

Éditions
BeauxArts

Hangar Y

Paris Meudon

De la vocation aéronautique
à la destination culturelle



Hangar Y

La nouvelle destination culturelle et événementielle du Grand Paris

- 4 Entretien avec Frédéric Jousset
- 6 De la magnificence à l'oubli
- 14 **Le grand port des dirigeables**
- 16 Les grandes figures de l'épopée aéronautique
- 20 Vie et mort des dirigeables
- 24 Le premier centre de recherche aéronautique du monde!
- 32 Une parenthèse enchantée
- 36 **La résurrection du Hangar Y**
- 38 Une restauration qui respecte intégralement l'architecture
- 42 Un lieu inspirant et grandiose fondu dans la nature
- 48 Une promenade parsemée d'œuvres d'art

Le dirigeable Lebaudy, vu du sommet de l'Arc de Triomphe, à Paris, vers 1910.



Entretien avec
Frédéric Jousset,
président de la société Hangar Y Développement et d'Art Explora
Propos recueillis par Claude Pommereau

« Une destination hybride, qui réinvente une proposition culturelle entièrement nouvelle »

Frédéric Jousset et le Hangar Y... Dans quelles circonstances a eu lieu la rencontre ?

Par sérendipité, ce mot magnifique qui décrit les heureux hasards de la vie. En janvier 2020, un ami me parle d'un endroit magique, le Hangar Y, qu'il a trouvé pour organiser un festival de musique : il cherche un mécène, qui pourrait être moi. Le 16 mars suivant, le matin de l'annonce du confinement, je me rends à Meudon et je tombe sur-le-champ amoureux de cette belle endormie. Je rencontre à cette occasion Didier Gouband, président de Culture & Patrimoine, qui a obtenu la concession du Hangar Y auparavant et me propose de racheter sa société et de reprendre le projet. Une poignée de main et l'aventure est lancée.

Quelle est votre ambition avec le Hangar Y ?

Cet ensemble patrimonial aux portes de Paris et au cœur de l'Île-de-France offre une occasion unique : créer une grande destination culturelle et événementielle francilienne, forte de cet ensemble exceptionnel constitué d'un bâtiment de plus de 3 000 m² et d'un parc fermé de 13 hectares qui entoure le bassin Le Nôtre au cœur des 900 hectares de la forêt de Meudon, le tout à 20 minutes de la tour Eiffel.

À quoi tient la magie de ce lieu, selon vous ?

Il y a un caractère unique, presque surréal, à voir ce vestige industriel abandonné en pleine nature, qui me fait penser aux tableaux des romantiques

allemands représentant des temples grecs au clair de lune. Ce lieu, qui garde la trace du génie de Le Nôtre et de sa Grande Perspective classée au patrimoine mondial de l'humanité, est aussi le berceau de l'aéronautique française. C'est un symbole de la France que l'on aime, innovante, élégante et universelle.

Quel est le lien entre le Hangar Y et la fondation Art Explora ?

Il n'y a aucun lien organique mais un désir commun : rendre les arts et la culture accessibles et attrayants au plus grand nombre. Nous avons créé la société Hangar Y Développement, qui gère l'exploitation du site : la programmation événementielle, la restauration, les activités de séminaires... Elle convie la fondation ArtExplora une fois par an à assurer la programmation d'une exposition dans le cadre de son programme de mécénat.

Quelle ambition pour les expositions ?

Le projet culturel global du Hangar Y est proche de la philosophie que je défends dans tous mes projets culturels, ma conviction étant que pour attirer de nouveaux publics à la culture – ce qui est mon obsession – il faut réinventer les propositions culturelles. Si nous ouvrons un énième musée d'art contemporain, nous attirerons le public habituel des musées d'art contemporain. L'idée, ici, est de jouer sur les spécificités du lieu pour tenter quelque

chose de nouveau, un lieu où l'on vit à la fois dedans et dehors, la nature et la beauté du site influant sur la programmation *in situ*. Une de nos particularités est l'absence de collection permanente, ce qui nous laisse une très grande liberté de programmation. Nous pouvons inviter des compagnies de danse ou de théâtre, des slammeurs comme des rappers, donner des cartes blanches, organiser des « Monumenta ». Deux expositions vont tourner dans le hangar sur les mezzanines chaque année, la majorité des sculptures installées dans le parc seront renouvelées chaque année. L'attrait exercé par ce lieu magnifique nous a permis d'opérer une sélection d'une centaine d'œuvres pour l'ouverture, dont une grande majorité d'œuvres prêtées, souvent par des institutions majeures et des artistes de renommée mondiale.

