Images et perspectives : le fonds photographique déposé par Airbus aux archives départementales de la Haute-Garonne

Photographs and perspectives: The photographic fund offered by Airbus to the departmental archives of Haute-Garonne

Pascal Gaste

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/pds/8566>

DOI : 10.4000/pds.8566

ISSN : 2494-2782

Éditeur

Conseil régional Occitanie

Référence électronique

Pascal Gaste, « Images et perspectives : le fonds photographique déposé par Airbus aux archives départementales de la Haute-Garonne », *Patrimoines du Sud* [En ligne], 15 | 2022, mis en ligne le 01 mars 2022, consulté le 04 mars 2022. URL : <http://journals.openedition.org/pds/8566> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pds.8566>

Ce document a été généré automatiquement le 4 mars 2022.

La revue *Patrimoines du Sud* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Images et perspectives : le fonds photographique déposé par Airbus aux archives départementales de la Haute-Garonne

Photographs and perspectives: The photographic fund offered by Airbus to the departmental archives of Haute-Garonne

Pascal Gaste

- 1 C'est au cours de l'année 2006 que trois employés de la société Airbus, anciens d'Aérospatiale dont Jean Jodar, le photographe affecté au département des essais en vol, s'inquiétant du devenir incertain du volumineux ensemble de clichés conservés par ce service, ont pris contact avec Jean Le Pottier, le directeur des archives départementales de la Haute-Garonne. Ce dernier s'est empressé d'accueillir favorablement l'idée d'un dépôt du fonds au sein de sa direction. Il restait à convaincre le PDG d'Airbus France, Jean-Marc Thomas, de la pertinence de ce projet. Celui-ci a vite compris l'intérêt qu'une telle opération représentait pour sa société, en particulier au plan de la communication, et a rapidement donné son feu vert. Une convention de dépôt a ainsi été signée le 28 septembre 2007 par Jean-Marc Thomas et Pierre Izard, président du conseil général de la Haute-Garonne.
- 2 Le fonds désormais coté 62 Fi par les archives départementales de la Haute-Garonne a été pris en charge peu après la signature. Il s'agit d'un ensemble de près de 28 000 clichés réalisés de 1921 à 1960 pour ou par les différentes sociétés de constructions aéronautiques toulousaines dont Airbus a hérité au moment du rachat d'Aérospatiale en juillet 2000.
- 3 Ces sociétés sont, dans l'ordre chronologique, les trois entreprises successives de l'avionneur Émile Dewoitine : constructions aéronautiques Émile Dewoitine (CAED, 1921-1924), constructions aéronautiques Dewoitine (CAD, 1924-1926), société aéronautique française (SAF, 1928-1936), puis les sociétés nationales de constructions

aéronautiques du Midi (SNCAM, 1937-1940) et du Sud-est (SNCASE, 1941-1957), Sud-Aviation (1957-1970) et enfin la société nationale industrielle aérospatiale (SNIAS) à partir de 1970, devenue Aérospatiale en 1983.

- 4 C'est donc tout un pan de l'histoire industrielle aéronautique toulousaine qui est ainsi entré au sein des archives départementales de la Haute-Garonne, illustré par une impressionnante collection d'images dont la teneur se révèle surprenante à plus d'un titre.
- 5 Car ce fonds n'est pas tout à fait ce à quoi l'on pouvait s'attendre, c'est-à-dire une suite de photographies d'avions ou de pièces d'avions, bien que cette part ne soit pas négligeable. Il est bien plus riche que cela et son intérêt historique s'est d'emblée avéré largement dépasser le strict domaine de l'industrie aéronautique.
- 6 Un long travail de recensement et de reconditionnement en pochettes et boîtes de rangement en papier et carton au Ph neutre des documents conservés (plaques de verre, négatifs souples, tirages papier) a précédé la numérisation de la quasi-totalité d'entre eux (27 610 pour être précis) et ce n'est que fin 2020 que leur classement proprement dit a été entrepris. Celui-ci a bénéficié du minutieux travail effectué par Morgane Noël, une étudiante en master 2 archives et images (DDAME, université UT2 Jean-Jaurès), venue effectuer un stage de septembre à décembre, qui a permis de répartir les différents clichés dans des catégories définies de manière thématique. En effet, l'idée première d'un classement par reportages s'est révélée impossible à mettre en pratique en raison du manque d'informations nécessaires, aucun répertoire des clichés n'accompagnant les documents avant le début des années 1950. Il a ensuite été possible à cette stagiaire d'aborder la difficile étape de l'identification des images. Difficile mais pas impossible, la preuve en est qu'avec l'aide ponctuelle de l'archiviste chargé des fonds aéronautiques, elle a pu traiter avec succès près de 97 % de l'ensemble des photographies (fig. 3). Le reste, si l'apport d'une aide extérieure éventuelle s'avère infructueux, risque fort de continuer longtemps à susciter des interrogations.

