

L'Europe de l'Air, un projet culturel sur le patrimoine bâti des aéroports

L'Europe de l'Air, a Cultural Project on Airport Architecture

Paul Smith

 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2448>

Référence électronique

Paul Smith, « *L'Europe de l'Air, un projet culturel sur le patrimoine bâti des aéroports* », *Nacelles* [En ligne], 15 | 2026, mis en ligne le 12 février 2026, consulté le 14 avril 2026. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2448>

L'Europe de l'Air, un projet culturel sur le patrimoine bâti des aéroports

L'Europe de l'Air, a Cultural Project on Airport Architecture

Paul Smith

PLAN

1. Questions préalables
 - 1.1. Question préalable n° 1, l'échelle
 - 1.2. Question préalable n° 2 : l'internationalisme
 - 1.3. Question préalable n° 3 : la rareté du patrimoine aéronautique
2. Trois aéroports des années 1930
 - 3.1. Les trois aéroports en 2024 : Liverpool-Speke
 - 3.2. Les trois aéroports en 2024 : Paris-Le Bourget
 - 3.3. Les trois aéroports en 2024 : Berlin-Tempelhof
4. *L'Europe de l'Air*, vingt ans plus tard

TEXTE

Mes remerciements à Bernard Toulhier pour son aide dans la rédaction de ce texte.

- 1 De 1999 à 2001, dans le cadre d'un programme appelé *Raphaël*, lancé par la Commission européenne et destiné à contribuer à la conservation et la mise en valeur du patrimoine culturel, un projet international s'est attaché à étudier et à promouvoir les architectures de l'aéronautique. La volonté explicite de la Commission était de faire émerger un patrimoine européen, d'identifier ce patrimoine partagé et de le faire connaître et apprécier par le plus grand nombre de citoyens. Elle contribua 48 % du budget total de 498 000 euros de ce projet, qui reçut également un label du Conseil de l'Europe pour son programme *L'Europe, un patrimoine commun*. Le projet mobilisa de nombreux partenaires dont des équipes issues des services officiels du patrimoine de trois pays : l'Angleterre, avec ce qui était alors *English Heritage* (aujourd'hui *Historic England*) ; la France avec ce qui était alors la Direction de l'architecture et du patrimoine au ministère de la Culture et de la Communication (aujourd'hui la Direction générale des patrimoines et de l'architecture) ; et, enfin, l'Allemagne, avec le Lan-

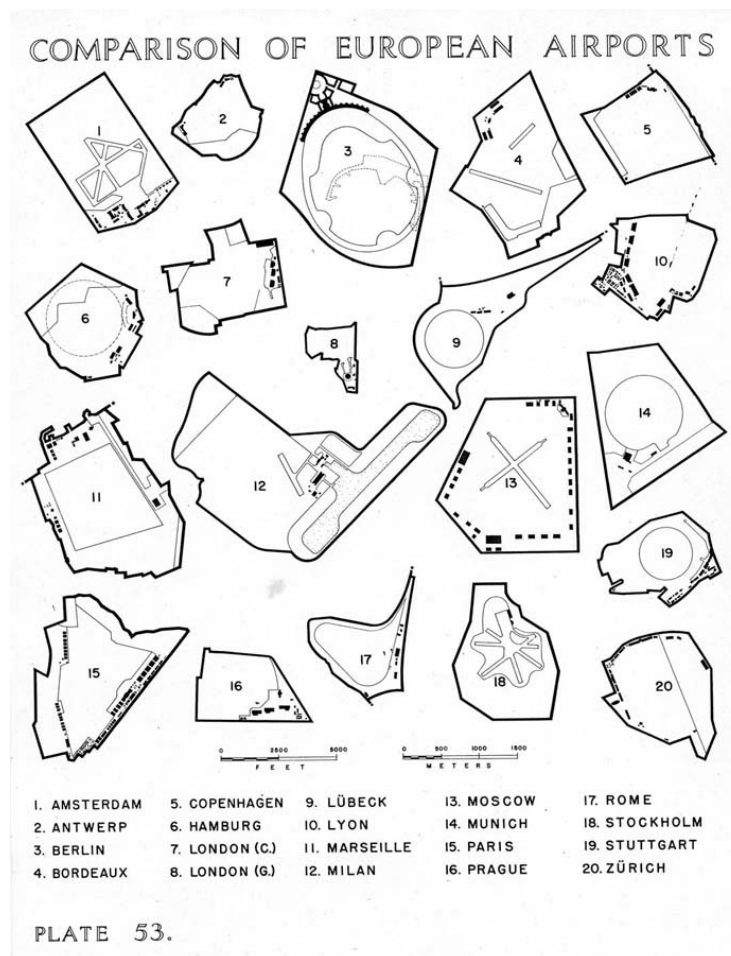
desdenkmalamt Berlin. L'article qui suit n'a d'autre ambition que de rappeler les ambitions de ce projet baptisé *L'Europe de l'Air* et de voir où en sont les sites étudiés, un quart de siècle plus tard.

1. Questions préalables

1.1. Question préalable n° 1, l'échelle

- 2 En répondant à l'appel à projets de la Commission européenne, plusieurs considérations semblaient justifier la pertinence du thème retenu. La première considération était celle de l'échelle. Notre patrimoine, nous le savons, est le produit stratifié de perceptions sans cesse renouvelées du passé, une affaire donc de regard. L'identification, l'évaluation et l'interprétation des patrimoines matériels soulèvent toujours les questions de « qui regarde » et « comment » : quel angle de vue, quel champ de vision et quelle échelle de comparaison. Ainsi, si les valeurs patrimoniales d'un lavoir de village, d'une ferme ou d'une église peuvent se mesurer au niveau d'un département ou d'une région, le patrimoine de l'industrie – hauts-fourneaux, manufactures de l'État, carreaux de mine, tours à plomb, usines de construction automobile... – requiert plutôt, et au moins, un cadre national. Le patrimoine généré au sol par la conquête de l'air, les infrastructures et bâtiments nécessaires à l'envol et à l'atterrissage d'engins motorisés plus lourds que l'air, commandent d'emblée une vision internationale. À bien des égards, en même temps que l'électrification et la révolution automobile, la naissance de l'aviation, son développement extrêmement rapide et la démocratisation du voyage aérien depuis les années 1960, constituent l'un des phénomènes qui caractérisent le mieux le ^{xx}e siècle et – nous en sommes davantage conscients aujourd'hui – les méfaits de celui-ci pour la planète et son climat (fig. 1).

Fig. 1. Comparaison d'aéroports européens vers 1940



Extrait de WOOD John Walter, *Airports: Some Elements of Design and Future Development*, 1^{re} éd., New York, Coward-McCann Inc, 1940

1.2. Question préalable n° 2 : l'internationalisme

- 3 Dès le premier vol des frères Orville et Wilbur Wright à Kitty Hawk en 1903, cette aventure humaine et technique est fortement marquée par son internationalisme. Les frères, dont les recherches s'inspirent de celles de l'Allemand Otto Lilienthal (1848-1896) et du Français Octave Chanute (1832-1910), se feront connaître – fêtés, photographiés, immortalisés en cartes postales, filmés – à des “meetings” aériens, des « grandes semaines » et « grandes quinzaines » tenues devant des foules considérables en France, en Italie et en Allemagne. En 1906, sur la plaine de jeux qui longe la Seine devant le château de Bagatelle à

l'ouest de Paris, le premier vol en Europe, dûment homologué par l'Aéro-Club de France, est accompli par un Brésilien, Alberto Santos-Dumont (1873-1932). Deux ans plus tard, le premier kilomètre en circuit fermé, au-dessus du terrain de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, est réalisé par Henry Farman (1874-1958), un Parisien de nationalité britannique. En juillet 1909, enfin, lorsque Louis Blériot (1872-1936) traverse la Manche, c'est pour gagner le prix de 1 000 livres offert par un journal de Londres, le *Daily Mail*. « Blériot a traversé la Manche », se serait écrié Auguste Perret (1874-1954) (d'après Le Corbusier) : « Il n'y a plus de frontières ! Les guerres sont finies ! » (fig. 2).

Fig. 2. Première traversée de la Manche par L. Blériot, 25 juillet 1909



Extrait du catalogue Louis BLÉRIOT, *Recherches aéronautiques*, Paris, L. Blériot, 1911 [s.d., 1909], collection particulière

- 4 Comme pour la locomotion automobile, la Grande Guerre sera un immense “*proving ground*” pour l’aviation, un terrain d’essai qui la fait passer en quatre ans d’une activité mondaine, mi-sportive mi-fête foraine, à une nouvelle ère d’utilités militaires et commerciales. La construction d’avions sort du bricolage et de l’artisanat pour devenir une industrie de grande série : de 400 avions fabriqués en France en 1913, on passe à 24 000 en 1918¹ avec des milliers de pilotes et de mécaniciens formés pour les servir. Une architecture légère, standardisée et démontable – des « tentes Bessonneau » pour abriter les avions et des baraques Adrian pour loger les hommes – se développe dans les mêmes proportions, nomadisant de base en base (fig. 3).