Où avez-vous puisé votre inspiration pour penser ce lieu ?

J'ai beaucoup rêvé et voyagé pour imaginer cette destination hybride, qui réinvente une proposition culturelle entièrement nouvelle. À la fois centre d'art comme le palais de Tokyo, lieu d'événementiel comme le Grand Palais mais aussi de convivialité comme les parcs parisiens, le Hangar Y a vocation à être un nouveau palais de découvertes culturelles, scientifiques et écologiques. J'ai été aussi inspiré par le Louisiana aux portes de Copenhague, la Dia Art Foundation à New York ou encore Naoshima, au Japon, où l'on va presque en pèlerinage tellement l'endroit est mystique. En remontant le temps, le Centre Pompidou, qui a été le premier musée à casser les silos des pratiques artistiques, mélangeant le livre avec la BPI, le son avec l'Ircam, les arts visuels avec le musée national d'Art moderne et le design avec le Centre de création industrielle.

Quels objectifs de publics et de fréquentation vous êtes-vous fixés ?

Avec un accès restreint au hangar durant les week-ends, les jours fériés et les vacances scolaires, soit tout de même près de 180 jours par an (le parc restant ouvert toute l'année), nous serions ravis avec 100 000 visiteurs par an. Nous ne sommes pas dans une course à la fréquentation touristique ; notre objectif est double : viser un public familial, diversifié, qui n'a pas nécessairement l'habitude de fréquenter des centres d'art ou des parcs de sculptures, et lui offrir une expérience véritablement unique, inspirante, énergisante et fédératrice.



Quelle place pour les entreprises ?

Je milite depuis longtemps, dans mon engagement philanthropique artistique, pour que les entreprises passent d'une approche RSE à RSCE (responsabilité sociale, culturelle et environnementale). Avec le Hangar Y, nous leur adressons un message simple : en venant ici créer des événements ou des séminaires, vous offrez à vos écosystèmes internes ou externes des moments inoubliables et féconds.

Quel est le modèle économique du Hangar Y ?

Nous opérons dans un cadre lui-même innovant, celui d'un BEAV (bail emphytéotique administratif de valorisation) de trente-cinq ans, qui court jusqu'en 2058. Nous n'avons reçu aucune subvention publique pour la rénovation, qui a coûté près de 30 millions d'euros, et nous reversons à l'État un pourcentage de nos recettes, qui lui assurera un minimum de 8 millions de recettes sur la durée de la concession. Nos recettes reposent pour l'essentiel sur les privatisations commerciales en semaine du Hangar Y, sur l'activité de séminaires d'entreprises dans l'Atelier et sur les revenus du restaurant Le Perchoir Y au bord de l'eau. La billetterie, avec un accès du parc à 3 euros et un ticket à 7 euros en plein tarif pour le Hangar Y, représente une part marginale.

Meudon, un site historique grandiose

De la magnificence à l'oubli

Par Jean-Baptiste Rendu

Que reste-t-il de Meudon, résidence royale dont les campagnes d'agrandissement et d'embellissement successives mobilisèrent, en leur temps, les grands noms de l'équipe versaillaise, dont Le Nôtre ? Un reste de château transformé en observatoire, plusieurs bâtiments annexes, une orangerie, probablement la première construite en France, une terrasse offrant une spectaculaire vue panoramique sur Paris, des vestiges de parc et une majestueuse perspective, aujourd'hui en partie obstruée, mais dont le tracé a subsisté malgré la densification urbaine. C'est beaucoup et peu à la fois, si l'on n'a pas gravures et plans sous les yeux, pour évoquer l'histoire d'un domaine réduit de nos jours à des éléments épars et dont, de ce fait, la configuration passée est peu lisible.

