte et un but différent, les émotions

reliées à elle sont diverses. Pour certains, elle sent bon l'odeur de l'essence. Pour d'autres, c'est le seul endroit où trouver un encas. Finalement, il y a ceux qui jubilent, quand ils la perçoivent au bout de l'horizon, car elle offre les toilettes mystiques après des kilomètres de routes désertiques.

En fin de compte, on se réjouit toujours de la voir. Elle forme une petite oasis mécanique et non vivante. Elle nous permet de braver les distances et de continuer la route dans les nuits les plus sombres. Elle nous offre un point d'arrêt dans le système antihumain qu'est la route. Elle nous protège du danger et nous abreuve, ainsi que notre monture. On la reconnaît de loin, grâce à ses signes qui se transforment comme des étoiles indiquant une terre promise. Dans le flux de la route, l'homme a besoin de son phare.

Mais la petite station essence ne doit pas se sentir seule face à ce rejet car la grande station, la gare, a aussi subi les reproches de la population au début de son apparition au 18^{ème} siècle. La dualité de sa forme, une part se liant à la ville par l'expression de la façade et l'autre part appartenant au monde industriel et fonctionnel conçu par le couvert, a engendré pour les architectes de ce temps un véritable problème (qui semble encore se poser pour les stations essence d'aujourd'hui). Selon Alan Colquhoun, ce nouveau type de construction, à cette époque, déclenchait un choc culturel et psychologique. Le couvert de la station était d'un autre langage de celui de la ville et de ses habitants. Il formait un nouveau monde fait de verre, de métal et de vapeur. Cependant, toute la population n'était pas effrayée par la gare. La nouveauté ainsi que le choc qu'elle provoquait inspiraient les artistes, peintres et écrivains ². Claude Monet peignit une série de tableaux de la gare de Saint-Lazare et Emile Zola incita tous les artistes à représenter la vie moderne ³. Alors, la gare devint le nouveau symbole de cette époque et la population, ainsi que les artistes, se l'approprièrent.

Afin de comprendre la station et son empreinte sur la population de son temps, ainsi que de discerner comment les gens la perçoivent d'une façon intime, il n'y a rien de mieux que l'œuvre d'un artiste qui ne produit son travail que pour laisser parler ses ressentis. Ainsi, au court de ce chapitre, nous pourrions observer comment les photographes, peintres et poètes ont exprimé leur vision de la station, depuis les années 1930 jusqu'à

aujourd'hui. À travers ces œuvres chargées d'émotions, nous aurons une preuve que dans le ressenti populaire, la station est plus qu'un simple objet fonctionnel et commercial posé en bord de route. Leur subjectivité est primordiale pour la compréhension de l'évolution de notre rapport à la station car elle permet de tracer un fil rouge du lien émotionnel qui se forme entre l'objet et nous.

“ L'art en général, et naturellement aussi l'architecture, est un reflet de l'état spirituel de l'homme dans son temps. ”⁴

Les photographes des années 1930

Dans les années 1930, au moment de la Grande Dépression qui toucha les États-Unis et le monde entier, plusieurs photographes américains engagés par l'organisation FSA (Farm Security Administration), reportèrent la condition des États-Unis à travers leurs travaux⁵. Evans Walter, Dorothea Lange, John Vachon, ainsi que d'autres photographes entreprirent la documentation en image de la population la plus touchée par la Dépression, la communauté rurale américaine. Ces images illustrent des conditions de vie et de travail difficiles, un homme travaillant seul, une femme triste avec ses enfants, un groupe de personnes attendant. Toutefois, ce qui est aussi intéressant est de voir dans quel type d'environnement l'Homme se trouvait à ce moment-là. Les photographies furent prises parfois dans l'intimité de la vie des personnes en les immortalisant dans leur logement fréquemment insalubre, parfois dans les champs, sur les routes désertiques, sous un porche, devant un magasin. Elles étaient aussi prises dans le cadre de la station essence.

Ces stations ne sont pas les éléments principaux de ces photographies, comme elles le deviendront plus tard dans d'autres œuvres. Là, elles ne forment encore que le décor mettant en scène l'Homme dans sa vie de tous les jours sans ajouts ni fioritures.

Dorothea Lange travaillait plus en portait. Cependant, plusieurs de ses clichés illustrent des interactions sociales ou encore des lieux porteurs de messages.



Fig 3.1 Country store on dirt road, Gordonton, North Carolina, 1939, Dorothea Lange.



Fig 3.2 Last West, Gas Station, Kern County, California, November 1938, Dorothea Lange.

La photographie de Dorothea Lange *Fig 3.1* montre un magasin au bord d'une route de campagne qui fournissait des vivres et à la fois de l'essence. Le sujet de l'image n'est pas tournée sur la pompe à essence mais sur les hommes qui y interagissent. Toutefois, la composition semble ancrée à la pompe à essence, élément le plus étrange de l'image qui, par sa nouveauté, crée une rupture avec la maison décrépie formant le fond.

Dans la photographie représentant une pompe à air à une station essence *Fig 3.2*, l'Homme s'est apparemment approprié la station comme lieu de revendication. La signalétique de la station est employée à d'autres fins dans ses temps difficiles. C'est un renversement de la signalétique commerciale.

Evans Walker, un des photographes les plus influents du 20^{ème} siècle, portait une attention particulière au lien entre la rue et la population. Dans ses photographies prises pour la FSA, le lieu ainsi que les mots prennent une importance particulière. Dans le nouveau paysage vernaculaire américain, il ne suffit apparemment plus de regarder mais il faut savoir lire aussi. La station Gibson Motor, prise en juin 1935, présente un lieu revêtu de lettres dans lequel des personnes attendent *Fig 3.3*. L'œil qui observe cette image ne sait plus trop où regarder car l'information écrite est trop grande. D'une certaine manière, de par son illisibilité, les lettres forment un fond duquel se détache les personnages. On distingue un groupe de personnes qui semble être assis en silence sur un banc à l'abri du couvert. Ce groupe donne une connotation sociale à l'image, serait-ce un lieu de rencontre ? Puis, il y a la figure principale de la composition, un homme attendant quelqu'un, quelque chose, adossé contre une des trois pompes à essence; c'est l'intendant de la station. Le pompiste semble être un personnage atypique. Il attend dans le bruit de la route qu'un motoriste requière l'aide de son service. Cet homme fait penser au pompiste qu'Hopper peindra cinq ans plus tard.

Walker est un précurseur dans sa manière d'intégrer la signalétique dans ses images. La photographie *Fig 3.4* constitue un mélange de mot, de rue et d'homme. D'une certaine façon, elle regroupe déjà dans les années

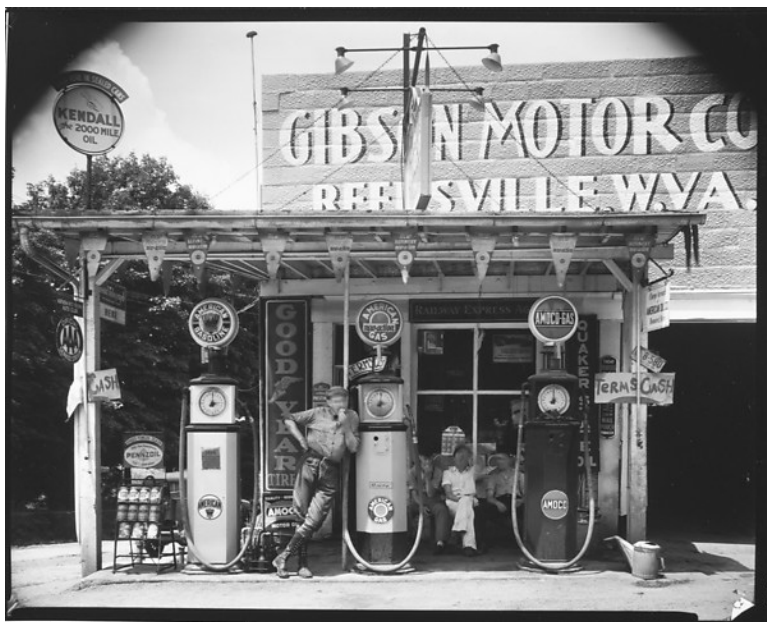


Fig 3.3 Gibson Motor Company Gas Station with Attendant Leaning on Pump, Reedsville, West Virginia, 1935, Evan Walker



Fig 3.4 Roadside Gas Station and Miners Houses, Lewisburg, Alabama, 1936, Evan Walker.

trente, tous les ingrédients qui formeront le paysage de bord de route des années soixante. Dans cette image, aucun des trois éléments ne semblent prendre le dessus sur l'équilibre de la composition. La photographie parle plus d'un système dans lequel l'homme seul s'insère: la voiture, la route et l'essence formant le trio d'une nouvelle façon de vivre. Ce style de photographie, objectif et direct, pourrait être l'inspiration de Ed Ruscha dans ses photographies de stations-service durant les années soixante. Ce n'est pas une histoire de composer de l'art mais bien de représenter une réalité.

“ Vous ne voulez pas que votre travail découle de l'art ; vous voulez qu'il commence avec la vie, et elle est dans la rue maintenant. Je ne suis plus à l'aise dans un musée. Je ne veux plus y aller, je ne veux plus qu'on m' 'apprenne' quoi que ce soit, je ne veux pas voir de l'art 'accompli'. Je m'intéresse à ce qu'on appelle le vernaculaire ”⁶

Evans Walker

Dorothea Lange ainsi que Evans Walker ont tous deux photographié la station comme élément intégré dans la société. Ce n'est plus quelque chose de réellement nouveau, elle fait partie du paysage. Comme le dit Evans Walker, tout élément immergé dans la rue a son importance. Ce photographe s'intéresse au vernaculaire américain et la station essence semble alors commencer à en faire partie.

John Vachon, aussi photographe pour la FSA, constitua une plus grande collection de photographies de stations-service. Dans ses prises, les stations se détachent plus du reste de la ville. Elles deviennent le sujet principal de la composition. Soit elles se coupent du contexte par leur originalité, soit c'est la lumière qui les isole du monde de la nuit *Fig 3.5*. Dans tous les cas, la coupure entre la station et le monde dans lequel elle est construite est exacerbée dans ses photographies. Vachon introduit la station essence comme objet principal dans ses photographies. Quelques années plus tôt, les travaux de ses collègues, Lange et Walker, avaient pour fond de scène



Fig 3.5 Station vue de nuit, Dubuque, Iowa, Avril 1940, John Vachon.



Fig 3.6 Road map de la compagnie Richfield, couverture de 1934.

la station. Cette évolution poussant la station de l'arrière à l'avant dans la composition montre un nouvel attrait pour cet objet. Désormais, il fait parti du vernaculaire américain. Mais les connotations émotionnelles n'y sont pas rattachées. Ces images ne forment encore que de simples attestations d'une situation en train de se former. Toutefois, les photographes de la Grande Dépression ont fait entrer la station dans le domaine de l'art. Finalement, grâce à son pinceau, c'est Hopper qui a introduit la station essence dans le monde de la symbolique.

Dix ans après le début de la Grande Dépression, au début de la Seconde Guerre Mondiale, la station essence était devenue, à force de publicité des compagnies pétrolières, l'emblème de la liberté et de l'autonomie sur les distances. Afin de promouvoir leur filiale, elles offraient aux conducteurs les road maps, cartes des routes formant des itinéraires suivant les stations⁷. Les illustrations de ces dernières étaient toujours connotées de symboles présentant la station tel un refuge, un lieu de convivialité ou encore un arrêt offrant un service irréprochable *Fig 3.6*. Aux États-Unis, la vision de la station essence comme refuge s'est implantée peu à peu dans la psyché des américains. Elles vendaient le rêve dont tout le monde avait besoin dans ces temps incertains.

Edward Hopper

Edward Hopper, fameux peintre réaliste du 20^{ème} siècle, aimait présenter l'Homme dans sa vie quotidienne. Selon les dires de sa femme, il était apparemment fasciné par les stations essence et voulait en peindre une depuis longtemps. Après des recherches et plusieurs esquisses, il peignit l'œuvre intitulée *Gas* en 1940 *Fig 3.7*. Dans une situation politique et mondiale tendue, Hopper pensait au mot refuge, auquel il y rattacha la forme physique de la station essence⁸. Dans son œuvre *Gas*, la station essence semble de se trouver sur une longue route perdue dans une forêt dense et sombre. Le crépuscule est arrivé et le paysage s'éteint peu à peu. Dans ce contexte de pénombre, la véritable source de lumière n'est pas naturelle mais élec-



Fig 3.7 Gas, 1940, Huile sur canvas, 66.7 x 102.2 cm, Edward Hopper.

trique et provient de la station essence même. Ainsi, la construction se détache de la nature, elle devient quelque chose d'artificiel comme la route qui traverse le paysage sauvage. La lumière s'étend jusqu'à la clairière sèche de l'autre côté de la route, ceci définit la zone humanisée. En dehors de ce halo de lumière, rien n'est certain. La maison faisant office de station est peinte avec abstraction. Les détails de la porte et des fenêtres sont omis. Elles forment de simples trous de lumière presque archaïques. C'est un refuge de lumière rudimentaire. Les pompes à essence sont représentées avec leur sphère de lumière posée sur le dessus. Toutefois, le sigle de la marque est difficile à déchiffrer comme si nous nous trouvions trop loin pour le lire. Puis, il y a le signe Mobilgas qui lui est lisible, même de loin, bien éclairé et qui tente de dépasser la cime des arbres. À nouveau, la station cherche à sortir de la nature. Finalement, il y a l'homme seul, s'occupant de la station afin que tout soit prêt pour le nouveau voyageur en besoin d'essence, de vivre, ou de contact humain. Cette station essence, peinte par Hopper, représente vraiment la sensation d'un lieu, un point perdu sur une ligne hasardeuse. Cette peinture se trouve à quelque part au début de la nuit, un sanctuaire d'essence, de lumière et de vie humaine, au milieu d'une forêt sombre et infinie.

