

L'A

Revue d'architecture éphémère de l'Ordre des architectes PACA.

Entretien publié en 1991, de Pascal Urbain, architecte-urbaniste, avec André Dunoyer de Segonzac, architecte.

En septembre 1940, Beaudoin installe son atelier à l'École des Beaux-Arts de Marseille. Dans la foulée, il réalise d'importantes études d'urbanisme. Pour les quelques années que durera la guerre, Marseille devient un lieu de débat, de travail et de création exceptionnel: Zehrfuss, Pouillon, Labourdette, Spoerry, Devin, des dizaines d'autres s'y côtoient. En première ligne de l'aventure, André Dunoyer de Segonzac n'a rien perdu de la passion qui les animait.

L'ENSEIGNEMENT

L'A - Qui est Beaudoin en 1940 ?

ADS - En France, c'est une des figures majeures de l'architecture moderne, et probablement le mieux connu par les étudiants et les jeunes architectes du moment. Il enseigne depuis trois ans dans un "atelier extérieur", à la suite d'Expert qui a rejoint l'un des trois ateliers officiels en 1937. Beaudoin est, au sein de l'École, le seul à véhiculer les idées nouvelles.

L'A - Entre l'auteur de l'école de Suresnes et celui des fontaines du Trocadéro, il y a un monde, une rupture. Comment a-t-elle été vécue par leurs élèves ?

ADS - la rupture n'est pas si nette que vous le suggérez. S'il n'est pas à proprement parler moderne, Expert est, au sein de l'École, le seul représentant des idées... disons "modernistes". Le groupe scolaire de la rue Küss ou les ateliers qu'il construit rue Jacques Callot sont aussi avancés qu'on peut l'être au sein de l'École des Beaux-Arts.

Dans ces conditions, les élèves qui refusent de le suivre dans son atelier "officiel", les plus radicaux sans doute, se tournent naturellement vers Beaudoin. Et ce dernier reste, comme Expert, un pur produit de l'École: élève brillant ; grand Prix de Rome ; finalement acceptable aux yeux de l'institution.

L'A - Beaudoin est-il moderne ?

ADS - Bonne question ! Associé à Bernard Lods, en contact permanent avec des ingénieurs tels que Prouvé ou Bodiensky, il est moderne, sans aucun doute. Mais autant Lods s'attache au détail et à la construction, autant Beaudoin reste un homme de parti, presque du geste architectural. Ses esquisses sont toujours magnifiques. Pour le reste, il laisse aller. Et la suite le confirme: Lods sans Beaudoin, Beaudoin sans Lods, sont très en deçà de ce que leur association a pu produire.

L'A - Dans quelles conditions le nouvel atelier Beaudoin est-il créé à Marseille ?

ADS - Nous étions quelques anciens élèves à traîner dans les environs: Margaritis, Boyer, mais aussi Jaubert et Chrysocheris, et quelques autres. Nous avons appris que Beaudoin était dans la région. Il avait été démobilisé en zone libre et s'était installé sur le plateau d'En-Vaux, où quelques années auparavant ils avaient fait construire un cabanon. Sa femme et ses deux enfants l'avaient rejoint. Nous sommes allés le voir pendant l'été. Nous lui avons proposé de monter un atelier, tout simplement. Il a accepté.

L'A - Nos jeunes confrères ne connaissent pas tous les procédures de création d'un atelier extérieur. Peut-être devriez-vous préciser que votre démarche n'avait rien d'exceptionnel. Dans l'ancienne école, un groupe d'élève peut parfaitement choisir un architecte comme patron d'un nouvel atelier...

ADS - Mis à part les trois ateliers officiels, c'est vrai. Au demeurant, l'heureux élu enseigne gratuitement. Toujours est-il que si la procédure est courante à Paris, elle l'est moins en Province, et toute nouvelle en temps de guerre. Il a fallu réquisitionner des locaux. Jusqu'alors, l'atelier que Gaston Castel animait était cantonné dans un baraquement adjacent à l'école des Beaux-Arts.

Le bâtiment proprement dit était très diversement occupé. Détail amusant: on y logeait les pompiers de Marseille, révoqués après l'incendie des Nouvelles Galeries. La débâcle avait partiellement vidé les locaux. Disons qu'à trois ou quatre, nous avons investi la salle des fêtes, pour nos expositions, et la grande salle de dessin, pour l'atelier proprement dit. En Octobre 1940 l'atelier était opérationnel.