Tout commence par un simple manoir, élevé sur le rebord d'un plateau boisé, dominant les quelques maisons du village de Meudon et des coteaux plantés de vignes dévalant vers la Seine. En 1520, Antoine Sanguin, aumônier du roi François I^{er}, remplace cette première construction par un corps de logis en brique et pierre, pavillon de plaisance d'un seul étage sur un rez-de-chaussée, situé dans l'axe de la terrasse actuelle. Sept ans plus tard, il fait don du domaine à sa nièce, Anne de Pisseleu, duchesse d'Étampes, favorite de François I^{er}, qui agrandit le château de deux pavillons d'angle et de deux ailes en retour. Après la mort de son amant, la duchesse, tombée en disgrâce, cède

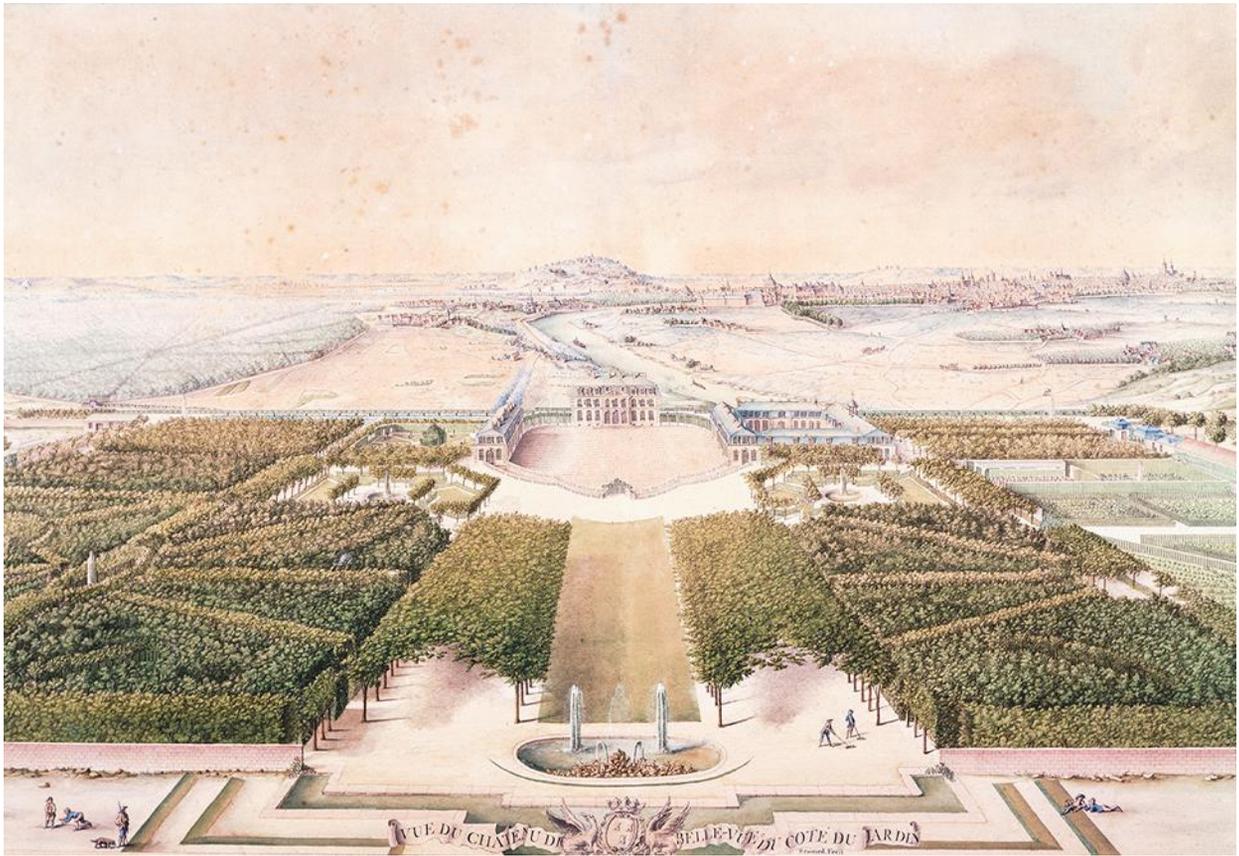
Meudon, en 1552, au cardinal Charles de Lorraine, archevêque de Reims. Ce dernier fait doubler les ailes sur cour de galeries à l'italienne, crée de premiers jardins en terrasse et commande au Primatice les plans de la fameuse « grotte de Meudon », un palais de fantaisie dédié aux nymphes et aux Muses, fait de trois pavillons adossés à la pente, à l'emplacement exact où s'élèvera plus tard le Château-Neuf. À la mort du cardinal de Lorraine, en 1574, Meudon passe à son neveu, Henri de Lorraine, duc de Guise, dit « le Balafré », puis se transmet dans la descendance. Devenu l'un des quartiers généraux de la Ligue, le château est pillé pendant les guerres de Religion, puis une nouvelle fois pendant la Fronde, les princes de Lorraine ayant pris parti contre l'autorité royale.

