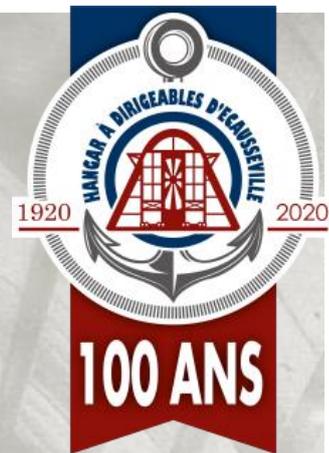


Centenaire du Hangar à dirigeables d'Ecausseville Manche



Colloque

Sainte-Mère-Eglise
8 et 9 octobre 2020

Appel à communications



Un hangar centenaire, un colloque

Le hangar à dirigeables d'Ecausseville, situé dans le département de la Manche, est un bâtiment tout à fait insolite dans le patrimoine national : seul survivant des hangars construits par la Marine pour abriter ses dirigeables chargés de combattre les sous-marins allemands pendant la Grande Guerre, premier hangar entièrement construit en béton armé (gros-œuvre et charpente), rescapé des bombardements de la Normandie en 1944, il a été classé parmi les Monuments historiques en 2003. Aujourd'hui dans un site préservé, en pleine campagne normande, il présente un fort potentiel pour le tourisme et d'autres activités.

L'Association des Amis du Hangar à Dirigeables d'Ecausseville (AAHDE), qui l'a sauvé de l'abandon et qui œuvre depuis 2003 à sa préservation et à son animation, a décidé d'en commémorer le centenaire en 2020: cet anniversaire est une formidable chance de sensibiliser le public, les élus, la communauté des architectes, les entreprises du BTP, les fabricants de matériaux de construction, les acteurs du tourisme et des mécènes aux problématiques de sa restauration et à son avenir une fois restauré.

Parmi les manifestations proposées autour de ce centenaire, l'AAHDE organise, avec le soutien de la Communauté d'Agglomération du Cotentin (CAC), propriétaire des lieux, un colloque qui se tiendra les 8 et 9 octobre au Centre de conférence du Musée Airborne de Sainte-Mère-Eglise.

Il devrait s'inscrire dans le prolongement d'une journée d'étude consacrée à la restauration des bâtiments en béton armé, que l'Association des Architectes du Patrimoine a l'intention d'organiser (Paris, date et lieu à préciser),

L'objectif du colloque sera de croiser les regards des historiens et des architectes, de faire dialoguer les architectes, les spécialistes de rénovation et les acteurs du patrimoine, de laisser aux acteurs du tourisme, éventuellement à des industriels, la tâche passionnante d'esquisser, pour tous et en particulier pour des mécènes, un ambitieux futur pour le site d'Ecausseville.

Communications attendues

Les communications attendues exploreront de manière approfondie quatre thématiques pour un partage de connaissance et d'expertise afin de nourrir débats et tables rondes.

Elles donneront lieu à une publication.

Histoire du site d'Ecausseville

Pendant la Première Guerre mondiale, deux grands hangars y furent construits, le premier en bois (aujourd'hui détruit), le second en béton armé.

Les communications porteront sur l'histoire de l'ensemble du site, sur ses équipements, conservés ou non, sur les matériels et armements ainsi que sur les hommes qui l'ont desservi au cours du temps. Elles pourront concerner l'ensemble de la période, depuis le choix du site et les éventuelles options de localisation, jusqu'à aujourd'hui. Il s'agira de faire revivre les temps forts des deux guerres mondiales, sans oublier les entre-deux, moment d'attente ou d'abandon, notamment après le déclassement militaire du site. Le questionnement pourra être élargi à l'Aérostation maritime ou à des sites comparables.

Architecture du hangar

Le hangar est constitué d'une charpente en forme de chaînette renversée, articulée en trois points, de près de 30 m de haut, composée de poteaux et de poutres en béton armé coulés en place. Sur cette structure, sont posées de grandes tuiles de béton armé, fabriquées sur place, puis emboîtées les unes avec les autres. Les grandes portes coulissantes métalliques, aujourd'hui disparues, représentent également une prouesse technique.

Les interventions devront permettre de restituer ce bâtiment dans la production architecturale de son époque, et d'une manière plus large, dans l'évolution générale des techniques de construction, notamment par rapport à des procédés différents (par exemple les voiles de béton de la halle du Boulingrin à Reims), et d'en comprendre la justification technique, fonctionnelle ou financière. L'étude des acteurs (entreprises, bureaux d'études, ingénieurs, architectes, décideurs publics et privés) est fortement encouragée. Une présentation de

l'architecte Lossier et de l'entreprise Fourré et Rhodes est évidemment attendue. On pourra aussi s'attacher à comparer le hangar avec d'autres bâtiments construits selon la même technique (hangar d'Augusta en Sicile par exemple). Il sera également intéressant de documenter des techniques proches de celles du hangar d'Ecausseville, (procédé Degaine utilisé par Henry Bernard à l'université de Caen ou le procédé de tuiles en béton breveté par François Lecœur et utilisé dans plusieurs postes et écoles de Paris...). On ouvrira enfin la question de la descendance architecturale du procédé, notamment dans l'architecture aéroportuaire.