Fig. 3. Le hangar Bessonneau de l’aérodrome de Passy Mont Blanc (Haute-Savoie), vers 1928



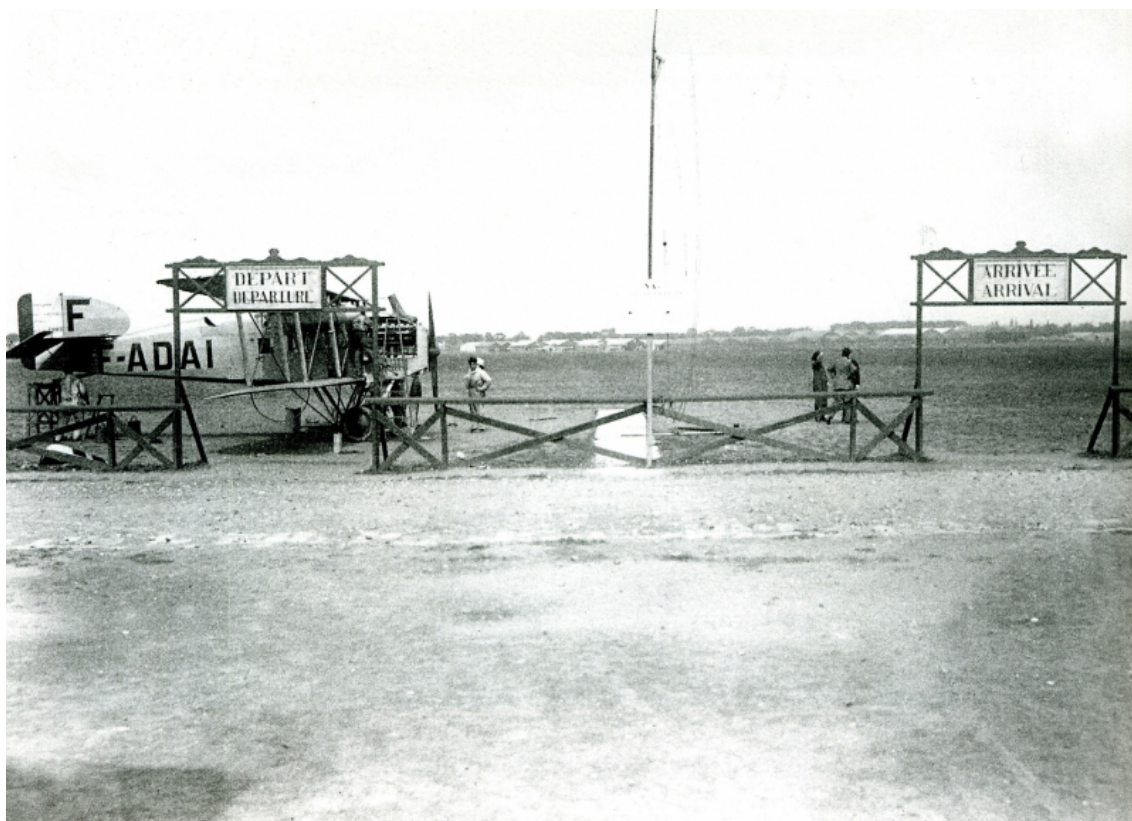
Protégé au titre des monuments historiques comme objet mobilier, arrêté du 29 juin 2020 ; le hangar doit être remonté à l’aérodrome de Compiègne-Margny, dans l’Oise.

Collection Association anciens aérodromes

- 5 Dès le lendemain de la guerre, au cours de l’été 1919, les premiers vols commerciaux sont internationaux. Emportant du courrier particulièrement urgent, quelques articles de fret à forte valeur ajoutée et quelques passagers argentés et intrépides, les bombardiers reconvertis en avions de ligne – le Vickers Vimy par exemple ou le Farman F 60 Goliath, aménagé pour une douzaine de passagers – rejoignent Paris à Londres, ou, plus précisément, le camp d’aviation militaire du Bour-

get, à sept kilomètres au nord de la capitale, à la base militaire de Hounslow Heath, à 27 kilomètres à l'ouest de Londres, remplacée dès 1920 par l'ancienne base de la RAF (Royal Air Force) à Croydon. Cette liaison aérienne internationale est d'emblée la plus fréquentée du monde, avec six départs par jour dès 1921. Elle est bientôt suivie d'autres : vers Bruxelles, Amsterdam, Zurich, Prague, Varsovie, Vienne, Berlin... En Allemagne, avec des liaisons Berlin-Weimar, Berlin-Konigsberg, Munich, Frankfort, Hambourg... l'aviation civile prend aussi un essor précoce, d'une part en raison des dimensions géographiques du pays, mais aussi comme conséquence indirecte du traité de Versailles qui interdit à la République de Weimar toute aviation militaire (fig. 4).

Fig. 4. Vue du terrain du port aérien du Bourget vers 1920



1.3. Question préalable n° 3 : la rareté du patrimoine aéronautique

- 6 Questions d'échelle, d'internationalisme... une troisième considération semblait focaliser l'attention sur cette architecture aéronautique, son très mauvais taux de survie, comparé par exemple au patrimoine immobilier légué par les chemins de fer, la grande révolution dans les transports du ^{xix}^e siècle. Pour témoigner de l'histoire du « plus-léger-que-l'air » ne subsiste qu'une poignée de hangars, dont un seul date du ^{xix}^e siècle, le hangar Y à Meudon à l'ouest de Paris. Il est construit en 1879 pour l'Établissement central d'aérostation militaire en utilisant des fermes métalliques dessinées par l'ingénieur Henri de Dion (1828-1878) pour la galerie annexe des machines françaises à l'Exposition de 1878². Pour le ^{xx}^e siècle, quelques hangars à dirigeables à charpente métallique subsistent en Angleterre, deux à Cardington, Bedfordshire, datant de 1915 et 1928 et un autre à Farnborough, une reconstruction de 2004. Le marché central de Riga, en Lettonie, est abrité sous la charpente d'anciens hangars à Zeppelins datant de la Première Guerre. Aujourd'hui, on ne connaît en Europe que deux hangars à dirigeables construits en béton armé, l'un à Écausseville, dans la presqu'île du Cotentin, et l'autre en Sicile, à Augusta, au nord de Syracuse. Tous les deux sont construits vers la fin de la Première Guerre mondiale afin d'abriter les dirigeables chargés de surveiller des côtes menacées par des sous-marins allemands³ (fig. 5 et fig. 6).

Fig. 5. Le hangar à dirigeables d'Écausseville (Manche)

A large, dark, arched hangar with a metal framework, situated in a grassy field with cows grazing in the foreground. The hangar has a prominent arched entrance on the left side. The field is green with some yellow flowers, and several cows are scattered across it. In the background, there are trees and a small building.

Photo Édouard Hue, *creative commons*

Fig. 6. Port-Aviation à Viry-Châtillon (Essonne), le bâtiment appelé l'ancien mess des officiers à la suite de son usage pendant la Première Guerre mondiale

A two-story building with a half-timbered facade, featuring a red-tiled roof and a small entrance. The building is surrounded by a green fence and a paved area. There are some plants and a small sign in the foreground. The sky is blue with some clouds.

Photo Inventaire général, Philippe Fortin, 2002

- 7 Quant aux terrains d'envol des débuts du plus-lourd-que-l'air au cours de ce qu'on appelle la Belle Époque, quelques pelouses sont toujours identifiables : à Brooklands, par exemple, dans le Surrey au sud de l'Angleterre, un aérodrome avec des écoles de pilotage, établi en 1908 au milieu de l'anneau de vitesse pour automobiles ; à Bagatelle près de Paris, où le site de l'envol de Santos-Dumont sert toujours de terrain de jeu ; à Issy-les-Moulineaux où, depuis 1956, une partie de l'ancien terrain de manœuvres est devenue l'héliport de Paris. À Viry-Châtillon, au sud de Paris, en bordure du terrain créé en 1909 sous le nom de Port-Aviation, un bâtiment dessiné par l'architecte Guillaume Tronchet (1867-1959) doté d'une toiture aménagée en terrasse pour spectateurs prétend être l'ancêtre des aéroports français, mais il donne aujourd'hui sur lotissement sans grand intérêt construit sur le champ de vol dans l'entre-deux-guerres⁴ (fig. 7).

Fig. 7. Hangar Y, Meudon (Hauts-de-Seine), ancien hangar a dirigeables, converti en centre de tourisme d'affaires et d'événementiel



Photo Paul Smith, 2023

- 8 Quant aux centaines de bases et camps d'aviation de la Grande Guerre – un index toponymique de l'armée de l'air française indique

1 100 noms de lieux⁵ –, leur localisation, aujourd'hui, n'est pas toujours bien établie et les milliers de hangars Bessonneau qui s'alignaient à leurs périmètres ont tous disparu, à une seule exception près, à l'ancien aérodrome de Passy-Mont Blanc (Haute-Savoie), où un Bessonneau vient d'être protégé au titre des Monuments historiques en tant qu'objet mobilier. Les Bessonneau exportés vers l'Angleterre ont également disparu, mais à la base aérienne de Hooton Park, près de Liverpool, trois hangars double datant de la Première Guerre, caractérisés par leurs fermes en treillis de bois (*Belfast trusses*), sont préservés. Un autre hangar, du même type et de la même époque, se trouve à Duxford, près de Cambridge, relevant aujourd'hui du musée Impérial de la guerre. En Allemagne, à Berlin-Karlshorst dans le land de Berlin-Brandebourg, une série de trois hangars d'aviation en béton armé, couverts en coupole et datant de 1917, abrite aujourd'hui un centre de recherche sur l'eau⁶. À Tallin, enfin, en Estonie, subsiste une autre série de hangars en béton armé, construits de 1916 à 1917 par une entreprise danoise pour les hydravions de la marine du tsar Nicolas II. Laissés à l'abandon à l'époque soviétique, ils ont été réhabilités en 2009 pour abriter un musée maritime (fig. 8).