Servien, le visionnaire

En 1654, l'achat de Meudon par Abel Servien, surintendant des Finances, marque pour le domaine le début d'une période de grandes transformations qui se poursuivra pendant une soixantaine d'années sous l'égide de ses propriétaires successifs. Jusqu'à sa mort, en 1659, Servien déploie des moyens considérables afin d'embellir le château, pour lequel Louis Le Vau édifie, à la place d'un avant-corps existant, un pavillon central abritant à l'étage un grand salon à coupole ouvrant sur les jardins, très comparable à celui de Vaux-le-Vicomte qui lui est contemporain. La construction de la grande terrasse

Vue du Château-Vieux de Meudon, XVIII^e siècle
Coll. Châteaux de Versailles et de Trianon, Versailles





adossée au coteau, au prix de la destruction de nombreuses maisons du village, celle d'une orangerie, toujours par Le Vau, l'aménagement de bassins et d'étangs, dont celui de Chalais, la création des premiers parterres, s'accompagnent d'une active politique d'achat de terres permettant d'accroître considérablement la surface du domaine. À la mort de Servien, la grande perspective nord-sud s'étend déjà depuis la grande allée menant à l'avant-cour du château jusqu'à l'étang de Chalais.

Les grands travaux de Louvois

Au fils d'Abel Servien succède, en 1679, Louvois, ministre de Louis XIV, qui entend faire de ce domaine à la fois proche de Versailles et du château de Chaville, propriété de son père, le chancelier Le Tellier, un marqueur de sa puissance et de sa réussite. Parallèlement aux embellissements du château, dont les mémoires du temps rappellent les décors et le mobilier somptueux, Louvois se concentre sur les jardins.

S'appuyant sur l'équipe de fontainiers qui a déjà travaillé à Versailles, il crée tout un réseau d'étangs, d'aqueducs, de réservoirs et de rigoles chargé de capter et d'acheminer les eaux pluviales du plateau. Sollicité pour poursuivre les aménagements entrepris du temps de Servien, mais en leur donnant une nouvelle ampleur, André Le Nôtre développe les jardins bas, en contrebas du château, et continue l'aménagement des jardins hauts, situés en haut de la colline. Parterres et bosquets, agrémentés de bassins et de jets d'eau, certains d'une hauteur remarquable, comme celui du bassin de l'Ovale, qui atteignait 24 mètres, font l'émerveillement des contemporains et permettent, dès cette époque, à Meudon de rivaliser avec Versailles et Marly. Enfin achevée, la Grande Perspective atteint son développement maximal, soit 3,5 kilomètres. Au-delà de l'étang de Chalais, un long tapis vert, remontant à travers la forêt, est prolongé par une allée tracée sur le plateau de Trivaux.

Le château de Meudon, XIX^e siècle, Paris visible en arrière-plan

Quatre grands hommes du château de Meudon



Abel Servien 1593-1659 **Le grand bâtisseur**

Le 12 septembre 1654, Servien échange au duc de Guise, moyennant 9333 livres de rente et l'abandon de 168000 livres aux créanciers, le château de Meudon. Superintendant des Finances sous Mazarin, il est follement riche, au point de s'acheter un yacht magnifique pour voguer en Seine vers sa propriété. Il fait appel à Louis Le Vau pour agrandir le château, lui demande une vaste terrasse sur l'avant-cour, fait dessiner une allée centrale avec bassins et étangs... Son fils hérite du château à sa mort et le vendra au marquis de Louvois.



