Patrimoines de l'aéronautique

Éditorial

Aeronautical Heritage

Gilles Aubagnac et Paul Smith

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/17008>

DOI : 10.4000/insitu.17008

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Gilles Aubagnac et Paul Smith, « Patrimoines de l'aéronautique », *In Situ* [En ligne], 35 | 2018, mis en ligne le 10 septembre 2018, consulté le 17 novembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/17008> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/insitu.17008>

Ce document a été généré automatiquement le 17 novembre 2020.

In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Patrimoines de l'aéronautique

Éditorial

Aeronautical Heritage

Gilles Aubagnac et Paul Smith

- 1 La France a joué un rôle de premier plan dans la réalisation de ce rêve sans doute aussi vieux que l'humanité : s'élever dans les airs. Dans ce domaine, la région parisienne a été le théâtre de toute une série de premières mondiales : premier vol d'un coq, d'un mouton et d'un canard devant le roi Louis XVI, à Versailles, en septembre 1783 ; premier vol humain, un mois plus tard, dans les jardins de la Folie Titon, la manufacture Réveillon du faubourg Saint-Antoine ; premier vol entièrement contrôlé d'un aérostat dirigeable, *La France*, effectuant en août 1884 un circuit de huit kilomètres à partir du hangar Y à Chalais-Meudon et revenant à ce point de départ. C'est également à proximité de la capitale, de ses journalistes, de ses *sportsmen*, de ses hommes d'affaires et de ses hommes politiques qu'ont lieu les premiers décollages de machines plus lourdes que l'air : sur la pelouse de Bagatelle pour les petits sauts des pionniers, Alberto Santos-Dumont et Louis Blériot en 1906 (**fig. 1**), sur le terrain de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux pour le premier kilomètre en circuit fermé bouclé par Henry Farman sur un biplan Voisin en janvier 1908. Au Bourget enfin, au lendemain de l'armistice de 1918, les premiers vols commerciaux reliant Paris à Londres puis à d'autres capitales européennes décollent de la base aérienne créée au début de la Grande Guerre.

Figure 1

La pelouse de Bagatelle, dans le XVI^e arrondissement de Paris, l'un des premiers terrains d'envol pour l'aviation de la Belle Époque.

PHOT. PAUL SMITH. © PAUL SMITH.

- 2 L'industrie aéronautique française et plus largement, les milieux de l'aviation, ont très précocement pris conscience de la valeur patrimoniale des objets témoignant de cette aventure aérienne tels que les nacelles d'aérostation ou les premiers aéronefs. Dès 1919, les ateliers Voisin construisent une réplique de l'avion utilisé par Farman en 1908, destinée au Conservatoire de l'aéronautique créé en 1919¹ – encore une première mondiale – à l'initiative de l'ingénieur Albert Cacquot, chef de la section technique de l'Aéronautique. Les collections sont d'abord rassemblées dans un hangar du parc de Chalais-Meudon ; dans les années 1930, un premier musée est organisé dans la cité de l'Air à Balard, dans le XV^e arrondissement de Paris. Fermé sous l'Occupation, ses collections connaîtront quelques pérégrinations après 1945 ; la décision est finalement prise en 1973 d'installer le musée sur le site du Bourget, progressivement supplanté, comme aéroport de Paris, par Orly et Roissy. À partir de 1986, les pièces les plus anciennes et les plus prestigieuses de la collection sont déployées à l'intérieur de l'aérogare qui avait été conçue pour l'« Exposition internationale des arts et des techniques appliqués à la vie moderne » (ou Exposition universelle) de 1937 par l'architecte Georges Labro (**fig. 2**). De manière assez révélatrice, l'intérêt architectural de cet élément du patrimoine au sol ne fut reconnu qu'assez tardivement : le bâtiment n'a été protégé au titre des monuments historiques qu'en 1994, et cette protection n'englobe pas les cinq hangars Lossier des années 1920 qui, du point de vue de l'histoire de l'équipement aéroportuaire, sont tout aussi, si ce n'est plus, remarquables que le bâtiment voyageurs.

Figure 2

Le Bourget (Seine-Saint-Denis), l'aérogare occupée aujourd'hui par le musée de l'Air et de l'Espace ; côté terre, la grille sur la route de Flandre (route nationale 2) fait partie de la conception d'origine de Georges Labro en 1937.

PHOT. PAUL SMITH. © PAUL SMITH.