Restauration

Le XX^e siècle a vu le triomphe de l'emploi du béton armé dans la construction d'immeubles d'habitation, de halles, d'aéroports, d'églises, d'ouvrages d'art, etc. De nos jours, ces édifices, tant en Normandie que dans le reste de la France, ont fait ou vont faire l'objet de restauration du béton et souvent d'un changement d'usage.

Tirant profit des retours d'expérience et des restaurations emblématiques, qui auront pu être présentées et comparées lors de la journée d'étude à Paris et pouvant inspirer celle du hangar, le colloque qui se tiendra à Sainte-Mère-Eglise s'attachera à présenter l'état des désordres causés au hangar à dirigeables d'Ecausseville par le temps et les occupants successifs, ainsi qu'aux possibles solutions de restauration. Outre la question de la restauration du matériau lui-même, on s'interrogera sur la préservation d'un espace de halle et de son ambiance (chauffage, acoustique...). De ce point de vue, des exemples et des retours d'expérience sont attendus sur la manière d'inventer de nouvelles utilisations respectant les qualités de grands espaces intérieurs (par exemple Frac Dunkerque, Tate Modern...). Les exemples seront pris principalement dans le domaine industriel et/ou militaire, mais il est aussi possible d'ouvrir la réflexion à d'autres programmes, tels que la reconversion d'églises où la question se pose de manière assez comparable.

Au-delà de l'architecture, la dimension paysagère portée par le hangar et son site semble également conférer une ambiance de hors-champs et de hors-temps aussi fascinantes que spectaculaires. L'évocation de « l'échelle du paysage », qui est probablement une des clés de compréhension incontournables, invariantes, pour l'avenir du hangar à dirigeables d'Ecausseville, peut faire partie intégrante du questionnement.

Avenirs

Dans la lignée du thème précédent, les interventions devront s'inscrire dans l'interrogation actuelle sur l'avenir du site, d'un point de vue à la fois matériel, patrimonial, financier, touristique et d'usage. Les ouvertures sur des expériences similaires de reconversion devront être abordées de la manière la plus large possible : tourisme, spectacle, parc à thème, pépinière d'entreprises... On privilégiera les exemples en lien avec l'usage originel du site d'Ecausseville : le « plus léger que l'air », les nouvelles technologies et les mobilités à l'hydrogène.

Comité scientifique

Dominique BARJOT, professeur d'histoire contemporaine à l'Université Paris-Sorbonne, président du comité scientifique ; Bruno CHANETZ, docteur en sciences physiques, ONERA, président du haut conseil scientifique de l'Association Aéronautique et Astronautique de France ; Magali DUCHESNE LACHEVRE, archiviste, conservateur du patrimoine, Service historique de la Défense/Division de Cherbourg ; Jean-Jacques ERNAULT, architecte, CAUE Manche ; Elise GUILLERM, docteure en histoire de l'art, ingénieure de recherche, ENSA Normandie ; Patrice GOURBIN, docteur en histoire de l'architecture, Maître de conférence, ENSA Normandie ; Yannick LECHERBONNIER, conservateur en chef du patrimoine, à la Direction Culture et Patrimoine de la Région Normandie ; Jean-Luc LELEU, docteur en histoire contemporaine, ingénieur de recherche CNRS, MRSH Université de Caen.

Comité d'organisation

Philippe BELIN, ingénieur, fondateur et président d'honneur de l'AAHDE ; Jean-Max GABET, ingénieur, vice-président de l'Association COBATY- Manche, membre de l'AAHDE; Guilhem LABEEUW, architecte et ingénieur, Service National de l'Ingénierie Aéroportuaire, DGAC ; Philippe PÂRIS, ingénieur, consultant sénior, administrateur de l'AAHDE, coordinateur du projet du Centenaire.

Avec le soutien de Grégoire MARTIN, chargé de projets des équipements d'attractivité et du patrimoine. Direction tourisme nautisme et outils d'attractivité. Communauté d'Agglomération du Cotentin (CAC).

Organisateurs

Association des Amis du Hangar à dirigeables d'Ecausseville (colloque à Sainte-Mère-Eglise)

<http://www.aerobase.fr/>

Communauté d'Agglomération du Cotentin

<http://www.lecotentin.fr>

Propositions de communication

Les propositions de communication (20 à 25 mn), en français ou en anglais, devront comprendre un résumé de la communication (1 000 mots maximum), ainsi qu'une courte bio - bibliographie de l'auteur (nom, prénom, coordonnées, formation et diplômes, activité et organisme de rattachement, principales interventions, publications ou réalisations).

Des documents de référence sur le hangar et sur le colloque seront accessibles aux candidats dans un espace dédié, sur le site internet de l'AAHDE : <http://www.aerobase.fr/centenaire/accueil.html>.

L'envoi des propositions s'effectuera par voie électronique à : centenaire.hangarecausseville@gmail.com

Calendrier

- Date limite de rendu des propositions de communication : 3 mars 2020 ;
- Notification d'acceptation des communications : 25 mars 2020 ;
- Colloque à Sainte-Mère-Eglise : jeudi 8 et vendredi 9 octobre 2020.

Soutiens

Avec le soutien
du ministère de la Culture
DRAC de Normandie



École
nationale supérieure
d'architecture
de Normandie

