

Stations-services : les dommages d'un marketing à l'échelle planétaire

Autor(en): **Bischoff, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **19 (2004)**

Heft 1: **Bulletin**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727027>

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

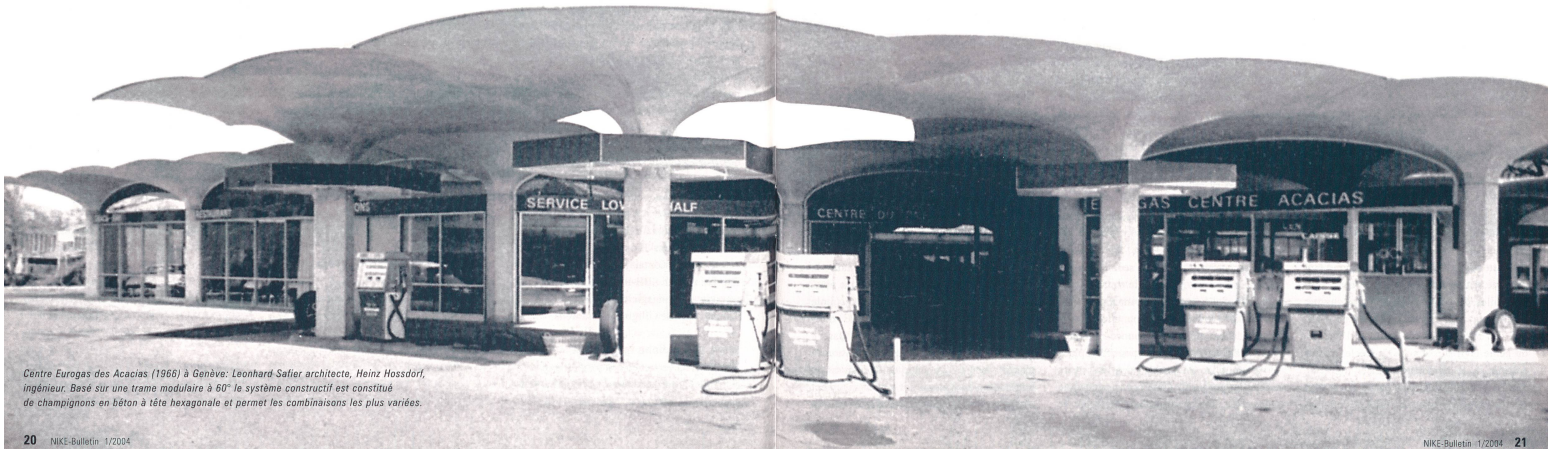
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Stations-services

Les dommages d'un marketing à l'échelle planétaire

La sortie des premières Ford T des usines de Detroit en 1908 marque le début de la formidable expansion du phénomène automobile. L'essor de ce moyen de transport a radicalement modifié les données de l'aménagement du territoire et l'urbanisme de nos villes. Cependant peu de constructions induites directement par ce phénomène sont aujourd'hui reconnues en tant que patrimoine digne de sauvegarde.

de Christian Bischoff



Centre Eurogas des Acacias (1966) à Genève: Leonhard Saffier, architecte, Heinz Hosdorf, ingénieur. Basé sur une trame modulaire à 60° le système constructif est constitué de champignons en béton à tête hexagonale et permet les combinaisons les plus variées.



Station-service de Deitingen, Heinz Isler, 1964–66. Les deux voiles de béton fonctionnent comme repère à l'échelle du territoire et de la vitesse de déplacement.

Quelques ouvrages d'art, les ponts de Robert Maillart, de Christian Menn, d'Alexandre Sarrasin ou encore au Tessin les entrées de tunnels de l'autoroute du Gothard, dessinées par Rino Tami, sont étudiés et célébrés à juste titre. Mais les édifices utilitaires construits pour l'automobile, parkings, garages, stations service, etc. ne trouvent que trop rarement la reconnaissance qu'ils méritent en tant que témoignage social et architectural. Des légions de collectionneurs se disputent old-timers ou petites sportives des années cinquante, mais les traces architecturales générées par les phases successives du développement de l'automobile sont effacées sans remord du paysage urbain.