- 3 Chaque printemps depuis 2011, un « Carrefour de l'Air » est organisé au musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, weekend festif rassemblant des musées, des associations et des collectionneurs et comportant une journée d'échanges scientifiques sur différents thèmes relatifs aux patrimoines aéronautiques. Les communications rassemblées dans ce présent numéro de la revue *In Situ* viennent pour la plupart de ces journées d'études qui, jusqu'à maintenant, n'avaient pas laissé de traces écrites pérennes. À la volonté de partager une sélection de ces interventions faites au Bourget s'est associée celle d'ouvrir le numéro à d'autres regards, sollicités par un appel à contributions. La douzaine d'articles qui ont été ainsi recueillis est organisée ici en trois parties : le patrimoine immobilier tout d'abord, c'est-à-dire les bâtiments et les paysages générés au sol par le vol ou par la construction d'aéronefs, le patrimoine technique ensuite, les objets volants eux-mêmes, leur sauvegarde et leur restauration et enfin, le patrimoine documentaire et iconographique lié aux faits aériens.
- 4 Deux articles traitent d'abord du patrimoine du Bourget, dont on peut penser que l'histoire, assez copieusement documentée, est déjà bien étudiée². Toutefois, la contribution d'Antoine Furio (Chargé d'inventaire en patrimoine industriel, conseil départemental de la Seine-Saint-Denis) renouvelle l'approche en s'attachant non pas tant au site de l'aéroport lui-même qu'à l'impact urbain, architectural, démographique et économique de la plateforme sur le territoire environnant dans ce qui est devenu le département de la Seine-Saint-Denis. Quant à l'article d'Hélène Caroux (service du Patrimoine culturel du département de la Seine-Saint-Denis), il attire enfin l'attention sur un édifice jusqu'alors négligé dans les études portant sur ce site, le hall dessiné

pour le Salon de l'aéronautique de 1953 par André Granet, sans doute le plus aéronautique des architectes français. L'angle de vue s'élargit ensuite pour englober le plateau de Saclay et pour rechercher les vestiges patrimoniaux des huit aérodromes qui s'y implantèrent, dont quatre dès avant la Grande Guerre. À Toussus-le-Noble, les auteurs Georges Beisson et Colette Guétienne (historiens en architecture) s'intéressent de près à ce qui est le bâtiment le plus emblématique de la navigation aérienne, du plus léger et du plus lourd que l'air, le hangar³.

- 5 Précisons ici que la France possède aujourd'hui, avec le bâtiment dit Hangar Y de Chalais-Meudon, le plus ancien hangar à dirigeables du monde, érigé en 1879 pour l'Établissement d'aérostation à partir de portiques récupérés du démontage de la galerie annexe de la salle des machines de l'Exposition universelle de 1878. Ce hangar, classé monument historique, figure depuis 2002 sur la liste indicative des biens français susceptibles d'être inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Sur le terrain, à Chalais-Meudon, et sur cette même liste, le hangar jouxte la célèbre soufflerie dite S1 Ch, construite de 1932 à 1934 à l'initiative d'Albert Caquot (**fig. 3**). Sur cette soufflerie, également classée au titre des monuments historiques, et sur l'histoire plus générale des souffleries françaises, le lecteur peut consulter les travaux en ligne de Bruno Chanetz⁴. Ici, notre chapitre immobilier se termine avec une contribution de Laetitia Maison-Soulard, du service du patrimoine et de l'Inventaire de la région Nouvelle-Aquitaine, traitant de la conception par l'architecte Georges Hennequin, à partir de 1949, de l'usine Dassault à Mérignac, usine « livrancièr » où sont assemblés de nos jours les avions Falcon et Rafale.

Figure 3

À L'INTÉRIEUR DE LA GRANDE SOUFFLERIE AÉRODYNAMIQUE DE CHALAIS-MEUDON (HAUTS-DE-SEINE) : UNE VISITE GUIDÉE PAR BRUNO CHANETZ DE L'ONERA POUR DES STAGIAIRES DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES PATRIMOINES EN 2007.

PHOT. PAUL SMITH. © PAUL SMITH.