Des éléments d'information pour une histoire de la construction aéronautique, des années 1920 à la fin des années 1960

- 7 Comme leur origine le laisse supposer, la plupart des documents photographiques composant ce fonds sont consacrés à la fabrication d'aéronefs. La période couverte correspond au développement de l'industrie aéronautique française, coupée dans son élan par la fin de la première guerre mondiale, le besoin en avions militaires s'étant tari à un moment où l'aviation de transport civil n'est encore que balbutiante.
- 8 1920 est l'année où Émile Dewoitine, un jeune ingénieur affecté en 1917 auprès de l'industriel Pierre-Georges Latécoère afin d'établir une chaîne de fabrication d'avions de reconnaissance Salmson, choisit de prendre son indépendance et crée son propre bureau d'études. Dès la fin de l'année 1922 vole le Dewoitine D.1, un avion de chasse aux caractéristiques innovantes, notamment par l'emploi de l'acier et du Duralumin en un temps où les avions sont encore principalement constitués de bois et de toile (fig. 1).

Fig. 1

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, le Dewoitine D.1 en cours de fabrication, 1921, 62 Fi 26

© Airbus Heritage

- 9 Au fil des années, Dewoitine peaufine ses conceptions en multipliant les études et en réalisant plus d'une quarantaine de prototypes tant militaires que civils, dont l'avion de raid aux multiples records mondiaux D.33 et le trimoteur D.338 dont une trentaine d'exemplaires constitue la flotte d'avions long-courrier de la jeune compagnie Air France. À la veille de la seconde guerre mondiale, Émile Dewoitine est l'un des avionneurs français les plus réputés et son dernier né, le D.520, est appelé à devenir le fer de lance de la jeune armée de l'Air (fig. 2). L'armistice de juin 1940 ne le permet toutefois pas, stoppant net la production de l'avion prometteur.

Fig. 2

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, chaîne d'assemblage du Dewoitine D.520 à Saint-Martin-du-Touch, 1940, 62 Fi 1574

Roger Harriague © Airbus Heritage

Vers une diversification industrielle

- 10 La Société aéronautique française, la dernière entreprise fondée par Dewoitine, a été nationalisée en 1937 sous le nom de société nationale de constructions aéronautiques du Midi (SNCAM). Elle est absorbée au tout début 1941 par la SNCASE, sa consœur du sud-est. Celle-ci s'efforce de maintenir une activité industrielle malgré l'interdiction par les commissions d'armistice allemande et italienne de continuer à construire des avions. Ceux-ci cèdent alors la place aux gazogènes (fig. 3) et aux fours à carbonisation nécessaires à la production de leur carburant, à la fabrication de meubles en tôle emboutie, à la construction sous licence de tracteurs à chenilles...

Fig. 3

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, fabrication de gazogènes, 1941, 62 Fi 2189
Roger Harriague © Airbus Heritage

- 11 Il est finalement permis à la SNCASE de reprendre l'assemblage de D.520 afin de rééquiper l'armée de l'Air d'armistice cantonnée en Afrique du nord, mais aussi pour doter la Luftwaffe, l'armée de l'air allemande, d'avions d'entraînement avancé. En 1943, l'aviation bulgare bénéficie elle aussi de cette reprise de production.
- 12 L'expérience de la diversification s'est révélée positive et elle est continuée après la fin du conflit afin de relancer rapidement l'outil industriel, en attendant que les activités aéronautiques puissent reprendre. Il est alors fabriqué des carrosseries d'autocars (fig. 4) et des containers de chemin de fer, et même une voiturette imaginée par un ingénieur toulousain ayant participé avant la guerre à la conception de la célèbre Traction Citroën, Maurice Julien.