Fig. 8. Hangars à hydravions à Tallin, Estonie, avant leur restauration et conversion en musée

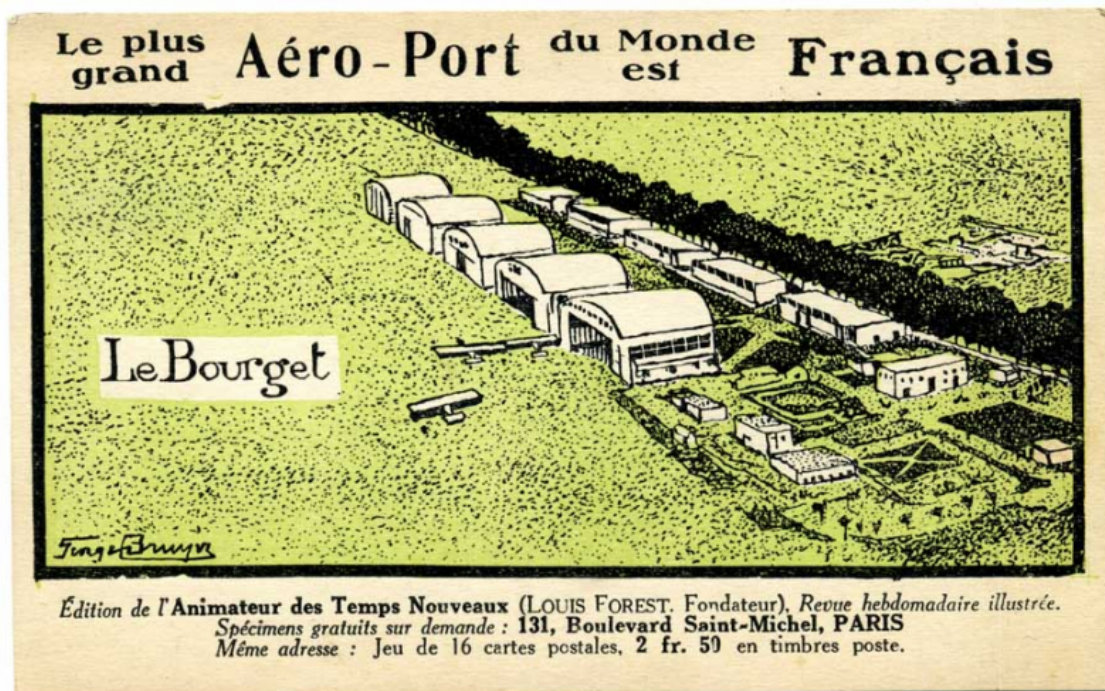


Photo Europa Nostra

- 9 L'émergence, entre les deux guerres, de l'aviation commerciale, est construite sur un réseau d'infrastructures au sol, de nouveaux lieux à l'appellation encore incertaine : *air station*, *airway station*, station aérienne, aérodrome, port aérien, port d'aviation, aéro-port, *air-port*, *airport*... Le terrain d'aviation, la partie constituante fondamentale de ce paysage inédit, n'est alors qu'une grande surface engazonnée, de préférence bien nivelée, bien drainée, bien identifiée en lettres blanches lisibles du ciel et suffisamment étendue pour permettre aux avions de décoller dans n'importe quelle direction, face au vent. La surface d'une zone en bordure de ce terrain, appelée tarmac (peu importe le matériau)⁷, peut être traitée en dur, mais les pistes de décollage et d'atterrissage en béton ou asphalte sont exceptionnelles avant la Seconde Guerre mondiale. À Aulnat, à l'aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne, la piste en dur construite en 1916 par l'entreprise Michelin pour les avions Breguet qu'elle fabriquait, est considérée la première au monde.

- 10 En périphérie du grand champ vide du terrain d'envol viennent s'aligner les premiers bâtiments aéroportuaires : des hangars et ateliers d'entretien, une tour de contrôle, des bureaux administratifs, éventuellement des logements pour le commandant du port et pour le personnel navigant, peut-être un restaurant ou un hôtel des voyageurs (celui ouvert à Croydon en 1928 serait le premier), et, enfin, ce qu'on appelle dans le monde ferroviaire un « bâtiment-voyageurs », l'aérogare, *the terminal* en langue anglaise. C'est un nouveau type de bâtiment, à l'architecture encore incertaine, cherchant ses formes entre celles de l'hippodrome et de la gare de chemins de fer.
- 11 Au début des années 1920, les premiers bâtiments construits au Bourget, sur le côté du terrain affecté au Service de la navigation aérienne, créé en juin 1919 au sein du ministère du Commerce, seraient les premiers du monde spécifiquement conçus pour l'aviation civile. Ils comprennent une rangée de cinq hangars en béton armé, loués par l'État aux compagnies aériennes. Ces hangars sont d'une grande hauteur – 15 m sous les fermes – en prévision de l'invention attendue d'avions à étages. Ils sont conçus pour être agrandis longitudinalement un jour (ce qui est fait en 1930). Joutant un garage « plein vent » pour les automobiles, cinq pavillons individuels sont aménagés autour de jardins à la française. Chacun abrite un service particulier : un pavillon de direction pour l'accueil des passagers, avec, en rez-de-chaussée, une salle d'attente, un bureau de change, un bureau d'information, un bureau de poste et de télégraphe et une salle avec des cabines téléphoniques, et les bureaux de direction à l'étage ; un pavillon pour la douane, en rez-de-chaussée, avec un restaurant-buffet et une chambre d'hôtel à l'étage ; un bâtiment, le plus grand, nommé le pavillon Paul-Bert⁸, destiné à l'examen physiologique des pilotes avec un poste de secours médical ; un pavillon de plain-pied pour les services météorologique et de TSF ; un pavillon de gardien ; un bâtiment de contrôle et de l'électricité de secours ; une cantine ; un édicule pour les « *waters payants* » ; et enfin un pavillon de logement pour le commandant du port (fig. 9 et fig. 10).

Fig. 9. Le Bourget, « le plus grand aéro-port du monde »



Carte postale vers 1926, collection particulière

Fig. 10. Le Bourget, les hangars Lossier en 1922



Musée de l'Air et de l'Espace

- 12 À l'époque de son achèvement, vers 1924, ce « plus grand aéro-port du monde », calculé pour une trentaine de passagers par jour, fut critiqué pour avoir été surdimensionné et de construction coûteuse. Mais le nombre de passagers, arrivées et départs totalisés, passe de 6 200 en 1920 à 104 000 en 1935 et fait l'éclatante démonstration que les prévisions de 1920 étaient loin d'être exagérées. Pour l'exposition internationale de 1937, suite à un concours d'architecture dont le programme impose le rassemblement de tous les services sous un seul toit, une nouvelle aérogare est construite. Ailleurs en Europe, la répartition des services entre différents bâtiments est abandonnée depuis plusieurs années. Croydon se dote en 1926 d'un nouveau bâtiment conçu par le ministère de l'Air et intégrant toutes les fonctions – traitement des passagers et de leurs bagages, manutention du fret et du courrier, douane, administration, restaurants – sous un même toit. Côté air, de part et d'autre d'une grande tour de contrôle carrée, l'architecture néoclassique de ce bâtiment pourrait faire penser à la muraille d'une ville, voire d'un empire ; côté terre, on se dirait devant à une gare de chemins de fer. En 1926-1929, l'aéroport de Berlin créé sur le terrain de manœuvres de Tempelhof se dote à son tour d'un nouveau terminal, rassemblant encore une fois toutes les fonctions sous un même toit, en terrasse. Très admiré à l'époque, cet édifice aux lignes plus résolument modernes, dû aux architectes Paul et Klaus Engler, était l'un des premiers à intégrer une capacité d'extension, à chaque extrémité, en prévision de l'augmentation du trafic. Toutefois, son abandon fut décidé dès les années 1930 pour céder la place à un ensemble encore plus monumental construit à partir de 1936 pour le régime nazi (fig. 11).

Fig. 11. La première aérogare de Berlin-Tempelhof, vers 1930



Photo Landesbildstelle, Berlin

- 13 Les cas de cette première génération de bâtiments aéroportuaires au Bourget et à Tempelhof, remplacés après une dizaine d'années seulement de service, illustrent de manière frappante le caractère peu durable des architectures aéroportuaires, une caractéristique pérenne identifiée dans un article de Reyner Banham (1922-1988) en 1962 comme leur « obsolescence permanente », une course toujours perdante pour rattraper au sol les progrès dans l'air, des avions plus performants en termes de vitesse, de fiabilité et de capacité⁹. Cette précarité fait de tout aéroport en activité un chantier quasi permanent : des maîtres d'ouvrage évoquent parfois des interventions chirurgicales à cœur ouvert sur un patient en train de courir un marathon. Et, viennent se rajouter à cette obsolescence inhérente, les destructions dues à la guerre. En effet, au cours de la Seconde Guerre mondiale, à travers l'Europe, les aéroports, aérodromes et lieux plus généralement associés avec la construction d'avions sont devenus des cibles stratégiques pour des raids aériens. La toute récente aérogare du Bourget fut gravement endommagée tandis qu'à Bordeaux et à Lyon, des bâtiments prestigieux construits à l'initiative des chambres de commerce furent entièrement détruits. Ensuite, au lendemain de la

guerre, bon nombre des sites ayant échappé aux destructions sont devenus redondants, les terrains abandonnés offrant de précieux mètres carrés pour des constructions neuves. Quant aux aéroports restés en usage, ils ont dû se moderniser et s'agrandir encore pour rattraper de nouveau les progrès de l'aviation nés de la guerre, l'avènement des avions à réaction, puis la démocratisation progressive du voyage aérien au cours de ce "jet age" (fig. 12).

Fig. 12. L'aérogare de Lyon-Bron, architectes Antonin Chomel et Pierre Verrier, 1930



Planche extraite de *Transports en commun : aéroports, deuxième série*, 12 vol., Paris, Éd. Albert Morancé, « *Encyclopédie de l'architecture, constructions modernes* (<https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/doc/SYRACUSE/164718>) », [1938]

2. Trois aéroports des années 1930

- 14 Les termes du programme *Raphaël* de la Commission européenne imposaient la sélection de trois sites « expérimentaux » dans trois pays différents, des cas d'école afin de réfléchir et d'échanger sur les ques-

tions pratiques et méthodologiques de sauvegarde du patrimoine, de sa reconversion éventuelle, son interprétation et sa mise en valeur. Ces trois sites furent les aéroports de Paris-Le Bourget, Berlin-Tempelhof et Liverpool-Speke. Grâce à des contacts internationaux, notamment au sein du TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), leur identification a pu se faire sans difficultés, le premier critère de sélection étant le fait, tout simplement, et exceptionnellement, qu'ils étaient encore existants (fig. 13, fig. 14 et fig. 15).