- 6 D'une manière que certains pourraient trouver surprenante, le chapitre sur le patrimoine mobilier – le patrimoine technique des aéronefs eux-mêmes – s'ouvre avec deux contributions d'archéologues. En effet, comme l'explique Yves Roumégoux (service régional de l'archéologie, DRAC Hauts-de-France) au sujet des vestiges d'un chasseur Messerschmitt déterrés près de Hazebrouck, dans le Nord, les sites de crashes d'aéronefs militaires participent pleinement de la mémoire et de l'histoire par l'information qu'ils apportent tout à la fois sur les circonstances de la perte de l'avion et sur l'avion lui-même. Quant à l'histoire de l'épave d'un bombardier Lancaster découverte à Fléville-devant-Nancy et décrite ici par Jean-Pierre Legendre (service régional de l'archéologie, DRAC Grand Est), la fouille a eu des conséquences que l'on peut juger émouvantes, fait suffisamment rare pour un article d'*In Situ* pour être souligné. Luc Fournier (chargé de mission pour le patrimoine technique, ministère de la Culture) nous ramène ensuite sur terre avec son bilan des protections dont a fait l'objet le patrimoine mobilier aéronautique à partir de 1984. À une première période de protections empiriques et opportunistes fait place, à partir d'une convention signée en 2009 entre le ministre de la Culture et l'Aéroclub de France, une démarche plus raisonnée qui permet aujourd'hui de compter 21 aéronefs protégés au titre des monuments historiques. Certains de ces « monuments » sont même en état de voler, comme le Nord 2501 « Noratlas » n° 105 qu'entretient et fait voler l'association Noratlas de Provence⁵. Christian Tilatti, conservateur en chef du patrimoine au musée de l'Air et de l'Espace, décrit ensuite l'évolution des pratiques de restauration dans son musée, pratiques marquées d'abord par une simple volonté de remise en l'état d'origine, voire en état de voler, mais qui ont au fil du temps davantage pris en compte les dimensions historiques et sociologiques des objets. L'article d'Arnaud Mars, restaurateur dans ce même musée, vient illustrer et nuancer ces propos en comparant deux logiques de restauration récemment employées sur deux avions de voltige présentés dans le musée.
- 7 Le dernier chapitre est consacré au patrimoine « papier » de la documentation et de l'iconographie liées à l'aéronautique. La collection constituée par Félix Tournachon, dit Nadar, célèbre pionnier de la photographie et de l'aérostation, est analysée par Juliette Jestaz, conservateur à la Bibliothèque historique de la Ville de Paris, qui détient cette collection importante et originale, dénotant une volonté de documenter l'histoire sociale de la conquête de l'air tout autant que son histoire technique. Pour conclure, nous revenons au Bourget, où Clémence Raynaud, conservateur du patrimoine, présente les pièces graphiques et les objets d'art – plus de 24 000 pièces au total – rassemblées depuis la création du musée, une collection qui, au-delà de l'histoire technique, donne une multiplicité d'éclairages sur le fait aérien, qu'ils soient d'ordre social, culturel, économique ou encore anthropologique.
- 8 Qu'il soit permis ici, en conclusion, d'exprimer un regret quant à l'absence d'articles portant un regard autre que français sur ces patrimoines. Pour ce qui est du plus lourd que l'air, le caractère international des débuts est un phénomène bien connu, et frappant : on pense à Santos-Dumont, d'origine brésilienne, ou encore à Farman, d'origine anglaise. Et pour mesurer l'intérêt patrimonial des sites aéronautiques comme Le Bourget, l'échelle de comparaison n'est pas nationale mais européenne ; on pense aux rares aéroports de la même génération ayant survécu à Liverpool, à Berlin ou encore, à Venise (**fig. 4**). Parmi les articles proposés pour ce numéro de la revue, deux évoquent cependant cette importante dimension internationale, à travers deux avions, l'un allemand et l'autre britannique, écrasés sur le sol français.

Figure 4

Le premier aéroport de Venise – Venezia-San Nicolò, connu également sous le nom de Giovanni Nicelli – sur le Lido, un rare ensemble conservé dans son état d'origine des années 1930.

PHOT. PAUL SMITH. © PAUL SMITH.

- 9 Gilles Aubagnac et Paul Smith tiennent à remercier ici Françoise Cosler, véritable cheville ouvrière de la revue *In Situ*, et Catherine Gros, relectrice hors pair.

NOTES

1. - La décision de création d'un Conservatoire de l'aéronautique militaire fut signée le 26 décembre 1918 par Georges Clemenceau, ministre de la Guerre.
2. - Voir notamment INIZAN, Christelle. « Paris-Le Bourget ». Dans SMITH, Paul et TOULIER, Bernard (dir.). *Berlin-Tempelhof, Liverpool-Speke, Paris-Le Bourget, années 30, architecture des aéroports*. Paris : Éditions du patrimoine, 2000, p. 90-119 ; RIGNAULT, Bernard. « Paris-Le Bourget, history of an airport site ». Dans HAWKINS, Bob, LECHNER, Gabriele, SMITH, Paul (dir.). *Historic Airports, Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conferences on Aviation Architecture*. Londres : English Heritage, 2005, p. 73-82 ; NICOLAU, Stéphane. « Les très riches heures du Bourget ». *Icare, revue de l'aviation française*, n°s 207-209, décembre 2008-juin 2009.
3. - Sur l'architecture des hangars, voir aussi LABEEUW, Guilhem. « Les hangars : le génie des ingénieurs ». *Aérofrance, la revue des pionniers de l'avenir*, Aéro-club de France, n°125, 3^e trimestre 2013, p. 24-37.
4. - Voir par exemple COËT, Marie-Claire et CHANETZ, Bruno. « Meudon, de l'aérostation à l'aérospatial ». *La revue pour l'histoire du CNRS* [En ligne], 20 | 2008, mis en ligne le 03 avril 2010, consulté le 29 juillet 2018. URL : <http://journals.openedition.org/histoire-cnrs/6292>.

5. - Voir le site de cette association : <https://noratlas-de-provence.com/> [consulté le 31/08/2018].

AUTEURS

GILLES AUBAGNAC

Conservateur, musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget Gilles.AUBAGNAC@museeairespace.fr

PAUL SMITH

Ingénieur d'études honoraire, historien, ancien chargé de mission pour le patrimoine industriel, département du Pilotage de la recherche et de la politique scientifique, direction générale des Patrimoines paul.d.g.smith@free.fr