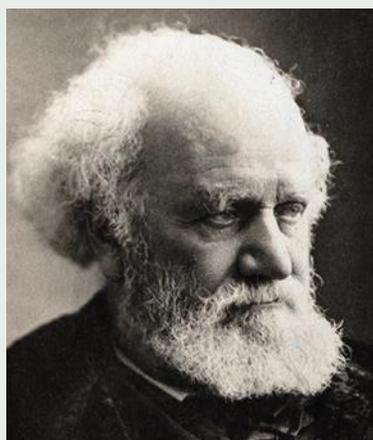
André Le Nôtre 1613-1700 **La Grande Perspective**

Le Nôtre répondit à l'appel du ministre avec deux idées forces : allonger de chaque côté cet axe nord-sud et ordonner la composition autour de ce que l'on nommera plus tard la « Grande Perspective », trouée verte de trois kilomètres, ce qui ne l'effrayait guère, comparé à celle de 17 km à Pontchartrain. Au-delà du jardin, l'avenue fut régularisée et replantée jusqu'à l'étang de Chalais, auquel Servien avait donné sa forme hexagonale, mais dont Le Nôtre précisa le dessin en réalisant une bordure de pierre.



François, marquis de Louvois 1641-1691 **Un agrandissement considérable du domaine**

Au fils de Servien succède en 1679 Louvois, ministre de Louis XIV, qui entend faire de ce domaine à la fois proche de Versailles et du château de Chaville, propriété de son père, le chancelier Le Tellier, un marqueur de sa puissance et de sa réussite. Avait-il peur de l'exemple de Fouquet à Vaux-le-Vicomte ? Il se permit d'afficher un certain faste, mais sans excès tapageur d'extension et d'embellissement. Il fit appel naturellement au grand Le Nôtre pour aménager son jardin et sa forêt.



L'astronome Jules Janssen 1824-1907 **L'Observatoire de Meudon**

Cet astrophysicien célèbre (il avait démontré qu'il n'existait pas d'atmosphère sur la Lune) propose en 1875 la restauration du château de Meudon afin d'y ériger un observatoire, trouve les crédits et, en 1879, le bâtiment sort de terre avec les instruments d'observation les plus perfectionnés pour l'époque. Il reste le site le plus pointu pour l'observation du soleil et accueille le travail de nombreux astrophysiciens.



Meudon ainsi magnifié ne pouvait attirer que les convoitises. En 1695, quatre ans après le décès de Louvois, le Grand Dauphin, fils de Louis XIV, échange avec la veuve du ministre son château de Choisy-le-Roi, qu'il avait hérité de la Grande Mademoiselle, contre le domaine de Meudon.

Meudon, résidence royale

Comme son père, l'héritier du trône veut avoir « son » Marly, un lieu où il pourra recevoir, avec son épouse secrète, M^{lle} de Choin, ses familiers et les courtisans de son choix en marge de l'étiquette versaillaise. Au château, écrin pour les précieuses collections du prince, est adjointe l'aile des Marronniers, gagnée sur la cour des communs, ainsi qu'une chapelle édiflée sur les plans de Jules Hardouin-Mansart,

qui construit également de nouveaux communs. Cependant, l'espace s'avérant insuffisant pour accueillir les courtisans qui, à mesure que Louis XIV prend de l'âge, se pressent à Meudon auprès de celui qui est destiné à devenir un jour le roi de France, le Grand Dauphin décide de démolir la « grotte » datant du cardinal de Lorraine pour faire édifier à son emplacement, toujours par Hardouin-Mansart, le Château-Neuf, composé de trois pavillons reliés par deux corps de logis. Les jardins n'échappent pas à cette frénésie de transformations et Louis XIV, qui dispose d'un appartement au premier étage du Château-Vieux et suit attentivement les aménagements paysagers, rédige même une *Manière de montrer Meudon* sur le modèle de ce qu'il a fait à Versailles.