*“ Nighthawks and Gas-these are Hopper’s two most eloquent transformations of ordinary places into clean, well-lighted sanctuaries against the night-the actual and the archetypal night. They are stopping points of almost universal need. As such, they impress themselves indelibly on our psyches. Without them, a later twentieth-century touchstone like Ed Ruscha’s Standard Station: Amarillo, Texas seems to me most unlikely. ”*⁹

Ed Ruscha

Vingt-trois ans plus tard, en 1963, Ed Ruscha artiste, peintre, réalisateur et photographe, publie son premier livre intitulé *Twentysix Gasoline Stations, Fig 3.8.*¹⁰

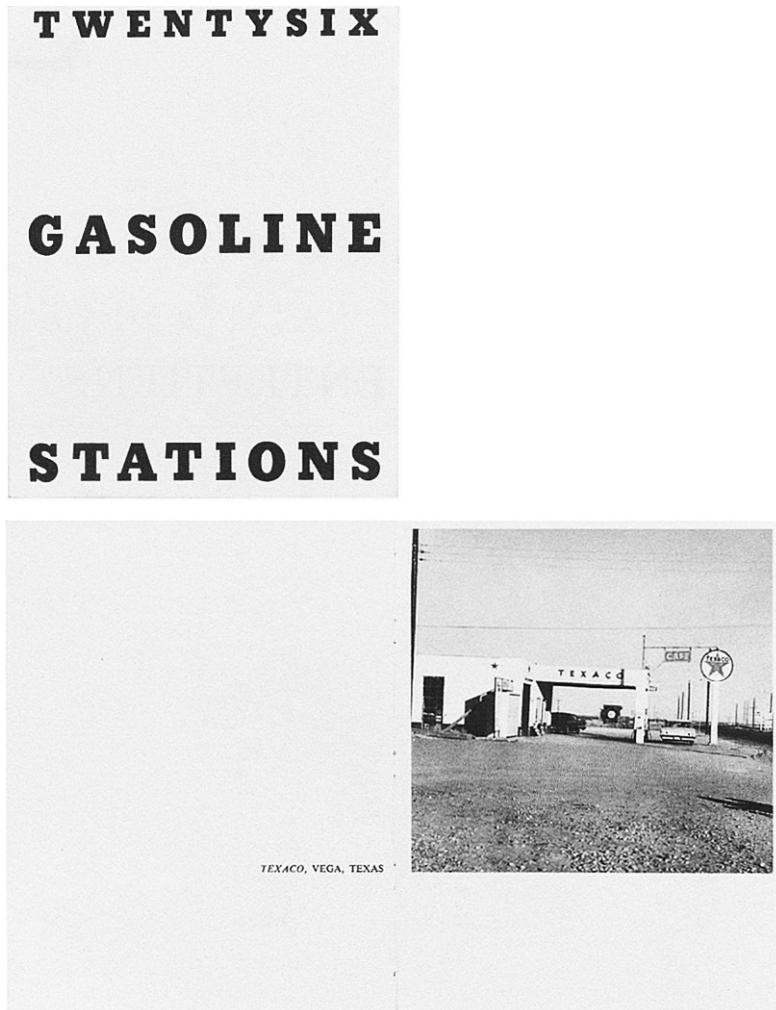


Fig 3.8 Couverture et double page Texaco, Vega, Texas, Ed Ruscha.

En parlant de son livre, lors d'un entretien avec John Coplan en 1965, il en ressort que la station essence n'était initialement pas le sujet principal de son livre.

“ Mon premier livre est né d'un jeu sur les mots. Le titre est apparu avant même que je ne pense aux images. J'aime le mot 'gasoline'[essence] et j'aime le caractère spécifique de 'Twenty-six' [vingt-six]. ” ¹¹

Ainsi, c'est le mot qui a d'abord attiré l'artiste et non l'objet qu'il a photographié par la suite. Dans ce projet de livre, la station essence est le témoignage d'une réalité sans ajout d'émotions ou de valeurs. Les stations essence y sont représentées telles quelles.

“ I want absolutely neutral material [in my books]. My pictures are not that interesting, nor the subject matter. They are simply a collection of 'facts'. ” ¹²

En réalité, ce qui intéressait Ruscha était plutôt le processus de publication et la fonction de l'objet produit. Il voyait son livre comme un produit de consommation de masse, destiné à la masse et non à l'élite, comme le sont normalement les œuvres d'art. Pour lui, le but aurait été atteint si les gens s'étaient passés le livre d'amis en amis et s'ils auraient fini par le jeter à la poubelle comme presque tout objet de consommation. Un lien entre la construction des stations essence et le système de production du livre de Ruscha existe. La voiture était initialement un luxe que seuls les riches pouvaient s'offrir. Avec l'avènement de la voiture standardisée par Ford, ce produit devint un objet accessible à la masse. Alors la station dut suivre la demande ce qui imposa la construction en éléments préfabriqués et standardisés pour diminuer les coûts et le temps des constructions. Ruscha fit de même avec ses publications. Ce qui l'intéressait était le processus de pensée ¹⁰. L'impact de ce livre fut bien différent que celui espéré par l'artiste. L'objet livre est devenu une vraie œuvre d'art collectionnée et son impact sur le monde de l'art ainsi que sur le monde de l'architecture et de l'urbanisme est important. Les photographies représentées dans ce livre sont toutes prises de la même manière: à une certaine distance de l'objet, comme prise depuis la route le temps d'une pause. De la sorte, avec ce recul, il n'illustre pas uniquement la station mais son environnement aussi.

Bien que le livre n'a que très peu de texte, il raconte par les images un voyage, un trajet sur une route muette dans le paysage du vernaculaire américain. Ainsi, sans le vouloir initialement, cette publication est devenue une attestation de la naissance d'une nouvelle culture formée par le monde de l'automobile.

*“ Especially in my books I had no real agenda or message or point of communication for anybody and I just wanted to explore the subject, sort of, dead...dead head straight on without much emotion. Lack of emotion is almost like...a little like no style, in a way. I had this notion to make a book and I had been photographing gasoline stations across America. What used to belong to the Navaho and Apache Indians now belongs to the white man and he's got gas stations out there. So, I started seeing it as cultural curiosities. ”*¹³

Denis Scott Brown, Reyner Banham ainsi que Kenneth Frampton furent très touchés par la publication de Ed Ruscha.

*“ The moment when Ruscha began making his architectural books coincided with the birth of a spate of ‘Los Angeles Studies’ that analyzed the history, structure, and societal impact of the post-war, highway-based city. ”*¹⁴

Denis Scott Brown promut une attitude non critique face au nouveau paysage américain. Elle prit Ed Ruscha comme exemple ultime de l'architecte idéal. Elle prôna la façon de voir le paysage de Ruscha car elle était respectueuse et tentait de comprendre l'environnement sans vouloir y apporter de modifications. Ainsi, Scott Brown s'appuya sur le travail de Ruscha pour défendre sa vision de l'architecture et du développement urbain. Pour elle, l'analyse presque chirurgicale de la station essence donnée par Ruscha œuvrait pour l'amélioration de la société ainsi que le progrès dans l'art. Une manière non-critique qui permet de mieux comprendre le fonctionnement de la société. Dans l'architecture, le monde du bord de

la route ne faisait pas partie du vocabulaire architectural. Dans le livre *Learning from Las Vegas*, de Venturi, Scott Brown et Izenour, les auteurs attestent l'importante découverte des artistes Pop, comme Ruscha, permettant de valoriser une architecture encore jamais reconnue.

*“ Pop artists have relearned this. Our acknowledgment of existing, commercial architecture at the scale of the highway is within this tradition. ”*¹⁵

Pour Frampton, *Twenty-six gasoline stations*, bien qu'étant d'accord avec Scott Brown sur le côté neutre et représentatif du livre, divergeait sur la réponse à tirer de cette œuvre. Dans un article intitulé *America 1960-1970 : Notes on Urban Images and Theory*, il pointe du doigt Scott Brown ainsi que Ruscha, affirmant que leur attitude permissive et compréhensive vis-à-vis du nouveau paysage américain offre une sorte d'excuse au capitalisme et au système de surconsommation. Il pense qu'en restant ainsi passifs face à une situation autant politique, qu'économique, que sociale, qu'urbanistique, ils poussaient notre société vers la maladie. Le 'kitsch', fondé par l'industrie, permet de satisfaire les besoins de la masse mais pousse cette dernière vers sa mort.¹⁰

Finalement Reyner Banham vint lui aussi à la rencontre de Ed Ruscha dans son film *Reyner Banham Loves Los Angeles*. Le lieu où se déroule l'interview est important. Reyner Banham, Ed Ruscha ainsi que Mike Salisbury sont assis dans une voiture décapotable garée à un restaurant drive-in. Avant de commencer le dialogue, qui a tout l'air d'avoir été préparé à l'avance, ils commandent à manger à la serveuse venue à eux sur le parking en plein soleil.

Banham: “ Our problem is this: we're talking about a town that has no public monument worth visiting [...] what sort of public commercial buildings you would send visitors to L.A. to see? ”

Rusha: “ Gas stations, maybe. Any kind of edifice that has to do with the car, and the gas station is one of them.”

Banham : “ But what are the particular virtues of these build-

ings? ”

Ruscha: “ Well, the fact that they can put them together in about three days or less. Sometimes it takes longer to tear down an old building than it does it to put up a new one. And they’re streamlined, everything about them is streamlined. That’s what I like about them. ”

Banham: “ And is the standardization a virtue? ”

Ruscha: “ Oh yeah, definitely, definitely. I like the fact that they can just put something up and get right into business. And you know they don’t want to lose any time. ” [laughter]

Banham: “ Yeah, but from the observant visitor’s point of view it means that you can visit the same building in 900 different locations. ”

Ruscha: “ Yeah, but you’re not sure it will be in the same location when you come back next year! ” ¹⁶

À Travers ce dialogue, Banham ne reflète pas vraiment la même façon de penser que Scott et Frampton mais l’intérêt de la station essence persiste. Toutefois, on peut le lire ici, Ruscha attribue à la station essence plus d’importance qu’il ne le montre dans son livre. Il la présente comme étant : universelle, standardisée, impermanente, mais d’une façon positive. Finalement, il propose à Banham et aux touristes, à défaut de pouvoir visiter un monument, de visiter une station essence. Un monument est essentiellement porteur de valeurs et symboles d’un lieu, donc selon les dires de Ruscha, la station essence pourrait être son égal.

Son livre *Twenty-six gasoline stations* était clairement un objet dont le but était son mécanisme. Les vingt-six photographies de stations essences représentées dedans n’étaient dans le fond de l’œuvre pas le message que Ruscha souhaitait uniquement transmettre. Il en est pas moins que le livre fit grande impression dans le monde théorique de l’architecture et refléta une représentation emprunte de l’imaginaire américain.

La même année, Ruscha commença une nouvelle œuvre par un autre bi-

ais, celui de la peinture. Il réexploita l'image de la station essence en s'inspirant d'une photographie qu'il avait prise et dont la perspective l'incita à la reproduire en peinture *Fig 3.9*. L'huile sur toile intitulée *Standard Station, Amarillo, Texas*, produite en 1963, fut l'un des plus grands formats de l'artiste : 164 centimètres par 310 centimètres. La première chose qui frappe l'œil est la composition en diagonale de la peinture. Cette composition engendre une force cinétique dans la tableau qui lui donne la sensation d'accélération et de mobilité. Pour l'artiste, ce tableau avait même des origines comiques. Il sut rendre en peinture la station essence glamour à la façon Hollywoodienne. Comme la peinture *Gas* de Hopper, cette station essence est représentée de nuit mettant ainsi en valeur les rayons lumineux oranges et le néon standard. Cette composition de nuit et en lien avec son premier tableau du genre *Large Trademark With Eight Spotlights* peinte par Ruscha en 1962. Ainsi, on comprend que la station n'est pas seulement une construction utilitaire et fonctionnant de jour mais elle a aussi un réel usage la nuit. Elle fait partie d'un monde où tout est toujours disponible à n'importe quelle heure. Contrairement, par exemple au train où l'homme se trouvait coincé dans un horaire, la station essence est toujours ouverte. De manière générale, elle devient une source de lumière attirant les gens comme des papillons de nuit. La perspective fulgurante de l'œuvre fait aussi penser à l'instantanéité de ce nouveau système. C'est un produit de consommation poussé à son extrême.

En parlant de son livre *Twenty-six gasoline stations*, Ruscha avait bien affirmé que ses photographies étaient neutres et sans réel intérêt, mais que leur sujet était ce qui comptait :

“ *The photograph by itself doesn't mean anything to me ; it's the gas station that's the important thing.* ” ¹⁷

En transposant la photographie de référence en peinture et sur un format adéquat, Ruscha a rendu la station essence iconique et monumentale. Paul Karlstrom mentionne cette œuvre dans un de ses articles destinés aux *Archives of American Art Journal* :

“ Les variations de Ruscha sur le thème de la station-service



Fig 3.9, Standard Station, Amarillo, Texas, produite en 1963 Ed Ruscha.

représentent un véritable discours d'autorité sur la culture américaine de l'automobile. Bien plus, à mon avis, que n'importe quelle représentation hyperréaliste d'une vraie voiture. Dans sa forme et son contenu, Standard Station, Amarillo, Texas est une véritable icône de l'Amérique. ”¹⁸

Voilà, le mot icône est relié à la station-service. Quant au mot utilisé dans l'œuvre : standard, Ruscha expliqua que pour lui, cela aurait pu être 'mobil' ou 'Shell'. Mais, pour une raison profonde qu'il préféra ignorer, ce fut la marque standard.

“ certaines de mes œuvres – qu'on les considère comme abouties ou non – peuvent effectivement avoir ce caractère de balbutiements inachevés et posséder néanmoins une cohérence. Il peut s'agir de pensées incomplètes se rapportant à une chose particulière. Un artiste doit ouvrir son travail à l'interprétation du public, et les réactions du public font partie de l'œuvre d'art. ”¹⁹

Ceci permet bien sûr aux observateurs d'avoir une autre lecture de l'œuvre : voici deux possibilités. Premièrement, 'Standard', comme standardisation, est le mode de construction et de fonctionnement de la station-service, quelque chose de normé et d'ordinaire. Sans parler du mot standard, tous les éléments permettant de reconnaître la station-service sont présents : les pompes à essence, le grand avant toit, le signe en grand de la marque et la boîte magasin rattachée au couvert. Cette station-service est l'archétype de la station dans le monde entier. La deuxième possibilité est qu'elle fixe un nouveau standard pour un monde à la recherche d'identité. Au final, nous parlons beaucoup ici de l'Amérique mais cet archétype fait partie intégrante de la globalisation et il peut être aujourd'hui compris par tous.

En résumé, Ed Ruscha a d'abord traité la station-service sans émotion et de façon directe. Puis, par le biais de la peinture, il lui a fait porter toutes les valeurs que la société attribuait à cet objet durant cette période. D'un côté, on a le documentaire objectif par le biais de la photographie qui ne

FILLING STATION

Oh, but it is dirty!
—this little filling station,
oil-soaked, oil-permeated
to a disturbing, over-all
black translucency.
Be careful with that match!

Father wears a dirty,
oil-soaked monkey suit
that cuts him under the arms,
and several quick and saucy
and greasy sons assist him
(it's a family filling station),
all quite thoroughly dirty.

Do they live in the station?
It has a cement porch
behind the pumps, and on it
a set of crushed and grease-
impregnated wickerwork;
on the wicker sofa
a dirty dog, quite comfy.

Some comic books provide
the only note of color—
of certain color. They lie
upon a big dim doily
draping a taboret
(part of the set), beside
a big hirsute begonia.