Fig. 4

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, autocar, 1945, 62 Fi 3992

Roger Harriague © Airbus Heritage

- 13 Toulouse, qui hébergeait alors un certain nombre d'entreprises aéronautiques travaillant pour l'occupant, avait fait en 1944 l'objet de raids de bombardement alliés, la cible principale étant la SNCASE (fig. 5). Les destructions sont considérables et les équipements des usines nécessitent dans l'immédiat après-guerre d'importants travaux de réfection voire de reconstruction.

Fig. 5

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, Saint-Éloi, atelier détruit par un bombardement, 1944, 62 Fi 3221

Roger Harriague © Airbus Heritage

Renaissance de l'aviation

- 14 C'est dans cette période de reconstruction, non seulement d'usines mais surtout d'un pays meurtri par cinq années de guerre et d'occupation militaire étrangère, que l'industrie aéronautique reprend peu à peu son activité, soutenue par des commandes émanant d'un ministère de l'Air ambitieux. Il est décidé de produire en série un avion de transport civil conçu avant la guerre par l'entreprise bordelaise de Marcel Bloch et développé à Toulouse sous le contrôle des autorités allemandes, le SE.161 Languedoc, afin d'en équiper la compagnie Air France renaissante. L'étude d'un successeur plus moderne et répondant mieux aux besoins en termes de performances et de capacité d'emport est rapidement lancée, sous la désignation SE.2000. L'avion voit le jour en tant que SE.2010 Armagnac, mais il lui est préféré le Lockheed Constellation américain, plus performant et meilleur marché, en un mot plus rentable.
- 15 Cependant la machine est désormais relancée et la SNCASE renommée Aérosudest, planche déjà sur un avion de ligne à réaction. Le SE.210 (fig. 6) effectue son vol inaugural en 1955 et c'est un succès ! L'avion est mieux connu sous son nom de baptême : Caravelle. La prochaine étape sera supersonique et se nommera Concorde...

Fig. 6

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, le premier prototype du SE.210 Caravelle en vol, 1955, 62 Fi 17418

Roger Harriague © Airbus Heritage

- 16 Parallèlement, le bureau d'études de la SNCASE travaille à la conception de prototypes d'avions militaires, tels le SE.2450 Grognaud, un biréacteur expérimental et le SE.212 Durandal, concurrent malheureux du Mirage III de Marcel Dassault (ex-Bloch). Un autre appareil original est développé par le bureau d'études marseillais de la société, le SE. 5000 Baroudeur.
- 17 Afin de rentabiliser l'entreprise toulousaine – l'étude de prototypes est coûteuse et ne rapporte rien si elle n'est pas suivie de commandes – des marchés sont passés avec des entreprises extérieures. Ainsi, des avions de chasse américains, des F-84 Thunderjet, sont-ils révisés à Toulouse avant d'être versés dans l'armée de l'Air dans le cadre des accords de l'OTAN. De même, des fuselages de différents modèles sont assemblés au profit de la société Dassault : Flamant, Ouragan, Mystère II et IV, Super Mystère B2 (fig. 7)...

Fig. 7

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, fuselages de MD.452 Mystère II, 1954, 62 Fi 8527

Roger Harriague © Airbus Heritage

L'extension des sites de production et leur évolution

- 18 L'une des plus anciennes photographies montre l'intérieur du premier atelier installé dans un local loué aux magasins généraux dans le quartier des Minimes. Il s'agit de l'atelier de fabrication des prototypes connu sous le nom de Pasteur, véritable berceau de l'entreprise Dewoitine et aujourd'hui toujours revendiqué comme tel au sein d'Airbus. Il est longtemps resté le seul équipement immobilier de l'avionneur qui, pour répondre aux commandes d'avions en série, avait passé des accords avec d'autres constructeurs comme la SECM de Félix Amiot ou la société Lioré-et-Olivier.
- 19 À partir de 1937, toutes les constructions ou extensions nouvelles, tous les réaménagements d'usines ou d'ateliers ont été suivis par les photographes de la SNCAM. La construction en 1940 du hall d'assemblage de Saint-Martin-du-Touch peut ainsi être observée parallèlement aux travaux d'agrandissement effectués à Saint-Éloi, rendus nécessaires par le marché de fournitures de centaines de D.520 destinés à l'armée de l'Air. Chaque semaine, de janvier à juin, le photographe effectuait le même reportage sur le site de construction du hangar d'essais à Saint-Martin, ce qui permet en superposant les photos et en les feuilletant, de réaliser un petit film d'animation révélant la progression régulière et somme toute rapide du chantier (fig. 8).

