

**ANALYSE DE LA VALEUR PATRIMONIALE
DE LA STATION-SERVICE SITUÉE AU 201 RUE BERLIOZ
(L'ÎLE-DES-SŒURS, ARRONDISSEMENT DE VERDUN)**



**SERVICE DE LA MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE ET DU PATRIMOINE
BUREAU DU PATRIMOINE, DE LA TOPONYMIE ET DE L'EXPERTISE**

MONTRÉAL, JANVIER 2009

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	3
2. FICHE TECHNIQUE	4
3. LOCALISATION ET PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU LIEU	6
3.1. L'île des Soeurs.....	6
3.2. Le secteur.....	7
3.3. La station-service	9
4. ÉVOLUTION DU LIEU.....	13
4.1. Occupation de l'île Saint-Paul avant 1956	13
4.2. Vente de l'île et premières phases de développement : 1956-1977.....	14
4.3. Des années 1978 à aujourd'hui	16
5. ANALYSE DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA STATION-SERVICE	19
5.1. VALEUR ARTISTIQUE	19
5.1.1. Qualité de la conception.....	19
5.1.2. Importance des concepteurs	21
5.1.3. Importance du lieu dans l'œuvre des concepteurs.....	21
5.1.4. Importance artistique comparée du lieu	23
5.2. VALEUR PAYSAGÈRE URBAINE	25
5.2.1. Intégration du lieu au contexte urbain.....	25
5.2.2. Appartenance à un système.....	25
5.2.3. Qualité de repère visuel	26
5.2.4. Contribution du milieu d'insertion au lieu.....	26
5.3. VALEUR HISTORIQUE.....	26
5.3.1. Évolution urbaine du lieu.....	26
5.3.2. Phénomène de société.....	27
5.3.3. Événement ou personnage associé.....	27
5.4. VALEUR SYMBOLIQUE	27
5.5. VALEUR D'USAGE.....	27
6. BIBLIOGRAPHIE.....	28

1. INTRODUCTION

Une demande de citation de la station-service située au 201, rue Berlioz (L'Île-des-Sœurs, arrondissement de Verdun), conçue par Mies van der Rohe, a été déposée par la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Verdun et a été analysée par le Bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise (BPTE).

L'objectif de ce document est d'exposer la valeur historique, la valeur architecturale, la valeur contextuelle et la valeur symbolique de la station-service en vue de recommander la citation à titre de monument historique de ce bâtiment.

La citation est une mesure de protection légale applicable depuis 1986, en vertu de la Loi sur les biens culturels, à laquelle une municipalité peut recourir pour protéger un immeuble situé sur son territoire et qui présente un intérêt patrimonial par son contexte, son architecture et/ou son histoire. Pour ce faire, le Conseil de ville peut, par règlement et après avoir pris avis du Conseil du patrimoine de Montréal, citer en tout ou en partie un monument historique dont la conservation présente un intérêt public.

2. FICHE TECHNIQUE

Désignation :	Station-service située au 201, rue Berlioz
Adresse :	201, rue Berlioz
Arrondissement :	Verdun
Lot :	1 860 017 du Cadastre du Québec
Construction :	1967-1968
Concepteurs :	Ludwig Mies van der Rohe, architecte conseil Joe Fujikawa et Gerry Johnson, architectes chargés de projet Paul H. Lapointe, architecte résident
Propriétaire constructeur :	Quebec Home & Mortgage Corporation Ltd (Nunsubco Trois inc.)
Exploitant d'origine :	Imperial Oil Limited (Esso)
Fonction d'origine :	station-service et atelier mécanique
Superficie du terrain :	environ 4 752 m ²
Superficie de plancher :	atelier mécanique 275 m ² caisse 10,3 m ² accueil 213 m ²
Implantation au sol :	687,5 m ²
Propriétaire actuel:	Nunsubco Trois inc.
Fonction actuelle :	vacante (dernièrement station-service, garage et lave-auto)

Reconnaissance de l'intérêt patrimonial

Plan d'urbanisme :

Cette station-service est située dans le secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle « L'île des Sœurs » identifié au Plan d'urbanisme et désignée comme «Immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle» dans le document annexe au plan *Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement de Verdun*.

Réglementation d'urbanisme :

La réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de Verdun prescrit l'usage «service pétrolier» pour cet emplacement.

De plus, l'emplacement est assujéti à la procédure d'un P.I.I.A. en vertu du règlement de zonage no 1700 de l'arrondissement de Verdun.

