

De Dewoitine à Airbus : vers une reconnaissance du patrimoine historique de l'aéronautique toulousaine

L'apport d'Aeroscopia

Fabienne Péris-Raimbault

 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/1531>

Référence électronique

Fabienne Péris-Raimbault, « De Dewoitine à Airbus : vers une reconnaissance du patrimoine historique de l'aéronautique toulousaine », *Nacelles* [En ligne], 11 | 2021, mis en ligne le 10 décembre 2021, consulté le 20 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/1531>

De Dewoitine à Airbus : vers une reconnaissance du patrimoine historique de l'aéronautique toulousaine

L'apport d'Aeroscopia

Fabienne Péris-Raimbault

PLAN

1. Genèse, appropriation et valorisation du patrimoine de l'aéronautique
 1. 1. Le patrimoine historique : une préoccupation récente pour l'avionneur toulousain
 1. 2. Aeroscopia : clé de voûte du processus de patrimonialisation
 2. Les problématiques de préservation d'un patrimoine aéronautique diversifié
 2. 1. Les aéronefs, une alternative entre pièce de collection et objet à visée scénographique
 2. 2. Les archives historiques : entre dispersion et « maltraitance »
 2. 3. Le patrimoine immatériel : un patrimoine longtemps délaissé
 2. 4. Le patrimoine immobilier : un enjeu de préservation souvent oublié
- Conclusion : un patrimoine riche, de nombreux acteurs et de belles perspectives de valorisation

TEXTE

- 1 Toulouse, capitale de l'aéronautique ! Une assertion fréquemment reprise tant il est vrai que Toulouse et sa région se singularisent par des activités aéronautiques anciennes. Affaire de passionnés, de fous voltants ou d'industriels clairvoyants, cette spécificité régionale s'est progressivement imposée au cours du ^{xx}^e siècle avec l'essor du constructeur national, le transfert des grandes écoles aéronautiques parisiennes et des centres d'essais et de recherche. Aujourd'hui, Toulouse et son agglomération bénéficient de la notoriété d'Airbus et du pôle de compétitivité « Aerospace Valley », premier pôle français en aéronautique, espace et systèmes embarqués. Au fil du temps, les témoignages et archives issus des différents programmes avions se sont accumulés, certains ont été détruits pour être remplacés par de nouveaux projets de développement. Ce sont toutes ces strates qu'il

convient aujourd'hui de mettre au jour et de préserver pour les générations futures.

- 2 Champ d'investigation récent pour l'histoire aéronautique toulousaine, le patrimoine industriel de Dewoitine à Airbus est un des éléments clés pour la compréhension de la construction de l'identité régionale. Certes, la préservation de cette catégorie patrimoniale est une notion relativement récente, remontant aux années 1970¹, et ce n'est pas le cœur de métier des avionneurs soumis aux lois du marché, mais, ces dernières années, la préoccupation est bien réelle. L'ouverture d'Aeroscopia en 2015, espace dédié au partage de la culture aéronautique, atteste la volonté de conserver et surtout de valoriser, auprès du plus grand nombre, un ensemble patrimonial riche mais souvent méconnu, dispersé et encore trop peu accessible².
- 3 Comment ce patrimoine est-il en train de se constituer ? Quels en sont les acteurs ? Cette contribution se propose de dresser un état des lieux du processus de patrimonialisation et des enjeux de conservation et valorisation d'un patrimoine hors norme, à la lumière des pratiques muséales déployées dans le cadre d'Aeroscopia et plus largement au sein d'une métropole toulousaine qui valorise clairement ses spécificités culturelles scientifiques, aéronautiques et spatiales.

1. Genèse, appropriation et valorisation du patrimoine de l'aéronautique

- 4 La reconnaissance du patrimoine historique relève de processus variables selon la culture de l'entreprise. À titre d'illustration, la société Peugeot, entreprise familiale à l'origine, conserve 40 km d'archives depuis sa création en 1810. À l'inverse, les archives de l'aéronautique n'ont été conservées que partiellement. Elles ne semblent que de peu d'intérêt pour certains grands groupes industriels dont le métier est avant tout de produire et commercialiser. Malgré tout, de nos jours, de plus en plus d'entreprises du secteur profitent de la démarche de valorisation patrimoniale pour appuyer des actions de communication, de recrutement, pour fédérer les salariés autour de la fierté sus-

citée par les projets passés et renforcer ainsi leurs valeurs stratégiques.

- 5 Cette première partie se concentre sur les acteurs de la préservation : des salariés d'Aérospatiale qui se sont constitués en association en l'absence de stratégie interne jusqu'aux institutions publiques qui ont investi pas moins de 25 millions d'euros pour offrir un lieu de valorisation digne du passé aéronautique toulousain.

1. 1. Le patrimoine historique : une pré-occupation récente pour l'avionneur toulousain

- 6 Même si la notion de patrimoine aéronautique est prise en compte très tôt par les milieux de l'aviation avec la création d'un conservatoire de l'aéronautique dès 1919³, elle se limite, au départ, essentiellement aux aéronefs et autres témoignages de l'aventure de l'aérostation. Depuis trente ans, cette notion de patrimoine s'est néanmoins considérablement élargie⁴. Dans le cas d'Airbus, dont les origines remontent à 1920 avec la création des usines de construction d'Émile Dewoitine, ce que l'on entend aujourd'hui par patrimoine de l'aéronautique résulte de toutes les activités, des bureaux d'études au service après-vente, incluant les avions, les bâtiments industriels, les outils de production, le patrimoine immatériel (savoir-faire et mémoire orale) et les archives sur une période d'un siècle et sur plusieurs sites en France. Un concept protéiforme⁵, un périmètre temporel et territorial aussi large, explique, sans aucun doute, la prise en compte plus tardive du volet patrimonial en l'absence d'une politique interne à l'entreprise et commune aux différents sites français. Par ailleurs, l'intérêt pour le patrimoine industriel fait souvent suite à la fermeture des sites de production et aux projets de valorisation qui en découlent, ce qui n'est pas le cas des sites industriels aéronautiques toujours en activité.
- 7 À Toulouse, en l'absence d'un service interne à l'entreprise dédié, les actions de sauvegarde ont été principalement le fait d'initiatives personnelles ou associatives. Ainsi, le rôle d'avant-garde des associations a été prépondérant et le demeure dans le contexte du musée Aero-scopia⁶.

