

Sauvons le béton

Le béton a mauvaise presse. Il est vrai que le passif est lourd. Raison de plus pour sauver un chef-d'œuvre. Des voûtes de 4 cm d'épaisseur, vieilles de quatre-vingts ans sans une fissure, ce n'est pas si courant. Un espace libre, ouvert, disponible pour toutes sortes de manifestations, et en plein Paris, c'est plutôt rare. Et c'est en outre le seul bâtiment parisien d'un génie universellement reconnu – sauf en France où nos élites ne connaissent que les « pritzqueurs » depuis qu'un journaliste en mal de copie a cru qu'il s'agissait d'un « Nobel de l'architecture ».

La halle Freyssinet, puisqu'il s'agit non seulement de l'inventeur du béton précontraint mais aussi et peut-être surtout de l'un des très rares constructeurs d'ouvrages d'art qui ait époustoufflé le monde : les hangars d'Orly en 1921, (70 m de portée, 50 m de hauteur), le pont de Plougastel qui franchit l'Elorn par trois arches de 188 m depuis 1930. Et ce n'est pas seulement les records qui ont étonné. « Ce fut un prodigieux créateur de formes. Esquissées par son intuition, précisées par son calcul, mais jamais inspirées par la mode, les formes dérivèrent de la fonction et des possibilités du béton. C'est pourquoi elles étaient toujours pures », écrivait l'architecte Urbain Cassan.

Certes, cette halle ne débouche pas sur la place de l'Opéra, mais depuis que l'on s'agite autour du Grand Paris, on a pris conscience que le Paris dit du boulevard des maréchaux n'était pas si grand, à peine 10 km sur 8 km, et depuis que le 13^e arrondissement a accueilli la Bibliothèque nationale, les Universités et juste de l'autre côté de la Seine, le ministère des Finances et le POPB, il est devenu fréquentable. Son ouverture sur le boulevard Vincent Auriol est en partie masquée par un immeuble, c'est vrai, mais ce n'est pas un problème insoluble, s'agissant d'un joyau à conserver.

Reste le monument : une halle de chemin de fer 310 m x 70 m, soit un peu plus de 20 000 m² couverts, exactement l'équivalent du CNIT, autre chef d'œuvre désaffecté du fait de l'insuffisance de la voirie (vive nos urbanistes !) mais qui abrita tant de salons. Et pourquoi cette halle n'abriterait-elle pas des salons à dimensions plus restreintes que la Porte de Versailles, justement du type de ceux qu'accueillaient le Cnit ? D'autant que sa longueur en fait un espace éventuellement facile à fragmenter pour autant de salons plus petits qui se présenteraient...

L'espace est superbe. Le béton, déjà vieux, a pris cette couleur indéfinissable et belle, entre gris et sienne, des sculptures de Chillida. De quoi le rapprocher de la pierre antique. Et on voudrait la démolir. Ou plutôt, on la laisserait démolir pour finalement une histoire de gros sous. La SNCF, qui en est propriétaire en veut le prix du terrain nu (assez élevé de nos jours, même dans le 13^e). La Ville, qui ne voit pas comment récupérer la mise, rechigne. Le préfet de région, qui est membre du conseil d'administration de la SNCF, est embarrassé. Le ministre de la Culture regarde passer les trains.

« Un béton, c'est comme un curry – disait Chemetov - de l'eau, des poudres et du grain. Il peut y avoir des mélanges infâmes et d'autres succulents. » Celui de Freyssinet est un régal. Les connaisseurs du monde entier ne nous pardonneraient pas de n'en garder qu'un « p'tit bout ».

Bernard Marrey
historien de l'architecture