3. LOCALISATION ET PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU LIEU

3.1. L'île des Soeurs

Située dans le fleuve Saint-Laurent, au sud de l'île de Montréal, l'île des Soeurs fait partie du territoire de l'arrondissement de Verdun. Cette île est caractérisée par sa topographie, la présence d'une zone boisée, le boisé de l'île des Soeurs, et de zones résidentielles développées au cours des 40 dernières années formant le quartier L'Île-des-Soeurs. Celui-ci est desservi notamment par le boulevard de l'Île-des-Soeurs qui traverse l'île et est accessible par trois ponts: le pont Champlain reliant Montréal à la Rive-Sud, le pont Clément reliant l'île des Soeurs à l'île de Montréal via l'autoroute Bonaventure et un pont parallèle au pont Champlain réservé aux piétons et aux vélos.



Fig. 1 : L'île de Montréal

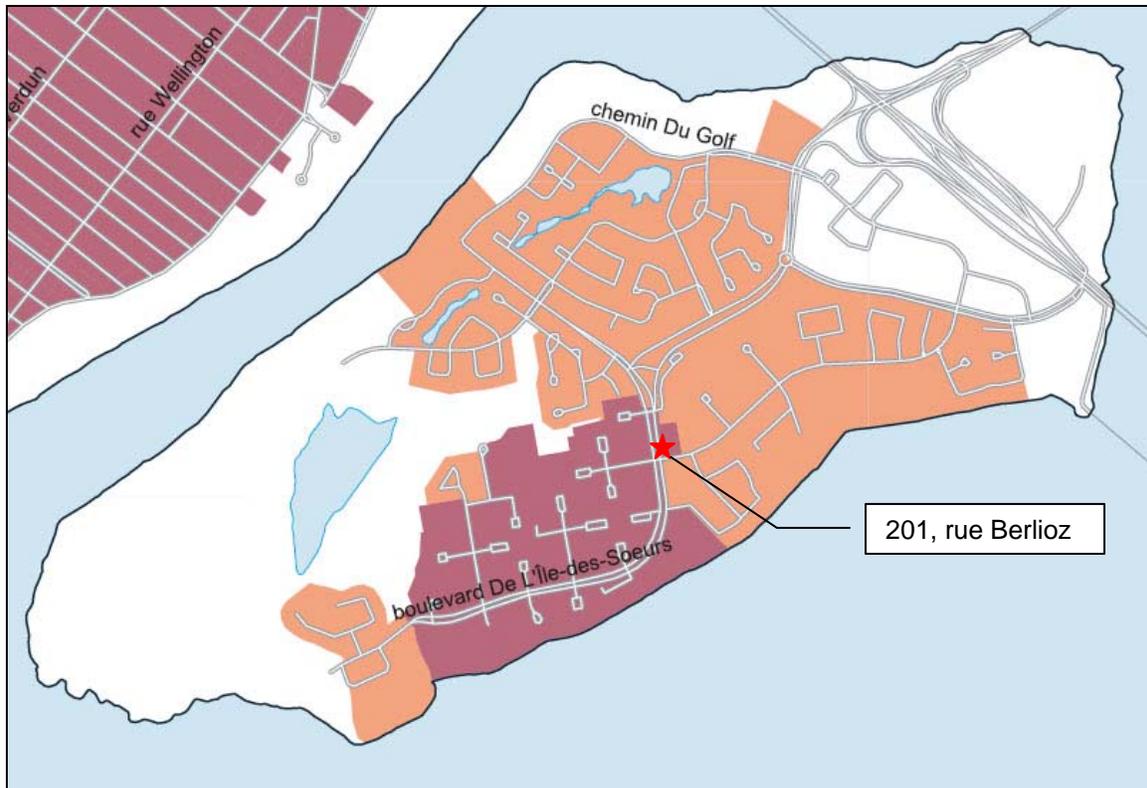


Fig. 2 : Ville de Montréal, Plan d'urbanisme, Partie 2 : Chapitre de l'arrondissement de Verdun, **Le patrimoine bâti** (extrait)

3.2. Le secteur

Le secteur entourant la station-service est essentiellement résidentiel et desservi par le boulevard de l'Île-des-Soeurs. On retrouve au sud de la station une zone résidentielle développée vers 1967-1968 correspondant aux premières phases de développement de l'île et composée d'immeubles à logements de trois à quatre étages et de la première tour d'habitation érigée sur l'île. Un ensemble d'immeubles à logement de trois étages construit vers 1970 borde le site de la station au nord. La zone située à l'est du site, entre la rue Berlioz et le fleuve Saint-Laurent est quant à elle composée d'immeubles à appartements et de maisons de ville de deux étages construites sur des lots étroits au cours des années 1980.



Fig. 3 : Photo aérienne du secteur de la station-service, Mapinfo, 2005.



Fig. 4 : La station-service et l'immeuble à logements au sud-est, BPTÉ, octobre 2008.



Fig. 5 : Immeuble à logements sis au 200, rue Berlioz, construit vers 1984, BPTÉ, octobre 2008.