- 8 Dès 1983, l'Académie nationale de l'air et de l'espace, créée à l'initiative d'André Turcat, pilote d'essai du premier vol Concorde en 1969, promeut les activités scientifiques, techniques, économiques et culturelles auprès du public tout en enrichissant ses collections de documents⁷. L'Académie de l'air et de l'espace est propriétaire du Concorde 201, préservé grâce à André Turcat. Conscient de l'importance historique du programme supersonique, le pilote a conservé puis classé et enfin fait don de tous ses documents de travail aux archives départementales de la Haute-Garonne⁸. Ce fonds est, aujourd'hui, le seul outil de travail facilement consultable pour les historiens et le service des collections d'Aeroscopia.
- 9 En 1988, Aérospatiale confie la préservation des vestiges matériels les plus anciens, outillage, documents d'archives, photographies à une association : l'Aérothèque, véritable conservatoire du patrimoine culturel, social et technologique de Dewoitine à Airbus. Après un déménagement imposé par l'ouverture du musée Aeroscopia, l'Aérothèque a rouvert ses portes au public en 2017. La collection d'artefacts exposés permet des actions de médiation auprès de tous les publics, notamment scolaires, mais les fonds d'archives, en cours de traitement depuis plusieurs années, sont plus difficilement accessibles. L'Aérothèque a rejoint Airtage (anciennement AMPE), association loi de 1901, créée en marge de l'entreprise par des salariés, après la fusion Aérospatiale-Matra et la création d'EADS dès son lancement en janvier 2001. Airtage compte plus de vingt-cinq associations en France et bénéficie du soutien d'Airbus. Ses missions en matière de sauvegarde et conservation sont posées. L'association est également « force de proposition active dans la mise en place de la politique de valorisation du patrimoine, conduite par le département Héritage d'Airbus⁹ ».
- 10 Depuis 2009-2010, Airbus gère son patrimoine historique dans le cadre du département Héritage créé au sein du service communication¹⁰. Même si la politique patrimoniale de l'entreprise n'est pas clairement affichée, le département Héritage est fortement impliqué dans les projets d'expositions muséales. Le service toulousain se concentre prioritairement sur la sauvegarde et la valorisation des aéronefs au sein du musée Aeroscopia ou encore au sein du musée de l'Air et de l'Espace du Bourget alors que le monde associatif se concentre sur les objets et les documents d'archives les plus anciens.

- 11 Enfin, au-delà de l'entreprise, Aeroscopia, dont la vocation de préservation est acquise pour les acteurs du projet, contribue à développer une prise de conscience patrimoniale plus générale au niveau du territoire.

1. 2. Aeroscopia : clé de voûte du processus de patrimonialisation

- 12 Portée à l'origine par une poignée de passionnés, acteurs ou témoins de cette belle aventure industrielle, technologique et humaine, l'idée de créer un espace muséographique dédié à la mémoire de l'industrie et à la diffusion de la culture scientifique aéronautique remonte aux années 1980. Cependant, trente ans de gestation ont été nécessaires pour convaincre les collectivités locales et les industriels d'investir dans la réalisation d'un tel projet, en parfaite adéquation avec son territoire, et dont l'ambition pré-requise était de fédérer l'ensemble des partenaires institutionnels, associatifs et industriels.
- 13 En 2004, la communauté urbaine du Grand Toulouse lance une étude de faisabilité ; en 2009, le projet de réalisation est validé mais l'année suivante, l'intercommunalité décide de transférer la compétence à la ville de Blagnac, qui reprend la maîtrise d'ouvrage. Ainsi, la ville de Blagnac a su mobiliser les partenaires institutionnels, associatifs et industriels et la pose de la première pierre a eu lieu en juin 2011 en présence des élus locaux, du directeur général d'Airbus et des associations aéronautiques propriétaires des collections. L'exploitation du site, quant à elle, a été confiée à un opérateur privé, le groupe Manatour¹¹, par délégation de service public en janvier 2012¹². Un comité d'orientation et des comités de suivi opérationnel associant les collectivités, les industriels et les associations regroupées sous l'égide de « Terre d'Envol¹³ » et enfin l'exploitant, ont été mis en place pour assurer le pilotage du musée. Ce modèle de gouvernance collégiale reflète la volonté d'implication de l'ensemble des partenaires et en fait un musée atypique au regard des musées traditionnels¹⁴, un musée participatif à vocation culturelle, scientifique et aéronautique. Il permet, en outre, de limiter les coûts pour la collectivité puisque l'exploitant verse un loyer et une redevance et ne reçoit aucune subvention pour l'exploitation du lieu. Les recettes des entrées et les activités connexes de la boutique et du service événementiel sont les

seules sources de revenus. Ce modèle impose donc de rester vigilant quant à la gestion de l'établissement. Le maintien de la dynamique du musée grâce à une offre culturelle de qualité permettant de diversifier les publics sont indispensables pour ne pas mettre en danger l'opérateur privé.

- 14 L'implantation privilégiée, à proximité immédiate du hall d'assemblage de l'Airbus A380 et de la zone aéroportuaire ouverte également à la visite, place Aeroscopia dans une configuration exceptionnelle. En effet, peu de musées aéronautiques dans le monde ont la chance d'être situés aussi près de grandes usines de construction¹⁵. De plus, Aeroscopia évolue dans un écosystème enrichi par le monde universitaire et celui de la recherche scientifique locaux très impliqués dans les questions aéronautiques.
- 15 Aeroscopia célèbre les fleurons de l'industrie toulousaine et la mémoire des femmes et des hommes qui ont participé à l'aventure grâce au travail mené par l'ensemble des acteurs de Terre d'Envol. Mais Aeroscopia, ce sont aussi les collections d'aéronefs réunies par les Ailes Anciennes Toulouse¹⁶, dépassant les frontières nationales et permettant ainsi de replacer la production toulousaine dans un contexte historique et technologique mondial. La grande aventure de l'aviation dans tous ses usages, des années 1950 à nos jours, est bien l'axe majeur de cette collection qui ne compte pas moins de dix avions expérimentaux.
- 16 Au-delà des aéronefs, les collections d'Aeroscopia se composent de documents d'archives et d'objets divers acquis depuis l'ouverture en 2015. Enfin, le musée s'enrichit d'une dimension artistique grâce au fonds de photographies aéronautiques réalisées par Jean Dieuzaide de 1954 à 1972 ou à la collection iconographique de Roger Astruc¹⁷. Salarié de l'aéronautique (Dewoitine, SNCASO, SNCAC, Sud-Aviation et enfin Aérospatiale), ce dernier a exercé les fonctions de dessinateur industriel puis chef de section des notices techniques et publicité industrielle. Fort de ses capacités artistiques, il a réalisé un grand nombre de documents de communication, cartes de vœux de la société, publicités, premières de couverture (Alouette, Super Frelon, Corvette, Super Guppy, Airbus, Caravelair...) qui apparaissent dans les revues spécialisées d'époque.