Why the extraneous plant?
Why the taboret?
Why, oh why, the doily?
(Embroidered in daisy stitch
with marguerites, I think,
and heavy with gray crochet.)

Somebody embroidered the doily.
Somebody waters the plant,
or oils it, maybe. Somebody
arranges the rows of cans
so that they softly say:
ESSO—so—so—so
to high-strung automobiles.
Somebody loves us all.

Fig 3.10 Filling Station, Elizabeth Bishop.

laisse pas trop de place à l'interprétation. De l'autre côté, on a la vision émotive et glamour, plus proche de celle de Hopper, qui mystifie quelque peu la station. On lui attribue alors des valeurs symboliques telles que la source de lumière, de vivacité, d'intemporalité et le refuge.

Elizabeth Bishop

Une autre approche possible de la station-service est celle donnée par la poétesse Elizabeth Bishop qui écrit un poème nommé *Filling station* en 1965 Fig 3.10.²⁰

Dans ce monde se déroulant dans le décor de la station-essence, la voiture n'y est presque pas présente, excepté l'allusion créée par la disposition des bidons murmurant le passage des voitures à pleine vitesse, par un doux son : SO-SO-SO.

L'intérêt de la poète est porté sur la famille qui 'y vit' si vraiment telle est leur maison. Le lieu est insalubre, imbibé d'huile, de l'habit du père au sofa en rotin. Les enfants mêmes ont l'air plus huileux que vivants.

Il y a collision entre deux univers. Celui de l'endroit, physique, et celui de la famille, moral. Avec difficulté, une personne (probablement la mère absente du décor) tend bien que mal à joindre l'essence, l'huile et le béton à la douceur des couleurs et à la finesse du crochet.

Cet univers est dans une balance incertaine où une simple allumette pourrait tout faire disparaître. Alors, pourquoi se donner tant de peine dans les détails ?

Mais quand on y pense, qui ou plutôt quoi a engendré un pareil lieu dépourvu de nature hormis le pauvre bégonia hirsute? Cet endroit s'oppose totalement au bien-être de la famille. Finalement, au dernier vers s'embrase l'étincelle qui démonte tout ce décor : "*Somebody loves us all !*". Il est soudain question d'amour, une valeur plus importante que celles portées par la station essence.

Ainsi, Bishop, dans son poème, donne un autre son de cloche vis-à-vis de la splendeur de la station. Contrairement à Hopper et Ruscha la présentant soit comme un refuge soit comme une icône, Bishop la remet à sa place

LA STATION ESSENCE



Fig 3.11 Gas Shell, 2012, impression chromatique, David LaChapelle.



Fig 3.12 Gas 76, 2012, impression chromatique, David LaChapelle.

au bord de la route. Toutefois, une chose non négligeable est l'attention qu'elle porte dans les détails qu'elle voit à travers la station, des détails associés normalement à la maison familiale. Ainsi, bien qu'elle ne soit pas valeureuse aux yeux de Bishop, l'écrivaine n'efface pas pour autant le côté domestique et familial rattaché à cette dernière, tout en insinuant que les valeurs transposées à cet objet ne sont pas forcément les bonnes.

David LaChapelle

En 2012, David LaChapelle, photographe hyperréaliste créant des scènes montrant le consumérisme américain, rend hommage à Hopper avec six photographies de stations-service perdues dans la jungle *Fig 3.11*, *Fig 3.12*. Les stations se trouvant dans ses photographies reprennent toutes les signes constituant la station type : des pompes, un couvert, un sigle de la marque légèrement décalée de la structure, un magasin etc. Dans ce projet, LaChapelle parle de la station-service comme une intrusion dans la nature. La présence de cet objet dans la forêt reflète l'absurdité humaine de vouloir exploiter la nature²¹. L'artiste parle de ses images comme " un miroir tendu à notre société " ²² et donne la possibilité au spectateur de juger et d'en tirer des leçons. La station représentée dans ces images se retrouve décontextualisée, arrachée de sa route, de son tissu créateur et ainsi devient un objet vulnérable abandonné dans la forêt. Ici, contrairement à celle de Hopper, il n'est pas question de refuge mais bien de l'icône créée par l'Homme. Elle fait face à la nature qui lui a donné sa raison d'être : l'essence. La lumière kitsch des néons s'oppose à l'obscurité de la forêt. Mais la lumière ne sert plus à attirer le motoriste, car personne n'est là, sans route ni homme, la symbolique de la station essence devient presque comique, voire même, ridicule. Le choc autant visuel que tactile est puissant. C'est un combat de gladiateurs dont l'issue déterminera la tournure du monde à venir. La nature va-t-elle gagner sur la station et l'engloutir comme elle l'a fait auparavant avec les dinosaures ? La station va-t-elle prendre le dessus ? Mais si elle perd sa fonctionnalité en perd-elle son sens ? Ce qui est certain, c'est que sans la route ni l'Homme, elle devient

désuète à part si elle se transforme en autre chose, un sanctuaire perdu dans la forêt vierge, vestige d'une ancienne civilisation. Nous pourrions presque nous imaginer, chercheur du futur, allongé le buste relevé sur les coudes, à observer entre le feuillage cette construction étrange dont le langage se trouve muet de ses anciennes valeurs. Nous nous demanderions: Mais pourquoi ?

En conclusion, la station-service a été plusieurs fois le centre d'œuvres dont la renommée a été grande. Ce qui est intéressant est l'évolution du rapport entre l'artiste et la station-service au cours de ces quatre-vingt-dix dernières années. Comme toutes découvertes ou inventions, il y a tout d'abord un élan d'intérêts et d'idéalisation, puis commence une phase de banalisation, d'appropriation. Finalement arrive la critique car l'âge de l'invention se fait sentir et les défauts commencent à apparaître. On a pu voir à travers les œuvres de ces artistes que la station-service est porteuse de valeurs. Pour Hopper, il s'agit d'un refuge idéal et sommaire. Pour Ruscha, il est plus question d'une icône culturelle et standardisée, globalisée. Bishop la décrit comme un lieu, certes, inhospitalier mais domestique. Finalement, LaChapelle la présente comme le symbole de l'Humanité dégénérative bouffée par la nature que l'Homme même essaye de contrôler. LaChapelle rend la station-service symbole d'une société dont les valeurs sont mal placées et qui finira, tôt ou tard, par revenir à l'état sauvage : c'est-à-dire sans routes ni mobilité. Il la présente à un moment critique où la révolution est inévitable. Cette dernière devra influencer autant sur le monde de l'automobile que sur l'homme qui l'utilise.

La vie de la station-service comme nous la connaissons est totalement enchaînée à celle de la voiture. Actuellement, la voiture est en train d'essayer de se réinventer et personne ne sait réellement à quoi elle ressemblera dans quelques années et encore moins avec quoi elle fonctionnera. Une chose est certaine, l'âge d'or du pétrole est révolu. Ainsi l'essence même de la station-service ne fera bientôt plus de sens. Toutefois, le besoin de mouvement de l'Homme va perdurer. Comme le dit Ruscha :

“ Il va sans dire que j’aime la voiture en tant que symbole culturel. Mais je ne glorifie pas l’idée de voiture. Celle-ci deviendra sans doute bientôt un dinosaure. Mais le mouvement, lui, va continuer. On partirait tous en vrille si on devait faire face à la vie sans pouvoir bouger. ” ²³

Ainsi, l’Homme continuera de bouger, de traverser des déserts, de franchir des cols et de percer des forêts. Par quel moyen, nous ne le savons pas encore. Il faut encore attendre une révolution. Toutefois, le rôle de la station perdurera car il y aura toujours le besoin d’un lieu d’arrêt autant pour l’homme que pour la machine. Il ne sera peut-être un jour plus question de consommation et de commercialisation mais peut-être juste d’un temps d’arrêt dans un lieu protégé au bord du chemin. Alors à ce moment seulement, après la révolution, la station prendra toute sa force symbolique : sa véritable *essence*.

“ Every mature nation has its symbolic landscape. They are part of the iconography of nationhood, part of shared set of ideas and memories and feelings which bind people together. ” ²⁴

L'ESSENCE

LA REVOLUTION

LA REVOLUTION

“ Avec l’architecture tu ne fais pas la révolution, mais la révolution ne suffit pas pour faire de l’architecture : l’homme a besoin des deux.” ¹

Luigi Snozzi

Repensons maintenant à cette première goutte d’essence et à tout ce qu’elle a fait naître. Après des milliers et des millions de litres écoulés, un monde entier en est sorti, un monde avec ses règles, ses constructions et sa civilisation. Mais que se passera-t-il au moment de la dernière goutte ?

Toutefois, avant de toucher le fond des réserves pétrolières mondiales, il y aura le passage du pic. Le pic pétrolier indique le sommet de la courbe de production des bassins pétroliers. Passé ce sommet, rien n’est sûr, d’après le journaliste James Howard Kunstler :

“ At peak and just beyond, there is massive potential for system failures of all kind, social, economic, and political. Peak is quite literally a tipping point. Beyond peak, things unravel and the center does not hold. Beyond peak, all bets are off about civilization’s future.” ²

Ce scénario dramatique possède cependant une lacune. Quand est-ce que ce pic arrivera-t-il ? Depuis environ soixante ans, les experts tentent d’estimer quand il se produira. La tâche est périlleuse car non seulement il est déjà difficile d’établir avec précision le potentiel d’un gisement, mais il l’est d’autant plus à l’échelle de la Terre. Le géologue Marion King Hubbert avait déjà prédit dans les années 1950 que le pic pétrolier américain se

produirait en 1970. Toutefois, grâce aux nouvelles inventions dans le traitement des hydrocarbures, les gisements américains purent continuer de fonctionner. Ceci met aussi en évidence la difficulté de prédire ce fameux pic. En effet, entre les nouvelles découvertes de gisements, l'avancée technologique qui permet de forer toujours plus loin dans des régions normalement inaccessible, il est compliqué définir les limites permettant d'établir un scénario de base. Pour certains théoriciens, le pic ne sera pas en réalité le premier problème à apparaître. Bien que les pays développés aient une consommation stable de pétrole depuis quelques années, les pays émergents vont eux faire exploser le taux de consommation mondial. Ceci va déstabiliser le marché car il y aura plus de demandes alors que l'offre restera inchangée. Il en résultera une montée du prix du baril. L'essence deviendra alors un luxe et entraînera des changements sociaux et politiques.³

Malheureusement, le seul problème de la disponibilité en or noir ne résume pas la totalité des problématiques causées par notre mode de vie. Comme nous l'avons vu précédemment, grâce à l'essence, nos paysages se sont transformés et construits par de nouvelles infrastructures découlant de l'invention de la voiture. L'essence a peut-être libéré l'Homme mais elle a asservi la Nature. Les changements climatiques provoqués par les gaz à effet de serre, produits notamment par la combustion de l'essence, induisent un changement de la température de quelques degrés sur la planète. Ces quelques degrés sont en train de déstabiliser l'équilibre de la Terre. La fonte des calottes glaciaires fera monter le niveau des océans, assez pour éradiquer des îles et des pays de la surface du monde. Les courants marins et atmosphériques se modifieront créant de fortes tempêtes ou des sécheresses. Des populations entières devront migrer induisant très probablement des guerres. L'eau potable viendra à manquer. Beaucoup de théoriciens développent des scénarios apocalyptiques en essayant de prédire la fin de notre ère. Ainsi, en réaction à tous ces problèmes, certains pays adoptent une politique préventive afin d'éviter ou de minimiser tout du moins cette catastrophe. Les mouvements écologiques naissent un peu partout dans le monde afin d'éveiller la population à la connaissance de ces problèmes engendrés par notre mode de vie.

*“ And to slow down, let alone reverse, increasing carbon emissions and temperatures requires nothing more and nothing less than the reorganization of social life. The nature of “social life” is central to the causes, the consequences and the possible “mitigations” involved in the global heating.”*⁴

Changer notre manière de vivre de façon profonde implique une révolution autant dans notre fonctionnement que dans nos valeurs. Le changement devra être brutal comme l'indique Pierce F. Lewis dans son essai *Axiom for reading the landscape, some Guide to the American Scene* :

*“ Most major cultural change does not occur gradually, but instead in great sudden historic leaps, commonly provoked by such great events as wars, depressions, and major invention.”*⁵

La révolution ne peut toutefois pas seulement être idéologique, abstraite et immatérielle. Elle doit bâtir ses fondations dans le monde physique afin de pouvoir poser les premières pierres d'une nouvelle civilisation et de rendre l'événement tangible. Au court des siècles, l'Humanité n'a cessé de tourbillonner dans un cycle perpétuel de découvertes, d'adaptations, de paix, de doutes et de guerres, chacun se terminant par une révolution. Tous ces épisodes ont pris une forme physique à travers l'architecture et peuvent se lire dans le paysage. Il émerge alors trois types de révolutions majeurs se matérialisant dans la construction humaine : la révolution technologique, la révolution politique et sociale et finalement la révolution environnementale.

La révolution technologique

Une des dernières révolutions technologiques en date, dont l'impact fut mondial, est bien entendu l'automobile. Afin de mieux comprendre l'incidence de ce type de révolution sur l'architecture, regardons d'autres exemples. Comme nous l'avons déjà mentionné, la gare représente la matérialisation d'une révolution technologique, celle de la vapeur et du charbon *Fig. 4.1*. Que serait le train sans sa gare ? Afin de répondre à cette



Fig 4.1 La Gare Saint-Lazare, Huile sur toile, 75 x 104 cm, 1877, Claude Monet.

innovation, il a fallu créer un lieu dédié à ce nouveau moyen de circulation. Chaque invention répond à un besoin de l'Homme. Ainsi, l'espace créé pour cette dernière a de forte chance de devenir vecteur de valeurs supérieures à sa fonction initiale. Colquhoun nota :

“ Not only did the railway station alter the physical form of the city. It also introduced a new kind of social space in which the masses of people were thrown together while at the same time each person was enclosed in his or her private drama-a new kind of covered street like an arcade, but vaster and more specialized.” ⁶

Un exemple notable est celui du Crystal Palace, dessiné par Joseph Paxton, conçu en 1851 à Londres⁷. Cette gigantesque structure, faite de verre et de fonte, abrita la première Exposition Universelle qui avait justement pour but de promouvoir les dernières technologies et innovations. Elle symbolisa la révolution industrielle par l'incarnation, dans sa construction, de tous ces nouveaux procédés techniques. Grâce aux nouveaux processus de construction et de fabrication, il fut possible de construire le palace en un temps record. La structure était faite en éléments préfabriqués, standardisés et modulaires. Avec le palace, une nouvelle idéologie vu le jour. De par ses grandes dimensions, il était en mesure d'abriter une énorme foule et présentait la volonté de rassembler le peuple, voir même le monde entier, sous le même toit.