Fig. 6 : Immeubles construits vers 1968 au sud-ouest de la station-service, BPTÉ, octobre 2008.

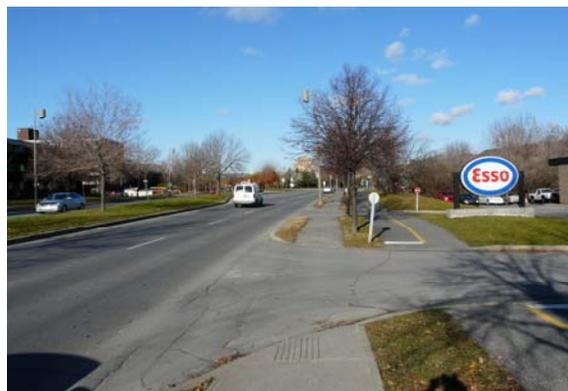


Fig. 7 : Le boulevard de l'Île-des-Soeurs, BPTÉ, octobre 2008.



Fig. 8 : Immeuble de la rue Berlioz construits vers 1972, au nord-est de la station-service, BPTE, octobre 2008.

3.3. La station-service

Construite entre 1967 et 1968 le long d'un grand boulevard traversant l'île des Sœurs, la station-service située au 201, rue Berlioz, est un bâtiment de type pavillonnaire composé d'une grande marquise rectangulaire soutenue par une structure d'acier peinte en noir et abritant trois édicules accueillant chacun une fonction distincte. L'atelier mécanique, situé à une des extrémités du bâtiment, est composé de deux blocs en brique chamois reliés par un mur vitré du côté des pompes et de portes de garage vitrées du côté du stationnement arrière. L'atelier comprenait à l'origine des étagères conçues par les architectes du projet pour le rangement des pièces et des outils. Implanté à l'autre extrémité de la station-service, l'édicule d'accueil était à l'origine destiné à l'accueil des clients et comprenait à l'époque un bloc de service (toilettes, téléphones, bureau) et du mobilier dessiné par Mies van der Rohe. Les murs extérieurs de cet édicule sont composés de parois de verre et de deux portes de garage vitrées ajoutés lors du réaménagement de celui-ci en lave-auto dans les années 1990. Le troisième édicule, soit celui de la caisse, est constitué d'une boîte vitrée à structure d'acier peint en blanc (noir à l'origine) implantée au centre du bâtiment, sur le socle où l'on retrouve les pompes à essence. L'espace sous la marquise est éclairé par des tubes fluorescents fixés sous le pontage peint en blanc de la toiture, entre les éléments de structures.

La station-service est érigée en contrebas du boulevard, au centre du terrain formant une cuvette. Celui-ci est bordé au nord par une haie d'arbustes clôturant le site et des plates-bandes de gazon plantées d'arbres formant un talus entre les voies publiques et la zone asphaltée entourant les édicules de la station, accessible par quatre voies d'accès. On retrouve un stationnement derrière l'atelier mécanique. Conçue par les architectes du projet, l'unique enseigne annonçant la station-service est implantée au centre de l'espace gazonné, entre les deux accès du boulevard de l'Île-des-Sœurs.



Fig. 9 : Photo aérienne du site de la station-service, 2005 (source : Mapinfo)



Fig. 10 : Façade donnant sur le boulevard de l'Île-des-Sœurs, BPTE, octobre 2008



Fig. 11 : Façade donnant sur la rue Berlioz (ancien édicule d'accueil), BPTÉ, octobre 2008



Fig. 12 : Ancien édicule d'accueil transformé en lave-auto, BPTÉ, octobre 2008



Fig. 13 : Mur en brique de l'atelier mécanique donnant sur le boulevard, BPTÉ, octobre 2008



Fig. 14 : Accès au stationnement à l'arrière de l'atelier mécanique, BPTÉ, octobre 2008



Fig. 15 : Stationnement à l'arrière de l'atelier mécanique, BPTÉ, octobre 2008



Fig. 16 : Atelier mécanique (façade arrière), BPTÉ, octobre 2008



Fig. 17 : Façade côté est, BPTE, octobre 2008



Fig. 18 : Édicule de la caisse et pompes à essence, BPTE, octobre 2008



Fig. 19 : Détail (jonction de la toiture et du mur-rideau de l'atelier mécanique, BPTE, octobre 2008



Fig. 20 : Vue vers l'ancien édicule d'accueil sous la marquise, BPTE, octobre 2008