Jacques Rigaud
**Le Château de Meudon,
vu des parterres,
début xviii^e siècle**

Coll. Ateliers d'art des musées
nationaux, moulage et
chalcographie, Saint-Denis

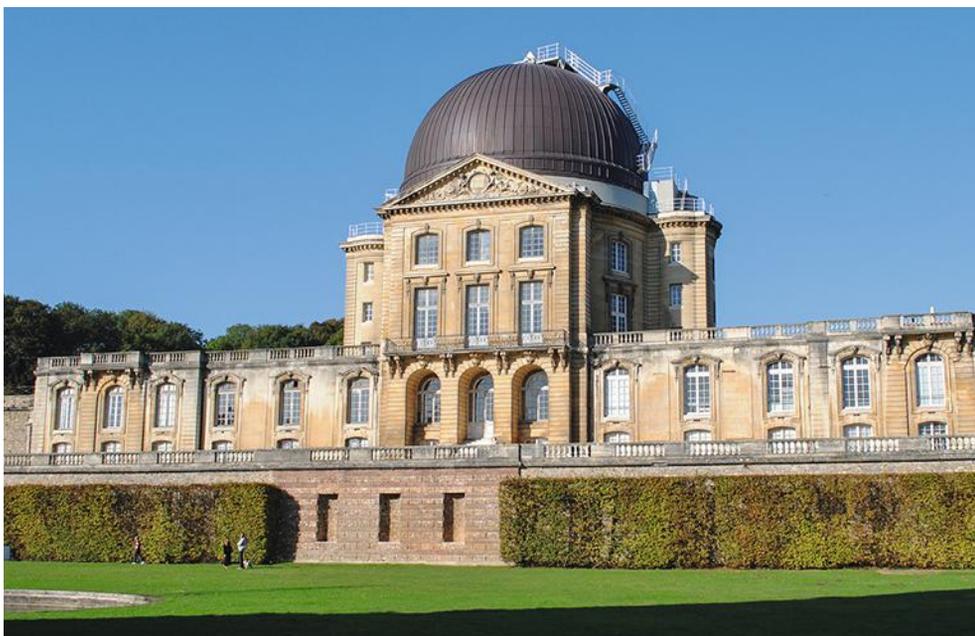


Le décès du Grand Dauphin, en 1711, marque la fin de cette époque faste. Certes, le domaine, réuni en 1696 à celui de Chaville et intégré au grand parc de Versailles, accueillera jusqu'à la Révolution de grandes chasses, mais le château est peu à peu délaissé par la famille royale, qui en octroie la jouissance à des protégés de la couronne.

Les aléas d'un grand domaine

En 1794, le château, vidé de son mobilier, est affecté à un centre de fabrication et d'essai d'aérostats, dirigé par Nicolas-Jacques Conté, qui y ouvre également une école formant de jeunes élèves à cette technique nouvelle. L'année suivante, un incendie, lié aux expérimentations menées par les occupants des lieux, ravage l'aile des Marronniers ainsi que l'aile ouest du

Château-Vieux. Bonaparte, alors Premier consul, ordonne par souci d'économie la démolition du Château-Vieux, qui sera achevée en 1809. Conservé et restauré, le Château-Neuf, devenu palais impérial, abrite l'impératrice Marie-Louise et le roi de Rome pendant la campagne de Russie. Par la suite, les Bourbons puis Louis-Philippe viennent essentiellement à Meudon pour chasser et n'occupent qu'occasionnellement le château, qui retrouve vie sous le second Empire lorsque le prince Napoléon, fils du prince Jérôme et cousin de Napoléon III, en fait sa résidence de campagne. Puis viennent la guerre et l'occupation du site par les Prussiens en 1870 et, l'année suivante, l'incendie du Château-Neuf, réduit à une grande carcasse de pierre qu'immortalisent des photos de l'époque. Il aurait



Vue actuelle de l'Observatoire

Le Château-Neuf aurait pu disparaître dans l'indifférence sans la création de l'Observatoire.

pu disparaître dans l'indifférence, comme naguère le Château-Vieux, sans l'intervention de l'astronome Jules Janssen qui, militant pour la création d'un observatoire d'astronomie physique sur le site, obtient la disposition des bâtiments et les crédits nécessaires pour restaurer ce qui peut l'être, principalement les deux étages inférieurs, ainsi que le pavillon central, que l'architecte Constant Moyaux coiffa d'une coupole rotative abritant une lunette astronomique.

