

L'aéronautique Toulousaine : un patrimoine à co-construire ?

Toulouse Aeronautics: Towards a Co-Constructed Heritage?

Mylène Costes, Nathalie Spanghero-Gaillard, Isabelle Laplace et Corinne Bieder

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2307>

Référence électronique

Mylène Costes, Nathalie Spanghero-Gaillard, Isabelle Laplace et Corinne Bieder, « L'aéronautique Toulousaine : un patrimoine à co-construire ? », *Nacelles* [En ligne], 15 | 2026, mis en ligne le 21 janvier 2026, consulté le 14 avril 2026. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2307>

L'aéronautique Toulousaine : un patrimoine à co-construire ?

Toulouse Aeronautics: Towards a Co-Constructed Heritage?

Mylène Costes, Nathalie Spanghero-Gaillard, Isabelle Laplace et Corinne Bieder

PLAN

1. Contexte de la recherche
2. Cadre théorique et méthodologie adoptée
3. Des représentations sociales divergentes
 - 3.1. L'aéronautique toulousaine évoque davantage l'économie que le patrimoine
 - 3.2. Une connaissance limitée de l'histoire de l'aéronautique
4. La question environnementale : une approche pertinente pour penser la co-construction de l'aéronautique de demain
- Conclusion

TEXTE

- 1 Cet article présente les résultats du projet *Aéropatrimoine* né d'une collaboration entre le LERASS (Laboratoire d'études et de recherches appliquées en sciences sociales)¹ et l'ENAC (École nationale de l'Aviation civile)². La recherche, conduite en 2022, a obtenu un financement de la Maison des sciences humaines et de la société de Toulouse³ (MSHS-T) avec la participation de deux stagiaires en sociologie de l'Université Toulouse-Jean Jaurès. Elle est en lien avec les objectifs fixés par l'Institute for Sustainable Aviation (désormais ISA⁴).
- 2 Il s'agit dans cette recherche d'interroger les représentations sociales de l'aéronautique toulousaine, de questionner leurs liens avec le patrimoine aéronautique, cela auprès des professionnel·le·s ainsi que des Toulousain·e·s, dans l'optique d'explorer les conditions d'une co-construction du futur de ce secteur.
- 3 Dans une première partie, nous présenterons le contexte de la recherche et le cadre théorique interdisciplinaire de référence concernant les représentations sociales et la notion de patrimonialisation.

- 4 Après avoir présenté les objectifs et la méthodologie suivie pour questionner les habitant·e·s de Toulouse ainsi que les professionnel·le·s du secteur sur leurs représentations de l'aéronautique d'aujourd'hui et de demain, une deuxième partie analyse les différentes données recueillies. Elle met en évidence une absence de consensus concernant ce secteur en tant que patrimoine.
- 5 Une troisième partie ouvre à la discussion sur la nécessité d'une co-construction afin de réinventer l'aéronautique de demain dans un contexte de changement climatique et un objectif de décarbonation du secteur à horizon 2050.

1. Contexte de la recherche

- 6 La place de l'aéronautique à Toulouse participe à la fois de l'histoire de la ville et de sa position économique actuelle. Même si l'Aéropostale au début du xx^e siècle a marqué un point de départ de cette histoire, c'est par la volonté des politiques des années 1960 que son industrialisation s'est imposée à Toulouse. À la fois patrimoine matériel (historique et économique) et immatériel (culturel, savoir-faire industriel), notre recherche vise à questionner les liens qu'entretiennent les Toulousain·e·s avec cet héritage et cette industrie dynamique actuelle, afin de mettre en évidence leur existence et leur potentiel d'innovations. Aujourd'hui, cette filière est très ancrée dans l'agglomération toulousaine, elle en est le principal secteur économique. Les données de l'Insee confirment cela, l'agglomération toulousaine est le territoire le plus dépendant de cette activité, un travailleur sur cinq y occupe un emploi. Pourtant, l'aéronautique est décriée, jugée polluante, et suscite de fortes critiques de la part de certains acteurs politiques, associations ou citoyen·enne·s. En outre, la commune de Toulouse⁵ fait partie de la métropole de Toulouse qui est la zone la plus dépendante du secteur aérospatial sur le plan national.
- 7 Face à la multiplicité des enjeux sociétaux, le secteur de l'aéronautique est aujourd'hui amené à se repenser. Ainsi, impliquer les Toulousain·e·s dans l'analyse des représentations de ce secteur permet dans un second temps de considérer les préoccupations sociétales qu'il·elle·s portent (réchauffement climatique, développement d'une conscience écologique participant d'une volonté de réduire leurs trajets...). L'idée est d'intégrer les problématiques contemporaines socié

tales dans la manière d'envisager et de concevoir les technologies et usages à venir. Nous posons l'hypothèse que la prise en compte du public toulousain dans une logique de coconstruction permettrait de penser le transport aérien toulousain dans une logique de développement durable, servant aussi bien la société que les usagers et les industriels.

- 8 Dès lors, la recherche se propose d'interroger les représentations de l'aéronautique par les Toulousain·e·s afin de saisir quels éléments de ce domaine sont considérés comme patrimoniaux par le grand public et par les professionnel·le·s du secteur. Comment les Toulousain·e·s envisagent-il·elle·s son futur ? Quelle place souhaitent-il·elle·s y occuper ? Comment les professionnel·le·s du secteur voient-il·elle·s la place de la société civile dans les réflexions sur l'aéronautique de demain ?
- 9 L'aéronautique comme élément culturel correspond à la définition romantique d'« un ensemble de conquêtes artistiques, intellectuelles et morales qui constituent le patrimoine d'une nation, considéré comme acquis une bonne fois pour toutes et qui fondent son unité⁶ ». L'accord tacite (inconscient) entre les membres de la communauté peut constituer une force pour amener à penser l'évolution de ce secteur dans une co-construction avec la société civile « tout-venant », contrairement aux évolutions dans ce domaine depuis des décennies, pensées quasi exclusivement par des professionnel·le·s du domaine.
- 10 Par ailleurs, la reconnaissance d'un patrimoine participe de la construction d'une identité individuelle et collective. L'échelle locale d'un patrimoine en facilite l'appropriation. De même, la question de l'identité en relation avec un patrimoine matériel ou immatériel⁷ résulte d'une construction sociale qui pourrait être interrogée au moment où justement le fleuron aéronautique est battu en brèche, car jugé trop coûteux pour la planète.
- 11 Dans cette recherche, nous prenons appui sur l'acception proposée par Jean Davallon pour qui la patrimonialisation « est le processus par lequel un collectif reconnaît le statut de patrimoine à des objets matériels ou immatériels, de sorte que ce collectif se trouve devenir l'héritier de ceux qui les ont produits et qu'à ce titre il a l'obligation de les garder afin de les transmettre⁸ ». Cette approche met en évidence

le critère lié à la reconnaissance du patrimoine par le groupe, d'où l'intérêt de cette étude qui vise à savoir s'il existe une reconnaissance de l'aéronautique comme patrimoine par les Toulousain·e·s et les professionnel·le·s du domaine. Toutefois, la reconnaissance du collectif suffit-elle pour parler de processus de patrimonialisation ? Pour qu'il y ait patrimonialisation un ensemble de critères doivent être réunis : la reconnaissance du groupe, certes, mais aussi la production de savoirs autour de l'objet, la déclaration de l'objet comme patrimoine, l'exposition de l'objet afin de le rendre accessible au public, et enfin l'obligation de le transmettre aux générations futures⁹. Par ailleurs, selon Marina Gasnier, « la conscience de l'histoire sollicite l'émotion et confère de la valeur aux objets. Face à la menace de leur disparition, ceux-ci sont érigés en symbole¹⁰ ». Ainsi, selon les relations qu'entretiennent les personnes avec l'aéronautique (employé dans les usines de fabrication d'avions, utilisateur de ce moyen de transport, admirateur des avions, etc.) la communauté est loin d'être uniforme et les valeurs qui lui sont attribuées, diverses.