Fig. 13. Le Bourget, aérogare dessinée par Georges Labro, 1937, détail de la façade côté terre

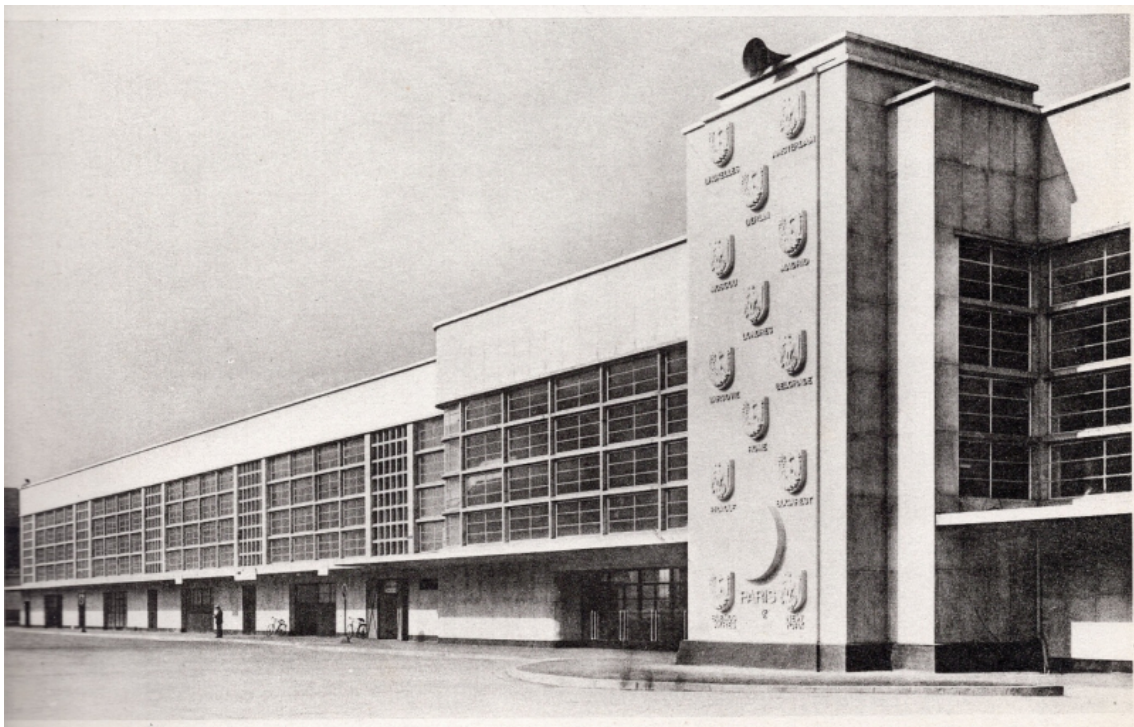


Planche extraite de *Transports en commun : aéroports, deuxième série*, 12 vol., Paris, Éd. Albert Morancé, « Encyclopédie de l'architecture, constructions modernes (<https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/doc/SYRACUSE/164718>) », [1938]

Fig. 14. Berlin-Tempelhof, vue d'ensemble de l'aéroport vers 1965



Photo Landesbildstelle, Berlin

Fig. 15. L'aéroport de Liverpool-Speke en 1938 ; au premier plan un De Havilland D.H. 86



Photo Liverpool Record Office

- 15 Il s'agissait donc de trois sites datant des années 1930, d'une époque où le programme architectural de l'aéroport atteint une certaine maturité. C'est un programme caractérisé par de grandes préoccupations de prestige. Les aéroports sont des bâtiments-vitrines, de nouvelles portes d'entrée au pays qui se doivent d'impressionner favorablement les visiteurs d'élite – hommes d'affaires, hommes politiques, rentiers, journalistes – qui constituent alors la clientèle de l'aviation civile. Ce sont, déjà, des ensembles qui se jaugent à l'échelle de l'Europe. Expositions, publications techniques, concours et revues d'architecture font circuler plans et photos tandis que des délégations nationales ou municipales, à la recherche des meilleurs modèles, s'envolent pour visiter, sur le terrain, les dernières réalisations, notamment au Pays-Bas (Amsterdam-Schiphol) et en Allemagne.

En 1940, l'architecte américain, John Walter Wood (1900-1958) publie un remarquable survol analytique d'une quarantaine d'aéroports européens¹⁰.

- 16 Le prestige de l'aéroport dans ces années 1930 est également à usage interne, une affaire de fierté nationale ou municipale. Tout autant qu'un nœud de mobilités, l'endroit est un lieu de spectacle, une attraction de loisirs, une destination de sortie en famille que l'on comparerait volontiers, à cet égard, à cette autre nouveauté architecturale de l'époque, le cinéma. En effet, et malgré l'accroissement rapide du trafic – 45 000 passagers au Bourget en 1929, 200 000 à Berlin en 1936 –, le nombre de visiteurs non-volants dépasse de loin le “*happy few*” d'authentiques voyageurs de l'air. Pour tous les aéroports de cette époque, ces visiteurs représentent des revenus d'appoint non négligeables ; d'où ces bars, buffets, restaurants et grandes terrasses pour les spectateurs venus s'enthousiasmer à la vue des mouvements des avions. Le dispositif est intégré à tous les programmes de l'époque. Dans celui de 1935 pour la nouvelle aérogare du Bourget¹¹, on l'appelait « la propagande aéronautique », c'est-à-dire la création de tribunes, aménagées de part et d'autre de la tour de contrôle, afin d'attirer le public vers l'aviation, le familiariser avec la régularité et la fiabilité des avions et promouvoir, en général, le transport aérien, français de préférence. À Liverpool, les terrasses aménagées à Speke étaient là pour encourager ce qu'on appelait “*air-mindedness*”, une ouverture de l'esprit public aux avantages commerciaux et bientôt militaires de la maîtrise de l'air. À Tempelhof, les terrasses créées sur les toits de l'immense arc de hangars, desservies par 14 tours d'escaliers, devaient accueillir 65 000 spectateurs. Ce composant spectaculaire du programme architectural de l'aérogare perdure jusqu'à dans les années 1960. Chantées par Gilbert Bécaud dans *Dimanche à Orly*, les terrasses de l'aérogare dessinée par Henri Vicariot (1910-1986) pour *Aéroports de Paris* (ADP) et inaugurée en 1961 attirent à l'époque davantage de visiteurs que la tour Eiffel¹² (fig. 16, fig. 17 et fig. 18).

Fig. 16. Vue des terrasses à l'aérogare du Bourget, vers 1938



Carte postale, collection particulière

Fig. 17. L'aérogare d'Orly dans les années 1960



Photo groupe ADP

Fig. 18. Les Beatles arrivent à l'aéroport de Liverpool-Speke en 1964



Photo droits réservés

- 17 Deux des sites retenus, Paris-Le Bourget et Berlin-Tempelhof, étaient des aéroports d'importance internationale, associés à des villes-capitales. Tous les deux, au moment du projet, étaient encore en usage, Le Bourget pour l'aviation d'affaires, en pleine expansion, et Tempelhof – pour quelques années encore – pour des vols de court et moyen-courrier. Liverpool, enfin, un aéroport municipal, était déjà désaffecté au moment du projet, suite à la création à partir de 1986 d'un nouvel aéroport à quelques kilomètres en aval sur les bords de la rivière Mersey. Il fut baptisé John Lennon airport en 2001, le seul au Royaume-Uni à porter le nom d'une personne. L'aérogare d'origine à Speke et ses deux hangars, étaient dans un état de délabrement avancé au moment du projet, en attendant la définition d'un programme de réutilisation dans le cadre d'un projet de régénération de toute sa zone.
- 18 Il convient de préciser, toutefois, que l'intérêt patrimonial des trois sites était déjà reconnu et apprécié à l'époque du projet. À Liverpool-Speke, l'ensemble constitué par l'aérogare avec sa tour de contrôle centrale et les deux hangars qui la flanquent, datant l'un

de 1935 et le second de 1940, furent protégés au titre des monuments historiques (*listed grade II**) en 1985. Au Bourget, le bâtiment de 1937 dessiné par l'architecte Georges Labro (1887-1981) et qui abrite, depuis 1987, une partie des collections du musée de l'Air et de l'Espace, fut protégé (inscrit) au titre des monuments historiques en 1994. Mais cette mesure de protection se limite à la seule aérogare et ne s'étend pas aux cinq hangars du début des années 1920 dus à l'ingénieur Henri Lossier (1878-1962), pourtant plus remarquables dans l'histoire de l'architecture de l'aviation et dans leur survie. Mais leur propriétaire, ADP, chargé de la gestion des aéroports de la région parisienne depuis 1945, s'opposait à la protection de ces édifices en redoutant les contraintes du statut de monument historique pour la gestion de leurs usages rentables. À Berlin, enfin, l'aérogare dessinée pour le régime nazi en 1936 par l'architecte Ernst Sagebiel (1892-1970) jouissait d'une protection en tant que monument depuis 1994, protection qui couvrait l'ensemble de l'immense bâtiment, l'un des plus grands au monde au moment de sa construction, mais qui ne s'étendait pas au terrain d'aviation qui se déploie devant le bâtiment, avec ses deux pistes datant du pont aérien de 1948 à 1949.