Une sauvegarde problématique

La station-service de Deitingen près de Soleure, sur l'autoroute A1, représente un cas particulièrement intéressant. Le service des monuments historiques du canton de Soleure, soutenu par une efficace campagne médiatique, est parvenu à sauver les deux minces voiles de béton (1964–66) conçus par l'ingénieur Heinz Isler. Cet ouvrage d'art, une des réalisations majeures de l'histoire du génie civil suisse au XXe siècle, a ainsi échappé à la démolition. Dans le même temps il a perdu en grande partie son sens et ses fonctions d'origine. En effet, les pompes

à essence ont été déplacées sous une nouvelle toiture standardisée située devant l'ancienne structure. Les deux voiles de béton, ne correspondant plus aux exigences de la compagnie pétrolière exploitant le site, subsistent donc, mais comme un vain geste architectural et accessoirement, comme auvent surdimensionné du magasin autoroutier. Pire, les deux voiles blancs, repères magnifiques, à l'échelle du territoire et de la vitesse de déplacement, sont aujourd'hui cachés par la nouvelle toiture et les protections antibruit. Ce qui a été sauvegardé ici l'a été bien plus en tant que remarquable ouvrage d'ingénieur qu'en tant que témoignage de la culture automobile, encore optimiste et candide, des années soixante.

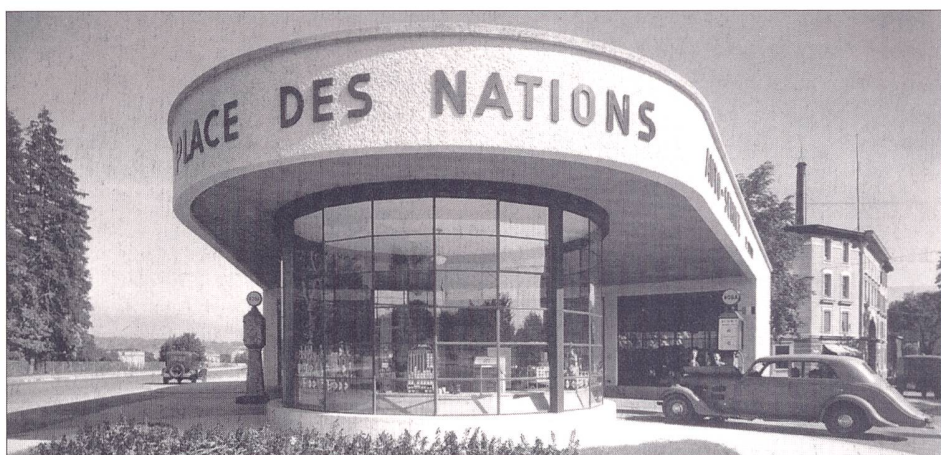
Genève et le «phénomène automobile»

Abritant depuis 1924 le Salon International de l'Automobile, Genève, plus que toute autre ville suisse peut-être, s'est abandonnée au «phénomène automobile». Alors que la ville possédait au sortir de la seconde guerre mondiale l'un des réseaux de tramways les plus denses d'Europe, couvrant tout le canton et même la France voisine, elle l'a totalement démantelé entre les années quarante et la fin des années soixante pour faire place à l'automobile. On pourrait dès lors croire que le lieu est particulièrement propice à la sauvegarde de ce patrimoine spécifique, lié

à l'automobile. Il n'en est rien. A l'heure actuelle, seul le célèbre pont de Vessy, sur l'Arve, construit par Robert Maillart en 1936, bénéficie d'une mesure de protection et encore il ne s'agit pas de classement mais d'inscription à l'inventaire. Quant aux stations-services nombre d'entre elles ont été transformées ou détruites sans égards pour leur éventuelle valeur patrimoniale. Deux cas genevois illustrent cependant les problèmes que rencontre la sauvegarde de ce type d'objets.