- 12 D'autant plus que depuis les années 1980, des acteurs politiques et certains acteurs associatifs locaux mettent en œuvre des actions, dans le but de conserver les traces de l'aéronautique au sein de la ville (association Ailes Anciennes de Toulouse, l'Aérothèque, Cap Avenir Concorde, le musée Aeroscopia...), convergeant vers la patrimonialisation d'événements, d'objets immatériels et matériels. Ainsi, cette filière est perçue comme un élément marqueur d'identité pour la ville :

Les éléments patrimoniaux matériels ou immatériels, retrouvés, mis en valeur ou même totalement recréés, contribuent très largement à marquer l'espace social, à lui donner du sens, à générer ou conforter des pratiques collectives et donc à fabriquer des territoires qui, à leur tour, façonnent ceux qui y vivent et renforcent les pouvoirs existants sur des bases culturelles à la fois sélectives et symboliques¹¹.

- 13 Nous abordons la question patrimoniale par le prisme des représentations sociales des individus qui invite à une transversalité disciplinaire : la psychologie sociale, la sociologie, les sciences de l'information et de la communication, les sciences du langage. Les représentations sociales participent de l'organisation des communications sociales, elles sont « une forme de connaissance socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction

d'une réalité commune à un ensemble social¹² ». Cette notion ici pensée étroitement en lien avec celle de patrimoine permet une légitimation identitaire d'une communauté par le prisme d'une appropriation de valeurs symboliques¹³.

2. Cadre théorique et méthodologie adoptée

- 14 Serge Moscovici¹⁴ propose de considérer que les représentations sociales collectives n'excluent pas la pensée individuelle : elles naissent dans cette relation entre l'individu et l'objet représenté. Autrement dit, l'individu est en interaction avec l'objet qu'il se représente dans son esprit. Elle résulte d'une construction sociale à laquelle l'individu ou le groupe se réfère pour penser un objet, une situation ou un événement. Ainsi, la mise en œuvre des représentations produit et transforme la réalité¹⁵ tout en nourrissant et façonnant d'autres représentations. Il est alors possible d'observer une relation dialectique qui est complexe, car les acteurs au sein d'un groupe sont amenés à discuter, dialoguer et négocier les types de changements à opérer. Ils mettent en place des stratégies afin de les socialiser et de les diffuser. La réalité s'entend donc somme une construction humaine¹⁶.
- 15 Les sociologues avancent qu'au sein d'une même société, se retrouvent diverses représentations sociales prônées par des groupes sociaux différenciés, envers le même objet, dans le cadre d'un même espace social¹⁷. Des oppositions peuvent voir le jour entre différentes représentations sociales dans le but d'imposer une vision dominante du monde. Ces luttes sont inégalement réparties entre les acteurs en fonction de leurs positions dans la structure de la société et de la possession d'instruments de production des représentations sociales. De plus, considérer les représentations sociales d'un groupe d'individus implique de mettre en évidence le rapport entre représentations anciennes et représentations nouvelles. Ainsi, elles revêtent un caractère dynamique, entre la persistance des anciennes et l'émergence de nouvelles.
- 16 Afin d'analyser les représentations sociales, il est nécessaire d'amener les personnes à s'exprimer verbalement sur leurs pratiques, leurs pensées, car les actions sont orientées par ces formes d'expressions

du quotidien¹⁸ dans un double rapport. D'une part, un rapport objectif (l'individu est inscrit au sein d'une société où il existe déjà des connaissances socialement partagées) et d'autre part, un rapport subjectif (l'individu est capable de les relativiser, de les comparer, de les dépasser, de les critiquer et de les accepter en fonction de son propre vécu).

- 17 La reconnaissance d'un objet en tant que patrimoine demande une interprétation du passé, c'est-à-dire qu'il résulte de la construction de représentations sociales que les acteurs forgent en lien avec cet objet. Pour ce faire, les personnes sélectionnent des traces et faits essentiels en lien avec l'histoire. Étymologiquement, le mot patrimoine vient du latin *patrimonium* qui signifie « l'héritage du père ». Il se définit comme : « un bien qu'on tient par héritage de ses ascendants ». Dès lors, il désigne à la fois des biens privés dont on hérite, et des biens communs dont les membres d'une même entité (communauté, nation, etc.) sont collectivement dépositaires.
- 18 Si aujourd'hui certains parlent de patrimoine aéronautique ou de patrimoine industriel aéronautique à Toulouse, c'est en partie dû à cette évolution du concept lui-même. Les communautés humaines ont tendance à vouloir ériger au rang de patrimoine des choses ou événements qui ont marqué l'histoire de leur vie, de la vie du groupe social dans lequel ils s'inscrivent. Et pour cause, ce secteur se développe depuis un siècle dans la ville de Toulouse. Pour rappel, c'est en 1917 que Pierre-Georges Latécoère (1883-1943) a installé son usine et son terrain d'aviation à Montaudran. Ainsi, la place que cette filière occupe auprès des Toulousain·e·s demande à être interrogée afin de voir si le grand public toulousain reconnaît ou non l'aéronautique comme faisant partie de son patrimoine.
- 19 Lorsqu'une communauté travaille de façon à mettre en valeur un objet social, cela implique dans une logique fonctionnaliste que cette chose acquiert, ou joue un rôle ou une fonction sociale. Le fonctionnalisme postule l'idée selon laquelle les faits sociaux remplissent une fonction dans le système social au sein duquel ils sont inscrits. Guy Di Méo explique que le patrimoine joue un rôle de maintien des lignes intergénérationnelles. Il donne la possibilité de retracer l'histoire d'une personne ou d'un peuple. Sur ce, il attribue aux héritiers un sentiment affectif, religieux et sacré. En outre, il permet aux po-

pulations de se projeter dans le futur, car : « il contient la possibilité d'un avenir qui accroît son caractère d'enjeu stratégique : social, culturel, économique, symbolique et, bien sûr, territorial [...] Pour qu'il y ait patrimoine, il faut donc des processus (sociaux au sens complet du terme) de patrimonialisation¹⁹ ».