Fig. 21 : Section des pompes, BPTE, octobre 2008

4. ÉVOLUTION DU LIEU

4.1. Occupation de l'île Saint-Paul avant 1956

En 1636, François de Lauson, fils de l'intendant Jean de Lauson, obtient la concession d'un vaste territoire comprenant l'île Saint-Paul (aujourd'hui l'île des Soeurs). En 1664, la seigneurie de l'île Saint-Paul, qui relève depuis 1663 de l'intendant Jean de Lauson, est concédée à Jacques Le Ber, Claude Robutel et Jean Baptiste Lavigne qui séparent le territoire en trois parts égales. Jean Baptiste Lavigne cède en 1667 sa part à Marie Le Ber, la soeur de Jacques Le Ber. L'année suivante, celle-ci donne à son frère Jacques la partie obtenue de Lavigne. En 1676, les propriétés de Le Ber et de Robutel sont érigées en fiefs : la part de Le Ber devient le fief de Saint-Paul et celle de Robutel, le fief La Noue. À cette époque, l'île est en partie consacrée à l'agriculture et est habitée par quelques personnes.

En 1706, les soeurs de la Congrégation de Notre-Dame acquièrent le fief La Noue. En 1769, elles deviennent l'unique propriétaire de l'île en faisant l'acquisition du fief Saint-Paul. À partir de 1770, les soeurs se font construire des habitations, des granges et hangars sur l'île Saint-Paul. Aidées par des employés, elles y élèvent des animaux et y cultivent la terre.



Fig. 22 : Détail d'un plan de 1879 (source : Hopkins, H.W., Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga, planches 102-103)

À la fin du XIXe siècle, la congrégation et la municipalité de Verdun se disputent l'appartenance de l'île et les redevances de taxes. À partir de 1899, l'île Saint-

Paul est régie par un conseil de comté comme si elle formait une municipalité distincte. Les soeurs y poursuivent leurs activités agricoles jusqu'en 1956.



Fig. 23 : Le canal de Lachine, Verdun et l'île des Soeurs vers 1927 (source : Centre d'archives de Québec de BAnQ, E21,S110,SS1,SSS1,PN49-10)

4.2. Vente de l'île et premières phases de développement : 1956-1977

Les sœurs de la Congrégation de Notre-Dame vendent en 1956 l'île Saint-Paul, par la suite nommée l'île des Sœurs, à la «Quebec Home and Mortgage Corporation Ltd». Dès lors, le gouvernement Duplessis adopte une loi qui sanctionne l'annexion de l'île à la Ville de Verdun.

Le pont Champlain est ouvert à la circulation en 1962. Il relie Montréal à la Rive-Sud, en passant par l'île des Soeurs, ce qui en facilite l'accès. Les premières esquisses d'aménagement de l'île sont réalisées par l'agence montréalaise de Harold Ship mais en 1965, la mise en oeuvre du projet passe aux mains de «Structures Métropolitaines du Canada Ltée». Cette filiale de la compagnie «Metropolitan Structures» de Chicago, un des principaux clients de l'agence de l'architecte Ludwig Mies van der Rohe, signe un bail emphytéotique de 99 ans avec QHMC et s'engage à développer l'île.

Pour la conception du plan directeur de l'île, Structures Métropolitaines réunit une équipe coordonnée par la firme américaine Johnson, Johnson & Roy, reconnue pour l'aménagement de plusieurs campus. L'équipe est composée de

nombreux spécialistes : aménagistes, ingénieurs, conseillers en circulation, spécialistes en matière d'écologie et architectes. L'architecte d'origine allemande Ludwig Mies van der Rohe collabore à la planification de l'ensemble et est chargé de la conception des immeubles en hauteur. L'architecte américain Stanley Tigerman travaille à la réalisation de la première phase du projet et à la conception des maisons de ville tandis que l'architecte montréalais Philip Davis Bobrow est responsable du développement et de la conception du centre commercial et des unités d'habitation intermédiaires.

La conception de la première station-service sur l'île des Sœurs, construite pour la compagnie Imperial Oil Limited (Esso) qui a conclu une entente d'exclusivité sur la vente de carburant sur l'île, est confiée à l'agence de Mies van der Rohe, assistée par Paul H. Lapointe, un architecte montréalais ayant déjà collaboré à des projets d'Imperial Oil. La station-service, qui devait à l'origine servir de modèle pour les autres stations construites sur l'île, est érigée entre 1967 et 1968. Le projet intègre à l'origine du mobilier et des pompes à essence dessinés par Mies van der Rohe, ces dernières étant remplacées par un modèle standard en 1975.



Fig. 24 : Photo aérienne du secteur vers 1969, premières phases de construction (source : Archives de Fujikawa, Johnson and Associates Inc.)