- 19 Il ne s'agit pas, ici, de revenir sur l'histoire de ces trois sites sur lesquels le projet était l'occasion de recherches plus approfondies et de nouvelles évaluations comparatives. Sur chacun, une exposition fut montée afin de présenter brièvement son histoire particulière et son patrimoine, en faisant le lien avec les deux autres sites et en expliquant les ambitions du projet. Celui-ci a donné lieu à deux publications dont le second, en langue anglaise, partage les actes de trois colloques qui gardent la trace des nouvelles recherches¹³. Hormis les trois aéroports retenus comme cas d'étude, d'autres contributions examinent la naissance de l'aérogare en tant que nouveau type de bâtiment (Wolfgang Voigt), des sites d'aviation militaire en Angleterre (Jeremy Lake) et au Pays-Bas (Marieke Kuiper) et des aéroports particuliers à Croydon, Shoreham et Gatwick en Angleterre, et, ailleurs à Anvers, Munich, New York, Venise et Copenhague. Une table ronde lors du dernier colloque en 2001 donnait l'occasion à l'architecte Paul Andreu (1938-2018) à réfléchir avec nous sur l'avenir des aéroports historiques¹⁴ (fig. 19).

Fig. 19. L'aéroport Giovanni Nicelli de 1935 sur la pointe nord de l'île du Lido, Venise



Photo Paul Smith, 2018

- 20 Si le projet se focalisait ainsi sur des sites aéroportuaires, il n'écarterait pas d'autres catégories de bâtiments liés à l'histoire du vol. Le projet offrit notamment l'occasion d'une meilleure appréciation de l'importance, à l'échelle européenne, du hangar à dirigeables d'Écausseville, construit de 1917 à 1919 selon les dessins de l'ingénieur Henry Lossier. En 2000, au cours du projet *L'Europe de l'Air*, ce hangar, menacé jusqu'alors de destruction, a pu être sauvé et bénéficier d'une mesure d'inscription, transformée en classement en 2003¹⁵. De la même manière, la grande soufflerie S1 Ch à Meudon, construite en 1932 pour des essais d'avions à grandeur réelle, fut classée parmi les monuments historiques en 2000¹⁶. La comparaison avec d'autres souffleries des années 1930 encore en place notamment à Farnborough, en Angleterre, et à Johannisthal, au sud de Berlin, a souligné l'importance et la rareté de celle de Meudon. En même temps que le classement de celle-ci, d'autres bâtiments historiques de l'ancien Établisse-

ment central d'aérostation à Meudon furent également protégés (inscrits), notamment le hangar AK construit en 1898, lieu d'essais d'un pionnier, le colonel Charles Renard (1847-1905). Le hangar Y, inscrit depuis 1981 – et attribué alors à Gustave Eiffel (1832-1923) – bénéficia par la même occasion d'une mesure de classement (fig. 20 et fig. 21).

Fig. 20. Meudon, visiteurs à l'intérieur du diffuseur central de la soufflerie S1 Ch



Photo Paul Smith, 2007

**Fig. 21. Meudon, établissement central d'aérostation militaire, l'atelier d'essais
AK de 1898**



Photo Paul Smith, 2007

3.1. Les trois aéroports en 2024 : Liverpool-Speke

- 21 En 1999, au commencement du projet *L'Europe de l'Air*, le site de Speke au sud du Liverpool, était reconnu comme l'un des ensembles aéroportuaires les plus remarquables d'Angleterre¹⁷. Son histoire était relativement bien étudiée, notamment à l'occasion de sa protection (*listing*) en 1985, mais les études n'avaient pas reconnu, jusqu'alors, l'importance, dans sa conception architecturale, de l'influence de l'aéroport de Hamburg-Fuhlsbüttel, dessiné par les architectes Friedrich Dyrssen (1890-1957) et Peter Averhoff (?-1954), ouvert

en 1929 et visité en juillet 1934 par une délégation municipale de Liverpool (fig. 22).

Fig. 22. L'aérogare d'Hamburg-Fuhlsbüttel, 1929, le modèle pour Liverpool-Speke

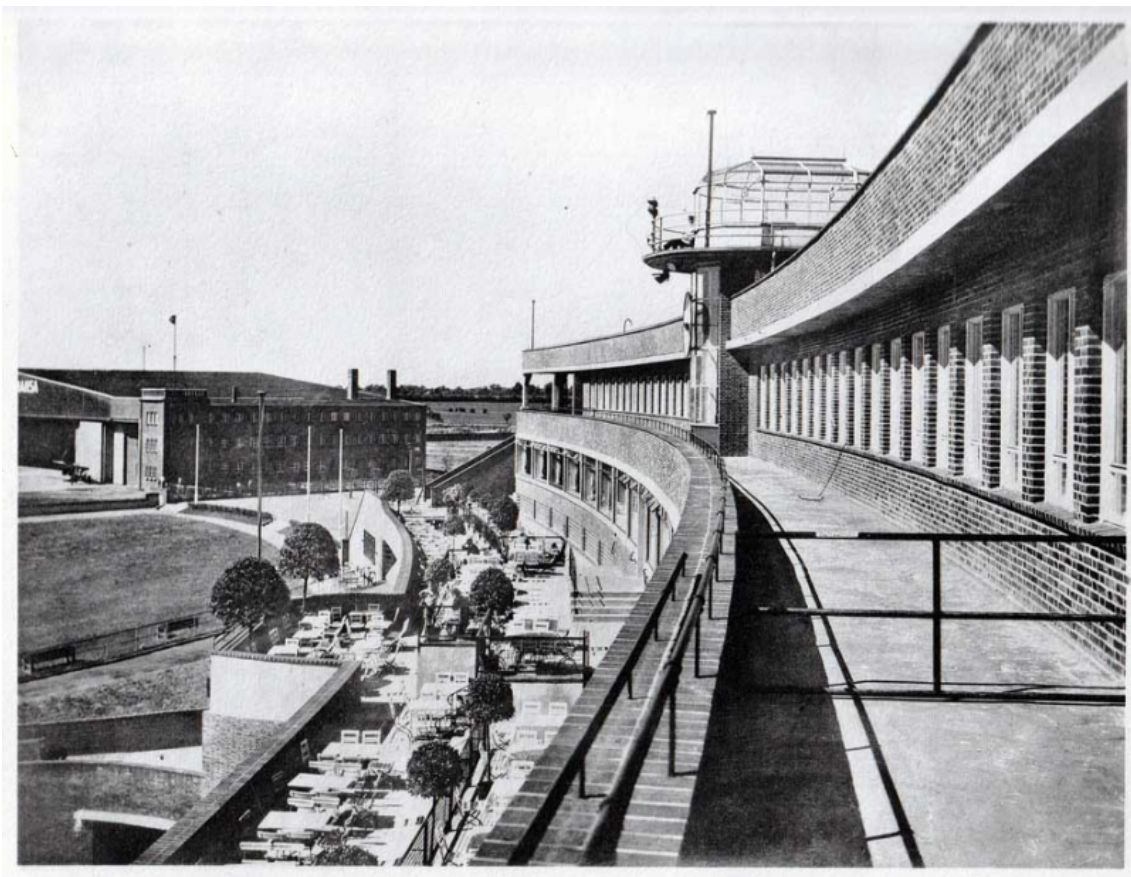


Planche extraite de *Transports en commun : aéroports, deuxième série*, 12 vol., Paris, Éd. Albert Morancé, « *Encyclopédie de l'architecture, constructions modernes* (<https://portaildocumentaire.citedelarchitecture.fr/doc/SYRACUSE/164718>) », [1938]

- 22 Abandonné par l'aviation depuis 1986, l'avenir du site de Speke était entre les mains d'une société d'économie mixte, la Speke-Garston Development Company, chargée depuis 1996 de la régénération économique de toute la zone, grâce notamment à des financements européens dans le cadre d'Objectif 1 pour des régions en retard de développement. Cette compagnie est devenue un partenaire enthousiaste et généreux de *L'Europe de l'Air*. Pour ses projets de reconversion des bâtiments, elle appréciait le supplément de prestige qu'apportaient les connexions européennes vers Paris et Berlin. Le premier hangar, avec sa façade dans l'esprit Art déco, devait être transformé

en centre de fitness et de sport. Les dimensions de l'édifice, notamment la hauteur sous sa charpente métallique, allaient permettre la création de six courts de tennis. Quant au second hangar, ouvert en 1940 et construit en utilisant une charpente métallique « Lamella », initialement brevetée par la firme aéronautique Junkers de Dessau, son avenir n'était pas encore décidé. Il est devenu "Skyways House", une entreprise de commerce en ligne qui a inséré trois niveaux de bureaux paysagés sous la charpente en acier, joliment restaurée et mise en valeur. Le bâtiment de l'aérogare, enfin, a été transformé en hôtel de luxe de 160 chambres, d'abord un hôtel Marriott, aujourd'hui Crowne Plaza. La façade côté pistes a été réhabilitée et restaurée à son état d'origine avec une « suite exécutive » sur deux niveaux à la base de la tour de contrôle. Côté terre, deux ailes nouvelles ont été construites dans un style censé s'harmoniser avec le bâtiment d'origine (fig. 23).

Fig. 23. Hangar Art déco de 1935, reconverti en centre de sports et de fitness



Photo Rodhullandemu, 2021, creative commons

Mersey, que s'est confirmée l'une des perceptions les plus basiques du projet : les sites aéroportuaires sont à comprendre, à évaluer et à apprécier en termes de paysages globaux dans lesquels le vide du terrain constitue la partie la plus importante et, du point de vue patrimonial, la partie à la fois la plus fragile et la plus précieuse. L'affligeant contre-exemple de Croydon, où l'aérogare des années 1920 a été préservée, « listée » depuis 1978 et transformée en bureaux avec un petit “*visitor centre*” dans l'ancienne tour de contrôle, conforte ce point de vue. Le monument historique se trouve isolé aujourd'hui au sein d'une zone industrielle sans caractère. Des bâtiments d'aviation sans le terrain d'aviation qui les fait exister perdent ainsi leur cohérence et une grande partie de leur sens. C'est l'enjeu aujourd'hui à l'aéroport d'Helsinki-Malmi, par exemple, où la préservation du bâtiment moderniste de 1936 n'est pas en cause, mais où la ville d'Helsinki a arrêté l'aviation depuis 2021 en vue de construire des logements sur le terrain (fig. 24 et fig. 25).