La révolution industrielle a totalement transformé la façon d'organiser le travail, autant dans l'espace qu'entre les hommes. Pour construire le Crystal Palace, il y avait besoin d'infrastructures. Les petits ateliers n'étaient plus disposés à offrir un tel service. Ainsi, tout le monde de l'industrie fut touché et l'usine apparut. L'usine est un lieu 'articulé' car il abrite l'Homme et la machine. C'est alors un lieu à la fois social et fonctionnel. Ainsi, il devient l'endroit réunissant deux types de révolutions : celle technologique et celle politique et sociale.

“ And it is precisely these parts that have, through labor struggle and revolution, shifted not only the entirety of the industrial plan, but also the

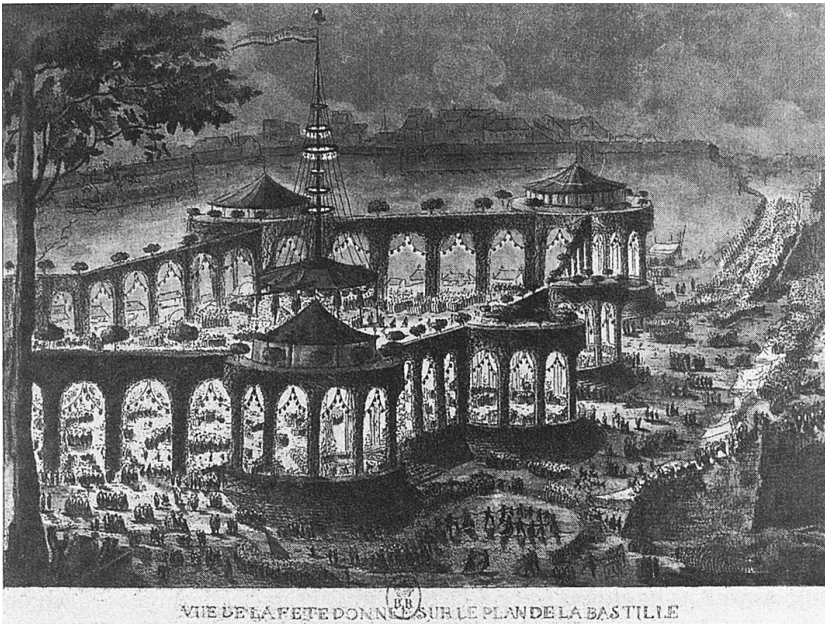


Fig 4.2 'VUE DE LA FETE DONNEE SUR LE PLAN DE LA BASTILLE' Pavillon de la Fête de la Fédération à l'ancienne place de la Bastille, 1790.

societal machine intrinsically linked to production.”⁸

La révolution politique et sociale

L'usine s'est ainsi adaptée aux besoins des ouvriers à force de révolutions de la part de ces derniers. Les rassemblements de personnes peuvent ainsi engendrer de grands changements non seulement sociaux, mais physiques aussi. Alors, une révolution politique et sociale se dialogue dans l'espace par une construction ou une transformation spatiale. Un des premiers exemples de révolution est la tour de Babel. Dans cet épisode biblique, les hommes, parlant tous la même langue, se réunirent afin de construire une tour allant toucher le ciel. Suite au déluge, les hommes, fâchés contre Dieu, voulaient lui montrer, ainsi qu'au monde entier, la puissance de la force humaine quand le peuple se rassemble. Dès ce moment, l'architecture porta une valeur symbolique révolutionnaire. Elle inspira beaucoup les architectes révolutionnaires du 18^{ème} siècle tel que Boullée. Ce dernier était porteur de nouvelles idéologies qui transparaissaient à travers les formes choisies de ses édifices.⁹ Selon Jean-Marie Pérouse de Montclos:

“ L'art révolutionnaire et la révolution politique se réclament d'un même culte pour l'Antiquité, la nature, la vertu primitive, la raison ; et ils sont les victimes de la même réaction au début du dix-neuvième siècle.”⁹

Ces architectes se sont distancés de l'architecture Vitruvienne de la même façon que la population française a rompu ses liens après des siècles de règne monarchique. Ainsi, un lien étroit s'est formé entre l'architecture et la pensée publique. La révolution Française, enclenchée par la prise de la Bastille, s'est aussi immortalisée dans l'espace. Après sa prise, la Bastille fut démolie laissant un espace vide mais chargé de présence symbolique.

*“ The place de la Bastille is not merely the location of the hated fortress, symbol of the repression of the Ancien Régime, but an empty space that has been cleansed of its former contamination.”*¹⁰

Un an après la prise de la Bastille, le 14 juillet 1790, la Fête de la Fédération pris place sur les anciennes fondations du donjon Fig 4.2. Un pavillon



Fig 4.3 Prolongement de la rue de Rivoli selon le plan de Haussmann.

fut dressé en son centre formant un temple de la liberté, de l'égalité et de la fraternité. Au cours des années qui suivirent, plusieurs projets furent proposés pour matérialiser, à l'ancienne place de la Bastille, les fondements de la nouvelle République. Une pyramide fut proposée ayant autant de côtés que le nombre de victoires de l'armée Française. Une des autres propositions était d'utiliser les pierres de l'ancienne Bastille afin de construire un nouveau monument civique dédié à la révolution Française. Symboliquement, le passé synonyme d'oppression est utilisé pour construire un avenir meilleur. L'architecture devient ainsi une sorte de manifeste qui peut se lire dans la ville. La Casa del Fascio de Giuseppe Terragni était le miroir du mouvement fasciste en Italie au milieu du 19^{ème} siècle, comme le projet de la tour Taltine de Vladimir Taltine promouvait une nouvelle idéologie en Russie.

*“ Revolutionary eras are given to didactic symbolism and to propagandistic use of architecture to promote revolutionary aims. ”*¹¹

La révolution environnementale

L'environnement constitue le milieu dans lequel l'Homme évolue. L'Homme ne peut pas s'en dissocier. Il façonne l'environnement afin d'améliorer son niveau de vie à travers des constructions et des modifications paysagères. La ville constitue un environnement particulier. La concentration de la population dans un endroit, induit plusieurs problèmes tels que la pollution à l'origine de soucis d'hygiènes et donc de maladies.

Paris, au 18^{ème} siècle, était insalubre déjà depuis de nombreuses années. L'environnement était néfaste pour la population et la ville abritait la maladie dans ses enceintes. À cette époque, la croyance était que l'air portait de maladies. La respiration de toutes ces personnes, ces cadavres se putréfiant et ces excréments touchaient l'air et le rendaient insalubre. Alors, les architectes et autres professionnels décidèrent de commencer à transformer la ville pour révolutionner son environnement. Il était alors primordial d'éviter les rues en cul de sac, d'augmenter la distance entre les bâtiments et de diminuer la hauteur des habitations.

Un autre sujet important était le cimetière. Les églises dans la ville abritaient des cryptes et en annexe de petits cimetières. L'abbé Porée, au début du 18^{ème} siècle, implorait de construire des cimetières à l'extérieur de la ville pour des raisons d'hygiène. Après la Révolution Française, une révolution se produisit dans ce domaine. Le cimetière fut poussé à l'extérieur de la ville, donnant naissance à un nouvel espace : le parc. À Paris, l'exemple le plus célèbre est le cimetière du Père Lachaise, fondé au début du 19^{ème} siècle. Mais une fois de plus, cette révolution, causée par des problèmes environnementaux, n'a pas eu pour seule répercussion le déplacement du lieu du repos éternel, mais a aussi enclenché la requalification du traitement des défunts, symbolisant une révolution politique et sociale. En effet, les charniers dans lesquels étaient jetés les corps des personnes pauvres n'étaient plus acceptés. Le cimetière devait représenter un lieu 'équitable', prônant les valeurs morales de la société¹⁰. Au milieu du 19^{ème} siècle, cela faisait plusieurs années que les théoriciens parlaient de la nécessité d'entreprendre de réels travaux d'aération de la ville. Finalement, Georges Eugène Haussmann entreprit les percement colossaux de Paris *Fig 4.3*. Le visage entier de la ville fut transformé et elle put à nouveau respirer.

L'environnement peut aussi être compris à une échelle différente. En effet, l'intérieur d'un bâtiment peut générer un environnement particulier. L'invention de l'air conditionné permit ainsi deux révolutions, une technologique et une environnementale, donnant naissance, par exemple, aux énormes centres commerciaux et autres constructions architecturales ayant besoin d'un contrôle environnemental.

La révolution complexe

En résumé, après avoir exploré ces trois types de révolutions, nous ne pouvons plus nier l'importance de l'architecture comme réponse physique à une nouvelle évolution. L'architecture permet d'offrir un lieu dans lequel l'Homme peut y trouver sa place.

Ces trois types de révolutions peuvent s'assembler afin de former la

réponse à un problème complexe. Dans une société toujours plus grande et avancée, il est rare qu'un changement abrupte n'impacte qu'un seul domaine précis. Si maintenant nous regardons la problématique causée par le monde de l'automobile, il est aisé de se rendre compte que la situation est complexe. Comme nous l'avons vu, il y aura des problèmes d'approvisionnement et d'environnement, mais pas seulement. Devant trouver des solutions à ces diverses difficultés générées par ces problèmes globaux, il faudra enclancher les trois types de révolution en même temps: technologique, politique et sociale et finalement environnementale.

Maintenant, la question est : Qu'est-ce que fait la station essence dans cette problématique?

" The gas station, besides being an architectural wonder, is the Mother Nipple to the outside world. " ¹²

Ed Ruscha

Il serait prétentieux de croire que la station seule puisse répondre à toutes les problématiques engendrées par le monde automobile. Car en effet, la situation est complexe. Toutefois, la station essence possède, à son échelle, un réel potentiel. Premièrement, comme nous l'avons vu précédemment, elle génère un système globalisé formant un réseau presque sur l'ensemble du monde. Ce réseau est déjà bien établi et fonctionne. Alors, il constitue une structure saine sur laquelle nous pouvons nous appuyer afin d'avoir un impact sur les révolutions à venir. Deuxièmement, la station est devenue, au cours des dernières dizaines d'années, familière et compréhensible. Elle est fréquentée par la majorité de la population mondiale. Si l'on tient à avoir un impact sur les personnes, il est primordial d'en être proche et la station essence détient cette qualité. Finalement, la station essence touche les personnes. Elle détient une certaine symbolique et elle peut, nous l'avons vu, devenir parlante. Elle nous murmure des images et des signes et entretient ainsi un dialogue avec le monde. Bien entendu, les messages qu'elle nous envoie sont actuellement purement utilisés à des fins com-

merciales. Cependant, si elle perd sa fonction initiale de machine vendant de l'essence, la carcasse qu'elle laissera en bordure de route sera parfaite pour converser avec la population du futur.

Comme l'a dit Snozzi dans ses aphorismes:

“L'aqueduc vit à partir du moment où il a cessé de transporter l'eau!”¹

Ainsi, sans l'essence, la station pourra enfin offrir sa véritable *essence*.

Grâce à sa nouvelle *essence*, elle sera à même de répondre aux diverses révolutions à venir. Elle formera un nouveau lieu sans pétrole s'opposant non seulement aux problèmes climatiques, mais aussi aux problèmes politiques et sociaux générés par l'«ancienne» voiture.

“*The automobile was an integral and essential part of this new individualistic, informal, immediate life-style.*”¹³

La pollution de l'essence de pétrole n'est pas uniquement physique, mais elle est aussi morale. Elle a fondé un monde éparpillé, individualiste, instantané et dont les émotions offertes ont un but financier.

Finalement, la station-service, se trouvant au centre de toutes ces problématiques, pourra, en changeant d'*essence*, devenir le départ d'un nouveau monde.

“Il y a des bornes que l'esprit ne franchit plus, en suivant les routes déjà frayées.”¹⁴

Le Camus de Mézière

VERS UNE NOUVELLE ESSENCE

VERS UNE NOUVELLE ESSENCE

VERS UNE NOUVELLE ESSENCE

“ J’ai cherché à écrire une théorie de l’architecture qui commence par l’*essence* de la culture, dont la définition est pour moi :

“ Rendre culte à la vie, cultiver la vie. ”

Et l’*essence* de la beauté. Nous en avons deux belles définitions, une chez Platon, “ la splendeur de l’ordre ”, une chez Saint Augustin, “ la splendeur de la vérité ”.

Et l’*essence* de l’œuvre d’art, la définition de José Clemente Orozco, “ Création humaine d’un nouvel ordre ”.

C’est ainsi que je tente de définir l’architecture Voilà où j’en suis rendu pour tenter de définir l’architecture :

“ C’est une œuvre d’art qui consiste en un espace expressif délimité par l’élément constructif pour conduire l’acte humain parfait ”. ”¹

Ignacio Diaz Morales

La station *essence*

L’objet de notre étude, la station *essence*, possède une définition constituée de deux mots, d’un côté la station formant le lieu, de l’autre, ce qu’on y trouve, l’essence et le service. Afin de répondre aux différentes révolutions, la station *essence* devra changer subtilement de programme en respectant chacun de ces deux mots.

Lors de la révolution technologique, la station *essence* gardera son identité liée à l’accueil de la mobilité. Son aspect utilitaire de station de remplissage, de recharge ou autres, va persister en fonction des innovations à

venir. Actuellement, la voiture électrique représente le futur proche. Il existe déjà des centres de recharge liés à cette énergie. Toutefois, il ne s'agit, pour le moment, que de simples bornes électriques telles que l'étaient, au début du 19^{ème} siècle, les pompes à essence.

La station *essence* gardera donc sa fonction première, mais un espace n'est jamais purement fonctionnel car l'Homme y évoluant lui rattache des émotions, le rendant expressif, vivant. Sans l'Homme, l'architecture ne sert pas à grand-chose. L'essence est le carburant de la voiture, mais est en réalité plus que ça. L'*essence* de la station englobe toutes les valeurs que nous lui y attachons, toutes les impressions qu'elle nous a procurées. Ainsi quelle est la véritable *essence* de la station ?

“ Ce que la chose est désigne en elle une nature intelligible. De toute chose en effet la pensée se saisit et cherche à connaître la nature. Qu'est-ce donc que cela ? c'est une rose, un soleil, un chien, une abeille, une ombre, un feu de feuilles mortes, que sais-je encore ? [...] Cet élément intelligible de la chose, nous les nommons : *essence*. ”²

L'apparence de la station-service a voulu répondre à ce que les clients et les compagnies lui demandaient d'être, dans un monde soumis au capitalisme : une fausse publicité de socialité dans un flux continu d'individualités. L'*essence* serait-elle liée à l'apparence ? Il est clair que non. Nous ne pouvons donc pas nous appuyer sur son apparence pour comprendre son *essence*. Toutes les images, attribuées à des fins commerciales, ont seulement imprégné notre mémoire d'émotions connotées : par exemple la station comme sorte de deuxième maison. Alors, au moment où nous lui enlevons le maquillage de la commercialisation, avant même qu'il n'y ait plus d'essence, que reste-il ?