- 20 Par ailleurs, la visée de cette recherche est de penser de manière inclusive l'aéronautique de demain. La co-construction est un concept très étudié dans le champ des politiques publiques²⁰. De ce point de vue, cette démarche vise la participation d'une pluralité d'acteurs. C'est un processus ouvert où diverses parties prennent part sur un sujet, ou une problématique de l'action publique. Cela demande la mise en place d'une organisation cohérente dans le cadre d'une démocratie participative. La co-construction ne se limite pas à un recensement des préférences des individus²¹. Elle doit permettre aux acteurs non institutionnels d'expliquer et de faire émerger des points sur lesquels s'interroge la société ou des réponses possibles à un problème donné. Il ne s'agit pas pour autant de codécision.
- 21 Pour répondre à nos questionnements, la méthodologie déployée se construit sur une approche plurielle alliant quantitatif et qualitatif. Nous interrogeons à la fois le grand public toulousain qui n'a pas de connaissances spécifiques du secteur de l'aéronautique mais qui vit au cœur de la cité, et également les professionnel·le·s du secteur, afin de comprendre leur vision des représentations de la société civile. Cette double entrée favorise la connaissance des freins actuels à la rencontre entre les deux groupes *a priori* (l'étude en révèle d'autres) et permet l'identification de leviers d'action pour penser collectivement le devenir de l'aviation. Par ailleurs, nous avons utilisé deux types de collectes d'informations : un entretien et un questionnaire écrit en ligne.
- 22 Le questionnaire s'adressait aux habitant·e·s de la ville de Toulouse intra-muros âgé·e·s de 15 ans et plus, ayant un minimum de trois ans de résidence dans la commune et parlant couramment français. Un total de 136 répondants a été obtenu. Pour que la collecte de données par questionnaire soit la plus pertinente possible, nous avons opté pour une représentativité en cohérence avec la population source. En appliquant ces critères, nous avons retenu 98 questionnaires représentatifs. Pour la collecte et le traitement des réponses, nous avons

eu recours à l'utilisation du logiciel d'enquêtes Sphinx qui a l'avantage de permettre une approche à la fois quantitative (analyse sous forme de tris à plat), et qualitative (insertion de questions ouvertes). Les questions ont été construites autour de cinq thèmes principaux. Le premier est relatif au profil socioprofessionnel des personnes enquêtées. Le deuxième porte sur les représentations sociales vis-à-vis de l'aéronautique. Le troisième a trait aux pratiques sociales en rapport avec ce secteur. Le quatrième aborde son impact sur l'environnement ; le dernier est consacré à son devenir.

- 23 Concernant les entretiens semi-directifs, ils ont été menés auprès de 15 professionnel·elle·s de l'aéronautique et de 15 Toulousain·e·s. Nous avons constitué l'échantillon des professionnel·elle·s avec des profils différents²², et issu·e·s d'organismes variés comme Airbus, Thalès, ONERA, ISAE-SUPAERO, notamment, afin d'obtenir une diversité de discours. Le guide d'entretien a été construit sur la base de trois thématiques : les représentations sociales, les impacts environnementaux, et enfin la co-construction de l'aéronautique de demain.

3. Des représentations sociales divergentes

3.1. L'aéronautique toulousaine évoque davantage l'économie que le patrimoine

- 24 Le recueil direct de la parole des habitant·e·s, quant aux éléments fondant l'identité de la ville, permet de prendre la mesure de la diversité des perceptions dont Toulouse fait l'objet. Pour certain·e·s, c'est l'architecture (les briques roses), le Capitole, la Garonne, le Canal du Midi. Pour d'autres, ça peut être l'aéronautique (Airbus), le rugby, la violette ou encore la gastronomie (le cassoulet). Les enquêté·e·s qualifient la ville de manière contrastée, en mettant en avant des éléments relevant aussi bien du cadre naturel (proximité mer et montagne), que du cadre social (population jeune, étudiants, ville festive).
- 25 L'aéronautique est bien associée à l'identité de la ville de Toulouse, cependant elle occupe une place parmi d'autres éléments. Ce résultat infirme l'une de nos hypothèses de départ selon laquelle une majorité

des Toulousain·e·s se représente ce secteur en tant que patrimoine. En effet, seulement 43 % des Toulousain·e·s la reconnaissent comme un caractère permanent et fondamental de la ville de Toulouse.

- 26 Pour la plupart des personnes interrogées, l'aéronautique est un élément d'identité de la ville. Toulouse est connue grâce à cette activité sur le plan national et surtout international. Cette reconnaissance est plutôt en relation avec les aspects économiques. Le secteur apporte certes une notoriété, mais il se présente aux yeux des habitant·e·s avant tout comme un bassin d'emplois pour la ville. De plus, il permet de développer la formation des jeunes par le biais des écoles spécialisées présentes dans la région. Les avis des Toulousain·e·s sur l'aéronautique sont positifs, plus qu'envisagé au démarrage de la recherche. En effet, seulement 5 % des enquêté·e·s expriment un avis négatif lié aux conséquences écologiques telles que l'augmentation de l'impact carbone et ses implications sur le réchauffement climatique.
- 27 L'analyse de nos résultats met en exergue des formes de connaissances sociales acceptées et partagées par les Toulousain·e·s. L'interprétation la plus consensuelle est celle de l'aéronautique comme un ensemble de sciences et de techniques qui ont pour but la conception et la construction d'aéronefs (avions). Ce regard partagé par les Toulousain·e·s met en évidence que lorsque nous parlons d'aéronautique, nous ne nous limitons pas aux avions.
- 28 Ainsi un objet (ici l'aéronautique) peut renvoyer à des représentations sociales diverses au sein d'une société. En effet, les significations quant à ce qu'il est sont très variables. Les interprétations les plus représentatives de ce qui caractérise l'aéronautique dans l'agglomération toulousaine sont en lien avec l'économie, l'emploi et Airbus. Nous pouvons expliquer ce poids fondamental par la place que cette entreprise occupe dans la construction d'avions au niveau mondial, face à Boeing (constructeur aux États-Unis). Les Toulousain·e·s considèrent que l'aéronautique a des apports manifestes en matière d'emplois plutôt en référence à l'attrait d'une population d'ingénieurs, de cadres. En outre, il génère du tourisme tout en stimulant la création d'entreprises de sous-traitance et de services d'ingénierie. Les professionnel·le·s mettent davantage l'accent sur la présence d'Airbus et d'entreprises sous-traitantes rappelant au passage le rapport de

subordination entre l'économie de la ville et cette industrie, ainsi que les risques encourus.

- 29 Ce secteur est aussi considéré en lien direct avec l'identité de la ville extra-muros, participant de sa renommée et de son rayonnement (international, européen, industriel, culturel, scientifique). Les enquêté·e·s l'associent directement à l'identité toulousaine dans un sens large du terme englobant les villes aux alentours (particulièrement dans l'ouest toulousain où se situe l'entreprise Airbus).
- 30 Au-delà de son poids économique, nous avons vu que les habitant·e·s le perçoivent comme faisant partie de l'identité de la ville. Il·elle·s considèrent qu'il occupe une place dans le patrimoine toulousain au même titre que l'architecture ou les musées.