- 17 En parallèle du travail des associations et des industriels, le centre de ressources documentaires¹⁸ d'Aeroscopia est le lieu vers lequel convergent de nombreux donateurs soucieux d'assurer la pérennité¹⁹ et la valorisation de leurs biens grâce notamment à l'outil numérique. Au-delà de la conservation, le partage avec le public des photographies et autres documents d'archives lorsque les règles de la communicabilité le permettent est la motivation première des donateurs, souvent frustrés par le manque de visibilité. L'espace de ressources documentaires Pierre-Sparaco, outil d'accompagnement scientifique du service des collections, est ainsi devenu le lieu d'échanges intergénérationnels propice à la valorisation et à la diffusion de ce pan incontournable de l'histoire régionale²⁰.
- 18 Si la prise de conscience de la valeur patrimoniale des biens immobiliers, mobiliers et immatériels est bien effective chez tous les acteurs du monde aéronautique toulousain, se posent encore bien des questions relatives aux méthodes de traitement et de valorisation à grande échelle de tous ces documents. Le rôle fédérateur et professionnalisant du musée, du service des archives départementales, des partenariats universitaires et du monde de la recherche prend alors tout son sens. Le service des collections du musée mis en place par l'exploitant coordonne l'ensemble des missions relatives à la gestion, à la conservation et à l'enrichissement des collections sous l'égide du conseil d'orientation, en lien étroit avec les associations partenaires, les industriels et les institutions. Toutefois, Aeroscopia n'étant pas propriétaire de toutes ses collections, les niveaux d'intervention délégués au service des collections diffèrent selon la nature des artefacts. Les industriels et associations sont en charge de la conservation curative, des restaurations des aéronefs tandis que le service des collections coordonne les opérations de conservation préventive. Sans imposer, il s'agit de sensibiliser l'ensemble des partenaires aux bonnes pratiques de la gestion et de la conservation édictées dans le Code du patrimoine. Les pièces de collection appartenant à la ville de Blagnac ou à Toulouse-Métropole entrent, quant à elles, dans le champ de la délégation de service public et se doivent d'être gérées par l'exploitant selon les normes professionnelles actuelles²¹.
- 19 Doté d'un outil informatique labellisé « Musée de France »²², le service des collections du musée met en œuvre des modes de gestion propres à chaque type de documents (pièces muséales, fonds d'ar-

chives et ouvrages de bibliothèques) et assume le travail d'inventaire tout en mettant en évidence les enjeux de classement, de description et d'indexation. Ainsi sont assurés la recherche documentaire, la production d'information scientifique, le suivi juridique et le contrôle de l'état sanitaire des collections. L'adoption d'un logiciel de travail basé sur des métadonnées normalisées et interopérables avec les logiciels des services d'archives ou autres bibliothèques est une nécessité pour partager des contenus et assurer la diffusion d'une collection. En outre, grâce à une interface publique, les collections sont largement consultables en ligne²³. Il s'agissait d'une des priorités du service des collections que de donner l'accès au plus grand nombre de documents possibles.

- 20 Enfin, l'engagement du musée au sein de plusieurs réseaux de compétences et la coopération avec des organismes de sauvegarde du patrimoine aéronautique aux niveaux local, national et international favorisent les échanges et retours d'expérience, permettent de développer la recherche et d'accroître le rayonnement de cette institution naissante²⁴.
- 21 Dans son rôle d'animateur du réseau toulousain, le musée met à disposition des acteurs les outils de réflexion et de traitement informatisé des documents. Cet accompagnement vers la patrimonialisation se veut fédérateur, même si les intérêts des groupes mobilisés divergent parfois pour de multiples raisons : manque de financement, méconnaissance technique des métiers de la conservation ou crainte de se voir dépossédés de leur collection.

2. Les problématiques de préservation d'un patrimoine aéronautique diversifié

- 22 Depuis cent ans, l'industrie aéronautique a donné lieu à la production d'une grande diversité de matériels qu'il importe d'identifier, d'inventorier, de conserver et de valoriser tout en s'interrogeant sur les questions de protection de ce patrimoine technique qui défient, pour les aéronefs, les règles relevant du ministère de la Culture et de la protection au titre des monuments historiques²⁵. Si la notoriété d'un

musée résulte de la richesse et de l'authenticité de ses collections, les modes de gestion afférents sont également prépondérants.

2. 1. Les aéronefs, une alternative entre pièce de collection et objet à visée scénographique

- 23 La collection mise à disposition d'Aeroscopia par Airbus comprend neuf avions représentatifs de l'histoire de la production locale depuis 1955, de la SNCASE à Airbus sans oublier Sud-Aviation et Aérospatiale, et met en lumière l'essor du transport commercial depuis les années 1950.
- 24 Afin de mettre en exergue la valeur de chacun des aéronefs et d'apprécier le niveau d'authenticité, nous nous reporterons à l'essai de classification établi par le musée national de l'Air et de l'Espace de Washington DC et développé par le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget²⁶. Cette grille de lecture détermine le niveau d'intérêt, qu'il soit historique, technologique ou simplement documentaire et peut se compléter par la dimension symbolique ou émotionnelle que peut procurer un artefact. Elle sert habituellement de référentiel aux réflexions préliminaires à toute restauration²⁷. Cependant, les avions ayant été restaurés avant l'entrée au musée, il s'agit de mettre en évidence les spécificités de chaque appareil, les choix scénographiques et les conséquences sur la valeur patrimoniale²⁸. Enfin, les questions de conservation pour les machines stationnées en plein air seront soulevées en attendant la constitution d'un groupe de travail dédié.
- 25 Les cinq prototypes A320, A340-600, A400 M, A380 et E-fan 1.2 ont une haute valeur technologique doublée d'une valeur historique indiscutable mais une valeur patrimoniale variable selon les aéronefs, en fonction des modifications apportées pour la mise en valeur auprès des publics.
- 26 Avec un premier vol en 1987, l'A320 appartient à la première génération d'appareils entièrement dotés de commandes de vol électriques. Le projet A320 a pourtant nécessité une longue période de maturation. Les points de vue stratégiques entre la France et l'Allemagne divergeaient ; la France optait pour le moyen-courrier, l'Allemagne lui préférait un quadrimoteur long-courrier. Les compagnies aériennes,

dont Air France, ont influencé le choix final. Du reste, la mise en service des commandes de vols électriques testées sur le Concorde et l'A300B était plus simple sur un court et moyen-courrier. La famille regroupe quatre avions de ligne moyen-courrier fabriqués depuis 1987, deux versions raccourcies et une version rallongée. Avec plus de 14 000 commandes fermes en 2020, la famille des monocouloirs A320 est la plus vendue de tous les temps. Le MSN 001 a servi au développement de la gamme jusqu'en juillet 2016 et a subi de nombreuses modifications. Au total, il a permis de tester pas moins de vingt-neuf moteurs différents et certifier la visualisation tête haute, les systèmes de navigation évolués et la documentation électronique embarquée. Il a aussi contribué au développement d'améliorations aérodynamiques comme les *sharklets*. Dans sa première version 320-111 sans *winglet* et sans réservoir central, il était doté de moteurs CFM-565A. Il a été rapidement transformé en A320-200 avec un train renforcé, réservoir central et des *winglets*. Le département Héritage d'Airbus a choisi de le présenter dans sa première configuration sans *winglet* et avec sa livrée et son immatriculation initiale. L'A320 MSN 001 n'a plus ses moteurs mais à la différence des autres avions expérimentaux, les installations d'essais ont été conservées en l'état, ce qui en fait l'avion qui a certainement le plus de valeur patrimoniale.