Fig. 25 : Immeubles d'habitations à l'Île des Sœurs, Verdun, 1970 (source : Henri Rémillard – 1970, Centre d'archives de Montréal de BAnQ, E6, S7, SS1, D700406-1 À 700411-1)

4.3. Des années 1978 à aujourd'hui

En décembre 1978, une nouvelle entente est conclue entre QHMC (par la suite renommé Investissements Île des Sœurs), propriétaire de l'île, et Structures Métropolitaines. Tous les terrains vacants sont retirés du bail emphytéotique et peuvent être vendus, ceux déjà construits faisant toujours partie du bail. Au cours des années 1980, 1990 et 2000, des promoteurs achètent des terrains afin d'y ériger notamment d'imposants immeubles d'habitation.

Le site de la station-service subit peu de changement au cours de cette période et conserve encore aujourd'hui sa configuration d'origine. Les principales modifications apportées au bâtiment se situent au niveau de l'aménagement intérieur de l'édicule d'accueil avec l'ajout de cloisons en 1990, son réaménagement en lave-auto en 1996 et l'ajout de portes de garage, le réaménagement intérieur de l'édicule de la caisse et le changement de couleur de la structure de celui-ci (peint en blanc).

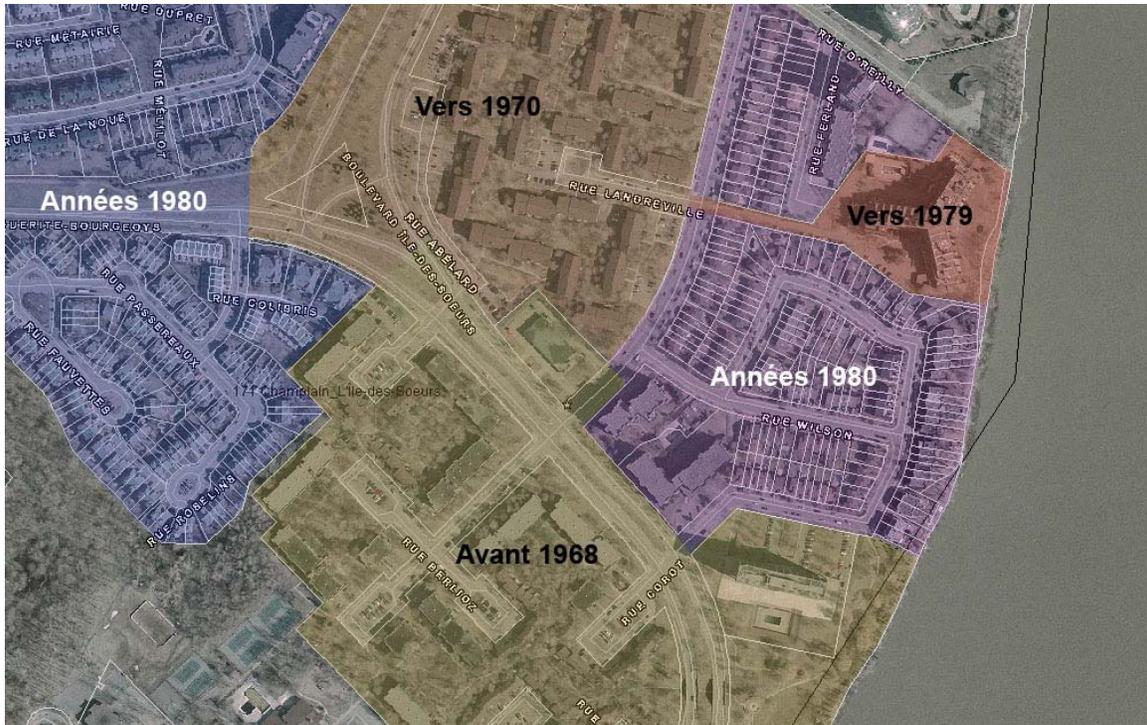


Fig.26 : Phases de développement du secteur



Fig. 27 : Vue aérienne d'un immeuble d'habitations à l'île des Soeurs (Verdun) et de la cour du Canadien national (CN), 1979 (source : Henri Rémillard - 1979, Centre d'archives de Montréal de BAnQ, E6, S7, SS1, D790073-1 À 790074-1)



Fig. 28 et 29 : L'Île-des-Sœurs en 1989 (source : Jean-Marie Cossette – 1989, Centre d'archives de Montréal de BAnQ, P690, S1, D89-113)



Fig. 30 : Photo aérienne de l'Île-des-Sœurs, 2008 (source : Virtual Earth)

5. ANALYSE DE L'INTÉRÊT PATRIMONIAL DE LA STATION-SERVICE

5.1. VALEUR ARTISTIQUE

5.1.1. Qualité de la conception

La valeur artistique de la station-service repose sur la qualité de sa conception architecturale. Celle-ci est caractérisée notamment par la simplicité et la sobriété de son architecture, le raffinement de ses détails architecturaux ainsi que la qualité des matériaux et de l'exécution. La structure du bâtiment constitue un élément architectural important du projet, tout comme la transparence des édicules érigés sous la toiture et la continuité visuelle entre les espaces extérieurs et intérieurs.