L'A - J'ai toujours été étonné par la vie quotidienne en temps de guerre. Le monde entier est en feu. Et il n'y aurait rien d'autre à faire qu'un atelier d'architecture ?

ADS - "rien d'autre à faire", c'est le mot ! La défaite est complète. Les gaullistes sont presque inconnus, tandis qu'à Vichy on parle de "reconstruction nationale"... Mais vous savez tout cela. L'extraordinaire permissivité du moment est moins

souvent évoquée. La désorganisation est totale. Plus personne n'est responsable de rien. Tout est possible. Si ce n'était le désespoir et la peur, la période pourrait être comparée à mai 68, par l'absence provisoire d'autorité. Je parle de la zone libre, bien sûr, et de Marseille en particulier. C'était encore une ville sous tutelle d'une administration désormais absente. Dans ces conditions, où nous n'avions véritablement rien d'autre à faire, sinon succomber à l'abattement, créer un atelier relevait d'une évidence.

L'A - Pourquoi à Marseille ?

ADS - Forcément à Marseille ! C'est la plus grande métropole de la zone libre. C'est un Port. C'est le terme du voyage pour tous ceux qui fuient l'occupation. Mais plus particulièrement encore, par le rayonnement intellectuel qu'ont eu les "Cahier du Sud", Marseille attire tout ce que la France compte d'artistes et d'universitaires, et je vous l'ai dit, une poignée d'architectes, très vite suivis par d'autres.

En quelques mois, l'École de Marseille est passée d'une trentaine d'élèves, ceux de l'atelier Castel, à plus d'une centaine. J'étais Massier, et mon premier travail a été de loger les nouveaux arrivants, chez les uns, chez les autres, ou en urgence dans l'atelier. Je vous ai parlé des pompiers qui logeaient dans les locaux. Nous leur avons emprunté une trentaine de lits. D'autres dormaient dans des casiers rapidement aménagés.

L'A - Qui vient à Marseille ? Quelles sont les figures marquantes de l'atelier ?

ADS - J'ai cité Boyer, Chrysocheris, mais d'autres noms ne vous sont pas inconnus: Spoerry, Brodovitch, Labourdette et De Négri, Lecouteur... Celui-là était d'Oppède. Il faut parler de ce petit groupe installé à Oppède, dans une ruine aménagée par le frère de Brodovitch, qui l'occupait avec Auproux, Margaritis et Zehrfuss. D'autres ont rejoint ceux que nous appelions "les quatre barons d'Oppède". C'était une véritable annexe de l'atelier marseillais, très dynamique. C'est d'Oppède qu'est venue l'idée d'une grande exposition, organisée fin 1940.

Là encore, vous allez me dire qu'une exposition d'architecture, six mois après la défaite, c'est presque surréaliste. Mais c'était une façon d'exister. Et puis, nous attendions les programmes... Vous savez que tous les ateliers travaillaient sur les mêmes programmes, élaborés par le professeur de théorie. Paris étant occupé, Lyon est devenu le nouveau centre de l'École en zone libre. Mais les programmes n'arrivant toujours pas, l'exposition était bienvenue. Mené par Zehrfuss, le groupe d'Oppède y présentait un projet de revitalisation du Lubéron. Labourdette avait fait un travail sur le Valgaudemar, De Négri étudiait la couverture du Jarret...

L'A - Comment réagissait Castel à cette invasion ? Après tout, il restait le "patron" à Marseille.

ADS - D'apparence, très bien ! Castel avait le sens de la confraternité. Il accueillait Beaudoin, qui de son côté lui témoignait l'égard d'un égal. Mais dans les faits, quand bien même certains anciens élèves de Marseille continuaient, par courtoisie, à signer leurs papiers "atelier Beaudoin-Castel", c'était bien de l'atelier Beaudoin qu'il s'agissait, ne serait-ce que par assiduité. Contrairement à Castel, Beaudoin était présent à l'atelier: 3 fois par semaine environ ; 3 ou 4 heures chaque jour...

L'A - Quelle était sa pratique d'atelier ?

ADS - Là aussi, Beaudoin se distinguait de ses prédécesseurs, par une approche presque maïeutique de l'enseignement. Il posait des questions, interrogeait les élèves sur leurs intentions, révélait les potentialités d'un projet plus qu'il ne le "corrigeait". Enfin... Pour autant qu'un projet recèle des potentialités. Après tout, plusieurs de ceux à qui Beaudoin demandait "leurs intentions", n'en avaient aucune... Mais au final, quel bilan ! Je crois pouvoir dire qu'entre 1940 et 1942, Marseille était peut-être le meilleur atelier de France, et très certainement le meilleur en Provence.