Il demeure le bruit, le geste, le toucher, l'odeur, le dessin abstrait mais, surtout, il demeure le processus donnant naissance à une procession rythmant la vie des gens, l'aiguille de la jauge à essence sonnant l'heure de la prière. C'est un lieu générant une habitude, un réflexe.

En poussant le concept à l'extrême, la station essence est l'église du monde de l'automobile. Les gens entreprennent des pèlerinages au nom de la liberté et de l'individualité. Chacun à son tour entre dans le cortège. Dans le flux constant des routes, au loin, le signe tel un clocher, indique l'existence du temple. Le conducteur dévie de sa trajectoire pour aller s'abreuver au Saint Graal. Il se range dans la file et attend son tour comme le chrétien attend l'hostie. Voilà, c'est enfin à lui de prendre en ses mains la manette sacrée. L'essence coule à flot sortant tout droit de la crypte souterraine. La pompe s'arrête, l'Homme paie, rentre dans sa cage de métal et allume le moteur. Une fois le rituel accompli, l'Homme peut à nouveau vaquer à ses occupations, la tête libre de tous jugements derniers. Toutefois, le rituel va devoir être répété de manière cyclique, pour remplir le réservoir de son âme.

Bien entendu, cette vision est ridicule. Mais quand on y pense, la voiture est devenue si primordiale dans nos vies que tout ce qui la touche en devient presque sacré. Pour certains, la voiture est entrée dans le besoin pur presque primitif constituant le trio vital : famille, maison et voiture. À la place de voir cet effet comme quelque chose de néfaste, il est important de se rendre compte du potentiel que recèle cet endroit. La station-service a façonné une habitude, une gestuelle particulière. Finalement, l'essence qui a engendré tout ce cérémonial ne peut-elle pas devenir une autre *essence*, sa vraie *essence* ? Mais voilà une nouvelle question, pourquoi aurait-elle besoin d'offrir une nouvelle *essence* ?

" I ask myself if the [modern] lifestyle allows us to find peace, serenity, and the spirituality needed every day. " ³

À cette question que Luis Barragán s'est posée, il est possible que la réponse soit non. Les révolutions politiques et sociales, et environnementales auront un impact sur la nouvelle *essence* de la station. L'essence comme carburant n'étant plus, la procession devra avoir un autre but, par exemple, celui de la recharge électrique ? Oui, mais pas seulement. Afin de protéger la frêle balance de notre monde et de nos esprits, il est important de changer nos habitudes et donc de changer l'*essence*. Pour aider ce changement, il faut modifier la structure qui l'a constitué. Les habitudes

prises en ce lieu ne sont pas toutes mauvaises, comme les valeurs que prône le monde de l'automobile tel que la liberté et la mobilité. Cependant, tout ce qui se rattache à la commercialisation extrême, à l'exploitation sans culpabilité des ressources naturelles et humaines et à l'individualisme exacerbé (la liste pourrait ainsi continuer), n'est pas humainement ni environnementalement sain. La station *essence* serait alors quelque chose de plus profond, qui, grâce à son fonctionnement de base, la procession, permettra d'influencer, d'aider, de guider et d'éclairer une population en manque de repères. Nous avons déjà mentionné l'instantanéité de notre mode de vie, son impact brutal et rapide sur le monde donnant vie à une sorte de jungle urbaine, un stress. D'une certaine façon, le monde créé par l'Homme est devenu plus sauvage que la nature. Pour se protéger de cet environnement, voire même de lui-même, l'Homme a besoin d'un espace sûr, serein, connu et proche. Selon Barragán, le remède contre l'angoisse et la peur est la sérénité. L'architecture est tenue de tout faire pour la favoriser ⁴. La sérénité doit pouvoir se dialoguer dans un espace construit, physique. L'*essence* de la station pourrait être alors définie comme un *sanctuaire*.

Le sanctuaire

Le mot sanctuaire a plusieurs définitions. Il peut représenter un édifice religieux ou former un lieu saint de manière générale. Dans les églises, il se place autour de l'autel. Il peut aussi être compris comme un espace protégé, un refuge. En littérature, il évoque le fragment le plus intime d'une chose. Finalement, un sanctuaire, à une échelle territoriale, égale l'identité nationale.⁵

La définition religieuse du sanctuaire ne doit pas être un obstacle à la transformation de l'*essence* de la station. La 'forme' des religions peut changer, comme change l'apparence des objets où se pose la Foi des hommes : une hostie, une pierre, une disposition de l'espace, une source d'énergie spécifique. Mais ce que l'ère de l'individualisme nous a montré, c'est que l'*essence* du sacré et du religieux réside au fond de notre être.

Dans les temps actuels, il est nécessaire de garder une certaine neutralité à ce sujet. Pour atteindre un état d'esprit équivalent à celui fondé par la religion, il y a d'autres moyens. Ce qui est sacré peut aussi être défini comme primordial ⁶. Le Corbusier cherchait le primitif dans son architecture donc le primordial.

“ L'homme primitif a arrêté son chariot, il décide qu'ici sera son sol. [...] il fonce les piquets qui tiendront sa tente. Les hommes de la tribu ont décidé d'abriter leur dieu. Ils le disposent en un endroit d'un espace proprement aménagé [...] le graphique de ce sanctuaire : c'est le plan d'une maison, c'est le plan d'un temple. C'est le même esprit qu'on retrouve dans la maison de Pompéi. C'est l'esprit même du temple de Louqsor. Il n'y a pas d'homme primitif ; il y a des moyens primitifs. L'idée est constante, en puissance dès le début. ” ⁷

Le Corbusier

Comme la forme du sacré change lors de la construction d'un sanctuaire, la distinction entre quelque chose de moderne ou de vieux ne se trouve que dans les moyens utilisés. Mais l'essence profonde du sacré reste la même au court des siècles. Peu importe les moyens, il faut retourner aux sources, dans un lieu d'où émane la sérénité et qui permet au sacré de se montrer dans sa forme primordiale. Ainsi, Mathias Goeritz soutient:

“ [L'Homme] demande ou demandera un jour à l'architecture, et à ses moyens matériels modernes, une élévation spirituelle, ou simplement une émotion, comme lui en ont procurée en son temps l'architecture de la pyramide, celle du temple grec, de la cathédrale romane ou gothique, ou même celle du palais baroque. ” ⁸

La pyramide, le temple grec et toutes les autres architectures présentées par Goeritz procurent l'émotion, autant du dedans que du dehors, mais de façons différentes. De l'intérieur, le lieu offre le recueillement. De

l'extérieur, la construction devient une marque intelligible au sein de son milieu. Ainsi, le sanctuaire prend le rôle d'un repère. Le paysage a toujours permis à l'Homme de se retrouver dans son environnement mais, dans un contexte de mobilité intense, d'étalement urbain ou, à l'inverse, de grande densité urbaine, les marques semblent plus difficilement perceptibles. Toutefois, la station-service, dans ce contexte, reste un point habituel d'encrage physique, repérable dans le paysage environnant. Ce qui lui manque, aujourd'hui, est cette élévation spirituelle ou cette émotion qui impactera non seulement l'intérieur de la construction mais aussi ses environs. L'apparition du sacré dans la station *essence* permettra aussi un encrage psychologique et moral dans le milieu dans lequel elle se trouve. La libération de la spiritualité dans un ancien lieu dédié au commerce de l'essence permettra à son *essence* de promouvoir la révolution politique et sociale.

Il est nécessaire que le sanctuaire prenne place dans les stations existantes en respectant la structure architecturale de celles-ci pour plusieurs raisons. Premièrement, la population est habituée à sa forme atypique: peu importe la cosmétique, la structure de base reste généralement la même. Elle est reconnue comme l'est l'église et sa forme évoque une activité précise. En trouvant la bonne manière de faire les modifications, afin d'apporter la véritable émotion de la sérénité, la population ne devra alors pas s'habituer de manière abrupte à la nouvelle *essence*. Les changements font en général peur à l'Homme : il suffit seulement de repenser à l'arrivée des stations-service dans les villes et de se souvenir du rejet qu'elles ont subi. Aujourd'hui, elles sont tolérées, alors, il ne faudrait pas déséquilibrer cette attitude. Deuxièmement, il est important de garder les traces du passé : sans les évidences antérieures, le présent ne fait pas de sens. La carcasse de l'ancienne station-service pourra faire office de mémorial et permettra, par sa ruine, de symboliser les habitudes du passé afin de contraster avec le reste du sanctuaire. On ne peut pas comprendre le bonheur, le juste, le vrai, sans avoir connu le malheur, l'erreur, le faux. L'Homme a besoin de contraste pour voir mais aussi pour comprendre.

“ Awareness of the past is essential to the maintenance of purpose in

life. Without it we would lack all sense of continuity, all apprehension of causality, all knowledge of our own identity. ”⁹

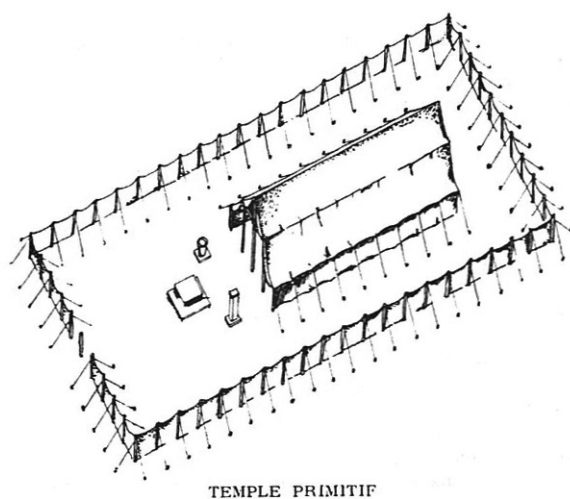
Finalement, quelle sera la forme du sanctuaire ? Il s'ajoutera à une structure existante, mais comment ? Qu'est ce qui définit architecturalement un lieu primordial ? Pour Le Corbusier, la structure est simple. Il y a d'abord une tente qui permet d'abriter le sacré, puis une palissade qui protège et délimite le lieu *Fig 5.1*. Il existe une multitude d'exemples de sanctuaires à travers le temps. Ainsi, le temple grec se définit par un péristyle extérieur filtrant la vue de l'enveloppe du lieu sacré. Le temple égyptien de Karnak, formé par une succession d'espaces toujours plus intimes, se protège par la masse de ses murs. Quand nous pensons aux églises gothiques, leur intérieur nous fait sentir les veines structurelles et tout le reste n'est qu'enveloppe. Les sanctuaires japonais sont construits selon une promenade passant par plusieurs temples le tout préservé par un mur. En outre, dans le domaine de l'art, les peintures et gravures représentant le paradis terrestre, le jardin d'Eden, prennent souvent la forme d'un lieu encerclé par un mur, protégeant l'intérieur du monde extérieur *Fig 5.2*.

La structure interne de ces sanctuaires peut varier : il peut y avoir seulement un espace ou une multitude, pouvant être liés par des promenades libres, ou par un parcours rectiligne traversant les pièces de manière successive. Dans tous les cas, l'ensemble est protégé par une enveloppe. Cette enveloppe, cette limite, qu'elle soit monumentale ou non, qu'elle soit claire ou diffuse, permet au lieu de se distinguer de son milieu et de créer une sorte d'enclave.

L'enclave

Zumthor, en parlant de l'architecture :

“ Selon l'idée que je m'en fais, elle n'est en premier lieu ni message, ni signe, mais une enveloppe, un arrière-plan pour la vie qui passe, un subtil réceptacle pour le rythme des pas sur le sol, pour la concentration au travail, pour la tranquillité du sommeil. ”¹⁰



TEMPLE PRIMITIF

Fig 5.1 Temple primitif selon Le Corbusier.

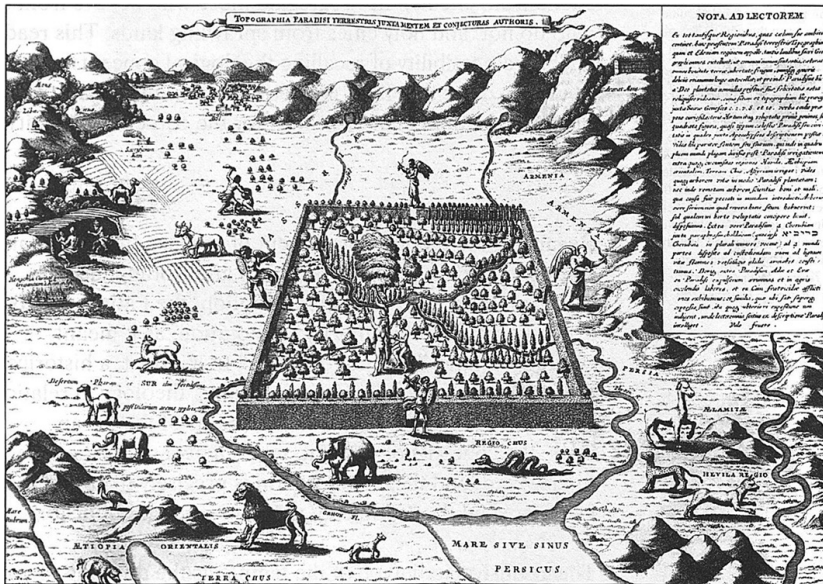


Fig 5.2 Paradis Terrestre, Adam et Eve à côté de l'arbre de la connaissance.

Les stations *essence*, pour générer l'émotion de la sérénité, vont devoir se délimiter plus fortement du contexte dans lequel elles se trouvent. Elles devront pouvoir offrir une sorte de refuge à l'âme.

Le monde de l'automobile permet de tout faire instantanément, de sorte que l'Homme se retrouve dans un univers constamment en mouvement et qui ne lui offre pas réellement la possibilité de se poser et de penser. De ce fait, il va falloir changer une autre habitude : le rapport au temps.

Bien que la station-service ait toujours offert un lieu de repos et de pause, le remplissage étant si rapide, les motoristes ne prennent alors pas le temps de s'arrêter plus longuement. Si nous souhaitons donner un espace plus communautaire et plus serein, une plus longue durée d'arrêt est nécessaire. Alors le système drive-through devra se modifier. La station *essence* se chargera alors de prendre le système de drive-in, comme l'ont fait les restaurants et les cinémas en plein-air. Cela permettra au lieu de favoriser la pause, au détriment du départ instantané. La forme du sanctuaire et celle du drive-in sont compatibles. Il est question d'entrer dans quelque système qui se sépare temporairement de la route ou de son contexte. L'architecture de la nouvelle station *essence* va alors former une enclave par rapport au système routier.

D'un point de vue architectural, l'enclave n'a ni forme, ni dimension définies. Elle peut s'intégrer dans tout milieu existant. Elle n'a pas d'impact sur l'apparence ni sur l'*essence* de son contenu. L'enclave, comme enveloppe ou comme limite diffuse, permettra de ponctuer le paysage d'une nouvelle symbolique. Elle sera capable de répondre autant à la révolution environnementale, que politique et sociale. Sa forme devra favoriser la sérénité et le sacré, mais elle aura un autre effet.

