

Stations-service: plaidoyer pour la modernité à la campagne

Autor(en): **Almeida, Philippe de**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **119 (1993)**

Heft 26

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78089>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

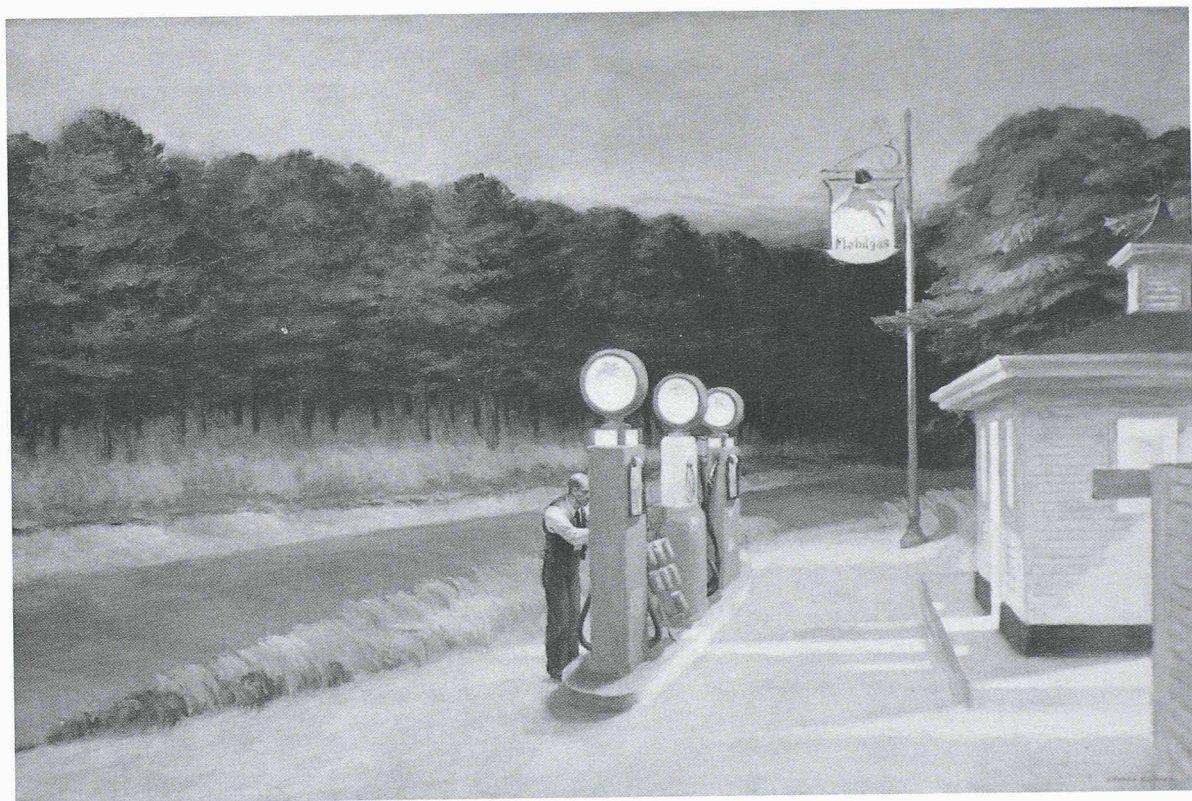
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Stations-service

Plaidoyer pour la modernité à la campagne

Par Philippe
de Almeida,
arch. EPFL SIA
Avenue de Morges 35
1004 Lausanne



Edward Hopper: «Gas» (Station d'essence), 1940, huile sur toile, 66,7 x 102,2 cm (MOMA, New-York)

L'école de peinture hollandaise du XVII^e siècle nous a habitués à cette attitude des artistes consistant à dramatiser au maximum l'abstraction formelle du paysage grâce à la présence, par exemple, d'un groupe de personnages minuscules, décentré par rapport aux lignes de forces de la composition globale. Il en va de même pour les stations-service: si leur emplacement ne découle évidemment pas d'une stratégie de mise en scène paysagère, telle que la concevaient les peintres hollandais, elles finissent toutefois, comme dans leurs tableaux, par produire des continuités intrigantes, des anecdotes visuelles, des accidents de la réalité, dont le cadre serait le vitrage du véhicule.