LA PRATIQUE

L'A - Dans le même temps, Beaudoin exerçait pour le compte de la Ville. Quels étaient les termes de la commande ?

ADS - Rappelons que Marseille était sous tutelle administrative. C'est, à travers la ville, une commande d'État. En substance, la première question posée à Beaudoin concernait la ou les liaisons possibles entre l'autoroute Nord et la future autoroute Est. Les réalisations sont venues beaucoup plus tard, mais à cette époque déjà, l'autoroute Nord était nettement définie jusqu'à la porte d'Aix. À l'Est, il ne s'agissait encore d'un vague projet... C'était une étude importante, et Beaudoin a demandé à Labourdette, Dupré et moi-même d'y participer.

L'A - Pourquoi la Ville choisit-elle Beaudoin ?

ADS - Mais qui d'autre ? Rozan et Lagarige ? Barrera et Zongles ? Devin, qui émerge à peine ? Par sa réputation, par son expérience, Beaudoin est manifestement le plus gros calibre présent à Marseille.

L'A - Comment fonctionnait l'agence ?

ADS - Personne ne construisait, si ce n'était de temps en temps un bout de stade, à l'initiative du tout nouveau Ministère de la Jeunesse et des Sports, auprès duquel Beaudoin avait une Mission de Conseil. En ce sens, il était privilégié. Il aura par ailleurs l'occasion de réaliser des études d'aménagements pour Montpellier, Nîmes et la côte varoise.

Mais l'essentiel du travail concernait les études pour Marseille. Au demeurant, Beaudoin a très vite constaté qu'elles lui coûtaient trop cher. En 1941, il a persuadé la Ville de faire passer l'agence en régie directe. Pour être complet sur ce sujet, je crois savoir que Beaudoin disposait d'une fortune personnelle, sans laquelle il n'aurait pas pu poursuivre à ce niveau les études entreprises.

L'A - Quels sont les principes de l'étude ?

ADS - Nous héritions des tracés et des hypothèses des Ponts et chaussées. Entre Plombière et la Porte d'Aix, l'autoroute dépendait exclusivement d'eux. Quant à la liaison vers l'Est, ils avaient envisagé le creusement d'un tunnel de la Porte d'Aix au Rond-Point du Prado. Vous voyez qu'à Marseille, rien ne se perd. Pour notre compte, nous envisagions trois hypothèses. Beaudoin penchait pour un lien direct de la Porte d'Aix au Quai des Belges, prolongé ensuite, soit par l'élargissement de la rue Breteuil jusqu'au Prado, soit par une percée en biais de la ville quadrillée, jusqu'à Castellane.

Cela impliquait des expropriations et des démolitions probablement inopportunes. Moi-même, je proposais un tracé qui coupait la ville la hauteur des Récollettes et de la rue de La Palud. Il s'agissait d'un ouvrage suspendu en toiture des bâtiments, sans doute partiellement inspiré du Plan Obus pour Alger. Je ne crois pas avoir jamais convaincu les Ponts et Chaussées. En particulier, je commettais un crime majeur: traverser la Canebière ! Enfin, une dernière option envisageait un tracé passant par les réformés et la Plaine.

L'A - Avec le recul de près d'un demi-siècle, quel regard portez-vous sur ces propositions ? Plus précisément : le tunnel des Ponts et Chaussée n'est-il pas la moins mauvaise des solutions envisagées ?

ADS - C'est votre avis ?

L'A - Peu importe.

ADS - Alors peu importe le mien. Il est plus intéressant de replacer ce travail dans un contexte très différent de celui que suggère aujourd'hui le débat sur la forme urbaine. En la circonstance, les "classicisants", pour désigner l'adversaire du moment, n'avaient aucuns soucis d'Art Urbain, au sens "classique" du terme. Les modernes non plus, sans doute. Mais c'est tout l'intérêt du travail de Beaudoin,

dont le sens de l'esquisse restait profondément imprégné d'Art Urbain. Il s'agissait d'une autoroute. Mais notre souci constant était de s'en servir comme axe de composition.

L'A - On sait que Beaudoin a été très controversé à la libération. Il en a souffert à tel point que Pouillon, qui part ailleurs épargne peu de monde dans ses mémoires, croit devoir lui rendre un hommage particulier, et le laver des soupçons anciens. Il n'est pas forcément inutile d'y revenir.