L'enclave sera en mesure de recueillir l'*essence* et surtout les Hommes. Selon Goethe, le sacré est ce qui unit les âmes. Alors, selon lui, l'élément fondamental est la communauté. Or, l'impact environnemental de l'automobile a été de séparer les gens et d'augmenter l'individualisme. L'enclave constituant alors un nouveau centre communautaire fondamental, dans un espace-temps comprimé, devra générer pour la révolution environnementale un lieu permettant d'économiser le temps et les énergies.

Elle permettra également de regrouper la population à travers la fondation de nouvelles centralités à travers le territoire.

Wright, dans son projet d'urbanisation utopique, la *Broadacre City*, imaginée à partir des années 1930, planifia une nouvelle ville issue des innovations de son temps. Dans cette ville, la station-service allait avoir un rôle important, celui d'un espace communautaire et de récréation. Ainsi, Wright voyait, en la station, plus qu'un lieu fonctionnel ou commercial.

*“ The roadside service station may be in embryo the future city service distribution center. Each station may grow into a well-designed, convenient neighborhood distribution center naturally developing as meeting place, restaurant, restroom.... ”*¹¹

Si pour Wright la station devenait le nouveau système de distribution des services dans la ville, son rôle se destinait à être central dans la communication d'informations et donc de nouvelles idéologies. Toutefois, *Broadacre City* n'est restée qu'un projet. Par coïncidence, seule la station-service de la ville utopique fut construite. Le projet de Wright proposait une alternative à la ville existante, qui était congestionnée, et à l'étalement urbain, qui perdait toute sa force sociale.

Dans le fond, nous faisons toujours face aux mêmes problèmes, sauf que, après plusieurs années, la situation s'est encore aggravée et des difficultés supplémentaires s'y sont ajoutées. Comme nous allons devoir entreprendre une restructuration de nos villes et de nos vies de manière générale, il faut d'abord comprendre les éléments actuels qui sont en jeu. Si la station-service forme un vecteur de la révolution en se transformant en station *essence*, il faut comprendre le lieu dans lequel elle va jouer son rôle.

Il existe deux types fondamentaux de lieu dans lequel se place la station-service : la *station urbaine* et la *station isolée*. Toutes deux se placent dans des contextes environnementaux différents qui engendrent des problèmes distincts. La station-service urbaine se trouve dans un 'désert' social où l'environnement est stressant et pollué. La station-service isolée, se trouvant dans un désert réel, devra former un véritable refuge à l'homme

dans un environnement hostile à ce dernier . La forme de l'enclave, à ce moment, va devoir réagir différemment en fonction du contexte et adapter sa morphologie. De plus, le sanctuaire constituant le contenu de l'enclave, devra lui aussi s'harmoniser avec le milieu. Il devra permettre la sérénité et offrir des programmes nécessaires à la constitution d'une communauté locale. Il s'agit donc d'une double approche de densification, à la fois urbaine et sociale, agissant contre la dispersion physique des villes et la dispersion psychique des individus.

La station urbain dans un désert social

La station-service a alimenté les villes et les zones périurbaines. Elle est la source rendant possible l'étalement urbain et les longs trajets en voiture. Cet élément de petite échelle s'est répandu partout, créant un réseau à très grande échelle et conçu de points discrets. Si on transforme chacun de ces points qui ont un impact local, le résultat final sera une transformation du réseau global, capable de symboliser la révolution complexe.

La transformation de la station *essence*, dans les zones urbaines et périurbaines ne se présente pas comme une intervention fulgurante, telle la planification d'une nouvelle ville, mais plutôt comme des impulsions, des petits foyers où les révolutions peuvent prendre flammes. La station *essence* devra, à ce moment, être extrêmement contextuelle et apporter à son voisinage une nouvelle centralité. L'enclave qu'elle formera dans le tissu urbain contiendra un sanctuaire à chaque fois spécifique au besoin du lieu. De ce fait, chaque station *essence* offrira un programme communautaire différent permettant de donner une nouvelle identité à la zone qu'elle irrigue. Sa dimension sera contrainte par la place disponible. Dans ces enclaves, la communauté viendra pour des durées moyennes dépendamment de l'activité offerte par le sanctuaire *Fig 5.3*.

La station isolée dans un désert physique

La station-service dans les lieux reculés et isolés fournit aux voyageurs un lieu de refuge. Elle englobe en général plusieurs programmes liés autant à la voiture qu'à l'Homme. Les éléments généraux des stations-service tels que des pompes à essence, un atelier de réparation et un magasin, sont toujours présents. Ce qui la différencie de la plupart des stations urbaines est qu'elle abrite aussi des programmes liés à l'Homme et à son repos. Les sanitaires répondent à un des besoins les plus urgents des voyageurs. L'aire de détente permet à ces derniers de se dégourdir les jambes. Parfois, la station se lie à un motel et offre un lit où passer la nuit. À cela, s'ajoute par exemple encore un restaurant ou une boulangerie. La station-service, dans ce contexte, doit générer un véritable lieu pour l'Homme prenant presque la forme d'un petit village.

Si l'enclave se trouve dans un 'désert' dans lequel ne se tient aucune autre construction humaine, mise à part la route, sa taille pourra alors varier et croître en fonction de son contenu et des flux qui lui sont rattachés. Si la station *essence* urbaine formera un réseau de lieux variés abritant à chaque fois un programme communautaire différent, la station *essence* isolée pourra abriter dans une seule enclave tous les programmes et former l'embryon d'une nouvelle ville.

Dans une vision idéologique, elle pourrait devenir l'antonyme du monde automobile et fonder l'espace dans lequel prend vie la civilisation de l'ère post-pétrolière. Cette enclave serait un peu comme une chartreuse où l'entrée se ferait par la station et où le reste de la communauté vivrait sans automobile et sur des nouvelles valeurs *Fig 5.4*.

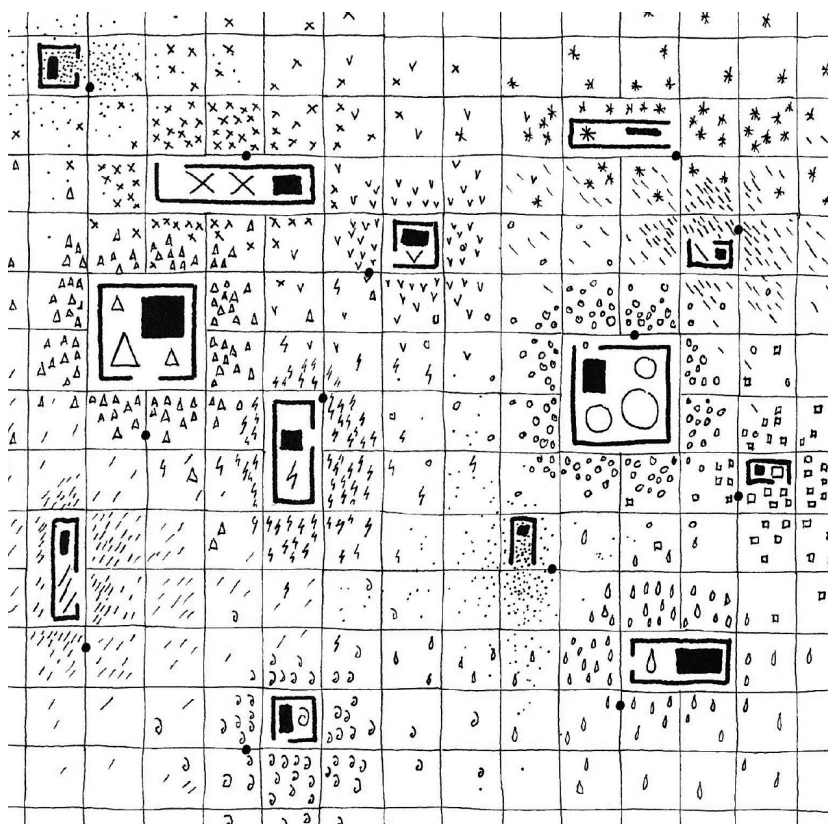


Fig 5.3 Schéma: stations essence urbaine dans le désert social.

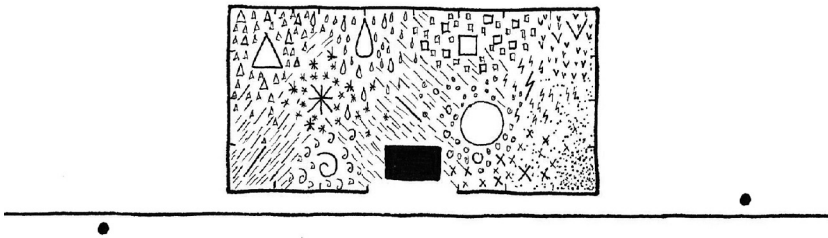


Fig 5.4 Schéma: station essence isolée dans le désert physique.

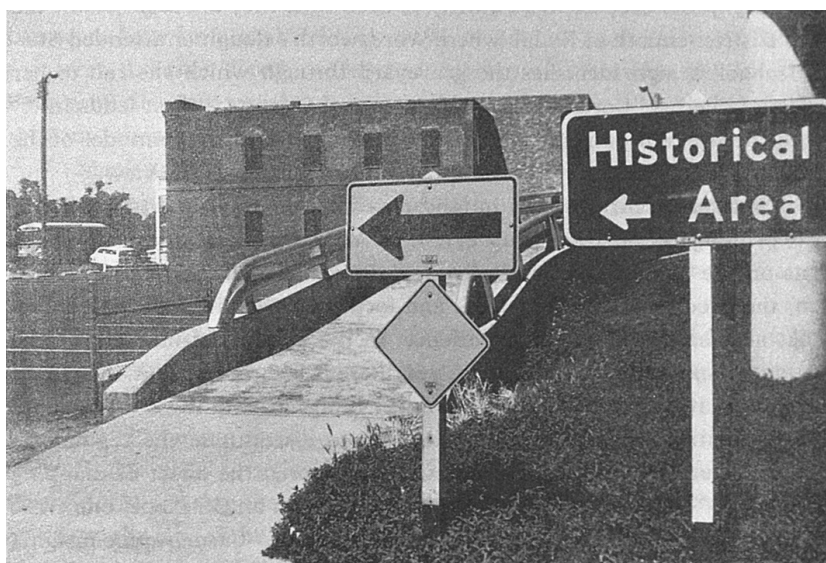


Fig 5.5 La nouvelle signalétique.

La signalétique

La station-service est reconnaissable par les pompes, un avant toit, une construction en forme de boîte mais surtout par sa signalétique.

La signalétique, de manière générale, n'est pas forcément commerciale, bien qu'elle fût utilisée à ces fins dans le cas de la station-service et des autres infrastructures en bordure de route. Beaucoup de personnes se sont offusquées de la pollution visuelle créée par les panneaux publicitaires, les logos des compagnies, les images, etc.

Toutefois, le signe, en soi, n'a rien de négatif : le problème n'est pas dans le signe mais dans le message qu'il renvoie. Les signes que Boullée employait étaient utilisés pour communiquer des valeurs morales élevées : ce qui pouvait se lire à l'extérieur donnait une idée de ce que nous pouvions trouver à l'intérieur.

Le signe, l'image, a plusieurs atouts. Premièrement, il est rapidement reconnaissable, sa lecture est instantanée. L'œil est capable de l'assimiler facilement. Deuxièmement, une image peut être comprise par tous telle une langue universelle, ainsi, elle est capable de franchir les frontières. Finalement, des valeurs peuvent lui être associées. Ainsi, les compagnies pétrolières ont joué avec leur logo. Elles l'ont placé en bord de route, elles ont travaillé sa forme et sa hauteur afin d'attirer le regard du conducteur et de l'inciter à rentrer dans leur station afin de le pousser à la consommation.

Finalement, la station *essence* gardera-t-elle une signalétique ? La réponse est oui, car même si chaque station possèdera une apparence différente due au contexte, le signe permettra de lier dans le paysage, à une échelle globale, les différentes infrastructures. Tel le drapeau d'un pays, il symbolisera une nouvelle idéologie. Il n'y aura plus de connotation commerciale dans son image *Fig 5.5*. Elle se contentera de faire allusion à la véritable *essence* présente entre les murs des nouvelles stations.

Les nouveaux services offerts par la station essence

Le programme tranquillisant à but communautaire, s'intégrant dans les stations *essence*, différera selon le quartier, la ville, la région et le pays. Ce qui est certain est que l'activité s'y déroulant devra respecter l'environnement, voire même servir de lien avec la Nature et offrir de nouvelles opportunités à l'individu et à sa communauté. Il pourrait y prendre place par exemple: un jardin, une école, une église, une piscine, un atelier d'artisanat ou encore une galerie, le but seul étant d'être local pour avoir un impact global. Afin de laisser libre cours à l'imagination toutes possibilités de projets concrets, voici une petite bibliothèque d'images se liant peut-être un jour à la station *essence*.