Cet aspect du «cadrage» sera maintes fois exploité par le cinéma. Lieux de l'anonymat, de l'étrange, les stations-service y sont vues comme des espaces d'indifférence. Qu'on songe par exemple à «Drôle d'endroit pour une rencontre» ou à «Paris-Texas», halte

de l'errance des personnages de Wim Wenders, ou encore à «Bagdad-Café», choc entre l'espace du désert américain et la Bavière. Ces architectures de nulle part semblent être des lieux propices à l'introspection, tel un arrêt dans un *no man's land*; la solitude, plus qu'ailleurs, semble pouvoir y prendre corps, comme une image nette au milieu du mouvement et du voyage.

La station-service ne possède aucune tradition, elle est sans référence. Née avec ce siècle, elle a été longtemps le symbole de la modernité représentée par son corollaire, la mobilité, métaphore de la conquête individualiste de nouveaux paysages par une nouvelle technologie: la voiture.

La station-service est difficile à étudier historiquement, car elle a de la peine à s'inscrire dans le temps. En effet, tous les dix ans elle est redessinée et ce, parce qu'elle possède deux logiques, l'une signalétique et l'autre constructive. C'est peut-être de là que

vient sa précarité, mais également son intérêt.

Elle fonctionne comme un ensemble de glissements sémiotiques et formels: de la façade à l'espace, de l'affiche ou du sigle décliné jusqu'au volume. Ce type de bâtiment n'est pas juste sous-titré, mais surtitré, le texte finissant par constituer la matérialité même de l'édifice. R. Venturi, dans «L'enseignement de Las Vegas», les identifie comme des «bâtiments qui constituent l'enseigne», qui en sont l'essence même. Les images-textes renvoyées par les stations-service, ressassant en quelque sorte à l'infini un motif initial. Au gré des routes, leurs haltes, qui semblent toutes identiques, passent et repassent jusqu'à l'épuisement formel. Mais le paradoxe est qu'elles finissent par nous renvoyer à l'essentiel, c'est-à-dire au paysage.

Les stations-service forment donc une sorte d'espéranto architectural, qui se révèle véritablement la nuit, par leurs

éclairages purs. Les formes sont débarrassées de tout élément anecdotique. Pas de présence humaine, pas de signe d'activité; les arrières-plans sont plongés dans la nuit. La seule réalité palpable reste cette lumière en suspension, sans cesse confrontée au regard des conducteurs. L'une des propositions les plus emblématiques de cet état est sans doute la station que Mallet Stevens conçut pour le Salon des Arts Décoratifs de 1927, sorte de «totem-station» lumineux, panneau indicateur, et en même temps monument urbain à la *Standard Motor Oil*. L'architecture enfin dématérialisée au service du capitalisme.

Frank Lloyd Wright, dans son livre «L'avenir de l'architecture», sera en 1927 le premier à théoriser les stations-service. Il les assimile à un élément majeur de l'architecture moderne: «Tous les postes d'essence qui jalonnent les grandes routes peuvent déjà être considérés comme un trait de décongestion progressive de la vie américaine.»¹ Elles sont pour lui l'édifice contemporain total, proliférant en réseau, première pierre de la conquête des périphéries, vecteur majeur de la métropole décentralisée. Malgré son enthousiasme, F. L. Wright ne réalisera qu'une seule station-service, en 1956, dans le Texas.

Aujourd'hui les stations-service, dans leur immense majorité, n'appartiennent pas véritablement aux architectes, mais plutôt aux designers qui répondent au souci des grandes compagnies pétrolières dans leur recherche de l'unité. L'homogénéité du réseau semble être leur maître mot. La stratégie marchande triomphe au détriment de la force d'invention et de rêve qu'ont su incarner les premières stations, laboratoires de toutes les tendances d'architecture et de génie civil de ce siècle.

¹ Wright F. L., L'avenir de l'architecture, Paris, Denoël, 1982