De plus, cette station-service est un exemple remarquable de projet intégré pour lequel les architectes ont conçus non seulement le bâtiment, mais également la plupart des éléments accessoires (d'origine), dont l'enseigne, les pompes à essence, les modules de rangement et le mobilier.



Fig. 31 : Station-service à l'île des Sœurs, Vue des îlots de service (Photo : Hedrich-Blessing, prêt de la Chicago Historical Society, tirée de ARQ, «La station-service de l'Imperial Oil Limited à l'île des Sœurs», *Mies van der Rohe* à Montréal, février 1993)



Fig. 32 : Station-service à l'île des Sœurs, Ludwig Mies van der Rohe, architecte (Photographie : France Vanlaethem, vers 1975)



Fig. 33 : Vue intérieure de la station-service à l'île des Soeurs, Ludwig Mies van der Rohe, architecte (Photographie: France Vanlaethem, vers 1975)



Fig. 34 : Coupe longitudinale et plan (source : ARQ, «La station-service de l'Imperial Oil Limited à l'île des Sœurs», *Mies van der Rohe à Montréal*, février 1993, p.21)

5.1.2. Importance des concepteurs

La valeur artistique de la station-service repose sur l'importance de son principal concepteur, l'architecte de renommée internationale Ludwig Mies van der Rohe, qui a agi dans ce projet à titre d'architecte conseil, assisté par des architectes chargés de projet de son bureau de Chicago et par l'architecte résident Paul H. Lapointe. Architecte et designer (mobilier) d'origine allemande établi à Chicago à la fin des années 1930, Mies van der Rohe est l'un des architectes majeurs du XXe siècle au niveau international, celui-ci ayant influencé de façon majeure la production architecturale de son époque jusqu'à aujourd'hui.

Reconnu pour son architecture sobre, élégante et raffinée, Mies privilégie au cours de sa carrière l'utilisation de matériaux nobles et des nouvelles technologies de construction, tant au niveau des assemblages que des matériaux. Ses œuvres sont caractérisées par l'emploi du verre et d'une structure d'acier, d'aluminium ou de béton, celle-ci constituant un élément important de la composition architecturale de ses édifices. Au cours de sa fructueuse carrière, Mies s'applique à concevoir et à perfectionner les deux typologies architecturales caractérisant sa production, soit le pavillon et la tour (ou la barre).

5.1.3. Importance du lieu dans l'œuvre des concepteurs

La valeur artistique de la station-service repose sur l'unicité de ce bâtiment dans l'œuvre de son concepteur. En effet, cette station-service constituerait la seule réalisée par le célèbre architecte, ce qui en fait une œuvre exceptionnelle et unique dans sa production. Représentative des œuvres de Mies au niveau du choix des matériaux et de sa composition architecturale intégrant à l'origine du mobilier et des pompes à essence conçus par Mies, la station-service est une excellente illustration de l'adaptation d'une des typologies caractéristiques l'architecture *miesienne*, soit le pavillon, à une fonction industrielle liée à l'automobile.

Parmi les autres pavillons conçu par Mies, on retrouve le pavillon de l'Allemagne conçu pour l'Exposition universelle de Barcelone en 1929, véritable icône du patrimoine moderne, la maison Farnsworth, le Cantor-Drive Restaurant, un projet non réalisé liée à l'automobile comme la station-service de L'Île-des-Sœurs, l'école d'architecture du IIT à Chicago (Crown Hall) et la Neue Nationalgalerie à Berlin qui possède des caractéristiques architecturales semblables à celles de la station-service. La station-service se démarque toutefois des autres pavillons de Mies par son implantation en contrebas par rapport à la rue, alors que la plupart des autres pavillons sont érigées sur un socle afin de donner au bâtiment un caractère plus monumental (Crown Hall, Neue Nationalgalerie).



Fig. 35 : Pavillon de l'Allemagne pour l'Exposition internationale de Barcelone en 1929 (réplique) (source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Pavillon_allemand_de_Barcelone)

Fig. 36 : Neue Nationalgalerie (Nouvelle galerie nationale) à Berlin, 1962-1968 (source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Neue_Nationalgalerie)



Fig. 37 et 38 : Maison Farnsworth (Photographie : LPCI, source : www.farnsworthhouse.org)

Au cours des années 1960, Mies van der Rohe, en plus de collaborer à la conception du plan de développement de l'île des Sœurs (1965-1966), conçoit d'autres immeubles sur l'île, soit trois tours d'habitation en béton et verre. La première des trois tours, construite entre 1967 et 1969, constitue cependant l'exemple le plus fidèle au projet d'origine, les deux autres projets de tour ayant été modifiés au moment de leur réalisation (ajouts de balcons). À la même époque, Mies conçoit un complexe qui constitue sans doute son œuvre la plus connue à Montréal : le Westmount square. Construit entre 1964 et 1969 à l'ouest du centre-ville, cet ensemble intègre deux tours d'habitations, une tour à bureaux érigés et un pavillon de deux étages à vocation commerciale érigés sur un socle abritant une galerie de boutiques.