Fig. 24. Liverpool-Speke, vue sur le terrain depuis la tour de contrôle



Photo Mike Williams, English Heritage, 1999

Fig. 25. Vue aérienne de la zone industrielle créée autour de l'aérogare de Croydon dans les années 1960



Museum of Croydon

- 24 À Liverpool, pour la Speke-Garston Development Company, la mission d'attirer des investisseurs pour créer des emplois s'est avérée plus importante que la proposition patrimoniale d'épargner un grand espace vide sans fonction et sans rentabilité apparente. Certes, quelques avions anciens parsèment aujourd'hui l'aire de trafic immédiatement devant l'aérogare, appartenant à une association pour le patrimoine aéronautique, mais la vue depuis les terrasses d'observation est celle d'un "*business park*" de 140 hectares, de grandes boîtes aveugles caractéristiques des locaux d'activités industrielles et commerciales de nos jours, longeant des rues baptisées "*Dakota Drive*" ou "*De Havilland Drive*".

3.2. Les trois aéroports en 2024 : Paris-Le Bourget

- 25 Paris-Le Bourget, géré par *Aéroports de Paris* (ADP), est aujourd'hui un aéroport en pleine activité. Par rapport à sa situation à l'époque du projet *L'Europe de l'Air*, il convient tout d'abord de souligner les progrès en matière de connaissance de son histoire et de son patrimoine, objet de plusieurs recherches et de plusieurs publications¹⁸. Pour ce qui est des activités aéronautiques du site, tous les deux ans il accueille le Salon international de l'air et de l'espace, devenu l'un des grands rendez-vous dans le calendrier mondial du commerce des armes. Le parc d'expositions au sud du site est également occupé lors d'événements comme la Conférence de Paris COP 21 en 2015, ou, en 2024, le centre des médias des Jeux olympiques à Paris. En dehors de tels événements, la plateforme est exclusivement consacrée depuis 1981 à l'aviation privée et l'aviation d'affaires. Dans ce domaine il est devenu le premier aéroport européen, avec environ 170 vols par jour, pour 130 000 passagers par an. Le Bourget compte 80 entreprises de services aéroportuaires et de maintenance aéronautique. Depuis le projet *L'Europe de l'Air*, ce secteur d'aviation, dont les chiffres ont atteint des records historiques en 2023, a été particulièrement critiqué pour sa contribution disproportionnée à l'émission des gaz à effet de serre – c'est le phénomène de *flight bashing* –, mais ADP insiste davantage sur le rôle du Bourget pour des vols de transport sanitaire et médical.
- 26 Plusieurs développements immobiliers au Bourget, toutefois, sont venus renforcer son caractère d'aéroport de luxe pour une clientèle privilégiée. En 2012, le marchand d'art américain, Larry Gagosian, y a ouvert une galerie installée dans un ancien atelier de 1957 aménagé par l'architecte « star », Jean Nouvel. En 2015 un hôtel Marriott de 122 chambres et quatre étoiles a ouvert ses portes. Un peu plus loin s'est installée une entreprise de vente de voitures de collection, et, enfin, dans une opération conjointe associant la Maison André Chenue et ADP, un immense entrepôt *high-tech* pour le stockage et la conservation des œuvres d'art, première réalisation de ce genre en France, s'est ouvert en 2020 (fig. 26 et fig. 27).

Fig. 26. Le Bourget, la Galerie d'art Larry Gagosian (à droite) et le nouveau centre de conservation d'œuvres d'art, à gauche



Photo Paul Smith, 2023

Fig. 27. Vue intérieure de la Galerie d'art Larry Gagosian



Photo Paul Smith, 2023

- 27 Quant à l'ancienne aérogare de Labro, elle abrite, comme on l'a vu, une partie des collections du musée de l'Air et de l'Espace, dont les origines remontent au conservatoire fondé à Meudon en 1919 par Albert Caquot (1881-1976). Dans les années 1980, le premier aménagement muséographique de l'intérieur du bâtiment, exposant des pièces qui racontaient les origines de la conquête de l'air jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, ne prêtait que peu d'attention aux qualités spatiales de l'aérogare des années 1930 et à ses qualités décoratives, qualifiées parfois d'Art déco. Mais un nouveau projet, remettant en valeur la salle centrale dite la salle des huit colonnes, fut défini en 2000, au moment du projet *L'Europe de l'Air*. Ce projet réinstalle l'entrée historique de l'aérogare comme l'entrée du musée, au pied de l'avant-corps central avec ses trois statues symbolisant les continents dues à Armand Martial (1884-1960) ; installées lors de la réhabilitation de l'aérogare au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, elles ont été restaurées en 2015. À l'intérieur, le nouvel aménagement de l'espace d'exposition, la Grande Galerie, est inauguré en 2019 afin de coïncider avec le centenaire du musée. Depuis cette date, le musée

poursuit encore sa dynamique de développement : construction de nouveaux hangars-ateliers sur le côté Dugny du terrain, pour les collections de réserve grands formats ; sous la tour de contrôle, restaurée à son état de 1953, ouverture d'un nouveau centre de documentation associé à une ludothèque¹⁹. En 2026, enfin, le musée et l'aéroport bénéficieront ensemble d'un grand progrès en matière d'accessibilité avec l'ouverture d'une station Le Bourget-Aéroport sur la ligne 17 du Grand Paris Express (fig. 28).

Fig. 28. Le Bourget, aménagement de la partie centrale de l'aérogare de 1937



Photo Paul Smith, 2023

3.3. Les trois aéroports en 2024 : Berlin-Tempelhof

- 28 L'analyse architecturale du bâtiment de l'aéroport de Tempelhof a souvent vu un monument à deux visages distincts, un côté ville dans un style Troisième Reich de classicisme épuré et massif, revêtu de pierre et dépourvu de toute allusion au vol en dehors de quelques aigles sculptés, et un côté air, sous les 40 mètres de porte-à-faux spectaculaire par-dessus l'aire d'embarquement et les hangars, qui

offre une façade plus technique et plus moderniste : *Neues Bauen*. L'histoire a également imprimé une dualité à la stratification des valeurs patrimoniales du site, témoin bâti des ambitions hégémoniques d'un régime criminel puis, grâce au pont aérien au début de la guerre froide en 1948-1949, une porte vers le monde libre, un symbole même de liberté. Du côté de la ville, devant l'aéroport, la grande place circulaire voulue pour les projets hitlériens de *Germania* est devenue, dès juin 1949, la Platz der Luftbrücke, marquée par le monument au Pont aérien inauguré en 1951 (fig. 29).

Fig. 29. Vue aérienne de Tempelhof dans les années 1960, avec la Platz der Luftbrücke et son monument en bas à gauche



Photo Landesbildstelle, Berlin

- 29 Tempelhof, comme on l'a vu, était encore en activité au moment du projet *L'Europe de l'Air*, mais sa fermeture, décidée dès 1996, est intervenue en 2008. Le trafic est transféré d'abord vers l'aéroport des années 1970 à Tegel, fermé à son tour en 2020 lors de l'ouverture de l'aéroport Willy-Brandt de Berlin-Brandebourg, construit pour partie

sur le site de l'ancien aéroport de la RDA à Schönefeld. Entre-temps, les projets pour le terrain d'aviation ont mobilisé de sérieuses quantités de matière grise, un peu à l'instar de l'île Seguin, en France. En 2014, l'état actuel du terrain d'aviation est fixé lors d'un référendum qui rejette les projets du Sénat berlinois pour la construction de logements en bordure du terrain. Appelé dorénavant Tempelhofer Feld, celui-ci est devenu un parc de loisirs de 355 hectares, dont une partie sur Columbiadamm, près de l'aérogare vers le nord, est occupée par une cité de containers (*tempohomes*) pour réfugiés et demandeurs d'asile. Sinon l'ensemble du champ, ponctué de panneaux d'interprétation historique, est resté dans son état d'usage aéronautique, avec tout le système technique de drainage et de marquage au sol. Les deux pistes conservent ainsi leur apparence d'usage aéronautique mais, en réalité, leur état actuel d'entretien interdit toute possibilité de retour à un tel usage. La préservation du champ d'aviation, complètement vide, on l'a compris, est parfaitement conforme à la leçon du projet *L'Europe de l'Air* d'envisager et préserver les aéroports historiques de manière holistique, comme des paysages. Paradoxalement, toutefois, la gestion du champ est coupée aujourd'hui de celle du bâtiment de l'aérogare et une barrière les sépare (fig. 30 et fig. 31).