- 27 Même s'il n'appartient pas directement à Airbus²⁹, le Concorde MSN 201 immatriculé F-WTSB, premier avion conforme à la production de série, doit être évoqué. Cet appareil a participé à la campagne des essais en vol nécessaires à l'obtention du certificat de navigabilité délivré par les autorités en 1975. Il est équipé de capteurs, calculateurs permettant la mesure et l'enregistrement de nombreux paramètres : pression, température, vibrations... Le 22 janvier 1977, l'avion a effectué un vol présidentiel entre Paris et Riad, en Arabie Saoudite. Aujourd'hui, au musée, dans l'objectif de partage avec le public, un parcours de visite a été aménagé en respectant au maximum le principe de réversibilité ; à signaler, toutefois, l'apposition du nom de son propriétaire en grand sur le fuselage ou l'absence des documents d'archives de l'appareil, réduisant quelque peu sa valeur patrimoniale.
- 28 Les avions suivants, exploités tout au long de leur carrière, n'ont pas valeur de prototype mais sont entrés dans l'Histoire. Après un premier vol le 27 mai 1955, deux prototypes et deux cent quatre-vingts SE 210-Caravelle ont été assemblés, à Toulouse-Saint-Martin, sous

plusieurs versions, jusqu'à la Caravelle 12, dernière Caravelle produite à Saint-Martin en 1973³⁰, MSN 280 présentée sur le Tarmac Sud. Elle a été successivement louée puis achetée par Air Inter et a été utilisée jusqu'en 1995, date à laquelle elle est revenue sur le site de Toulouse où elle est conservée depuis. Avant son entrée au musée, elle a été repeinte aux couleurs qu'elle arborait lors de l'arrêt des vols en 1995 tandis que sa cabine passagers est encore en excellent état de conservation. Quant à lui, le Concorde *Fox-Charlie* (MSN 209), du dernier vol Air France en juin 2003³¹ entre Paris et Toulouse, symbolisant l'achèvement d'un cycle, demeure également en l'état même si la peinture a été refaite dans les ateliers d'Airbus.

29 Enfin, les appareils suivants, technologiquement représentatifs des avancées de l'avionneur européen, ont été en partie dénaturés pour répondre à la vocation d'établissement de culture scientifique, technique et industrielle (CSTI) d'Aeroscopia ou pour des raisons technico-financières propres à la production industrielle et incompatibles avec les principes de sauvegarde du patrimoine.

30 L'A300 B4, premier gros-porteur biréacteur européen, marque le début de la saga Airbus. L'appareil exposé, le MSN 238³², exploité par la Pan Am puis Sempati Air, est représentatif d'un modèle en voie de disparition. Mais au musée, il a une valeur essentiellement documentaire. En effet, la muséographie, qui donne à voir la technologie des années 1970, est pédagogique, avec ses cloisons et planchers vitrés, mais l'objet initial a été dénaturé. En l'absence d'un avion d'essais, Airbus a racheté cet appareil en 1990. Il a permis aux ingénieurs de valider des modifications, certaines procédures de maintenance et les procédures de démantèlement en l'absence de maquette numérique. En 2006, il a été repeint aux couleurs du prototype du premier vol du 28 octobre 1972 et scénographié pour la cérémonie d'inauguration du centre de livraison d'Airbus baptisé « Henri-Ziegler ». Cette livrée anachronique pour un avion exploité initialement par la Pan Am fait partie de son histoire et confirme le caractère documentaire de cet avion.

31 À peine six mois après l'ouverture au public, l'A400M a fait son entrée au musée en juillet 2015. Si quelques esprits critiques y ont vu un signal négatif pour l'ensemble du programme militaire, le département Héritage d'Airbus y a vu, au contraire, la solution pour sauvegarder le

prototype du premier vol en décembre 2009. Cet appareil lourdement instrumenté a permis l'ouverture du domaine de vol et notamment les essais extrêmes jusqu'au décrochage. Après quatre ans d'essais et quatre cent soixante-quinze vols, il a été désarmé pour être présenté au public. Sur un avion d'essai en développement, la plupart des éléments avioniques, moteurs et autres demeurent en état de vol, et comme ils sont la propriété des équipementiers, ils sont généralement démontés avant le retrait définitif de l'appareil. Dans ces conditions et à l'encontre des préconisations du Code du patrimoine, il paraît difficile de maintenir l'intégrité et l'authenticité de ces avions. Il en va de même pour l'A340-600 ou l'A380-800 MSN 002 qui a initié la campagne d'essais techniques en conditions réelles d'exploitation commerciale. L'objectif était de démontrer l'aptitude de l'avion à s'insérer dans le trafic aérien en vue de sa mise en service. Après avoir permis l'obtention de la certification de type délivrée par les autorités aéronautiques européennes (EASA) et américaines (FAA), les installations d'essais ont été retirées dans la perspective de le revendre en configuration VIP à un prince saoudien³³. Avec ses aménagements muséographiques sur les 500 m² du double-pont, l'A380 conforte Aeroscopia dans sa vocation de lieu de partage de la culture de l'avionneur.

32 Dans presque tous les cas, les avions ont été remis en état, repeints pour être esthétiquement beaux et valoriser ainsi l'image du constructeur, leader mondial en 2020, qui ne peut se permettre de ternir sa réputation en exposant des avions dégradés. Les travaux ont été exécutés par les professionnels de l'aéronautique qui disposent de l'outillage, des méthodes et des infrastructures nécessaires et qui ne remettent nullement en cause l'authenticité des machines. Malheureusement, les gros-porteurs sont exposés en plein-air et les dégradations dues aux polluants extérieurs³⁴ contribuent à accélérer le processus chimique de vieillissement des revêtements et matériaux et ils favorisent une dégradation d'autant plus rapide qu'ils sont associés aux UV. Afin de limiter au maximum les interventions et préserver les machines en l'état, il est, à présent, indispensable de considérer les problématiques de conservation des aéronefs sur le long terme en plus des opérations régulières de maintenance³⁵.

33 Dans cette perspective de conservation préventive, Aeroscopia plaide pour la création d'un groupe de travail dédié, au niveau métropolitain,

réunissant les établissements de culture scientifique tels L'Envol des Pionniers ou la Cité de l'Espace, les associations de sauvegarde du patrimoine, les avionneurs, les laboratoires de recherche sur les matériaux du CNRS, les archéologues, les historiens de l'université Jean-Jaurès et un laboratoire de conservation-restauration. Cet écosystème toulousain unique est renforcé par sa participation au projet de recherche européen PROCRAFT centré sur les problématiques de conservation des avions de la Seconde Guerre mondiale issus de fouilles. Comprendre les phénomènes de vieillissement des matériaux pour limiter la corrosion sur les avions actuels, autant de défis à relever pour améliorer des pratiques de restauration-conservation d'objets techniques aussi complexes que les avions.