Fig. 39 : Tour d'habitation, 201 rue Corot, L'Île-des-Soeurs (source : Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal, 2007)



Fig. 40 : Le Westmount square, Montréal (source : www.imtl.org)

5.1.4. Importance artistique comparée du lieu

La valeur artistique de la station-service repose sur son caractère exceptionnel par rapport aux autres stations-service érigées à Montréal. Les détails architecturaux et les qualités urbaines du projet témoignent du raffinement et du soin que l'architecte a apporté à celui-ci, au même titre qu'un édifice plus prestigieux. Ce bâtiment se démarque ainsi de façon remarquable par rapport aux autres stations-service généralement construites selon un modèle standardisé.

Au début du XXe siècle, la distribution d'essence se fait près des commerces tels les quincailleries, les pharmacies où les boutiques d'épiciers, puis à l'extérieur ou à l'entrée des villes. Au cours des années 1920 et des décennies suivantes, la réalisation des stations-service fait appel à la créativité des concepteurs afin de répondre à des besoins fonctionnels et d'assurer une bonne visibilité pour attirer la clientèle. En résultent dans certains cas des bâtiments inusités relevant davantage du design que de l'architecture (station-service en forme de coquillage, de soucoupe volante, de théière, de pompe à essence, etc.).

Vers les années 1940, les compagnies pétrolières développent des modèles de stations-service affichant une volonté d'uniformisation et une image de modernité. Ces stations-service sont caractérisées par l'horizontalité des lignes et des volumes inspirée du Streamline, l'emploi de parements lisses et brillants et l'importance de l'éclairage et de l'enseigne pour assurer une bonne visibilité.



Fig. 41 : Poste d'essence situé au coin des rues Bloor et Glendonwyne, à Toronto, en 1958 (avec la permission de la Compagnie pétrolière impériale Ltée)
(source : <http://www.thecanadianencyclopedia.com>)

Alors que les stations-service construites dans les années 1960 reflètent cette volonté de standardisation et de visibilité, les concepteurs de cette station-service de L'Île-des-Soeurs optent pour une architecture très différente. Si la station-service de Mies devait à l'origine servir de modèle pour les autres stations de L'Île-des-Sœurs, elle est demeurée un bâtiment unique qui se démarque des autres stations par sa qualité architecturale, sa sobriété, son intégration au cadre environnant et la discrétion de son affichage.

Parmi les architectes connus qui ont réalisé des stations-service, mentionnons Frank Lloyd Wright qui conçoit une station-service construite à Cloquet au Minnesota en 1956 et un autre projet, qui sera prochainement construit à Buffalo par le *The Buffalo Transportation Pierce Arrow Museum*, soit plusieurs années après la mort du célèbre architecte américain.



Fig. 42 : Station-service R.W. Lindholm à Cloquet au Minnesota, conçue par Frank Lloyd Wright, 1956 (source : Historic American Buildings Survey)

5.2. VALEUR PAYSAGÈRE URBAINE

5.2.1. Intégration du lieu au contexte urbain

La valeur paysagère urbaine de la station-service repose sur son intégration harmonieuse au contexte urbain et sa contribution à la qualité du secteur. Par l'aménagement paysager de qualité de son site, son architecture sobre, épurée et de qualité, et son implantation en contrebas par rapport au niveau de la rue, ce bâtiment s'intègre bien au cadre bâti environnant par sa sobriété et sa qualité architecturale, contrairement à la plupart des stations-service qui ont un impact négatif sur la qualité du milieu.

5.2.2. Appartenance à un système

La valeur paysagère urbaine de la station-service repose aussi sur son appartenance au système de développement de l'île élaboré en collaboration avec Ludwig Mies van der Rohe. Par sa fonction, sa situation stratégique en bordure de l'artère principale structurant le projet et son architecture témoignant de la volonté des promoteurs de construire une « cité de rêve », la station-service est un élément important intégré au projet de développement initial.

5.2.3. Qualité de repère visuel

La station-service située au 201, rue Berlioz, constitue un point de repère dans le secteur. Celle-ci constitue un exemple réussi de bâtiment reflétant un équilibre entre visibilité et intégration, un parti tout à fait approprié pour un commerce implanté dans un quartier résidentiel.