3.2. Une connaissance limitée de l'histoire de l'aéronautique

- 31 Concernant les enquêté·e·s qui ont des connaissances en histoire de l'aéronautique, nous constatons que la catégorie la plus citée est la désignation de personnalités associées. Parmi elles, les plus mentionnées sont Clément Ader (1841-1925) et Pierre-Georges Latécoère (1883-1943). Une analyse approfondie des données montre que la mention d'Airbus est beaucoup moins présente chez les enquêté·e·s lorsque l'on évoque l'histoire et non l'identité de la ville. Autrement dit, l'aéronautique est certes reconnue comme un élément constitutif et caractéristique de la ville, pour autant elle n'est pas considérée comme un patrimoine par les habitants. En effet, la corrélation de l'industriel Airbus à ce secteur, associée à une connaissance limitée de son histoire ne permettent pas à une majorité d'habitant·e·s de l'envisager comme un patrimoine à part entière.
- 32 En croisant les questionnements de l'enquête relatifs aux éléments caractérisant la ville et à ceux caractérisant ce secteur dans l'agglomération, nous relevons une convergence vers les aspects économiques incarnés par l'entreprise Airbus. Cependant, lorsque l'on interroge les éléments historiques connus par les Toulousain·e·s sur l'histoire de l'aéronautique à Toulouse qu'il·elle·s ont, c'est l'évocation de personnalités ainsi que l'Aéropostale qui surgissent. Ici, l'évocation d'Airbus est quasi absente. On peut en conclure que certes l'image de

Toulouse est attachée à cette activité, mais que son importance est perçue quasi exclusivement sous le prisme économique. L'entreprise Airbus n'est pas pensée comme un élément de la mémoire de l'aéronautique chez le grand public.

- 33 Et ce, bien qu'il existe déjà une reconnaissance de ce secteur comme patrimoine, comme en témoignent les démarches effectuées pour retracer l'histoire commune de l'aéronautique toulousaine et de la production de savoirs autour de cet objet. Les Toulousain·e·s ont d'ailleurs une bonne connaissance de l'existence des espaces d'expositions qui lui sont dédiés dans l'agglomération toulousaine : ont été évoqués *Aeroscopia*²³, *L'Envol des Pionniers*²⁴, la Cité de l'Espace, les Ailes Anciennes, notamment. Plus de la moitié du panel enquêté a participé à une exposition ou à un événement consacré à l'aéronautique dans l'agglomération. Ainsi, près de trois personnes sur quatre estiment important l'existence de lieux dédiés dans l'agglomération toulousaine.
- 34 Retenons toutefois que plus de la moitié des répondants (56 %) n'ont pas de connaissances sur l'histoire de ce secteur à Toulouse. Or, l'histoire est un élément important pour pouvoir déclarer un objet comme patrimoine. Ce constat pose également la question du devenir du patrimoine. Si plus de la moitié des enquêté·e·s ne connaissent pas cette histoire, nous pouvons nous demander quel passé ou quels événements il·elle·s mettront en valeur dans une perspective patrimoniale. Rappelons que la production de savoirs autour d'un objet patrimonial participe à sa valorisation ainsi qu'à sa transmission aux générations futures. Ces deux aspects sont des critères à remplir pour qu'un processus de patrimonialisation puisse se réaliser²⁵. On comprend dès lors que, pour les habitant·e·s, l'aéronautique ne fait pas l'objet d'un tel processus.
- 35 Rappelons que, relativement au concept de patrimoine, l'identité est l'un des éléments qui permet de dire qu'un objet peut être reconnu en tant que patrimoine, mais pour lui donner ce statut, l'identité n'est pas suffisante. Il faut de plus que d'autres caractéristiques soient mobilisées comme un rappel aux mémoires où un collectif choisit de retracer les périodes et les événements les plus représentatifs d'un peuple. Cet objet doit inspirer des sentiments affectifs, religieux et sacrés. Ensuite, cette reconnaissance demande de protéger, de sau-

vegarder et de diffuser cet héritage pour les prochaines générations, mais également d'envisager comment articuler ce patrimoine à l'avenir. Nos résultats ne permettent pas de dire que l'aéronautique fait partie du patrimoine, mais ils autorisent à affirmer qu'elle fait partie de l'identité de la ville parmi d'autres éléments. Elle peut alors être considérée comme patrimoine pour les Toulousain·e·s seulement si l'on réduit la valeur patrimoniale à sa dimension de reconnaissance identitaire, ce qui n'est pas notre posture.

- 36 En effet, ces résultats sont à confronter avec notre hypothèse de départ selon laquelle « la reconnaissance de l'aéronautique en tant que patrimoine dépend des représentations sociales que l'on a d'elle²⁶ ». Pour rappel, pour qu'il y ait patrimoine, il est indispensable qu'il y ait une succession culturelle qu'elle soit matérielle ou immatérielle, des valeurs transmises de génération en génération dans un même groupe ou une même culture, et que les éléments matériels et immatériels soient vus comme un héritage. En outre, il est nécessaire que ces derniers aient un rapport avec l'identité (définir, léguer et forger l'identité). Le patrimoine sert à retracer l'histoire d'un peuple ou d'une personne, mais il permet également aux populations de se projeter dans le futur. Nous pouvons dire qu'une partie significative (entre 33 et 44 % pour chaque question) des enquêté·e·s reconnaît l'aéronautique comme patrimoine dans le sens élément constitutif d'une identité, pour autant on ne peut pas affirmer véritablement un processus de patrimonialisation reconnu et partagé.
- 37 Même s'il existe un patrimoine aéronautique admis par certains acteurs politiques, certaines associations et habitant·e·s de la ville de Toulouse, le patrimoine n'est pas immobile dans le temps. Sa continuité dépend de diverses actions afin de le diffuser et de le partager avec l'ensemble de la population qu'il représente. Il est construit et reconstruit par des acteurs divers. Alors, la mise en valeur de ce patrimoine ne peut se faire sans une pluralité d'acteurs qui coopèrent à sa constitution comme à sa transmission.