2. 2. Les archives historiques : entre dispersion et « maltraitance »

34 À l'aube du centenaire de la création des usines d'Émile Dewoitine dans le quartier des Minimes, la plupart des documents anciens ont disparu. Les fonds consacrés à Dewoitine sont aujourd'hui répartis entre l'Aérothèque et les archives départementales de la Haute-Garonne, propriétaire du fonds Raymond Danel depuis 1982³⁶. Ce fonds réunit des documents provenant des usines de construction Dewoitine, basées à Toulouse et à l'origine des usines Airbus. Raymond Danel, ancien technicien de l'aéronautique³⁷, historien auto-proclamé d'Émile Dewoitine, détenait un fonds d'archives important qu'il a malheureusement éparpillé auprès de quelques amateurs. Composé essentiellement de plans d'avions, le fonds a servi récemment à l'association Rélic'Air pour la construction de la réplique du chasseur D.551. Les fonds anciens ou ceux relevant des sociétés nationales sont conservés par les associations Airtage dans la région parisienne et l'Aérothèque à Blagnac.

35 Les archives départementales conservent également, depuis 2007, 28 500 photographies sur plaques de verre ou supports souples témoignant des activités des entreprises successives et de la vie des salariés entre 1920 et 1960, des premières usines créées par Émile Dewoitine jusqu'à celles de Sud-Aviation à l'origine d'Aérospatiale et Airbus. D'excellente qualité du fait du procédé des plaques de verre, certaines photographies se révèlent être de vrais chefs-d'œuvre artis-

tiques. En effet, le photographe de l'entreprise durant l'après-guerre, Roger Harriague, était doué d'un sens esthétique qui faisait de lui un véritable artiste qui mériterait d'être aujourd'hui enfin reconnu. Excepté ce fonds photographique qui pourrait être complété avec les photos des périodes successives, les archives relevant des différentes sociétés nationales n'ont jamais été versées aux services compétents³⁸. Au fil des ans, certaines ont été détruites tandis que d'autres demeurent encore dans les départements, au fond d'armoires que l'on ouvre à l'occasion de déménagements. Les travaux de préservation du département Héritage et de l'association Airitage prennent tout leur sens. Comment sensibiliser les personnels à la cause archivistique ? Doit-on tout conserver ? Quelles conditions de conservation ? Certains documents peuvent-ils être numérisés ? Autant de réflexions à poursuivre pour mener à bien cette démarche de préservation des documents les plus anciens.

2. 3. Le patrimoine immatériel : un patrimoine longtemps délaissé

- 36 Depuis 2015, l'enrichissement des collections du centre de ressources documentaires d'Aeroscopia, placé sous l'égide du conseil d'orientation, passe également par la collecte du patrimoine culturel immatériel. La mémoire des anciens salariés, de leurs gestes et de leur parole est une source supplémentaire pour comprendre l'histoire sociale, l'histoire des techniques et des savoir-faire en complément des « archives écrites surtout quand elles sont de nature à dominante juridique ou technique, [elles] ne peuvent pas tout restituer de la complexité du fonctionnement concret et humain de l'organisation »³⁹.
- 37 Au-delà de la mission de conservation, la collecte de témoignages est toujours l'occasion de créer des moments d'échanges et de convivialité indispensables à la vie du musée. Le plaisir de créer du lien dans un souci de solidarité intergénérationnelle fait également partie des objectifs du projet culturel de l'établissement.
- 38 Ce travail de collecte s'inscrit sur le long terme et s'appuie sur un travail de réflexion préalable qui a donné lieu à la rédaction d'une charte⁴⁰. De plus, le centre de ressources du musée et l'Académie de l'air et de l'espace engagés dans cette démarche questionnent régulièrement le monde universitaire sur les méthodes d'entretien. Plus

largement, les associations de Terre d'Envol ayant la connaissance du terrain peuvent orienter les axes de collectes et assurent le relais avec les témoins du secteur de l'aéronautique et du transport aérien.

- 39 Jusqu'à présent, les entretiens semi-directifs réalisés relèvent des archives patrimoniales à exploitation différée et sont organisés selon les opportunités de rencontres. Lorsque le témoin est disponible, le récit de vie intégrant le récit de carrière est privilégié⁴¹. En support de mémoire et afin d'enrichir le fonds documentaire *via* la numérisation, il est demandé au témoin d'apporter des photos personnelles. Le centre de ressources reste ouvert à toute collaboration universitaire pour travailler dans le cadre d'enquêtes thématiques et répondre à une problématique de recherche historique ou sociologique précise⁴².
- 40 Même si les documents audiovisuels sont plus faciles à valoriser, les entretiens ne sont pas systématiquement filmés pour des raisons de coût de stockage et parce que certains témoins sont réticents face à la caméra.
- 41 Les entretiens audio et vidéo sont catalogués⁴³, une rapide présentation de la carrière des témoins s'accompagne, dans la mesure du possible, de l'indexation des enregistrements, indispensable pour accéder aux contenus. La consultation s'effectue sur place uniquement en fonction de la communicabilité établie dans les documents de cession de droits.

2. 4. Le patrimoine immobilier : un enjeu de préservation souvent oublié

- 42 Enfin, même si le patrimoine immobilier relève du domaine privé et n'est pas inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques⁴⁴, l'ensemble des bâtiments des sites toulousains mérite une attention particulière. Pensés par des architectes de renom, bureaux d'études et hangars de construction évoluent au gré des besoins de la production. Sous la pression foncière, il est arrivé que certains bâtiments obsolètes soient démantelés malgré l'intérêt historique. Ainsi, en 2010, la construction de la nouvelle usine dédiée à l'assemblage du mât réacteur de l'A350 a nécessité la démolition des premières usines Dewoitine installées sur le site de Saint-Éloi en centre-ville de Tou-

louse depuis 1921. En souvenir de ses origines anciennes, l'usine a conservé un élément de charpente exposé dans le hall principal. Les bâtiments successifs, construits dès les années 1935-1936 sur le site de Saint-Martin-du-Touch, abritent encore la chaîne d'assemblage final des ATR. Émile Dewoitine a fait appel à l'architecte René Kieger (1903-1957), qui a construit après-guerre plusieurs usines aéronautiques à Paris et Toulouse (Hangar Georges Hérel à Colomiers, 1958), le hangar à Saint-Martin-du-Touch et l'usine de Saint-Éloi. La recherche constante d'une plus grande productivité s'accompagnait d'une rationalisation de l'espace, qui a abouti à la conception de l'usine-halle. Chantre du mouvement moderne, René Kieger a utilisé le béton associé à la brique de parement, dans la veine régionaliste. Ces bâtiments conçus pour durer, imposant une image de marque forte face à la concurrence, ont servi à la production des Caravelle, Concorde, Transall NG, A300B, A310 et A320. Avec l'arrivée des gros porteurs A330 et A340, il était impératif de construire une nouvelle usine dont l'architecture a été dictée par les besoins de la production. Avec sa charpente extérieure permettant de dégager l'espace intérieur, l'usine Clément Ader, en 1990, modernise le site. Depuis, les projets architecturaux spectaculaires se sont multipliés avec notamment l'usine d'assemblage de l'A380 conçue par le cabinet Cardete et Huet et le centre de livraison Henri-Ziegler de Jacques Ferrier dans les années 2000. Avec la construction de l'usine A350, les architectes ont encore amélioré la gestion des flux importants d'avions, de véhicules, de logistique et de personnel, tout en engageant des actions en faveur de l'environnement et de l'efficacité énergétique.