ADS - Précisément, on a reproché à Beaudoin d'avoir été à l'origine de la destruction de la Ville Basse. Il fallait un coupable ! Devenu inspecteur général de l'urbanisme pour le Sud-Est, Beaudoin pouvait faire l'affaire. Le mot de Machination n'est pas trop fort en la circonstance. On est allé jusqu'à présenter, comme preuve de sa culpabilité, des plans de rénovations qu'il a effectivement réalisés, mais après la démolition.

La seule étude antérieure que Beaudoin ait réalisée sur la ville basse concernait un curetage des îlots, une idée dans l'air du temps, sinon pertinente, mais sans rapport avec l'acte de guerre qu'on lui reproche. J'ai un souvenir précis : quelques jours après l'occupation de la zone libre, j'étais dans le vestibule de la Mairie avec le directeur adjoint des services techniques, quand Beaudoin est sorti, livide, effondré, pour nous dire : "ils veulent détruire le Vieux-Port". L'accusation ne tient pas une minute. Mais dans le climat de l'immédiat après-guerre, bien sûr, le projet présenté à Gaston Defferre a été rejeté.

L'A - De quelle manière ?

L'ambiance était épouvantable. En automne 1944, la Ville demande à l'équipe de présenter le projet. Baudoin est absent. J'étais avec Hoa. On nous introduit tous les deux dans une salle. Defferre nous toise. "Je vois que Monsieur Beaudoin s'est excusé, et il a bien fait, je l'aurais fait immédiatement jeté en prison". Ce n'était pas une plaisanterie : le directeur des services techniques y croupissait déjà. En deux temps, trois mouvements, l'affaire est réglée : le projet était trop cher, irréalisable, inutile...

L'A - Au terme de cet échec, que peut-on retenir d'un travail de cette nature ?

ADS - Avant tout, une méthode de Travail. Partant d'une question précise, la jonction Nord-Est, nous abordions l'ensemble des problèmes urbains. Il faut prendre la mesure de l'entreprise. En 1941, faute de plans détaillés pour Marseille, nous avons entamé le relevé complet des intérieurs d'îlots, juchés sur le toit d'une camionnette pour mieux voir les jardins. Après 1942, tandis que Beaudoin, chargé parallèlement de créer l'école d'architecture de Genève, suivait l'opération avec

plus de recul, l'équipe s'était largement étoffée, avec entre-autres Nicolet, Badiani, Veille et Weinstein, Carrière et Fourier...

L'étude globale était complétée par une série de projets détaillés. En la circonstance, Chryssocheris était chargé du tracé de l'autoroute Est, Pouillon a réalisé une proposition pour la Porte d'Aix, Margaritis gérait la liaison de Plombière à la Plaine, et notamment ce qu'il appelait les "jardins Saint Charles", Hoa s'occupait du prolongement de l'autoroute Est jusqu'au Parc Chaneau et les plages, etc... Un travail considérable ! À ma connaissance, il s'agit, pour la France, de la seule étude urbaine de cette ampleur, qui enchaîne rigoureusement le plan d'ensemble à ses détails.

UNE PERSONNALITÉ D'ENVERGURE

"J'ai travaillé à l'urbanisme sous les ordres de l'architecte en chef Beaudoin. L'enthousiasme de ce grand patron le conduisit, en partant d'aménagements secondaires, à envisager de remodeler la ville entière depuis ses accès principaux : projet d'autoroute jusqu'à la banlieue, projets de rocade de circulation et, enfin, au contre où se trouvait son seul joyau, le Vieux-Port. (...).

À la libération, Gaston Defferre, dans son éditorial, fonda sur le grand urbaniste qu'il voulait rendre responsable de la démolition. Il porta contre lui l'accusation la plus ahurissante : il y aurait eu machination, une sorte de complot financier en accord avec la Banque de Paris et des Pays-Bas.

Lorsqu'on connaît Beaudoin depuis huit jours, on se rend compte de l'inanité de cette accusation. Sereno, ami de Defferre, m'apprit quelques mois plus tard que l'affaire avait été montée à des fins électorales : il fallait un coupable. Ainsi donnait-on en pâture au pauvre peuple crédule une personnalité d'envergure."

(Mémoire d'un Architecte, Pouillon, dit "fripouillon" par Beaudoin)

- - o O o - - -