4. La question environnementale : une approche pertinente pour penser la co-construction de l'aéronautique de demain

- 38 La question environnementale est fortement liée à la notion de pollution. Communément admise, sa définition renvoie à une altération de l'environnement due principalement à des activités humaines²⁷. En effet, chaque activité propage des substances qu'elles soient naturelles, chimiques, radioactives, ou encore des nuisances, telles que les nuisances sonores, lumineuses, thermiques et biologiques engendrant des conséquences sur l'environnement.
- 39 La notion de pollution aérienne fait référence à la contribution du secteur aéronautique au dérèglement climatique, mais également à ses effets négatifs sur la qualité de l'air ou encore aux nuisances sonores autour des aéroports. Mais il existe un manque de visibilité sur la question liée à une différence dans les chiffres annoncés. Ainsi, si on considère uniquement les émissions de CO₂, le transport aérien représente environ 2,5 % des émissions mondiales de ce gaz à effet de serre en 2018²⁸. Ce calcul est différent de celui du forçage radiatif qui représente l'impact du secteur sur la balance énergétique de la planète et intègre ainsi les effets non-CO₂. Ce forçage mesure l'effet cumulé de la contribution du secteur aérien. Si le calcul intègre également les effets non-CO₂, David Lee *et al*²⁹ estiment qu'en 2018 l'activité aéronautique contribue à 3,5 % du forçage radiatif total dont environ 66 % de celui-ci est lié aux effets non-CO₂.
- 40 Toutefois, l'évaluation des effets non-CO₂ demeure très difficile à effectuer, car beaucoup d'incertitudes persistent dans l'estimation de leur valeur réelle. Actuellement, seules les émissions de CO₂ sont évaluées de manière précise. Les chiffres existants sur les émissions de CO₂ et non-CO₂ permettent d'avoir une estimation de l'impact climatique de l'aviation. Les chiffres communiqués auprès du grand public sont rarement associés aux périmètres, phénomènes et temporalités pris en compte, ce qui est source de confusion quant à l'impact de l'aéronautique sur le climat et sur la pollution de l'air.

- 41 L'impact de l'aéronautique sur l'environnement a pris une grande ampleur au sein des politiques et des associations environnementales au cours de ces dernières années. Cela s'inscrit dans une préoccupation majeure, celle de l'augmentation de la température à la surface de la terre et les effets des changements climatiques sur les conditions de vie. Nous pouvons notamment citer l'accord de Paris ratifié par 196 nations³⁰. Pour autant, le transport aérien n'en fait pas partie, ce que remettent en cause des collectifs de citoyen·enne·s et des organisations sociales. Ces entités, soucieuses du changement climatique, questionnent activement la place de l'aéronautique dans notre société.
- 42 La quasi-unanimité de nos enquêté·e·s a déjà pris l'avion. Pour autant, ce mode de transport n'est que ponctuel pour près de la moitié d'entre eux·elles. Celles et ceux qui sont amené·e·s à le prendre plusieurs fois par an représentent 40 % du panel. Un sur trois envisage de modifier ses trajets en avion, notamment en réduire la fréquence, et ce pour des raisons avant tout écologiques et subsidiairement économiques. Parmi celles et ceux qui n'envisagent pas de changer de pratique, leur motivation première est la distance à parcourir. Les personnes qui prennent le plus souvent l'avion (2 à 3 fois et 4 fois et plus) sont proportionnellement moins enclines à réduire leurs trajets avec ce mode de transport.
- 43 Nous pouvons affirmer que les répondant·e·s qui prennent l'avion moins d'une fois par an sont disposé·e·s à ne pas augmenter leurs trajets (19 % pour des raisons écologiques) alors que les répondant·e·s qui le prennent 4 fois et plus ne souhaitent pas changer leurs habitudes. De plus, la motivation écologique n'est pas très significative chez les personnes qui n'ont pas modifié ou qui n'envisagent pas de modifier leurs trajets en avion. Un lien est donc à établir entre la faible fréquence d'utilisation de l'avion et le fait d'en avoir une image plutôt négative. Ce sont également ces Toulousain·e·s qui ont les avis les plus critiques vis-à-vis de l'aéronautique.
- 44 Sachant que nos pratiques sont fortement influencées par nos représentations, nous avons questionné les Toulousain·e·s sur leurs représentations de l'avion. Concernant les évocations spontanées et l'image qu'il véhicule, il est avant tout perçu comme un moyen de transport rapide, pratique et moderne. Pour autant, pour près d'une

personne sur quatre, il a des effets négatifs, notamment, il pollue. Ce résultat est intéressant, car il met en exergue la différence de représentations des enquêté·e·s. Pour rappel, les avis négatifs exprimés sur l'aéronautique sont faibles (5 %) alors que pour l'avion on se situe à plus de 27 %. L'interprétation croisée de ces résultats nous amène à penser que le poids économique que représente l'aéronautique dans l'agglomération toulousaine lui permet de bénéficier d'une image beaucoup plus favorable que l'objet avion.

- 45 Pour les Toulousain·e·s, l'aéronautique suscite des perceptions paradoxales, elle est envisagée comme un mal nécessaire. Il·elle·s considèrent qu'elle a un impact sur l'environnement parce que le kérosène utilisé par les avions est un carburant fossile. En outre, c'est un moyen de transport qui consomme beaucoup de carburant compte tenu de sa taille en comparaison aux voitures. Toutefois, la plupart des enquêté·e·s pensent qu'il est très difficile, voire impossible, de s'en priver. Il reste indispensable pour les voyages sur de longues distances. C'est un moyen de transport pratique pour déplacer les personnes en un laps de temps limité et à un prix accessible à toutes et tous, notamment avec les compagnies *low cost*. Certain·e·s envisagent de réduire leur usage de l'avion, mais pour la plupart, il·elle·s estiment que c'est un usage faible et donc difficile à réduire. Nous notons que les enquêté·e·s ont très peu parlé du fret aérien dans leurs réponses.
- 46 Les réponses enregistrées montrent, par ailleurs, que la totalité des répondant·e·s ignore les chiffres et la part réelle des effets de l'aviation sur le climat. De plus, les Toulousain·e·s méconnaissent les solutions envisageables ou mises en place par le secteur pour réduire cet impact, ainsi que son ambition de neutralité carbone à horizon 2050. Les professionnel·elle·s ont donc tout intérêt à mieux communiquer sur le sujet. Les nuisances sonores, quant à elles, font l'objet de préoccupations plus anciennes comparées à celles sur le climat dont la prise de conscience est récente.
- 47 La reconnaissance de l'impact climatique du secteur aéronautique est partagée par tous les professionnel·elle·s travaillant dans le secteur que nous avons interrogé·e·s. Cependant, des divergences sont perceptibles. Certain·e·s estiment que cette activité a une part non négligeable dans la pollution avec notamment les émissions de CO₂ et non-CO₂ que sont des gaz à effet de serre. Pour eux·elles, les émis-

sions de CO₂ restent faibles. En revanche, si on considère les autres gaz à effet de serre émis par les avions, la part de l'aéronautique n'est plus à ignorer. D'autres pensent cependant que l'impact de ce secteur reste minime ou même négligeable.