Fig 5.6



Fig 5.7

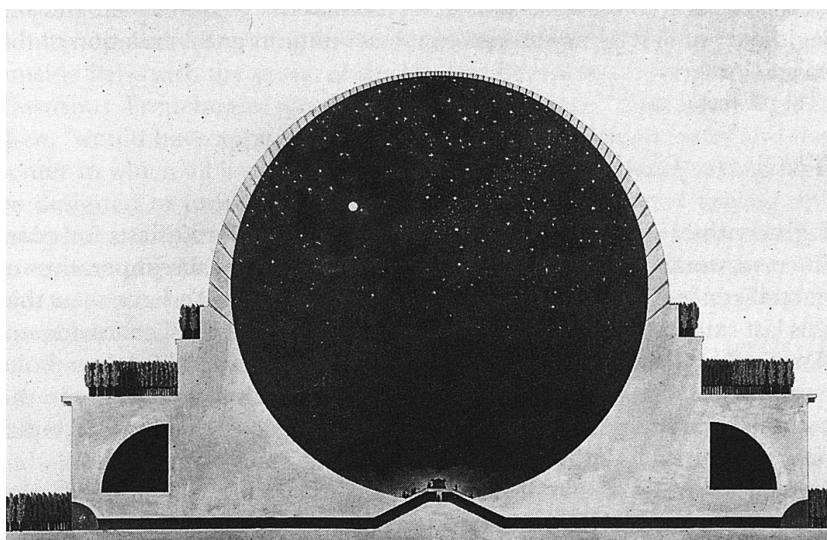


Fig 5.8

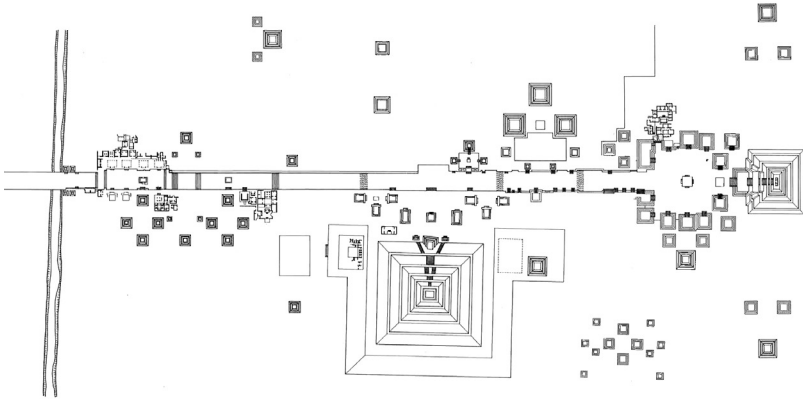


Fig 5.9



Fig 5.10



Fig 5.11

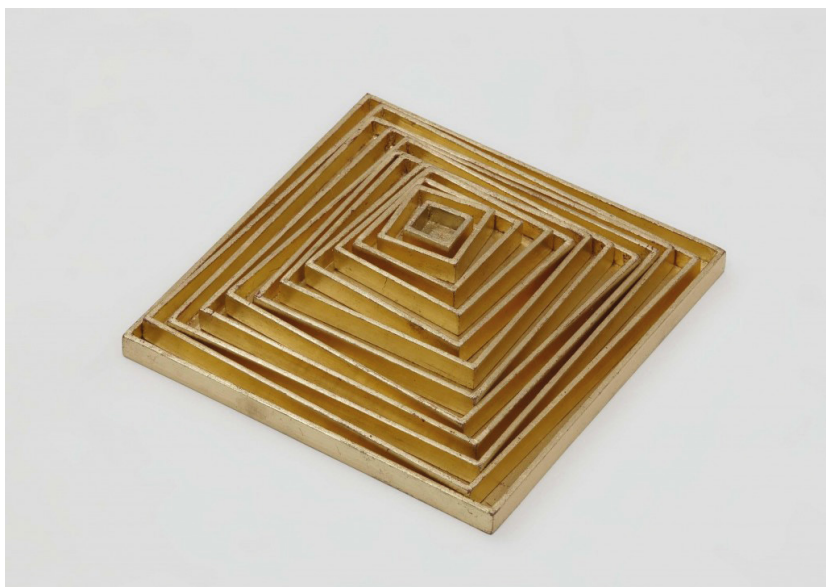


Fig 5.12

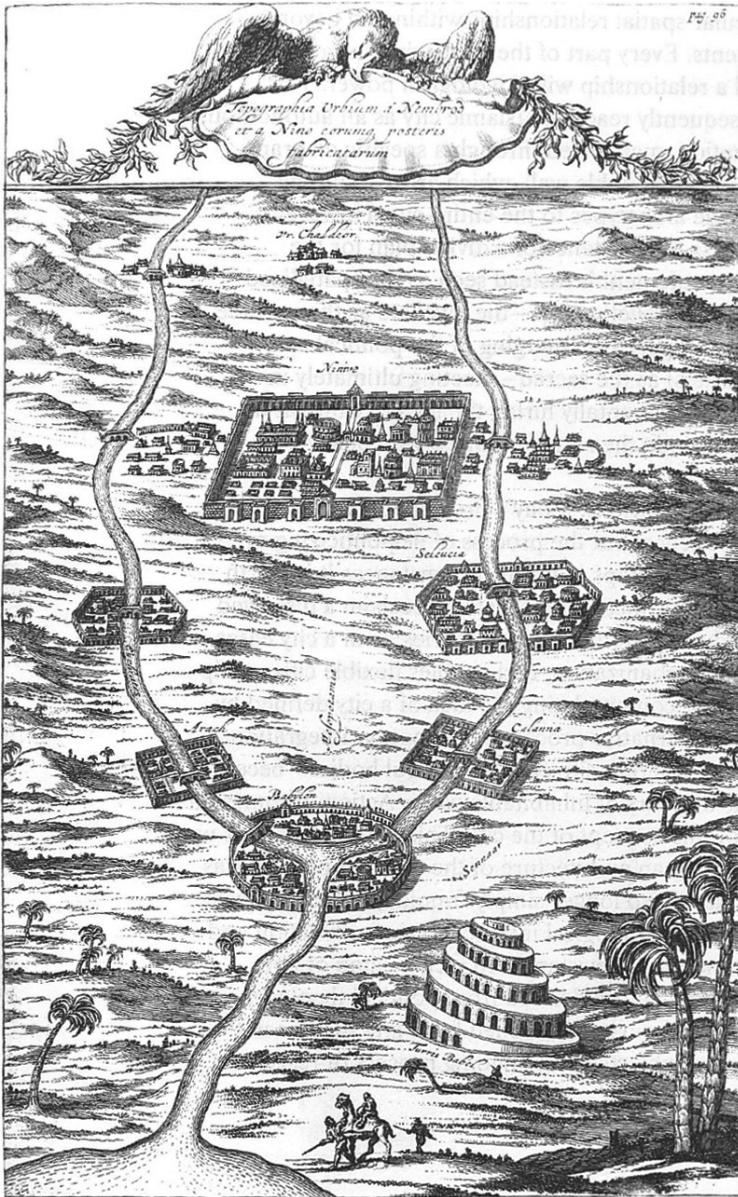
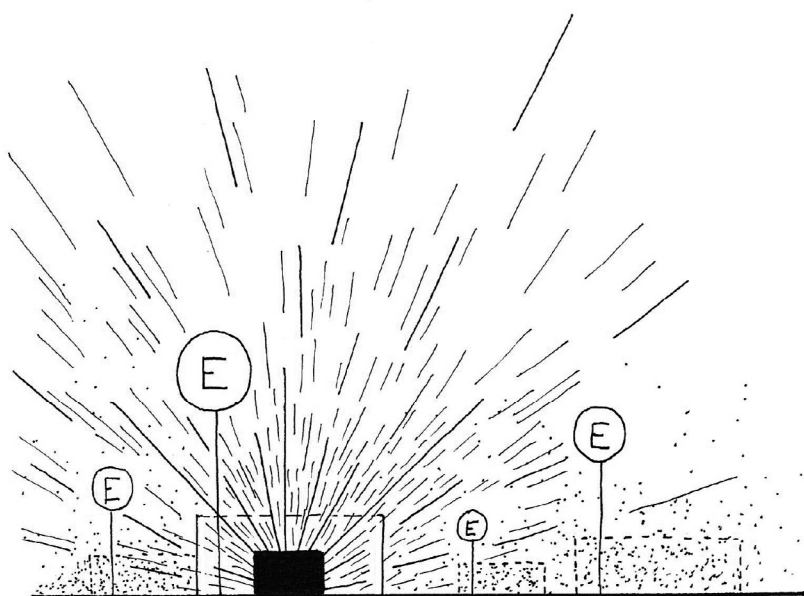


Fig 5.13



L'après révolution

“ L’architecture est toujours rêve et fonction, expression d’une utopie et instrument d’un confort.” ¹²

Roland Barthes

En conclusion, la révolution complexe, la révolution de l'*essence*, formera les nouvelles valeurs de la société de l'ère post-pétrolière : mobilité, communauté, sérénité.

Après la révolution, les stations *essence* n'auront plus besoin de former des enclaves dans le paysage afin de subsister, car elles ne seront plus en opposition avec le milieu. Les habitudes seront changées, la mobilité aura persisté, la communauté sera retrouvée et finalement la sérénité sera célébrée. La station *essence* offrira un nouveau *service*. L'Homme sera alors à nouveau connecté au primordial sans le maquillage d'un monde capitaliste et la station formera alors un véritable espace pour la société.

Il est intéressant de se demander ce que les artistes, après la révolution, feront de la station *essence*. Deviendra-t-elle un symbole flamboyant comme l'avait peinte Ruscha ou retrouvera-t-elle plutôt l'émotion qui se dégage de la peinture de Hopper ? Peut-être sera-t-elle encore une autre chose, mais ce qui est certain, c'est qu'elle sera sa véritable *essence*.

BIBLIOGRAPHIE

PREFACE

1. DENHEZ, F., « La fin du tout-voiture: essai. », Arles: Actes sud, Arles, 2013.
2. MEINIG, D.W., JACKSON, J.B., LEWIS, P.F., LOWENTHAL, D., SAMUELS, M.S., SOPHER, D.E., TUAN, Y., « The Interpretation of ordinary land scapes: geographical essays. », Oxford University Press, New York, 1979.
3. RUSCHA, E., CRIQUI, J.P., « Ed Ruscha. Huit textes. Vingt-trois entretiens 1965-2009 », JRP Ringier, Zürich, 2011, p.129.
4. SNOZZI, L., OECHSLIN, W., RIMMEL, M., ROCHA, P.M., SIZA, A., « 25 Aphorismen zur Architektur. », Einsiedeln: Oechslin, Basel, 2013, p.50.

LA STATION ESSENCE

1. JAKLE, J.A., SCULLE, K.A., « The gas station in America. », Johns Hopkins University Press, Baltimore and London, 2002.
2. DENHEZ, F., « La fin du tout-voiture: essai. », Arles: Actes sud, Arles, 2013, p.216.
3. CAMPANY, D., « The open road: photography & the American road trip. », Aperture Foundation, New York, 2014.
4. MARGOLIES, J., « Pump and circumstance: glory days of the gas station. », Boston, MA [etc.] : Little, Brown, 1996.
5. BOULLEE, L.E., PEROUSE DE MONTCLOS, J.M., « Architecture : Essai sur l'art », Hermann, Paris, 1968.
6. VIEYRA, D.I., « « Fill 'er up »: an architectural history of America's gas stations », Macmillan, New York, 1979.
7. VENTURI, R., SCOTT BROWN, D., IZENOUR, S., « Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form », The MIT Press, Cambridge, 1977.
8. JAKLE, J.A., SCULLE, K.A., « The gas station in America. », Johns Hopkins University Press, Baltimore and London, 2002, p.171.
9. AUTEUR INCONNU, « This Station Hobnobs with a College », National Petroleum News, 4 avr 1928, p.31.
10. LIEBS, C.H., « Main Street to Miracle Mile: American roadside architecture », Little, Brown and Company, Boston, 1985.
11. FROST, H.T., « Prize-Winning Designs in the Biscayne Boulevard Competitions », The American City, no.6, December 1926, p. 837.
12. LOWE, L., «Service Stations as an Asset to the City». American City 25, no.2 ,

août 1921, p 153.

13. KUNTZ, JF., "Greek Architecture and Gasoline Service Stations", *American City* 27, no. 2, août 1922, p.123-124.

14. AUTEUR INCONNU, "Filling Stations for Town Betterment", *House Garden* 47, no.6, (juin 1925), p. 44.

15. FANELLI, G., GARGIANI, R., COLOMBET, M., PINON, A., « Histoire de l'architecture moderne: structure et revêtement », Presses polytechniques et universitaire romandes, Lausanne, 2008.

16. LIEBS, C.H., "Main Street to Miracle Mile: American roadside architecture", Little, Brown and Company, Boston, 1985, p.60.

17. MACLAMPRECHT, B., NEUTRA, D., GOESSEL, P., SHULMAN, J., "Richard Neutra: complete works", Taschen, Köln, 2000.

18. AD Classics: R.W. Lindholm Service Station / Frank Lloyd Wright [Internet]. *ArchDaily*. 2011 [cité 4 janv 2018].

Disponible sur: < <http://www.archdaily.com/121884/ad-classics-r-w-lindholm-service-station-frank-lloyd-wright/> >

19. "Beauty for America; Proceedings of the White House Conference on Natural Beauty", Washington, D.C: U.S. Gov. Printing Office; 1965.

20. VON ECKARDT, W., "Toward a Better Community: Must Gas Stations Be Garish?", *American Home* 70, juin 1967, p.40.

21. VENTURI, R., SCOTT BROWN, D., IZENOUR, S., "Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form", The MIT Press, Cambridge, 1977. p.35

22. LIEBS, C.H., "Main Street to Miracle Mile: American roadside architecture", Little, Brown and Company, Boston, 1985, p.71.

LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET LA STATION

1. MEINIG, D.W., JACKSON, J.B., LEWIS, P.F., LOWENTHAL, D., SAMUELS, M.S., SIPHER, D.E., TUAN, Y., « The Interpretation of ordinary landscapes: geographical essays. », Oxford University Press, New York, 1979, p.229.

2. MEINIG, D.W., JACKSON, J.B., LEWIS, P.F., LOWENTHAL, D., SAMUELS, M.S., SIPHER, D.E., TUAN, Y., « The Interpretation of ordinary landscapes: geographical essays. », Oxford University Press, New York, 1979.

3. JAKLE, J.A., SCULLE, K.A., "The gas station in America.", Johns Hopkins University Press, Baltimore and London, 2002.

4. MEINIG, D.W., JACKSON, J.B., LEWIS, P.F., LOWENTHAL, D., SAMUELS, M.S., SIPHER, D.E., TUAN, Y., « The Interpretation of ordinary landscapes: geographical essays. », Oxford University Press, New York, 1979, p.169.

5. LIEBS, C.H., "Main Street to Miracle Mile: American roadside architecture", Little, Brown and Company, Boston, 1985.
6. KOOLHAAS, R., FOSTER, H., "Junkspace with Running room", Notting Hill Editions; Widworthy Barton, Devon, 2013.
7. GIESEKING J.J., "The people, place, and space reader", Routledge, New York, 2014, p.22.
8. BANHAM, R., DAY, J., VIDLER, A., "Los Angeles: the architecture of four ecologies", Univ. of California Press, Berkeley, 2009, p.72.

LA SYMBOLIQUE

1. VENTURI, R., SCOTT BROWN, D., IZENOUR, S., "Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form", The MIT Press, Cambridge, 1977, p.155.
2. COLQUHOUN, A., FRAMPTON, K., "Collected essays in architectural criticism", Black Dog Publ, London, 2009.
3. Musée d'Orsay: Claude Monet La gare Saint-Lazare [Internet]. [cité 12 janv 2018]. Disponible sur: < http://www.musee-orsay.fr/fr/collections/oeuvres-commentees/recherche/commentaire/commentaire_id/la-gare-saint-lazare-7080.html?no_cache=1 >
4. Ecole Spéciale d'Architecture, « Luis Barragan architecte du silence », « manifeste de l'architecture émotionnelle », ESA Productions, Paris, 2004, p.27. Mathias Goeritz
5. MORA, G., BRANNAN, B.W., "FSA: the American vision", Abrams, New York, 2006.
6. EVANS, W., KATZ, L.G., BERTRAND, A., « Walker Evans: le secret de la photographie : entretien avec Leslie Katz », Centre national d'art et de culture Georges Pompidou [exposition, Paris, Centre Pompidou, 26.04-14.08.17, Paris, 2017, p.35.
7. MARGOLIES, J., "Pump and circumstance: glory days of the gas station.", Boston, MA [etc.] : Little, Brown, 1996.
8. WELLS, W., "Silent theater: the art of Edward Hopper", Phaidon Press London, 2007.
9. WELLS, W., "Silent theater: the art of Edward Hopper", Phaidon Press London, 2007, p.219.
10. RUSCHA, E., CRIQUI, J.P., "Ed Ruscha. Huit textes. Vingt-trois entretiens 1965-2009 », JRP Ringier, Zürich, 2011, p.129.
11. RUSCHA, E., CRIQUI, J.P., "Ed Ruscha. Huit textes. Vingt-trois entretiens 1965-2009 », JRP Ringier, Zürich, 2011, p.59.
12. SCHWARTZ, A., « Ed Ruscha's Los Angeles », MIT Press, Cambridge, 2010, p.120.
13. e.g. '© Tate, London [2018] Ed Ruscha's Photography Books, Tateshots tran-

scription.