Fig. 30. Tempelhof, côté air, montrant la façade sur l'aire d'embarquement

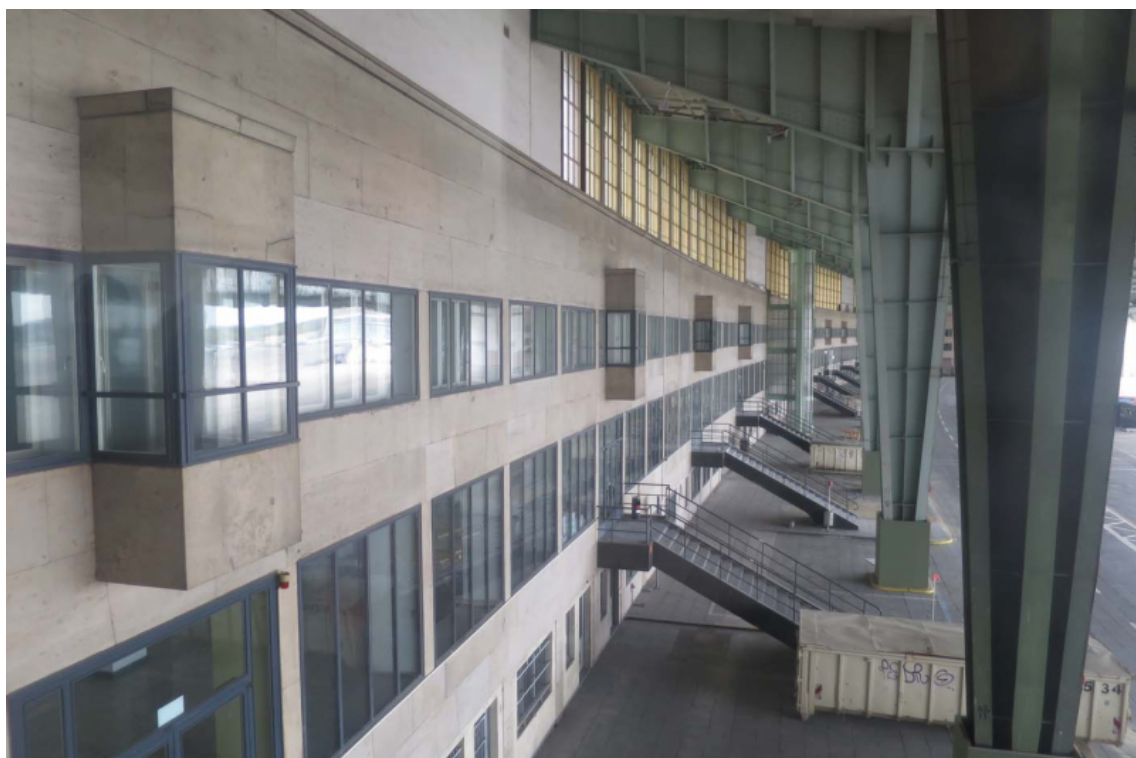


Photo Paul Smith, 2023

Fig. 31. Berlin-Tempelhof, vue du bâtiment côté air depuis le tarmac

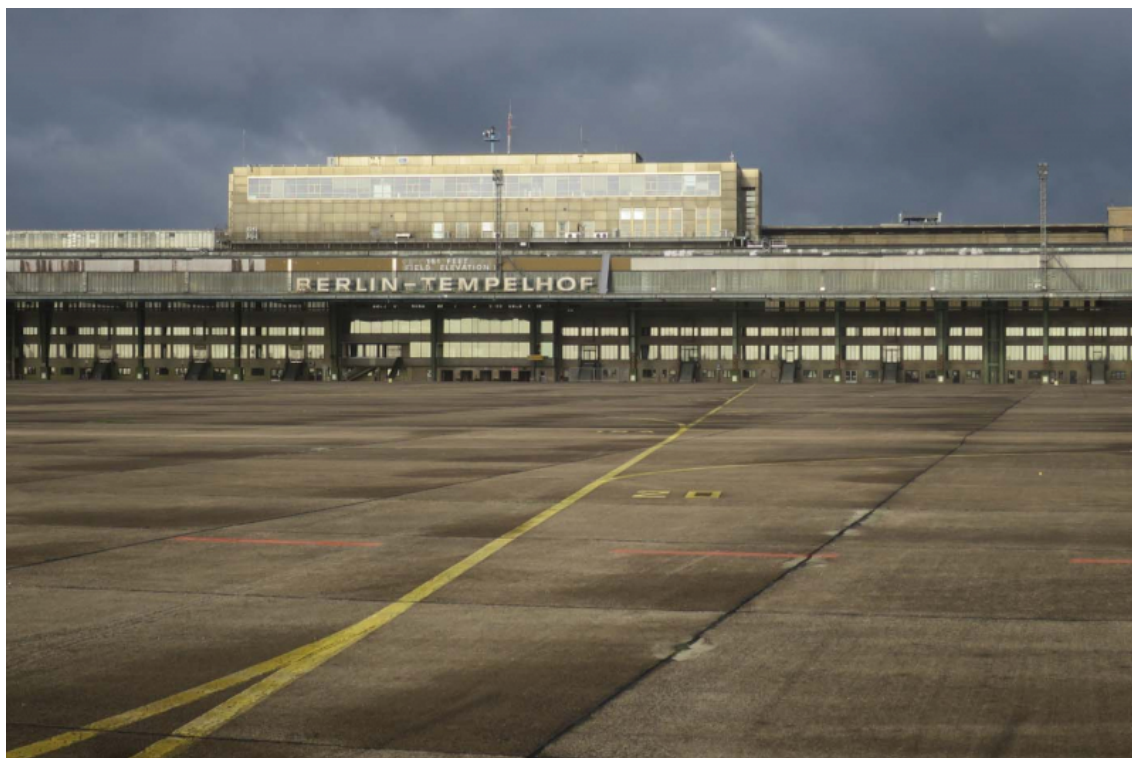


Photo Paul Smith, 2023

- 30 Le bâtiment de l'aérogare a fait l'objet de travaux d'inventaire et d'évaluation patrimoniale depuis 1995, avec des lignes directrices pour sa conservation²⁰. Depuis 2011, les bâtiments sont placés sous la tutelle de Tempelhof Projekt GmbH, une entreprise publique de développement consacrée à l'entretien du bâtiment et sa reconversion progressive pour établir un nouveau quartier urbain centré sur l'art, la culture et les industries créatives. Cette entreprise, qui emploie 90 personnes, y a déjà réalisé un centre d'interprétation qui sert de point de départ pour les visites guidées. Le bâtiment à l'ouest de l'arc des hangars a été restauré et ouvert au public, avec accès à la terrasse et une exposition permanente sur les 100 ans du site. C'est ici qu'il s'agit de souligner l'importance de l'effort de recherche sur l'histoire de Tempelhof depuis 20 ans. Cette recherche, qui a donné lieu à de nombreuses publications²¹, s'est concentrée en particulier sur l'époque de la guerre quand le bâtiment, pas entièrement achevé, a servi d'usine de construction aéronautique, notamment pour des Junkers Ju 87 (*Stukas*). La production exploitait de nombreux travailleurs forcés dont les témoignages de quelques survivants ont pu être enregistrés

et dont les emplacements des camps ont fait l'objet de fouilles archéologiques entre 2012 et 2014.

4. L'Europe de l'Air, vingt ans plus tard

- 31 Les trois années du projet *L'Europe de l'Air* ont pu faire progresser la connaissance et l'appréciation de trois sites aéroportuaires historiques en Europe. Au cours de ces trois ans, et considérant l'absence totale de biens relevant du patrimoine aéronautique sur les listes du patrimoine mondial de l'UNESCO, cette question fut abordée. Le site de Meudon, comprenant le célèbre hangar Y de 1879 et la soufflerie des années 1930, appartenant aujourd'hui à l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA) fondée en 1946, a été compris, en 2002, parmi les 34 biens retenus pour la Liste indicative française, mais il s'agissait d'une inclusion pour ainsi dire « pour mémoire », sans aucune chance d'être réellement proposée pour une inscription. Une autre idée de construire une proposition d'inscription en série autour de sept sites en Île-de-France, témoignant ensemble des origines de la conquête de l'air (Meudon [92], hangar Y ; Paris ^{xvi^e}, pelouse de Bagatelle ; Issy-les-Moulineaux [92]/Paris ^{xv^e}, champ de manœuvres, héliport de Paris ; Viry-Châtillon [91], Port Aviation ; Paris ^{xvi^e}, laboratoire d'aérodynamisme Gustave Eiffel ; Meudon [92], bâtiments de l'établissement central de l'aérostation militaire et la grande soufflerie S1Ch ; Le Bourget [93], aéroport du Bourget) ne souleva point l'enthousiasme du principal propriétaire concerné, ADP. Enfin, une troisième proposition a été esquissée autour des lieux associés avec la Compagnie générale Aéropostale fondée par Pierre-Georges Latécoère (1883-1943) au lendemain de la Première Guerre, une entreprise d'aviation postale qui relie trois continents et qui témoigne – chose rare dans le domaine aéronautique – d'une affaire sans aspects militaires. Sur l'aérodrome de Toulouse-Montaudran, lieu de naissance de l'Aéropostale, de grands ateliers de l'usine aéronautique Latécoère, édifiés à la fin de la Première Guerre mondiale, furent protégés au titre des monuments historiques (inscrits) en 1997. Furent protégés en même temps un bâtiment appelé Petit Espinet Raynal, ayant servi de bureaux de direction pour la compagnie Aéropostale, et, sur l'air d'envol, une longueur de

1,8 kilomètre de la piste en dur, créée en 1959 et encore utilisée jusqu'en 2003 par Air France qui y exploitait des ateliers de maintenance. Aujourd'hui, un équipement muséographique intitulé « Envol des pionniers », occupe le Petit Espinet Raynal tandis que les anciens ateliers Latécoère ont été réhabilités en « tiers lieu dédié à l'innovation collaborative et durable ²² ». En revanche, l'aire d'envol de part et d'autre de la piste protégée (rebaptisée Piste des Géants) n'a pas pu résister à la pression immobilière qui voit surgir de grands immeubles qui dénaturent complètement le vide du paysage aéronautique et mettent fin à tout espoir d'un projet patrimonial d'envergure tricontinentale. Comme à Liverpool-Speke, l'argumentaire développé pour la sauvegarde de l'ensemble d'un paysage n'avait aucun poids face aux ambitions d'un promoteur.