- 48 Les professionnel·le·s déplorent une focalisation sur l'aviation. Pour eux et elles, d'autres secteurs participent plus manifestement au réchauffement climatique. Les attaques à l'encontre du secteur aérien sont alors perçues comme anormales. L'obstacle majeur, à leurs yeux, réside dans l'accroissement des villes. L'urbanisme autour des aéroports est un défi à relever.
- 49 Par ailleurs, le contexte COVID a généré des changements de pratiques relevés par les professionnel·le·s du secteur. Au-delà de l'impact économique, la crise sanitaire a eu des effets sur le comportement des gens qui ont limité leurs voyages d'affaires au profit des visioconférences, l'usage professionnel de l'avion essuie directement les conséquences. Par ailleurs, dans le but de réduire son impact sur le climat, le secteur aéronautique s'est donné comme objectif d'arriver à une aviation décarbonée à horizon 2050. Pour ce faire, le secteur envisage de migrer vers des carburants durables. Les professionnel·le·s interrogé·e·s sur cette question pensent que pour arriver à une aviation verte, il faudra attendre des décennies. L'avion électrique rencontre des problèmes d'autonomie des batteries et ne peut fonctionner que sur de courtes distances. En ce qui concerne l'hydrogène, son utilisation comporte des risques de sécurité qu'il faut d'abord maîtriser. Pour les biocarburants dénommés SAF (*Sustainable Aviation Fuel*), certain·e·s professionnel·le·s pensent que le problème réside dans la disponibilité de la biomasse nécessaire à sa production. La production de cette énergie demande une utilisation des terres arables pour faire la culture, ce qui contraint à faire des choix entre nourriture et énergie.
- 50 Pour nombre de professionnel·le·s, la réduction de la consommation des avions a été optimisée fortement grâce aux avancées technologiques, et ce au fil des années. Cependant, du fait de l'effet rebond³¹, cette amélioration est passée plus ou moins inaperçue en raison de l'augmentation, toujours croissante, du trafic aérien. Autrement dit, le progrès à lui seul ne permet pas de réduire ou de limiter les effets né

gatifs de l'aéronautique sur l'environnement. À cette fin, il faudrait aussi agir sur les pratiques et les usages des individus.

- 51 Près de trois quarts des enquêté·e·s souhaitent avoir une aéronautique de demain respectueuse de l'environnement et moins bruyante. Ce point est donc très consensuel. Les solutions qu'il·elle·s avancent vont de l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions, à une régulation des vols, ou encore à une aéronautique indépendante du pouvoir public, en passant par une limitation des déplacements en avion. Autrement dit, il n'y a pas de rejet par les habitant·e·s, ce qui corrobore l'image positive dont elle est porteuse. Cependant, il y a une volonté forte que son modèle de développement prenne en compte les enjeux sociétaux contemporains, dont celui de l'écologie en premier lieu.
- 52 Pour cela, nous proposons de s'orienter vers la co-construction. Yann Ferguson³² distingue quatre conditions indispensables afin de mener à bien une démarche de co-construction avec un groupe de personnes.
- 53 La première porte sur la diversité épistémique, qui nécessite la participation d'une pluralité d'acteurs en termes de milieu social, de genre et d'âge, entre autres. Cela permet d'enrichir le débat à partir de connaissances diverses.
- 54 La deuxième condition concerne l'accès à une information pertinente. Avant d'entamer le débat et tout au long des échanges, il faut s'assurer que les participants aient accès à des informations de qualité relatives au sujet à discuter, car s'il·elle·s ne l'ont pas, il·elle·s ne pourront pas produire de nouvelles connaissances ou proposer des orientations.
- 55 La troisième condition a trait à la modération. Celle-ci implique que les participants soient capables de réfléchir en mettant de côté les biais cognitifs (distorsion de la pensée rationnelle par des mécanismes intuitifs). L'un des biais que nous pouvons repérer est celui de la confirmation qui renvoie à un état où l'acteur se concentre uniquement sur les informations qui servent à confirmer ses propres interprétations rejetant ainsi des propos divergents. Une attention particulière doit être aussi portée aux postures qui ont tendance à être de plus en plus absolue au fur et à mesure des échanges ; la présence de

modérateurs qui animent les échanges et veillent à l'équité des temps de parole est alors indispensable.

- 56 Enfin, la quatrième condition est celle de l'itération. Comme il n'est pas possible d'avoir un grand nombre de participants en même temps, il est nécessaire de créer des groupes à petits effectifs et de « multiplier les rencontres ».
- 57 L'un des objectifs initiaux de cette recherche, à caractère exploratoire étant donné le nombre restreint d'informateurs, était d'identifier des pistes possibles pour une co-construction de l'aéronautique toulousaine entre habitant·e·s et professionnel·elle·s travaillant ou ayant travaillé dans le secteur. Mais cette co-construction n'apparaît pas comme une évidence pour tous les acteurs. Des freins ont été identifiés quant à sa possible mise en place.
- 58 La question de la participation citoyenne est perçue comme une solution à prendre avec précaution pour les salarié·e·s du secteur aéronautique. La plupart des professionnel·elle·s considèrent en effet que les citoyen·enne·s doivent être formé·e·s, éduqué·e·s et informé·e·s en amont. Sans quoi une participation aux débats sur le sujet, par essence technique, risquerait de déboucher sur une incompréhension de contenus. Certain·e·s professionnel·elle·s se considèrent suffisamment « compétent·e·s » pour savoir ce qui est faisable ou non. Cette posture rend compte d'une incompréhension de ce qu'est la co-construction et témoigne, semble-t-il, d'une crainte de remise en cause de leurs compétences.
- 59 Plus généralement, certain·e·s professionnel·elle·s pensent que les thèmes à discuter doivent être moins techniques, le discours doit donc être vulgarisé de façon à permettre le dialogue. Pour d'autres, le·la citoyen·enne doit d'abord penser sa mobilité. Ainsi, leur participation aux débats n'est pensée que de manière secondaire et devrait seulement se limiter à un avis consultatif.
- 60 Une partie seulement des professionnel·elle·s pense qu'intégrer les citoyen·enne·s aux débats sur l'avenir de l'aéronautique est une idée judicieuse. Elle permettrait une diversité des échanges, car les solutions peuvent venir d'ailleurs. La prise en compte de l'avis du public est un pas en avant pour la démocratie et permettrait de prendre en compte les attentes et les besoins du public.

Conclusion

- 61 Nous avons constaté lors de cette recherche que pour les professionnel·elle·s et les habitant·e·s, l'aéronautique toulousaine est perçue comme un élément identitaire de la ville. Elle apporte une notoriété à la cité au-delà de son poids sur l'économie toulousaine. En effet, nous avons mis en exergue que pour eux·elles, Toulouse comporte plusieurs identités : la ville est caractérisée par son architecture (les briques roses), son cadre de vie (le climat, le voisinage, etc.), le rugby, les cours d'eau (la Garonne, le Canal du Midi), l'aéronautique, etc. Toulouse est une ville multi-identitaire.
- 62 Toutefois, l'aéronautique n'est considérée comme élément patrimonial que dans son sens identitaire à l'échelle de la ville (en tant que citoyen·enne) et non à l'échelle personnelle (en tant qu'individu). L'image qu'elle véhicule est davantage d'ordre économique que culturel. Les professionnel·elle·s sont davantage connaisseurs de l'histoire de l'aéronautique et de la ville que les habitant·e·s, ce qui limite fortement sa patrimonialisation.
- 63 Toutefois, si l'on se réfère aux critères de patrimonialisation développés par G. Di Méo et J. Davallon, nous pouvons affirmer que l'aéronautique toulousaine est engagée dans un processus de patrimonialisation. Il existe une production écrite de son histoire avec notamment les travaux de Jean-Marc Olivier et Jean-Marc Zuliani³³, une exposition et la sauvegarde des objets de cette histoire par le biais des musées concourant à la transmission aux générations futures et une reconnaissance par le grand public. Mais ce processus est encore incomplet, et il risque de s'essouffler pour les raisons précédemment évoquées.
- 64 Concernant les enjeux environnementaux, il y a une reconnaissance de l'impact climatique et sonore de la part des professionnel·elle·s et des habitant·e·s. Cependant, chez les premier·ère·s, nous avons constaté des divergences au sujet de la part réelle de l'aéronautique sur les émissions de gaz à effet de serre. Pour le cas des habitant·e·s, on note une méconnaissance totale des chiffres même s'il·elle·s pensent *a priori* que ce secteur a un impact négatif important sur l'environnement.