Fig. 8

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, Saint-Martin-du-Touch, le hangar d'essai en construction, 1940, 62 Fi 1513

Roger Harriague © Airbus Heritage

- 20 De nombreuses photographies de l'intérieur des bâtiments permettent d'avoir une vue précise des installations et de l'aménagement des ateliers et du parc de machines-outils, ainsi que des chaînes de fabrication et de montage.
- 21 Après la guerre, les deux sites de production principaux de la SNCASE, Saint-Éloi proche du centre-ville et Saint-Martin-du-Touch à la périphérie ouest de Toulouse, sont appelés à subir, en cette période très active, d'incessantes transformations. En effet, les installations déjà anciennes ne conviennent plus aux nouveaux besoins et nécessitent d'être adaptées, agrandies ou remodelées. De plus, les évolutions technologiques imposent la création de nouveaux équipements tels que des laboratoires pour les recherches en électronique ou en chimie, une salle destinée dès la fin des années 1950 à accueillir le premier ordinateur de la société... Parallèlement, le centre d'essais aéronautiques de Toulouse (CEAT) se développe dans le quartier de Jolimont, au nord-est de la ville, afin d'assurer localement tous les tests nécessaires à l'étude de la future Caravelle (fig. 9).

Fig. 9

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, Toulouse, quartier Jolimont ; vue aérienne du CEAT, 1958, 62 Fi 13864

Roger Harriague © Airbus Heritage

- 22 Chaque chantier, et ils sont alors nombreux, fait l'objet de reportages photographiques réguliers qui permettent de suivre la construction de chaque bâtiment, de chaque voie d'accès, ainsi que l'installation de nouveaux outillages. La modification de la physionomie du site de Saint-Martin-du-Touch entre 1944 et 1960, par exemple, est parfaitement lisible grâce aux nombreux clichés qui lui sont consacrés. Au-delà même des sites industriels, certaines vues aériennes proposent un panorama géographique élargi et témoignent du développement urbain de la périphérie de Toulouse.
- 23 Tous ces épisodes industriels importants dans la vie des sociétés toulousaines – et plus généralement dans l'histoire de l'aéronautique française – se retrouvent au gré des reportages photographiques réalisés par le photographe maison et ses collaborateurs au fil du temps.

Un photographe de talent

- 24 Roger Harriague, né à Toulouse le 12 novembre 1912 et décédé le 29 mai 1993 à Bayonne, a commencé sa carrière chez un photographe indépendant installé rue de la Pomme à Toulouse, dans l'immeuble même où réside le jeune homme avec sa famille. Ce photographe travaille ponctuellement pour Émile Dewoitine et donne ainsi l'occasion à son employé de se faire connaître de l'avionneur. Cela lui permet de se faire embaucher par la SNCAM dès la constitution de celle-ci. Désormais, le jeune photographe sera salarié des entreprises successives, et ce jusqu'à sa retraite à la fin des années 1960. De ce fait, l'immense majorité des clichés du fonds 62 Fi est le fruit de son talent. Le terme n'est pas usurpé car il ne se contente pas d'être un excellent technicien en photographie, il possède également un sens artistique de l'image qui

transparaît dans la plupart de ses prises de vue. Certains cadrages, certaines compositions, certains jeux d'ombres et de lumière transforment de simples documents de travail en véritables œuvres suscitant l'émotion (fig. 10). Ami du photographe de renom Jean Dieuzaide¹, qui a lui aussi, dans les années 1950, réalisé de nombreux reportages pour la SNCASE en tant que prestataire, leurs clichés sont parfois confondus car très proches d'un point de vue artistique, d'autant qu'il leur est parfois arrivé de travailler côte à côte sur le même sujet.

Fig. 10

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, ouvrier tourneur, 1954, 62 Fi 8765
Roger Harriague © Airbus Heritage

Une découverte... archéologique

- 25 Cet aspect esthétique est particulièrement remarquable sur certains clichés pris sur les sites préhistoriques du Mas-d'Azil et Bèdeilhac, en Ariège. Car c'est là l'une des surprises qu'a réservée la découverte du contenu de ce fonds : une série de photographies permet de prendre connaissance de l'aspect de ces deux grottes avant toute intervention humaine récente, ce qui en fait une documentation unique et précieuse pour les préhistoriens, qui n'auraient sans nul doute jamais espéré trouver ce genre d'informations chez un constructeur d'avions. Et pourtant... Dans le but avoué d'installer des ateliers de fabrication protégés de tout risque de bombardement ennemi, Émile Dewoitine avait prospecté dès le début des hostilités les différentes grottes ariégeoises et avait jeté son dévolu sur ces deux sites, à la fois suffisamment vastes pour y installer des ateliers et relativement proches de Toulouse, l'accès aux grottes pouvant être facilité moyennant certains travaux (fig. 11).

