

# L'aéronautique comme patrimoine : objets, lieux et territoires industriels

Introduction

Laurent Poupard

---

 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2482>

## Référence électronique

Laurent Poupard, « L'aéronautique comme patrimoine : objets, lieux et territoires industriels », *Nacelles* [En ligne], 15 | 2026, mis en ligne le 18 février 2026, consulté le 14 avril 2026. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2482>

# L'aéronautique comme patrimoine : objets, lieux et territoires industriels

## Introduction

Laurent Poupard

## TEXTE

---

1 Le séminaire *Histoire et patrimoine de l'aéronautique et de l'espace* du 14 mars 2024, réunissant une cinquantaine de personnes, avait pour thème le patrimoine industriel. Par les artefacts et paysages qu'elle a générés, l'aéronautique se rattache tout naturellement à ce domaine, dont les contours méritent d'être précisés.

2 Selon l'ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*) et le TICCIH (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*), en 2011,

le patrimoine industriel comprend les sites, les constructions, les complexes, les territoires et les paysages ainsi que les équipements, les objets ou les documents qui témoignent des procédés industriels anciens ou courants de production par l'extraction et la transformation des matières premières ainsi que des infrastructures énergétiques ou de transport qui y sont associées.

3 Il comporte aussi une importante dimension immatérielle. Cet ensemble constitue un bien commun porteur de valeur et d'identité, dont il convient d'assurer la préservation et la transmission, bref un patrimoine.

4 En matière d'industrie, les travaux des historiens et géographes (depuis la fin des années 1970) et les recherches initiées par le ministère de la Culture ont exploré les différentes composantes matérielles du domaine. Le recensement lancé en 1986 par la « cellule du patrimoine industriel », créée trois ans plus tôt au sein de la sous-direction de l'Inventaire général, établit une méthodologie pour l'étude des sites concernés. Ceux retenus font l'objet d'un dossier alimentant la base Mérimée (ou Palissy pour les machines) mais cette opération n'ayant

pas été portée par l'ensemble des régions, ses résultats sont hélas partiels.

- 5 Elle s'est achevée en 2020 en Franche-Comté, où ont été constitués près de 2 500 dossiers illustrés par plus de 34 000 photographies (*Industrie franc-comtoise et aéronautique : une histoire à découvrir*). Un survol rapide des quelque 2 100 dossiers consacrés aux œuvres architecturales permet de se rendre compte qu'en matière de patrimoine industriel, le site de production n'est pas seul pris en considération. Il faut également rendre compte des infrastructures et équipements connexes qui lui permettent d'exister : cités ouvrières, demeures patronales, hôpitaux, etc.
- 6 Une interrogation de Mérimée (accessible via la plateforme ouverte du patrimoine Pop) retourne 38 notices ayant pour dénomination « usine de construction aéronautique » : trois concernent des établissements protégés au titre des Monuments historiques (dont l'usine Latécoère de Montaudran) et une (à Woippy, Moselle) est labellisée Architecture contemporaine remarquable ; 19 se trouvent en Île-de-France, cinq en Nouvelle-Aquitaine, quatre en Normandie et autant en région Grand-Est. Une recherche sur le seul terme « aéronautique » offre 18 réponses supplémentaires, au nombre desquelles le hangar à dirigeables d'Ecausseville ou les cinq hangars du Bourget. Beaucoup reste donc encore à faire pour connaître un patrimoine aéronautique qui ne se limite pas aux seules usines de fabrication d'aéronefs et autres fusées. Sans oublier qu'en matière de patrimoine matériel, l'usine n'est pas la seule composante en jeu. Son parc machines est aussi important que les bâtiments, mais bien plus difficile à appréhender, une machine chassant l'autre, modernisation ou changement de gamme aidant.
- 7 Par ailleurs, à la différence d'autres branches industrielles, le produit lui-même entre en jeu : un rail ou une tôle, par exemple, ne sont pas étudiés pour eux-mêmes, un avion si. Le produit fabriqué est donc partie prenante du patrimoine, quand bien même il est issu d'une production en série. Sa rareté peut justifier son étude et sa préservation, comme le démontre Cécile Bronn à propos du Caudron Simoun (*Le Caudron Simoun, retour sur une légende de l'aviation et ses records inoubliables*). Elle peut aussi inciter à une recreation afin de retrouver savoir-faire et tours de main. Les archives s'avèrent alors primor-

diales lorsque les plans d'origine sont conservés, de même que les fonds photographiques, irremplaçables tant pour la connaissance des lieux et des hommes que des appareils.