- 65 À propos de la co-construction de l'aéronautique de demain, il existe des différences de perception de la participation citoyenne entre les professionnel·elle·s et les habitant·e·s. La méfiance des premiers persiste à faire participer les citoyen·enne·s sur des projets qu'il·elle·s jugent trop techniques et suggèrent une formation préalable. Cependant, les habitant·e·s sont beaucoup plus enclin·e·s à l'idée de pouvoir s'inscrire dans ce processus de coconstruction. Il faudra donc s'appuyer davantage sur eux·elles pour amorcer et surtout pérenniser cette réflexion sur l'aéronautique de demain.
- 66 Les prochaines étapes de cette recherche consistent ainsi à étudier les dispositifs qui pourraient être mis en place pour poursuivre le processus de patrimonialisation de l'aéronautique dans la région toulousaine afin que progressivement soient réunies les conditions favorables à des débats de coconstruction portant sur ce sujet. C'est le travail actuellement mené par Sindy Paez dans le cadre de sa Thèse de doctorat en sciences de l'information et de la communication au sein du musée Aeroscopia³⁴.

NOTES

1 Mylène Costes (Sciences de l'information et de la communication) et Nathalie Spanghero-Gaillard (Sciences du langage).

2 Corinne Bieder (Sciences de gestion) et Isabelle Laplace (Sciences économiques).

3 Ce financement a permis à l'équipe de recherche de recruter deux stagiaires en Master 2 de sociologie pour réaliser la phase de terrain (passation des entretiens et collecte des questionnaires). Nous remercions ici Sindy Paez et Gora Diop pour le travail réalisé dans le cadre de leur stage.

4 L'ISA s'appuie sur l'expertise interdisciplinaire de ses institutions et membres fondateurs (ISAE-Supaéro, ENAC, TSE, TBS, UT1, Météo-France, CERFACS et UT2J) pour sonder l'avenir du transport aérien, par une recherche renouvelée et intégrative. Il met en relation des chercheur·e·s de haut niveau, issu·e·s de différentes spécialités, avec l'ambition d'apporter ensemble des solutions concrètes aux problématiques actuelles et futures d'un secteur en pleine transformation.

5 Elle comprend le secteur 1 Toulouse Centre, le secteur 2 Toulouse Rive-Gauche, le secteur 3 Toulouse Nord, le secteur 4 Toulouse Est, le secteur 5 Toulouse Sud-est et le secteur 6 Toulouse Ouest.

6 CUCHE Denys, « Genèse sociale du mot et de l'idée de culture (<https://shs.cairn.info/la-notion-de-culture-dans-les-sciences-sociales--9782707158833-page-9?lang=fr>) », in, *La notion de culture dans les sciences sociales*, 4^e éd., Paris, La Découverte, « Que sais-je ?/Repères », 2010, p. 15-16.

7 GRENET Sylvie « Histoire, patrimoine immatériel et identité : la question religieuse au Québec (<https://journals.openedition.org/insitu/4188>) », In *Situ*, n° 11-(Le patrimoine religieux des XIX^e et XX^e siècles), 2009, Doi : [10.4000/insitu.4548](https://doi.org/10.4000/insitu.4548) (<https://journals.openedition.org/insitu/4188>).

8 DAVALLON Jean, « À propos des régimes de patrimonialisation : enjeux et questions (<https://shs.hal.science/halshs-01123906v1>) », Conférence d'ouverture du colloque *Patrimonialização e sustentabilidade do património: reflexão e prospectiva*, Lisbonne, Université nouvelle de Lisbonne, 27-29 novembre 2014, p. 1-29, ici p. 1.

9 Op. cit. supra.

10 GASNIER Marina, « Réflexion épistémologique sur le patrimoine industriel : de la pluridisciplinarité à l'interdisciplinarité (<https://doi.org/10.3917/rhs.722.0309>) », *Revue d'histoire des sciences*, Tome 72, n° 2, 2019, p. 309-347, ici p. 336.

11 PERON Françoise, « Patrimoine culturel et géographie sociale », in FOURNIER Jean-Marc (dir), *Faire la géographie sociale aujourd'hui*, 1^{re} éd., [Actes du colloque de géographie sociale, Caen, 18-19 novembre 1999], Caen, Presses universitaires de Caen, « Les documents de la Maison de la recherche en sciences humaines de Caen, 14 », 2001, p. 19-30.

12 JODELET Denise (dir.), *Les représentations sociales*, 1^{re} éd., Paris, Presses universitaires de France, « Sociologie d'aujourd'hui », 1989, p. 53.

13 HENRYOT Fabienne (dir.), *La fabrique du patrimoine écrit : objets, acteurs, usages sociaux*, Villeurbanne, Presses de l'Enssib, « Papiers », 2020 [2019], Doi : [10.4000/books.pressesensib.10519](https://doi.org/10.4000/books.pressesensib.10519) (<https://doi.org/10.4000/books.pressesensib.10519>).

14 MOSCOVICI Serge (dir), *Psychologie sociale*, Paris, Presses universitaires de France, « Fondamental », 1984, p. 5-12.