Garage des Nations et Centre Eurogas

Construit en 1935–36 par l'un des plus fameux architectes de la ville, Maurice Brailard, alors conseiller d'Etat et Président du Département des Travaux Publics, le Garage des Nations a bien failli disparaître. En effet le programme du concours pour la construction du siège du Haut-Commissariat aux Réfugiés HCR prévoyait en 1987 la démolition de ce petit bâtiment alors désaffecté. Le projet lauréat a heureusement su reconnaître la qualité urbanistique de l'édicule et la puissance évocatrice de sa volumétrie simple mais dynamique canalisant le flux de voitures. Cependant la conservation du Garage des Nations est passée par son intégration au plan d'ensemble du siège de l'organisation internationale et donc par son changement d'affectation. Le garage, atelier et station



Maurice et Pierre Brailard, architectes,
Robert Maillart, ingénieur. Garage des Nations à Genève (1935–36).

d'essence, est devenu un pavillon d'accueil et d'exposition pour le HCR. La forme du bâtiment et sa force signalétique subsistent mais au prix de l'abandon de la fonction d'origine.

Oeuvre de l'architecte Leonhard Safier et de l'ingénieur Heinz Hossdorf, le second exemple genevois fait l'objet depuis quelques années d'un véritable feuilleton administratif. Situé dans la zone industrielle de Praille-Acacias, le Centre Eurogas regroupe divers services à l'intention des automobilistes: station d'essence, atelier, tunnel de lavage, cafétéria, etc. Basé sur une trame modulaire triangulaire à 60°, le système constructif est constitué de champignons en béton à tête hexagonale. Expérimenté en 1966 à Genève, le système permet les combinaisons les plus variées et était destiné à être repris dans toutes les stations-service de la marque. Dans les faits, seules deux autres réalisations virent le jour: en 1968, à Lucerne et en 1969, à Bruxelles.

Comme à Deitingen, la compagnie pétrolière exploitante décide en 1998 de remplacer l'ouvrage de la route des Acacias par une nouvelle station-service normalisée et dépose à cet effet une demande de démolition. Après diverses péripéties de procédure, la Société d'Art Public, section genevoise de Patrimoine suisse, dépose une requête qui aboutit en septembre 2000 au classement par

le Conseil d'Etat. La société propriétaire fait recours auprès du Tribunal administratif qui casse l'arrêté de classement en juin 2002, en s'appuyant sur le principe de liberté économique. L'argumentaire développé tout au long des pièces du dossier le montre bien: ce qui menace ce type d'édifice n'est pas en premier lieu l'obsolescence matérielle ou même fonctionnelle, bien que cette-ci soit invoquée, mais ce qu'on pourrait nommer une obsolescence commerciale. La politique marketing des grandes compagnies pétrolières veut que le design d'une station-service soit le même dans toutes les régions du globe. Or le marketing n'a rien d'une science exacte, ses incessants revirements de tendances le prouvent. D'ici peu l'architecture personnalisée d'une station-service évoquant l'optimisme des «Trente glorieuses» deviendra peut-être un argument publicitaire. Le Centre Eurogas pourrait donner l'occasion d'en faire la démonstration. Aux dernières nouvelles, il est question de transformer la station-service en drive-in pour une grande chaîne de restauration rapide.

Les opérations de sauvegarde du patrimoine ne sont pas des mandats de routine mais doivent susciter de nouvelles stratégies de projet. Espérons que les mandataires sauront faire preuve de toute la créativité nécessaire pour concilier impératifs commerciaux et conservation du patrimoine.

Resümee

Das Aufkommen der individuellen Mobilität und insbesondere die Verbreitung des Automobils zog einen neuen Typ von Architektur nach sich: jenen der Tankstellen und Parkhäuser. Während Automobile aus den 1950er- und 1960er-Jahren beehrte Sammlerobjekte sind und bestens gepflegt der Nachwelt erhalten bleiben, verschwindet das bauliche Erbe dieser Epoche beinahe unbemerkt aus den urbanen Landschaften. Nur selten gelingt es, ein Bauwerk zu erhalten und wenn, dann oft auch nur unter schmerzlichen Kompromissen. So konnten die Isler-Schalen im solothurnischen Deitingen zwar in ihrer Substanz erhalten werden, doch ihre ursprüngliche Funktion haben sie eingebüsst und stehen heute fast verloren in der Landschaft. In Genf, der Gaststadt des Automobilsalons, hat es besonders viele architektonische Zeugen des Autos. Doch dies heisst nun keineswegs, dass dort die Sensibilität für diese Bauten ausgeprägter wäre als anderswo. Nur mit Mühe gelingt es, in dieser stark von Kommerzdenken geprägten Domäne einzigartige Bauten zu erhalten und weiterhin sinnvoll zu nutzen.