- 43 Mais si les bâtiments récents ne sont pas encore en danger, on peut néanmoins s'interroger sur le devenir des édifices les plus anciens de Saint-Martin-du-Touch dont la vétusté s'accroît inexorablement malgré un entretien régulier.

Conclusion : un patrimoine riche, de nombreux acteurs et de belles perspectives de valorisation

- 44 La préservation du patrimoine industriel est devenue évidente pour un nombre croissant de personnes au sein d'Airbus. Cette dynamique

couplée à celle du monde associatif et soutenue par les collectivités territoriales démultiplie les actions de sauvegarde. Mais cet état des lieux soulève un certain nombre d'interrogations quant au processus de patrimonialisation et de conservation auxquelles il conviendrait de répondre pour poursuivre avec des objectifs et méthodes de travail académiques communes à l'ensemble des acteurs tout en préservant l'indépendance de chaque entité.

- 45 Aujourd'hui, Aeroscopia est devenu un levier du « faire ensemble » et pour construire une mémoire collective⁴⁵. Les fondations de l'édifice sont maintenant posées mais le chemin à parcourir est long et nécessite le maintien d'un engagement fort de la part des industriels et des associations, défini dans le cadre d'une charte de politique patrimoniale qui reste à matérialiser. Ce travail pourrait être réalisé au niveau métropolitain en concertation avec les autres établissements de culture scientifique et les professionnels de la conservation.
- 46 Par ailleurs, afin de rassurer les propriétaires industriels, associatifs, les règles de protection du patrimoine doivent encore évoluer⁴⁶ en intégrant les spécificités et les contraintes d'avions de transport civil contemporains qui ne peuvent être maintenus en état de vol pour des raisons économiques évidentes.
- 47 Après cinq ans d'exploitation, l'engouement pour Aeroscopia, lieu de conservation mais surtout de culture aéronautique à la fois historique, didactique et ludique ne se dément pas. Aeroscopia a fêté son millionième visiteur, autant de raisons pour continuer à avancer de front face à l'ampleur de la tâche même si la crise sanitaire de 2020 bouscule quelque peu cette dynamique.

NOTES

1 La notion de patrimoine industriel est reconnue en France à partir du milieu des années 1970 alors que l'Angleterre, fortement industrialisée depuis le XIX^e siècle, s'intéresse à cette notion depuis l'après-guerre.

Actes du colloque « Patrimoine industriel et société contemporaine » : Le Creusot, 19-22 septembre 1976, *Bulletin du Centre de recherches sur la civilisation industrielle*, Ecomusée, 1979, 91 pages. Maurice Daumas réalise une première enquête « Les bâtiments industriels aux XVIII^e et XIX^e siècles en France » en 1975 : DAUMAS Maurice, *L'Archéologie industrielle en France*, Ro-

bert Laffont, coll. Les hommes et l'histoire, 1980, 464 pages. WORONOFF Denis, « L'archéologie industrielle en France : un nouveau chantier », *Histoire, Économie et Société*, n° 3, juillet 1989, pp. 447-458. Plus récemment, cet éditorial de la revue *Entreprise et Histoire* offre une synthèse des problématiques et défis à venir : HACHEZ-LEROY Florence, « Un défi d'avenir : le patrimoine industriel », *Entreprises et histoire*, 2017/2 (n° 87), pp. 5-13. <https://www.cairn.info/revue-entreprises-et-histoire-2017-2-page-5.htm> (<https://www.cairn.info/revue-entreprises-et-histoire-2017-2-page-5.htm>)¹ [Consulté le 16/10/2020].

2 Cet article présente les menaces qui pèsent sur la conservation des outils et des machines de l'industrie aéronautique : OLIVIER Jean-Marc, « Machines et outils de l'industrie aéronautique. Un patrimoine menacé, à Toulouse comme à Seattle », *Patrimoines du Sud*, n° 11, 2020. <http://journals.openedition.org/pds/3699> (<http://journals.openedition.org/pds/3699>) [Consulté le 16/10/2020].

3 AUBAGNAC Gilles et SMITH Paul, « Patrimoines de l'aéronautique », *In Situ*, n° 35, 2018. <http://journals.openedition.org/insitu/17008> (<http://journals.openedition.org/insitu/17008>) [Consulté le 16/10/2020].

4 ANDRIEUX Jean-Yves, *Le Patrimoine industriel*, « Que sais-je ? », 1992 ; CHASSAGNE Serge, « L'élargissement d'un concept : de l'archéologie (industrielle) au patrimoine (industriel) », *Le Mouvement social*, n° 199, avril-juin 2002, pp. 7-9 ; LE HEGARAT Thibault, *Un historique de la notion de patrimoine*, 2015 (halshs-01232019) ; LEFEBVRE Muriel, « Projet PASTEL : Patrimoine scientifique toulousain et environnement local ». [Rapport de recherche] IDEX. 2019. (halshs-02066215), pp. 4-6.

5 Pour reprendre l'expression de Muriel Lefebvre, *ibid.*, p. 4.

6 GLEVAREC Hervé, SAEZ Guy, « Conclusion. Enjeux politiques d'une passion », in GLEVAREC Hervé, SAEZ Guy, *Le Patrimoine saisi par les associations*, Ministère de la Culture – DEPS, « Questions de culture », Paris, 2002, pp. 317-323. <https://www.cairn.info/le-patrimoine-saisi-par-les-associations--9782110052407-page-317.htm> (<https://www.cairn.info/le-patrimoine-saisi-par-les-associations--9782110052407-page-317.htm>) [Consulté le 16/10/2020].

7 En 2020, l'Académie de l'air et de l'espace est la seule association partenaire du musée Aeroscopia qui dispose d'une bibliothèque et d'un outil de valorisation internet : <https://academieairespace.com/documents-medias/?cn-reloaded=1> (<https://academieairespace.com/documents-medias/?cn-reloaded=1>) [Consulté le 16/10/2020]. Les documents d'archives sont régulière-

ment déposés aux archives départementales de la Haute-Garonne sous la cote 226 J.

8 Fonds consultable aux archives départementales de la Haute-Garonne sous la cote 55 J.

9 <https://airitage.fr/> (<https://airitage.fr/>) [Consulté le 16/10/2020].

- Assurer la pérennité du patrimoine par la réalisation et la diffusion d'ouvrages sur Aérospatiale et Matra ;
- Faire connaître la contribution spécifique d'Aérospatiale et de Matra à l'histoire, au savoir-faire et à la qualité humaine et technique de l'industrie aéronautique spatiale, civile et militaire ;
- Rechercher, recueillir, inventorier et conserver tout document ou objet constituant une source d'information historique au bénéfice des générations actuelles et futures ;
- Encourager les associations locales, les chercheurs ou les personnes poursuivant les mêmes buts en tissant des liens d'échange avec elles ;
- Être une force de proposition active dans la mise en place de la politique de valorisation du patrimoine, conduite par le département Héritage d'Airbus.