Fig. 43 : Vue de la station-service à partir du boulevard de l'Île-des-Sœurs (source : Grand Répertoire du patrimoine bâti de Montréal, 2007)

5.2.4. Contribution du milieu d'insertion au lieu

Si la station-service contribue de façon importante à la qualité de son milieu d'insertion par la qualité de son architecture et de l'aménagement de son site, le milieu d'insertion, pour sa part, ne contribue pas à la qualité du lieu à l'étude. En effet, l'environnement immédiat de la station ne présente pas la même qualité que le site lui-même qui constitue, avec la tour d'habitation sise au 201 rue Corot située plus loin, sans doute les éléments les plus intéressants du secteur.

5.3. VALEUR HISTORIQUE

5.3.1. Évolution urbaine du lieu

La valeur historique de la station-service repose sur son association avec l'histoire du développement de l'île des Sœurs. Érigé au cours des premières phases du projet de développement, ce bâtiment, qui devait à l'origine servir de modèle pour la réalisation d'autres stations, est la première station-service construite sur l'île pour l'Imperial Oil Limited qui a conclu une entente

d'exclusivité pour l'approvisionnement de ce territoire en carburant, s'engageant en contre partie à ériger des bâtiments d'une grande qualité architecturale.

5.3.2. Phénomène de société

La construction de la station-service est liée un phénomène en pleine expansion à Montréal ayant permis l'urbanisation de l'île des Soeurs, soit le développement d'un important réseau routier reliant notamment Montréal à la Rive-Sud et qui a favorisé le développement des banlieues. En effet, la station-service illustre l'importance de la place faite à l'automobile dans le plan de développement de l'île. Ce développement, orienté vers l'automobile, est rendu possible grâce au développement du réseau routier (autoroutes 10 et Bonaventure) et la construction de ponts reliant l'île des Sœurs à l'île de Montréal et la Rive-Sud, notamment le pont Champlain ouvert à la circulation en 1962.

5.3.3. Événement ou personnage associé

La valeur historique de ce bâtiment repose également sur son association avec Ludwig Mies van der Rohe, un des plus importants architectes du XXe siècle. Celui-ci a également conçu trois tours d'habitation sur l'île des Sœurs et le Westmount square, faisant de Montréal une des villes où se trouvent le plus grand nombre de réalisations du célèbre architecte, après Chicago et Détroit. Ces réalisations s'inscrivent dans un contexte d'ouverture de Montréal sur le monde et d'affirmation de la ville en tant que métropole moderne, cette période étant marquée notamment par la construction de bâtiments conçus par des architectes de renommée internationale.

5.4. VALEUR SYMBOLIQUE

La valeur symbolique de la station-service repose sur son pouvoir d'évocation des grands principes caractérisant l'architecture de Mies van der Rohe et sur le fait qu'il représente un des bâtiments remarquables de l'architecture moderne à Montréal.

5.5. VALEUR D'USAGE

La valeur d'usage de la station-service repose sur sa fonctionnalité en tant que station-service et garage automobile, ce bâtiment témoignant encore aujourd'hui du mode de fonctionnement de celui-ci et des types de service offerts à la clientèle de l'île (vente d'essence avec service, réparation ou entretien des voitures, espace d'accueil et d'attente isolé de l'atelier mécanique).

6. BIBLIOGRAPHIE

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

CONSEIL DU PATRIMOINE DE MONTRÉAL, *Station-service Esso de l'Île-des-Sœurs*, 27 octobre 2005.

HILLEL, Joseph et Patrick Demers, *Ordinaire ou super : regards sur Mies van der Rohe / Regular or super : views on Mies van der Rohe*, Montréal, Quatre par quatre films inc., 2004, 57 min.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VANLAETHEM, France et Al., *Sur les traces du Montréal Moderne et du domaine de l'Estérel au Québec / Discovering Modern Montréal and the Estérel Resort in Québec*, Bruxelles, CIVA en collaboration avec Docomomo Québec, 2007.

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

WITZEL, Michael Karl, *Les stations-service américaines*, Boulogne-Billancourt, E.T.A.I., 1994

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

QUOTIDIENS – PÉRIODIQUES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

s.a. *Canadian Architect*. no 13 : 8 août 1968, p. 6

s.a. *Canadian Architect*. no 15 : 3 mars 1970, p. 8

s.a. *Canadian Architect*. no 15 : 5 mai 1970, p. 6

FILM

HILLEL, Joseph et Patrick Demers, *Ordinaire ou super : regards sur Mies van der Rohe / Regular or super : views on Mies van der Rohe*, Montréal, Quatre par quatre films inc., 2004, 57 min.

SITES INTERNET

Histoire des stations-service :

<http://www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=F1ARTF0011642>

Station-service de Frank Lloyd Wright :

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

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

<http://www.pierce-arrow.com/flw%20filling%20station.htm>