- 15 DANIC Isabelle, « La notion de représentation pour les sociologues », *ESO Travaux et Documents*, n° 25, 2006.
- 16 *Op. cit. supra.*
- 17 BOURDIEU Pierre, *Algérie 60 : structures économiques et structures temporelles*, 1^{re} éd., Paris, Les éditions de Minuit, « Grands documents », 1977.
- 18 MOSCOVICI Serge (dir), *Psychologie sociale*, *op. cit.*
- 19 DI MÉO Guy, « Le patrimoine, un besoin social contemporain (<https://shs.hal.science/halshs-00281467v1>) », in *Renaissance des cités d'Europe, Patrimoine et estuaires culture, gestion intégrée, développement*, [Actes du colloque international, Blaye, 5-7 octobre 2005], Bordeaux, Éd. Confluences/Renaissance des cités d'Europe, « Des lieux et des liens », 2006, p. 101-109, ici p. 2 (<https://shs.hal.science/halshs-00281467v1/document>).
- 20 VAILLANCOURT Yves, « De la co-construction des connaissances et des politiques publiques (<https://doi.org/10.4000/sociologies.11589>) », *SociologieS*, 2019, Doi : [10.4000/sociologies.11589](https://doi.org/10.4000/sociologies.11589) (<https://doi.org/10.4000/sociologies.11589>) ; KARKIN Naci et GÖÇÖĞLU Volkan, “Direct Citizen Participation in the Public Policy-Making Process”, in , Cham, Springer, “Contributions to public administration and public policy”, 2025, p. 53-70.
- 21 FERGUSON Yann, Politiser l'action publique : une approche par les instruments : le cas du programme Constellation (<https://theses.hal.science/tel-01231803v1>), Thèse de sociologie, Daniel Filâtre et Nicolas Golovtchenko (dir.), Université Toulouse II-le Mirail, Toulouse, 2014, <<https://theses.hal.science/tel-01231803v1>>.
- 22 Les professions des personnes interrogées étaient : responsable aéroportuaire, ingénieur en conception, ingénieur industriel, ingénieur système complexe, contrôleur aérien, pilote, hôtesse de l'air, instructeur d'aviation générale, spécialiste en prospective scientifique, spécialisé dans l'ingénierie et les futurs avions, professeur d'ingénierie industriel, etc.
- 23 Aeroscopia est parfois désigné comme « le musée d'Airbus », « le musée de Blagnac », « le musée d'aéronautique à Blagnac », ou « le musée de l'aviation ».
- 24 L'Envol des pionniers est parfois désigné comme : « musée de l'aéropostale », « de Saint-Exupéry », « de Montaudran », « la piste des géants », « le musée derrière la halle des machines », « ancienne piste de décollage à

Montaudran », « musée quartier Montaudran », « musée de l'aviation à Montaudran », « la halle des pionniers » ou « musée aéronautique ».

25 DAVALLON Jean, « À propos des régimes de patrimonialisation... (<https://shs.hal.science/halshs-01123906v1>) », *op. cit.*

26 DAVALLON Jean, *Le don du patrimoine : une approche communicationnelle de la patrimonialisation*, Paris, Hermès science publications/Lavoisier, « Communication, médiation et construits sociaux », 2006.

27 « *Pollution* (<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/pollution/62217>) », s. d., Larousse, <<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/pollution/62217>>, consulté le 03 juin 2025.

28 Source : <<https://ourworldindata.org/>>.

29 LEE David S., FAHEY David W., SKOWRON Agnieszka, ALLEN Myles R., BURKHARDT Ulrike, CHEN Qi, DOHERTY Sarah J., FREEMAN Sarah, FORSTER Piers M., FUGLESTVEDT Jan, GETTLMAN Andrew, DE LEÓN Rubén R., LIM Ling L., LUND Marianne T., MILLAR Richard J., OWEN Bethan, PENNER Joyce E., PITARI Giovanni, PRATHER Michael J., SAUSEN Robert, WILCOX Laura J., "The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018", *Atmospheric Environment*, vol. 244, 2021, Doi : [10.1016/j.atmosenv.2020.117834](https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834) (<https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834>).

30 *United Nations Climate Change* (<https://unfccc.int/fr/processus-et-reunions/l-accord-de-paris/l-accord-de-paris>), (<https://unfccc.int/fr/processus-et-reunions/l-accord-de-paris/l-accord-de-paris>) *L'Accord de Paris | CCNUCC* (<https://unfccc.int/fr/processus-et-reunions/l-accord-de-paris/l-accord-de-paris>), 2022, consulté le 16 mars 2022.

31 ISAE-SUPAERO, *Aviation et climat*, mai 2022, document interne de l'école.

32 FERGUSON Yann, *Politiser l'action publique...*, *op. cit.*

33 OLIVIER (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) Jean-Marc et (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) ZULIANI (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) Jean-Marc, « Cent ans d'histoire de l'aéronautique à Toulouse (1917-2019) », (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) OLIVIER (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) Jean-Marc et P (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) ECH (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) Rémy (dir.), (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>)

, (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) 1^{re} éd., Toulouse, (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) Éd. Privat, (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) « Histoire des villes et des régions », 2019, (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>) p. 713-745 (<https://shs.hal.science/halshs-03227077>). JALABERT Guy et ZULIANI Jean-Marc, *Toulouse, l'avion et la ville*, Toulouse, Éd. Privat, 2009. LERICHE Frédéric et ZULIANI Jean-Marc, « L'industrie aéronautique toulousaine et la déplétion pétrolière : quelles perspectives ? » (<https://shs.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2007-1-page-19?lang=fr>) », *Géographie, économie, société*, n° 9, 2007, p. 19-38, Doi : 10.3166/ges.9.19-38 (<https://doi.org/10.3166/ges.9.19-38>).

34 Cette Thèse de doctorat est inscrite à l'Université Toulouse-Jean Jaurès. Elle est menée en partenariat avec l'entreprise Manatour avec une Convention industrielle de formation par la recherche. Elle est co-encadrée par Mylène Costes et Nathalie Spanghero-Gaillard.

RÉSUMÉS

Français

Si l'aéronautique à Toulouse fait partie à la fois de l'histoire de la ville et de sa position économique actuelle, peut-on en déduire que les Toulousains la considèrent comme faisant partie de leur patrimoine ? Nous avons mené une enquête pour interroger les représentations des Toulousains afin de saisir quels éléments sont considérés comme éléments patrimoniaux d'une part, par le grand public et d'autre part, par les professionnels du secteur. Nous cherchions aussi à savoir quelle place la société civile pourrait jouer dans les réflexions sur l'aéronautique de demain.

Les résultats de cette recherche montrent que si l'aéronautique est perçue comme un élément identitaire de la ville, il n'existe pas à ce jour de véritable processus de patrimonialisation engagé, reconnu et partagé.

De plus, nous relevons des différences de perception du rôle de la participation citoyenne dans une co-construction de l'aéronautique du futur : les professionnels sont méfiants alors que les citoyens semblent enclins à participer à cette réflexion.

English

If aviation in Toulouse is both part of the city's history and its current economic position, can we infer that Toulouse residents consider aviation to be part of their heritage? We surveyed the perceptions of aviation among Toulouse residents to understand which aspects of this field are considered heritage by the general public and professionals in the sector, and what role civil society should play in discussions about the future of aviation.

The results of this research show that while aviation is perceived as an identity element of the city, there is currently no recognized and shared

process of heritage recognition. Furthermore, there are differences in perception regarding the role of citizen participation in co-constructing the aviation of the future: professionals are cautious, while citizens would be inclined to participate in discussions.

INDEX

Mots-clés

patrimoine, aéronautique, co-construction

Keywords

heritage, aviation, co-construction

Index géographique

Toulouse

AUTEURS

Mylène Costes

Mylène Costes est Professeure des Universités, Université Toulouse-Jean Jaurès/LERASS.

Nathalie Spanghero-Gaillard

Nathalie Spanghero-Gaillard est Professeure des Universités, Université Toulouse-Jean Jaurès/LERASS.

Isabelle Laplace

Isabelle Laplace est coresponsable du pôle prospective sur les enjeux sociétaux du transport aérien, ENAC - Université de Toulouse.

Corinne Bieder

Corinne Bieder est coresponsable du pôle prospective sur les enjeux sociétaux du transport aérien, ENAC - Université de Toulouse.