En ligne : < <http://www.tate.org.uk/art/artists/edward-ruscha-1882/edward-ruscha-photography-books>>

14. RUSCHA, E., CRIQUI, J.P., “ Ed Ruscha. Huit textes. Vingt-trois entretiens 1965-2009 », JRP Ringier, Zürich, 2011, p.123.

15. VENTURI, R., SCOTT BROWN, D., IZENOUR, S., “ Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form”, The MIT Press, Cambridge, 1977, p.6.

16. BANHAM, R., (réalisateur), « Reyner Banham Loves Los Angeles », 1972, 51 minutes.

17. HACKENSCHMIDT, S., OLAH, S., KHLINGER, P., « Sechszwanzig Wiener Tankstellen », Stichting Roma Publications, Amsterdam, 2010, p.15.

18. RUSCHA, E., CRIQUI, J.P., “ Ed Ruscha. Huit textes. Vingt-trois entretiens 1965-2009 », JRP Ringier, Zürich, 2011, p. 127.

19. RUSCHA, E., CRIQUI, J.P., “ Ed Ruscha. Huit textes. Vingt-trois entretiens 1965-2009 », JRP Ringier, Zürich, 2011, p. 121.

20. BISHOP, E., “The Complete Poems: 1927-1979”, Farrar, Straus & Giroux Inc, New York, 1984.

21. SHI, D., « David LaChapelle rend hommage à Hopper, aux stations-service et à la nature sauvage » [Internet], Creators, 2016 [cité 29 nov 2017].

Disponible sur: < <https://creators.vice.com/fr/article/53w8p8/david-lachapelle-edward-hopper-gas-stations-maui>>

22. GUILLOT, C., « David LaChapelle, le spectacle à satiété. » Le Monde.fr [Internet], 27 nov 2017 [cité 29 nov 2017].

Disponible sur: < http://www.lemonde.fr/photo/article/2017/11/27/david-lachapelle-le-spectacle-a-satiete_5220824_4789037.html>

23. RUSCHA, E., CRIQUI, J.P., “ Ed Ruscha. Huit textes. Vingt-trois entretiens 1965-2009 », JRP Ringier, Zürich, 2011, p. 129.

24. MEINIG, D.W., JACKSON, J.B., LEWIS, P.F., LOWENTHAL, D., SAMUELS, M.S., SOPER, D.E., TUAN, Y., « The Interpretation of ordinary landscapes: geographical essays. », Oxford University Press, New York, 1979, p.165.

LA REVOLUTION

1. SNOZZI, L., OECHSLIN, W., RIMMEL, M., ROCHA, P.M., SIZA, A., « 25 Aphorismen zur Architektur. », Einsiedeln: Oechslin, Basel, 2013, p.46.

2. KUNSTLER, J.H., “ The long emergency: surviving the end of oil, climate change, and other converging catastrophes of the twenty-first century”, Grove Press, New York, 2006, p.84.

3. Pic pétrolier [Internet]. Connaissance des Énergies. 2016 [cité 13 janv 2018]. Disponible sur: <<https://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/pic-petrolier>>
4. DENNIS, K., URRY, J., "After the car", Polity, Cambridge, 2009, p.8.
5. MEINIG, D.W., JACKSON, J.B., LEWIS, P.F., LOWENTHAL, D., SAMUELS, M.S., SOPHER, D.E., TUAN, Y., « The Interpretation of ordinary landscapes: geographical essays. », Oxford University Press, New York, 1979, p.23.
6. COLQUHOUN, A., FRAMPTON, K., "Collected essays in architectural criticism", Black Dog Publ, London, 2009. p.268.
7. HIX, J., "The glasshouse", Phaidon, London, 1996.
8. AURELI, P.V., éditeur. "The city as a project", Ruby Press, Berlin, 2013. p.217.
9. BOULLEE, L.E., PEROUSE DE MONTCLOS, J.M., « Architecture : Essai sur l'art », Hermann, Paris, 1968, p.17.
10. ETLIN, R.A., "Symbolic space: French Enlightenment architecture and its legacy", University of Chicago Press, Chicago, 1994, p.37.
11. VENTURI, R., SCOTT BROWN, D., IZENOUR, S., "Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form", The MIT Press, Cambridge, 1977, p. 161.
12. HACKENSCHMIDT, S., OLAH, S., KHLINGER, P., « Sechszundzwanzig Wiener Tankstellen », Stichting Roma Publications, Amsterdam, 2010, p.2.
13. MEINIG, D.W., JACKSON, J.B., LEWIS, P.F., LOWENTHAL, D., SAMUELS, M.S., SOPHER, D.E., TUAN, Y., « The Interpretation of ordinary landscapes: geographical essays. », Oxford University Press, New York, 1979, p.171.
14. LE CAMUS DE MÉZIÈRES, N., « Le génie de l'architecture, ou, L'analogie de cet art avec nos sensations », Minkoff Reprint, Genève, 1972, p.39.

VERS UNE NOUVELLE ESSENCE

1. Ecole Spéciale d'Architecture, « Luis Barragan architecte du silence », ESA Productions, Paris, 2004, p.6-7.
2. FRANK, L., « L'essence de l'architecture: déduction métaphysique », Réunion des musées nationaux, Paris, 1999, p.83.
3. Barragan "on Gardens for environment: Jardines de El Pedregal," Meeting of the California Council of Architects, first published in the AIA Journal, April 1952. The quote here belongs to the Spanish version, in Luis Barragán: Escritos y Conversaciones (op. cit.) p. 37 (author's translation).
4. Ecole Spéciale d'Architecture, « Luis Barragan architecte du silence », ESA Productions, Paris, 2004.
5. Le Petit Larousse illustré. (2012). Paris : Larousse.

6. HEJDUK, R.J., WILLIAMSON, J., éditeurs, “ The religious imagination in modern and contemporary architecture: a reader ”, Routledge, New York, 2011.
7. LE CORBUSIER, « Vers une architecture », Chaps arts, Paris, 2016, p.53.
8. Ecole Spéciale d'Architecture, « Luis Barragan architecte du silence », ESA Productions, Paris, 2004, p 27.
9. MEINIG, D.W., JACKSON, J.B., LEWIS, P.F., LOWENTHAL, D., SAMUELS, M.S., SIPHER, D.E., TUAN, Y., « The Interpretation of ordinary landscapes: geographical essays. », Oxford University Press, New York, 1979, p.103.
10. ZUMTHOR, P., “ Penser l'architecture ”, Birkhäuser, Basel, 2015, p.12.
11. WRIGHT, F.L., “An Autobiography”, Duell, Sloan and Pearce, New York, 1943, p.328.
12. BARTHES, R., MARTIN, A., “ La tour Eiffel ”, Delpire, Paris, 1964, p.8.

SOURCES IMAGES

PREFACE

Fig 0.0 Extrait du dictionnaire Le petit Robert 2012.

LA STATION ESSENCE

Fig 1.1 : Publicité de la compagnie Correct Measure, Rochester, Pennsylvania. National Petroleum 21, no .51 (Décembre 18, 1929).

Fig 1.2 : Courtesy A.F. Gilmore Compagny.

Fig 1.3 : Courtesy BP America, formerly Known as Standard Oil of Ohio.

Fig 1.4: Courtesy Chevron Corporate Library.

Fig 1.5 : Droit Eric N. DeLony, photographe, 1977.

Fig 1.6 : John Margolies, 1976-1992.

Fig 1.7 : Courtesy Northwest Missouri State University Archives.

Fig 1.8 : Inconnu, carte postale.

Fig 1.9 : Photo d'archives .

Fig 1.10 : Carte des années 1930 station essence-camps et touristique, Lawrence, Kansas, collection de Daniel I.Vieyra .

Fig 1.11 : John Margolies, 1976-1992.

Fig 1.12 : Collection Tom Zimmerman.

Fig 1.13 : 1928 Pure Oil station, Binghamton, New York. Sous la permission de National Petroleum News.

Fig 1.14 : Halbert, « Merchandise Display Window Features Pure Oil Co.'s New

Station". Courtesy NPN.

Fig 1.15 : Atlantic Refining Company filling station, Philadelphia, Pennsylvania. Courtesy New Public Library.

Fig 1.16 : Courtesy Atlantic Richfield Company Corporate Archive.

Fig 1.17 : 1940 Gulf station, Cambridge, Massachusetts. Courtesy Gulf Oil Corporation.

Fig 1.18 : Pure Oil station, Columbus, Ohio. Courtesy Union Oil Company.

Fig 1.19 : Prefabricated Pure Oil station, Greenwich Village, New York. Measured drawings by Daniel I.Vieyra, 1975.

Fig 1.20 : Courtesy Avery Architectural Library, Columbia University.

Fig 1.21 : Courtesy Daniel I.Vieyra.

Fig 1.22 : Inner fold of 1927 Shell Motor Guide Map, Douglas Yorke Collection.

Fig 1.23 : International Style Standard Oil Company station, Cleveland, Ohio. Courtesy Avery Architectural Library, Columbia University.

Fig 1.24 : Texaco Corporation Archives, White Plains, N.Y., 1950.

Fig 1.25 : Texaco station type E. Courtesy Texaco. Inc.

Fig 1.26 : Norman Bel Geddes Collection, Harry Ransom Humanities Research Center, University of Texas at Austin.

Fig 1.27 : Drum station prototype for Mobil Oil, New York, New York. Courtesy Mobil Oil Corporation.

Fig 1.28 : Cal Poly Pomona / Cal Williams photo.

Fig 1.29 : 1938 Standard Oil station prototype. Courtesy Avery Architectural Library, Columbia University.

Fig 1.30 : Jet Lowe, courtesy Pierce-Arrow Museum.

Fig 1.31a-b : Two versions of the same Houston, Texas station. Courtesy Texaco, Inc.

Fig 1.32 : Mobil Oil station prototypes (Eliot Noyes, architect). Courtesy Mobil Oil Corporation. Houston, Texas. Stephen Edward Moskowitz, photographer. Daniel I.Vieyra's collection.

Fig 1.33 : Anspach Grossman, Portugal.

LE DEVELOPPEMENT URBAIN ET LA STATION

Fig 2.1 : Situation des types établissements reliés au cheval et à la voiture, à Champaign, Illinois, 1906. Graphique dessiné par John A. Jakle & Keith A. Sculle dans *The Gas Station in America*, p.204.

Fig 2.2 : Situation des types établissements reliés au cheval et à la voiture, à Champaign, Illinois, 1926. Graphique dessiné par John A. Jakle & Keith A. Sculle dans *The Gas Station in America*, p.208.

Fig 2.3 : Courtesy The Huntington Library.

L'ESSENCE

Fig 2.4 : Terrain commerciaux le long de l'avenue de l'Université à Champaign et Urbana, Illinois, 1919-1989. Graphique dessiné par John A. Jakle & Keith A. Sculle dans *The Gas Station in America*, p. 211.

Fig 2.5 : Las Vegas New Bureau.

LA SYMBOLIQUE

Fig 3.1 : Dorothea Lange, 1939, Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C.

Fig 3.2 : Last West, Gas Station, Kern County, California, November 1938, Dorothea Lange.

Fig 3.3 : Walker Evans Archive, The Metropolitan Museum of Art

Fig 3.4 : Walker Evans Archive, The Metropolitan Museum of Art

Fig 3.5 : Station vue de nuit, Dubuque, Iowa, Avril 1940, John Vachon.

Fig 3.6 : Richfield Company. Road map 1934.

Fig 3.7 : Gas, Hopper, Mrs. Simon Guggenheim Fund

Fig 3.8 : Couverture et double page Texaco du livre *Twenty-six Gasoline Stations*, Ed Ruscha, 1963.

Fig 3.9 : Standard Station, Amarillo, Texas, 1963, Ed Ruscha

Fig 3.10 : Extrait, Elizabeth Bishop, *The Complete Poems*, Farra, Straus and Giroux, New York, p. 149.

Fig 3.11 : Gas Shell, 2012, chromogenic print. All images courtesy the © David LaChapelle and Edward Hopper House

Fig 3.12 : Gas 76, 2012, chromogenic print. All images courtesy the © David LaChapelle and Edward Hopper House

LA REVOLUTION

Fig 4.1 Claude Monet (1840-1926), *La Gare Saint-Lazare*, 1877, © RMN-Grand Palais (Musée d'Orsay) / Hervé Lewandowski.

Fig 4.2 Anonyme, graveur, entre 1785-1795, Musée Carnavalet, *Histoire de Paris*.

Fig 4.3 Haussmann, Prolongement rue de Rivoli © BnF.

VERS UNE NOUVELLE ESSENCE

Fig 5.1 *Temple Primitif*, Le Corbusier, *Vers une architecture* p.55, 2016.

Fig 5.2 Athanasius Kircher, *Arca Noë* (Amsterdam: J.Janssonium a Waesberge, 1675), 196.

Fig 5.5 P.F. Lewis, Sacramento, California.

Fig 5.6 Saloman De Caus in his Hortus Palatinus, 1960

Fig 5.7 Two-mile diameter tensegrity dome over Manhattan, Richard Buckminster Fuller, 1950s.

Fig 5.8 Étienne Boullée (1728-1799), Coupe du Cénotaphe de Newton.

Fig 5.9 Jean Duret FSA SIA, Plan Teotihuacan.

Fig 5.10 David Hockney, Yves Marie asleep (from Twenty Photographic Pictures), 1978.

Fig 5.11 Huile sur toile [222x147.5 cm], fin du XVIIe siècle – début du XVIIIe siècle. Restauration par l'atelier Vicat-Blanc (Lyon), 2006.

Fig 5.12 Pyramid of Twelve Boxes Piled Up © MATHIAS GOERITZ, 1961. USED UNDER LICENSE BY L.M. DANIEL GOERITZ AND GALERÍA LA CAJA NEGRA, MADRID

Fig 5.13 A. Kircher, Turris Babel (Amsterdam: Jansson-Waesberge 1679), 96.