- 32 Au Bourget, le site conserve son activité d'origine, considérée en général comme la meilleure solution pour la préservation d'un patrimoine. Ce devenir n'a rien à voir avec le projet *L'Europe de l'Air* mais s'explique par la croissance de l'aviation privée en Europe. Au musée de l'Air et de l'Espace, en revanche, une meilleure appréciation des valeurs patrimoniales du bâtiment de l'aérogare a pu avoir une influence sur le récent réaménagement de la grande galerie. À Tempelhof, enfin, le bilan positif de la préservation intégrale du champ d'aviation et la reconversion progressive, réfléchie et participative des espaces du bâtiment de Sagebiel ne doivent pas grand-chose à *L'Europe de l'Air*. L'ambition de ce projet d'établir les fondations d'un réseau européen d'expertise sur l'architecture de l'aviation, avec la mise en place d'un observatoire européen sur ce thème sous l'égide du Conseil de l'Europe est restée à l'état de bonnes intentions. En l'absence de retrouvailles régulières, lors de colloques et de visites de terrain, ce réseau ne persiste que dans les amitiés et les contacts qui perdurent depuis une époque qui, rappelons-le, ne connaissait pas encore la messagerie électronique. Enfin, par rapport au programme *Raphaël*, si on peut être admiratif du sérieux de la Commission européenne dans le contrôle de la comptabilité du projet, son rapport final n'a jamais donné lieu au moindre exercice d'évaluation. Souhaitons meilleure chance, pour conclure, à la nouvelle tentative d'établir un réseau d'expertise au sein d'ICOMOS ²³, avec son comité scientifique international du patrimoine aéronautique et astronautique qui s'est réuni à Paris en mai 2024.

NOTES

- 1 CHADEAU Emmanuel, *De Blériot à Dassault : histoire de l'industrie aéronautique en France : 1900-1950*, Paris, Fayard, 1987, p. 435.
- 2 SALAGNON Gérard, « Quand le hangar Y devient un espace d'art contemporain », *Patrimoine industriel*, n° 82, juin 2023, p. 44-49.
- 3 Voir PÂRIS Philippe et BARJOT Dominique, *Le hangar à dirigeables d'Écausseville : un centenaire plein d'avenir*, Rennes, Éd. Ouest-France, 2021.
- 4 BEDEI Francis et JOY Max, *L'histoire de Port-Aviation, 1909-1919, Le Mée-sur-Seine*, Éd. Amatteis, 1993.
- 5 ESPÉROU Robert, « Les aérodromes français des origines à 1975 (https://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0069/Temis-0069268/PM_9_7.pdf) », *Pour Mémoire*, n° 9, hiver 2010, p. 7-45.
- 6 CZYMAJ Christina, "Military aviation sites in Berlin-Brandenburg", HAWKINS Bob, LECHNER Gabriele et SMITH Paul (dir.), *Historic Airports: Proceedings of the International L'Europe de l'Air Conferences on Aviation Architecture*, [actes de conférences, Liverpool, 1999/Berlin, 2000/Paris, 2001], London, English Heritage, 2005, p. 50-58.
- 7 Tarmacadam : béton bitumineux utilisé comme revêtement de chaussée, inventé en 1901 par l'ingénieur gallois Edgar Purnell Hooley.
- 8 Paul Bert (1833-1886), médecin, physiologiste et homme politique est connu, entre autres, pour ses travaux sur les variations de la pression atmosphérique sur l'être humain.
- 9 BANHAM Reyner, "The Obsolescent Airport", *The Architectural Review*, vol. 132, n° 788, octobre 1962, p. 250-253.
- 10 WOOD John Walter, *Airports: Some Elements of Design and Future Development*, 1^{re} éd., New York, Coward/McCann Inc, 1940.
- 11 Voir Mathé Pierre, « Le concours de l'aéroport du Bourget (<https://www.usmodernist.org/LAH/LAH-1936-02.pdf>) », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, vol. 7, n° 2, février 1936, p. 4-17.
- 12 DAMM Paul, *Orly : aéroport des sixties/ Orly: A Sixties Airport*, Lyon, Lieux-Dits, « Patrimoines d'Île-de-France », 2020.

- 13 SMITH Paul et TOULIER Bernard (dir.), Berlin, Tempelhof, Liverpool, Speke Paris, Le Bourget : année 30, architecture des aéroports, [Paris], Éd. du Patrimoine, 2000 ; HAWKINS Bob, LECHNER Gabriele et SMITH Paul, Historic Airports..., op. cit.
- 14 Une exposition récente à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine retrace la carrière de Paul Andreu ; voir le catalogue QUANTIN-BIANCALANI Stéphanie (dir.), Paul Andreu : l'architecture est un art, [cata. expo., Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 14 février-2 juin 2024], Paris, Norma éd., 2024.
- 15 LECHERBONNIER Yannick, « Un hangar aux champs », L'Archéologie industrielle en France, n° 37, décembre 2000, p. 29-35.
- 16 MAHAUX Monique et SMITH Paul, « La S1 Ch », L'Archéologie industrielle en France, n° 37, décembre 2000, p. 6-24.
- 17 Le hangar de Speke figure en couverture du livre de FORSYTH Alastair, Buildings for the Age : New Building Types 1900-1939, London, Royal Commission on Historical Monuments England, « National Monuments Record photographic archives, 2 », 1982.
- 18 NICOLAOU Stéphane, « 1919-1924 », Icare, revue de l'aviation française, n° 207-(Les très riches heures du Bourget, i), décembre 2008, p. 41-69 ; NICOLAOU Stéphane, « 1939-1940 », Icare, n° 208-(Les très riches heures du Bourget, ii), mars 2009, p. 61-75 et Icare, n° 209-(Les très riches heures du Bourget, iii), juin 2009 ; CAROUX Hélène, FURIO Antoine et POUVREAU Benoît, L'Aéroport du Bourget entre les lignes : histoire d'un territoire en Seine-Saint-Denis, [Bobigny], Service du patrimoine culturel de Seine-Saint-Denis, 2015 ; CAROUX Hélène, « Le Hall d'exposition de l'aéroport du Bourget », In Situ, revue des patrimoines, n° 35-(Patrimoine de l'aéronautique), 2018, Doi : [10.4000/insitu.16325](https://doi.org/10.4000/insitu.16325) (<https://doi.org/10.4000/insitu.16325>) ; TERRIER Jean-Emmanuel, Aéroport de Paris-Le Bourget : 1910-2019, un siècle d'histoire, Paris, Amarena éd., 2019 ; SMITH Paul, « Aérogare du Bourget », in MOULIN Jacques (dir.), Architectures en Seine-Saint-Denis, Paris, Société française d'archéologie, « Bibliothèque de la Société française d'archéologie, 2 », 2020, p. 261-276.
- 19 Signalons ici le catalogue d'une exposition récente organisée au musée, RAYNAUD Clémence et ULLOA Julie (dir.), Les années folles de l'aviation : l'aéronautique au cœur de la modernité, 1919-1939, [cata. expo., Le Bourget, Musée de l'Air et de l'Espace, 23 octobre 2023-4 mars 2024], Paris, LienArt/Musée de l'Air et de l'Espace, 2023.

20 Voir notamment JOCKEIT Werner et WENDT Cornelia, "Approaching the built heritage: the conservation plan for Berlin-Tempelhof", in HAWKINS Bob, LECHNER Gabriele et SMITH Paul, *Historic Airports...*, op. cit., p. 158-170.

21 On se contentera de citer ici NACHAMA Andreas, *A Broad Field: Tempelhof Airport and its History*, [cata. expo., septembre-novembre 2018, Berlin, aéroport Tempelhof], Berlin, Stiftung Topographie des Terrors, 2019 ; Flughafen Tempelhof. *Aus den Archiven/From the Archives, 1990-2023*, Berlin, Umweltdruck, « Horizonte », 2023.

22 La Dépêche, 2 août 2021.

23 International COuncil on MONuments and Sites.

RÉSUMÉS

Français

De 1999 à 2001, les services du patrimoine dans trois pays, France, Angleterre et Allemagne, se sont associés pour mener une étude, soutenue par la Commission européenne, sur les architectures de l'aéronautique. L'étude s'est focalisée sur trois aéroports des années 1930 à Berlin (Tempelhof), Paris (Le Bourget) et Liverpool (Speke), les deux premiers des aéroports nationaux, encore en activité au moment du projet, et le troisième un aéroport municipal, désaffecté et en attente de reconversion. Le projet comportait des recherches comparatives sur les trois sites et sur d'autres édifices liés à l'aéronautique, comme des hangars à dirigeables ou des souffleries. L'article rappelle les ambitions de ce projet et offre un survol de l'évolution des trois sites, un quart de siècle plus tard.

English

From 1999 to 2001, the heritage services of three countries, France, England and Germany, with the support of the European Commission, joined forces in a study on aviation architecture. The study focused on three airports with buildings dating from the 1930s in Berlin (Tempelhof), Paris (Le Bourget) and Liverpool (Speke). The two first sites were national airports, both in activity at the time of the project, whilst the third, a municipal airport, was no longer in use, its buildings awaiting conversion to new uses. The project involved comparative research on the three sites, but also on other structures associated with flight, such as dirigible hangars and wind tunnels. The article gives a summary of this project's ambitions and offers an overview of how the three airport sites have evolved over the past twenty-five years.

INDEX

Mots-clés

architecture, aéroport, aérogare, hangar

Keywords

architecture, airport, terminal, hangar, Paris-Le Bourget

Index géographique

Paris-Le Bourget, Berlin-Tempelhof, Liverpool-Speke

AUTEUR

Paul Smith

Paul Smith est historien, diplômé de l'Université de Cambridge (Ph.D. 1980). De 1986 jusqu'à sa retraite en 2018, il a travaillé pour la direction générale des Patrimoines au ministère français de la Culture avec des missions sur les patrimoines de l'industrie et des transports. Il est directeur de publication de la revue *Patrimoine industriel*, éditée par le Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel (CILAC).