- 8 Les infrastructures liées à l'aviation constituent un autre grand domaine d'étude. Produire des avions est une chose, encore faut-il les faire voler. Le domaine aéroportuaire, dans ses multiples déclinaisons, mériterait que l'on se penche sur son histoire. Paul Smith (*L'Europe de l'Air, un projet culturel sur le patrimoine bâti des aéroports*) en évoque la dimension internationale, illustrée par trois aéroports célèbres : Paris-Le Bourget, Berlin-Tempelhof et Liverpool-Speke. Mais *quid* des sites plus modestes, des petits aérodromes tel celui de Thise (Doubs) dont le hangar à avions, de la fin des années 1930, a, en 2007, été classé au titre des Monuments historiques ? Paul Smith soulève un autre problème essentiel pour la conservation de ces sites : un aéroport/aérodrome, c'est avant tout une piste. Le patrimoine naît donc de cet espace vide et s'organise autour de lui. Or il n'est pas simple de faire passer le message que ce lieu vide de construction doit le rester, que cela n'a pas de sens de protéger un ou plusieurs bâtiments (tour de contrôle ou autre) sans inclure la piste et les autres espaces libres.
- 9 D'ailleurs, l'association des termes patrimoine et aéronautique n'est pas forcément évidente pour tous, comme l'illustrent Mylène Costes, Nathalie Spanghero-Gaillard, Isabelle Laplace et Corinne Bieder (*L'aéronautique toulousaine : un patrimoine à co-construire ?*). Pour les Toulousains, l'aéronautique relève avant tout de l'économie, où son importance se mesure en termes d'emplois ou d'impact environnemental.
- 10 Plus généralement, il n'est pas immédiat de considérer que le patrimoine ne concerne pas uniquement le passé. Un exemple jurassien le montre bien : le lycée Victor Bérard de Morez, ancienne École nationale professionnelle d'optique, conserve une importante collection d'instruments scientifiques liés à l'enseignement de l'optique et de l'optométrie. Le statut d'objet patrimonial a « naturellement » été reconnu pour les plus anciens, associant laiton, métal peint en noir et bois précieux, plus difficilement pour ceux récents, parfois encore utilisés. Or il s'avère que certains de ces derniers matérialisent l'aboutissement actuel (et provisoire) d'une lignée d'instruments dont ils

constituent un jalon important : leur conservation devient souhaitable du simple fait que leurs prédécesseurs le sont.

- 11 Finissons en signalant la richesse du patrimoine aéronautique, au carrefour d'un ensemble de domaines industriels et de recherche. Ainsi, la restauration d'un avion nécessite aussi celle de son instrumentation, notamment lorsque le but est de le remettre en état de voler. Chaque instrument introduit donc sa propre histoire dans le paysage, renvoyant à une évolution scientifique, un monde technique et des savoir-faire différents qu'il convient de connaître en partie.
- 12 Retenons l'exemple des montres de bord. Autant il ne sert à rien de refaire l'histoire de ce type d'instrument en remontant aux débuts de l'horlogerie et de convoquer les universitaires spécialistes de la montre du XVIII<sup>e</sup> siècle, autant il est pertinent de regarder quels sont les fabricants impliqués dans la montre industrielle de précision à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, quelles sont les inventions – brevetées ou non – permettant d'améliorer la fiabilité des garde-temps dans cet environnement difficile qu'est une carlingue (vibrations, température, etc.), d'améliorer la lisibilité, etc. Il faut donc cerner les adaptations du milieu horloger à ces nouvelles demandes spécifiques : comment réagissent les organismes de contrôle et de tutelle (Observatoire de Besançon et Service technique de l'Aéronautique par exemple), quels protocoles d'essais sont mis en place, etc. Autant de pistes qui, élargissant le cadre de la recherche, permettront de mesurer les interactions entre les deux domaines : aéronautique et horlogerie.

## AUTEUR

---

**Laurent Poupard**

Poupard Laurent, ingénieur territorial, chercheur au service Inventaire et Patrimoine de la Région Bourgogne-Franche-Comté, Direction Culture Sports Jeunesse, à Besançon.