Fig. 11

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, Le Mas-d'Azil, la salle Dewoitine, 1940, 62 Fi 1850

Roger Harriague © Airbus Heritage

- 26 Les autorisations administratives obtenues, les deux chantiers ont commencé dès que possible et, en juin 1940, les aménagements étaient bien avancés, des machines-outils étant même déjà transportées au Mas-d'Azil (fig. 12). L'armistice met fin à ces travaux dont les clichés illustrent l'investissement financier et humain. En 1944, les Allemands reprendront à leur compte l'installation d'un atelier de réparation d'avions à Bédeilhac...

Fig. 12

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, Bédailhac, aspect de la grotte avant travaux, 1940, 62 Fi 1802

Roger Harriague © Airbus Heritage

Des avions, des lieux, mais aussi des hommes et des femmes

- 27 Le fonds Airbus n'est pas uniquement consacré aux bâtiments, équipements et productions des entreprises aéronautiques, il fait également la part belle à l'élément humain à travers les vues d'ateliers déjà évoquées plus haut, mais aussi en illustrant l'ensemble des domaines d'activité comme les bureaux d'études, les services administratifs, la formation professionnelle, les services d'incendie et de secours, la défense passive, les services médicaux ou encore le laboratoire photographique. Les équipements sociaux – centres d'hébergement de la main d'œuvre requise en 1940 parmi les réfugiés espagnols, crèches (fig. 13), colonie, centre de la jeunesse, etc. – et les fêtes de Noël destinées aux familles du personnel, ne sont pas oubliés.

Fig. 13

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, Ramonville-Saint-Agne, centre d'hébergement, nurserie, 1940, 62 Fi 1955

Roger Harriague © Airbus Heritage

- 28 Bon nombre de ces photographies mettent en scène des femmes, non seulement dans les bureaux administratifs ou comptables, ou dans les infirmeries et autres crèches où l'on s'attend à les trouver, mais aussi à partir de 1940 au sein même des ateliers de production ou de la chaîne d'assemblage du D.520, là où les épouses des ouvriers mobilisés sont recrutées pour les remplacer après une formation préalable (fig. 14).

Fig. 14

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, usine de Saint-Martin-du-Touch, femmes sur la chaîne de préparation des moteurs Hispano-Suiza, 1940, 62 Fi 1912

Roger Harriague © Airbus Heritage

- 29 Toutes les visites officielles, toutes les rencontres avec les chefs d'État ont fait l'objet de reportages plus ou moins complets, de la rencontre d'Émile Dewoitine avec le président Gaston Doumergue en 1931 à la visite du général de Gaulle en 1959 (fig. 15). De même, les visites de délégations militaires étrangères ou de représentants de compagnies aériennes, figurent également dans les reportages des années 1950, démontrant l'intérêt que la France présentait alors au plan international malgré son retard technologique dû à la période d'occupation mais bien rattrapé au cours des années suivantes. À ce titre, la Caravelle a véritablement concrétisé les ambitions affichées dès la relance de 1945.

Fig. 15

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, le ministre de l'armement Charles Tillon, accompagné de son officier de liaison Léon Cuffaut (ancien pilote du régiment Normandie-Niemen), en visite à la SNCASE, fin 1945, 62 Fi 15711

Roger Harriague © Airbus Heritage

- 30 Outre ces clichés relevant clairement de la politique de communication de l'entreprise, on trouve également dans le fonds 62 Fi de nombreux portraits d'employés, des dirigeants aux ouvriers et apprentis, très souvent en situation, dont la finalité semble moins institutionnelle. Il existe notamment une surprenante et belle série de cinquante-sept portraits individuels posés du personnel travaillant à la révision des avions F-84, réalisée le 24 juillet 1956 (fig. 16).