10 Le site web d'Airbus a dédié une rubrique à son histoire : <https://www.airbus.com/company/history.html> (<https://www.airbus.com/company/history.html>). [Consulté le 16/10/2020]. Le département Héritage d'Airbus à Toulouse travaille en étroite collaboration avec le département allemand investi dans la préservation du patrimoine depuis de longues années.

11 Pionnier du tourisme de découverte économique en France, le Groupe Manatour gère les visites d'entreprises de renom dont celles des sites Airbus de Toulouse, de Nantes et Saint-Nazaire depuis 1990. PME de 80 collaborateurs en 2020, Manatour ouvre les portes d'entreprises de renom telles que Veolia, EDF, la Société Générale, Paris La Défense Arena, *La dépêche du Midi*, la SETMI, le Grand Marché puis le TFC, le Stade Toulousain ou Château l'Hospitalet, le MEETT, Le Palais Garnier.

12 Le choix de la société Manatour a été approuvé par la ville de Blagnac lors du conseil municipal du 15 décembre 2011.

13 Les associations de sauvegarde du patrimoine (Académie de l'air et de l'espace, Ailes Anciennes Toulouse, Aérothèque, Aérocherche, Cap Avenir Concorde, Flight Heritage, Spot'Air, Virtu'ails et Replic'air) et les industriels, fédérés au sein de l'association Terre d'Envol sont aujourd'hui au cœur du dispositif muséal.

14 Aeroscopia n'est pas labellisé « Musée de France », agréé et financé par l'État selon les termes de la loi du 4 janvier 2002. Les partenaires associatifs et les industriels restent propriétaires de leurs collections et ont jugé l'application des règles du Code du Patrimoine beaucoup trop contraignantes. L'intervention financière de l'État en faveur de la réalisation d'un projet de musée est précisée dans le décret n° 2002-852 du 2 mai 2002 (article 10) : « L'octroi d'une subvention de l'État à un projet de construction, d'extension ou de réaménagement d'un musée de France est subordonnée à l'approbation préalable par l'autorité administrative compétente pour accorder la subvention d'un projet scientifique et culturel, d'un programme de conservation et de présentation des collections ainsi que d'un programme architectural.

L'autorité administrative est consultée avant l'engagement de chacune des phases de la réalisation d'un projet architectural et muséographique telles qu'elles sont définies par la loi du 12 juillet 1985. Elle dispose d'un délai de deux mois à compter de la date de saisie par le propriétaire du musée pour faire connaître l'avis technique de l'État sur chacune de ces phases. Passé ce délai, l'accord de l'État est réputé acquis. ».

15 La configuration d'Aeroscopia est proche de celle des musées de Seattle avec lesquels Aeroscopia est en relation de travail étroite. Ce point a notamment été confirmé avec un déplacement à Seattle organisé par le groupe Manatour et Terre d'Envol du 10 au 14 janvier 2020.

16 Les actions de cette association ne concernent pas directement notre sujet mais en tant que pionnière à Toulouse, il importe de rappeler un rapide historique. Fondée en 1980 sur le modèle des Ailes Anciennes Le Bourget, l'association avait pour objectif de « donner à la région Toulousaine, au prestigieux passé aéronautique, un musée abritant des avions anciens. Pour ce faire, l'association s'est mise en action afin de récupérer des aéronefs anciens. Elle les a restaurés pour certains, les a préservés du mauvais sort et les expose toute l'année aux visiteurs (11 000 en 2017) en retraçant pour eux l'histoire de l'aéronautique ». Elle a acquis, en 40 ans, une centaine d'aéronefs et s'est orientée vers la restauration d'avions statiques, « pour des raisons financières en tout premier lieu, mais aussi parce que les membres ne sont pas suffisamment qualifiés pour remettre des machines en état de vol ». <https://aatlse.org/fr> (<https://aatlse.org/fr>) [Consulté le 16/10/2020].

17 <http://www.musee-aeroscopia.fr/exposition-roger-astruc/exposition-RogerAstruc.html> (<http://www.musee-aeroscopia.fr/exposition-roger-astruc/expositionRogerAstruc.html>) [Consulté le 16/10/2020]. Plus de 1 400 dessins, gouaches sur

papier, huiles sur toile, caricatures, photographies ont été acquis par la ville de Blagnac à la demande de l'exploitant et sont entrés dans les collections Aeroscopia en 2018.

18 Pour plus de détails sur les collections archivistiques et documentaires : PÉRIS-RAIMBAULT Fabienne, « Musée Aeroscopia – Espace Pierre-Sparaco, un centre de ressources documentaires au service de l'histoire de l'aéronautique », *Nacelles*, n° 5, automne 2018, <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=630> (<http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=630>) [Consulté le 16/10/2020].

19 Les biens confiés au musée sont donnés, légués ou mis à disposition par convention à Toulouse-Métropole.

20 Au-delà de l'accueil des lecteurs, l'espace de ressources documentaires du musée Aeroscopia est un lieu convivial de partage à destination des associations partenaires et de toute personne souhaitant s'impliquer dans cette démarche de sauvegarde.

21 Compte-rendu du comité d'orientation Métropole-Aeroscopia-musée aéronautique du 12 septembre 2019. Manatour a été confirmé dans les modes de gestion des collections et du centre de ressources.

22 CollectiveAccess est une application *open source* de gestion et d'accès en ligne aux collections des musées, archives et collections digitales. <https://collectiveaccess.org/> (<https://collectiveaccess.org/>) [Consulté le 16/10/2020].

23 Site du centre de ressources documentaires aéronautiques Pierre-Sparaco : <https://documentation.musee-aeroscopia.fr/> (<https://documentation.musee-aeroscopia.fr/>) [Consulté le 16/10/2020]. La salle de lecture située dans la Ferme de Pinot est ouverte au public les mardis et jeudis après-midi.

24 Par l'intermédiaire du groupe Manatour, le musée est membre de : RéMut, AMCSTI, MUST et participe à des échanges avec la DGAC et les musées aéronautiques en France et à l'étranger. Le centre de ressources documentaires travaille avec l'appui et les conseils du service des archives départementales du 31 et du service de la documentation et des archives municipales de Blagnac.

25 Pour une synthèse et une réflexion vers une protection raisonnée : FOURNIER LUC, « La protection des aéronefs au titre des monuments historiques », *In Situ* [En ligne], n° 35, 2018. <http://journals.openedition.org/insitu/17047> (<http://journals.openedition.org/insitu/17047>) [Consulté le 16/10/2020].

- 26 MARS Arnaud, « Morane AI et Dewoitine D 530 : deux logiques de restauration pour une même finalité », *In Situ* [En ligne], n° 35, 2018. <http://journals.openedition.org/insitu/16676> (<http://journals.openedition.org/insitu/16676>) , p. 3 [Consulté le 16/10/2020].
- 27 TILATTI Christian, « L'évolution des pratiques de restauration au musée de l'Air et de l'Espace », *In Situ* [En ligne], n° 35, 2018. <http://journals.openedition.org/insitu/16640> (<http://journals.openedition.org/insitu/16640>) , p. 7 [Consulté le 16/10/2020].
- 28 RUSSELL Roslyn, WINKWORTH Kylie, *Significance 2.0, a Guide to Assessing the Significance of Collections* Ltd, Collections Council of Australia, 2009. Ce travail sur la valeur patrimoniale d'un objet pourrait être élargi en intégrant les travaux de Luc Boltanski et Arnaud Esquerre, ou encore HEINICH Nathalie, « Dix propositions sur les valeurs », *Questions de communication* [En ligne], n° 31, 2017. <http://questionsdecommunication.revues.org/11156> (<http://questionsdecommunication.revues.org/11156>) [Consulté le 16/10/2020].
- 29 L'avion est la propriété de l'Académie de l'air et de l'espace.
- 30 <https://m.ina.fr/video/RGC9803233231/il-y-a-vingt-ans-naissait-le-programme-caravelle-video.html> (<https://m.ina.fr/video/RGC9803233231/il-y-a-vingt-ans-naissait-le-programme-caravelle-video.html>) [Consulté le 16/10/2020].
- 31 Le Concorde Fox-Charlie a été donné à l'association Flight Heritage en 2003 en l'absence d'une structure existante au sein de l'entreprise.
- 32 MSN signifie *Manufacturing Serial Number*, autrement dit, il s'agit du numéro de production.
- 33 LAMIGEON Vincent, « L'incroyable histoire de l'A380 du prince saoudien Al-Walid », *Challenges*, 6 novembre 2017, https://www.challenges.fr/entreprise/aeronautique/l-incroyable-histoire-de-l-a380-du-prince-saoudien-al-walid_511558 (https://www.challenges.fr/entreprise/aeronautique/l-incroyable-histoire-de-l-a380-du-prince-saoudien-al-walid_511558) [Consulté le 16/10/2020]. « Toulouse. L'A380 le plus cher du monde bientôt livré au prince Al Walid », *La Dépêche du Midi*, 18 décembre 2012.
- 34 Dioxyde de soufre, l'oxyde d'azote et l'ozone dégagés par la circulation automobile et l'industrie.
- 35 TILATTI Christian, « L'évolution des pratiques de restauration au musée de l'Air et de l'Espace », *In Situ* [En ligne], n° 35, 2018, <http://journals.openedi->

[tion.org/insitu/16640](http://journals.openedition.org/insitu/16640) (<http://journals.openedition.org/insitu/16640>) [Consulté le 16/10/2020].

36 Fonds consultable aux archives départementales de la Haute-Garonne sous la cote 56 J. Pour une présentation complète du fonds Danel : GASTE Pascal, « Les archives aéronautiques et spatiales conservées aux archives départementales de la Haute-Garonne », *Nacelles* [En ligne]. <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=133> (<http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=133>).

37 Décédé en 1987 à l'âge de 64 ans, Raymond Danel a travaillé successivement à SNCASE, chez Fouga, à la SNECMA, puis Aérospatiale et Airbus. BENICHOU Michel, CUNY Jean, « Raymond Danel est mort », *Le fana de l'aviation*, n° 209, avril 1987.

38 Code du patrimoine, Article L212-4.

39 DESCAMPS Florence, *L'Historien, l'archiviste et le magnétophone. De la constitution de la source orale à son exploitation*, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 2001, p. 266.

40 Cette réflexion a été menée à partir des travaux sur la collecte de mémoire des milieux scientifiques toulousains : JOLIVET Anne-Claire et LAMY Jérôme, « Anthropologie du mémoriel », *La Lettre de l'OCIM* [En ligne], n° 145, 2013, mis en ligne le 1^{er} janvier 2015, <http://journals.openedition.org/ocim/1177> (<http://journals.openedition.org/ocim/1177>) [Consulté le 16/10/2020].

41 *Ibid*, pp. 321-323.

42 DESCAMPS Florence, « L'entretien de recherche en histoire : statut juridique, contraintes et règles d'utilisation », *Histoire@politique.fr*, n° 3, novembre-décembre 2007, [en ligne] <http://www.cairn.info/revue-histoire-politique-2007-3-page-14.htm> (<http://www.cairn.info/revue-histoire-politique-2007-3-page-14.htm>) [Consulté le 16/10/2020].

43 <https://documentation.musee-aeroscopia.fr/> (<https://documentation.musee-aeroscopia.fr/>).

44 Code du patrimoine, Article L621-25 : « Les immeubles ou parties d'immeubles publics ou privés qui, sans justifier une demande de classement immédiat au titre des monuments historiques, présentent un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation peuvent, à

toute époque, être inscrits, par décision de l'autorité administrative, sur un inventaire supplémentaire. »

45 VESCHAMBRE Vincent, *Le Processus de patrimonialisation : revalorisation, appropriation et marquage de l'espace*, 2007, <http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/processus-patrimonialisation.pdf> (<http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/processus-patrimonialisation.pdf>) [Consulté le 16/10/2020].

46 Vers une protection raisonnée : le 1^{er} juillet 2009, l'Aéro-club de France et le ministère de la Culture et de la Communication ont signé une convention visant au développement et à la mise en valeur du patrimoine aéronautique français, cf. FOURNIER Luc, « La protection des aéronefs au titre des monuments historiques », *In Situ* [En ligne], n° 35, 2018, p. 8, <http://journals.openedition.org/insitu/17047> (<http://journals.openedition.org/insitu/17047>), [Consulté le 16/10/2020].

RÉSUMÉS

Français

Champ d'investigation récent pour l'histoire aéronautique toulousaine, le patrimoine industriel est un des éléments clés pour la compréhension de la construction de l'identité régionale. L'ouverture d'Aeroscopia à Blagnac en 2015 atteste la volonté de conserver et valoriser auprès du plus grand nombre un ensemble patrimonial riche mais souvent méconnu, dispersé et encore trop peu diffusé. Cette contribution se propose de dresser un état des lieux du processus de patrimonialisation et des enjeux à venir à l'heure où Aeroscopia rejoint les équipements culturels de la Cité de l'espace et de l'Envol des pionniers au sein d'une métropole toulousaine qui valorise clairement ses spécificités culturelles scientifiques, aéronautiques et spatiales.

English

Industrial heritage, a recent field of investigation for Toulouse aeronautical history, is one of the key elements to understand the construction of regional identity. The opening of Aeroscopia in Blagnac in 2015 demonstrates the will to conserve and promote a rich, complex, but often little-known and scattered heritage to a wider audience. This contribution proposes to draw-up an inventory of the heritage development process and the future challenges at a time when Aeroscopia joins the metropolitan cultural facilities of *La Cité de l'espace* and *l'Envol des pionniers* in Toulouse, which clearly values its specific scientific and aerospace culture.

INDEX

Mots-clés

Aeroscopia, musée aéronautique, patrimoine industriel, archives de l'aéronautique, valorisation

Keywords

Aeroscopia, aeronautical Museum, industrial Heritage, aeronautical archives, valorization

AUTEUR

Fabienne Péris-Raimbault

Groupe Manatour, Responsable des collections et de la diffusion culturelle du musée aéronautique Aeroscopia.

Fabienne.peris@manatour.fr