Fig. 16

Toulouse (Haute-Garonne), archives départementales, ouvrier ajusteur, 1955, 62 Fi 10135
Roger Harriague © Airbus Heritage

- 31 La difficulté du classement de ce fonds photographique réside dans l'extrême diversité des thèmes et sujets abordés. En effet, outre les commandes de photographies de pièces d'avions ou d'appareils entiers en vue de constituer des catalogues, les reportages s'appliquent aussi à refléter la variété et l'évolution des sites de production – nombreux dans et autour de Toulouse, surtout du temps de Dewoitine – ainsi que les différents outillages employés, que ce soient les machines-outils ou les équipements spécifiques à la construction de certains modèles d'avions. Les quarante années couvertes par les clichés permettent de mesurer cette évolution sur le temps long, ce qui est appréciable pour l'historien. Ainsi, le passage d'une industrie aéronautique encore très artisanale au début des années 1920, appliquée à de petites séries de production, à une construction rationalisée et normalisée à des fins de construction en grande série à la fin des années 1950 est-il largement illustré.
- 32 Le long travail de classement entrepris depuis plusieurs années touche désormais à sa fin et le fonds 62 Fi sera rendu accessible au public au cours de l'année 2022. Les termes de la convention de dépôt excluent la mise en ligne directe des clichés, ceux-ci seront donc consultables uniquement sur place en salle de lecture, aux archives départementales de la Haute-Garonne. Néanmoins, les quelques photographies qu'il n'a pas été possible d'identifier pourront bientôt être soumises à la sagacité des internautes, dans l'esprit collaboratif qui est aujourd'hui de mise dans le monde archivistique.

BIBLIOGRAPHIE

DANEL, Raymond. *Émile Dewoitine. Créateur des usines de Toulouse de l'Aérospatiale*. Paris : Éd. Larivière, 1982.

DANEL, Raymond et CUNY, Jean. *Les avions Dewoitine*. Paris : Éd. Larivière, 1982.

DANEL, Raymond et CUNY, Jean. *Le Dewoitine D.520*. Paris : Éd. Larivière, [s.d.].

GASTE, Pascal. « Émile Dewoitine, concepteur d'avions aux idées novatrices ». *Midi-Pyrénées Patrimoine*, 2010, H.S. n° 2, p. 26.

OLIVIER, Marie-Madeleine. Biographie résumée d'Émile Dewoitine. *Histoire des Communications dans le Midi de la France*, 2008, vol. XXII (22), p. 1.

PÉTRIS, Jean-Jacques. L'occupation des grottes de Bédeilhac et du Mas-d'Azil durant la seconde guerre mondiale. *Archives ariégeoises ; Revue de l'association des amis des archives de l'Ariège*, 2017, n° 9, p. 201.

NOTES

1. - Le fonds Jean Dieuzaide relatif à ses travaux aéronautiques a été acquis par la ville de Blagnac en novembre 2005.

RÉSUMÉS

Le fonds déposé par la société Airbus France en 2007 aux archives départementales de Haute-Garonne sous la cote 62 Fi est composé de 28 000 négatifs photographiques environ, couvrant la période 1921-1960. Sa richesse documentaire excède largement le strict secteur industriel aéronautique pour aborder des aspects humains, architecturaux, géographiques, voire même archéologiques. La dimension artistique des clichés réalisés par le photographe Roger Harriague ajoute une plus-value indéniable à un ensemble documentaire déjà remarquable par la diversité des thèmes abordés.

The fonds deposited by the Airbus France company in 2007 in the departmental archives of Haute-Garonne under the number 62 Fi is composed of about 28,000 photographic negatives, covering the period 1921-1960. Its documentary richness goes far beyond the strict aerospace industrial sector to address human, architectural, geographical and even archaeological aspects. The artistic dimension of the photographs taken by the photographer Roger Harriague adds an undeniable added value to a documentary set already remarkable by the diversity of the topics covered.

INDEX

Keywords : aeronautica, industry, Émile Dewoitine, Sud-Aviation, Roger Harriague, Caravelle, architecture

Index géographique : Toulouse, Le Mas-d'Azil, Haute-Garonne, Ariège

Mots-clés : aéronautique, industrie, Émile Dewoitine, Sud-Aviation, Roger Harriague, Caravelle, architecture

AUTEUR

PASCAL GASTE

Archiviste chargé des fonds aéronautiques aux archives départementales de la Haute-Garonne