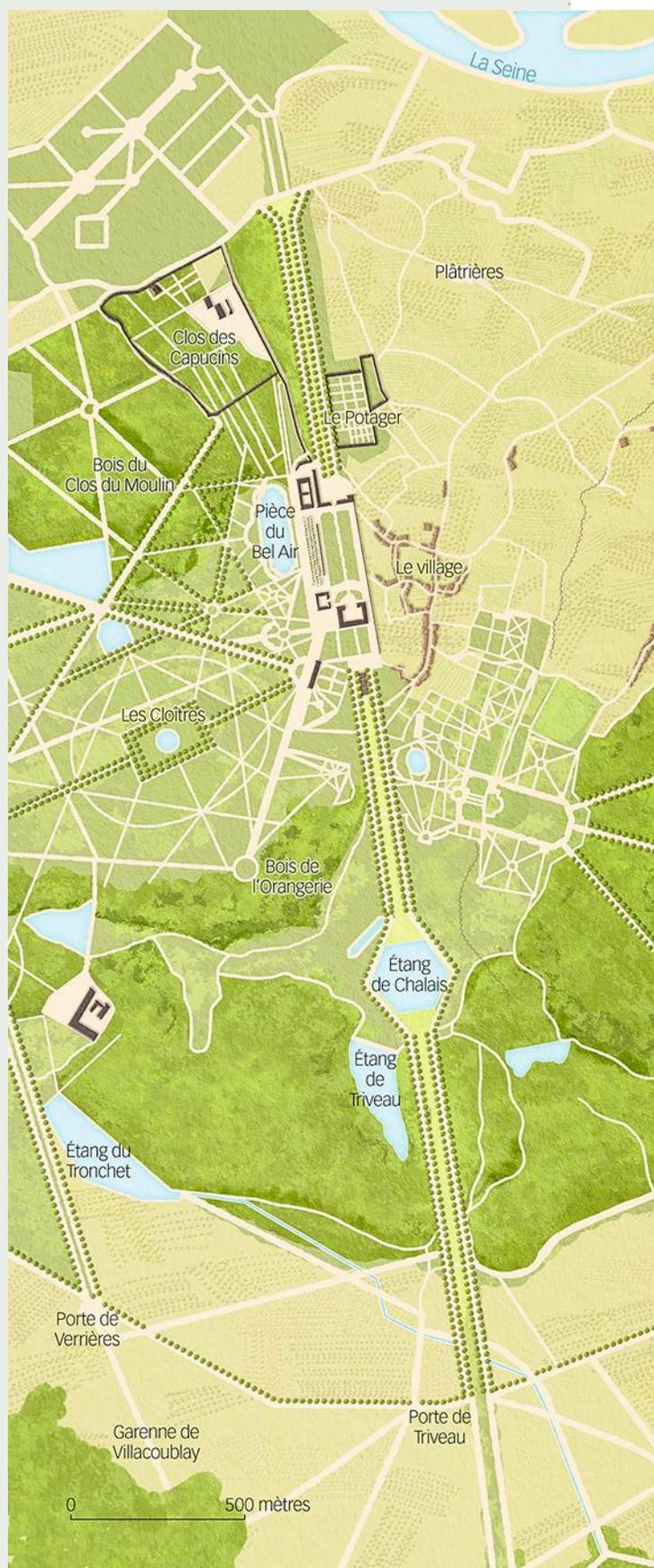
Reconquérir la Grande Perspective

Aujourd'hui propriété de l'État, le domaine, classé au titre des monuments historiques en 1972, conserve de nombreux souvenirs de sa grandeur passée. La grande terrasse, l'orangerie de Le Vau et le grand parterre qui lui fait face font l'objet d'une convention de gestion avec la Ville de Meudon et sont librement accessibles au public, à la différence

de la partie dévolue à l'Observatoire de Paris, comprenant l'emprise des jardins hauts, avec la pièce d'eau de Bel-Air, les restes du Château-Neuf et les communs. La reconstitution du parterre de l'Orangerie, dans les années 1980, la restauration de l'orangerie en 2012, de même que la replantation progressive des alignements de tilleuls le long de l'avenue du Château, l'un des plus beaux exemples d'allée française d'Île-de-France, montrent une prise de conscience quant à l'intérêt de ce patrimoine que beaucoup souhaitent voir encore valorisé. L'un des enjeux de cette valorisation concerne la partie sud de la Grande Perspective, notamment la zone de l'étang de Chalais, occupée par deux bâtiments historiques, le Hangar Y, construit à l'occasion de l'Exposition universelle de 1878, et par la grande soufflerie (1935) de l'Onera (Office national d'études et de recherches aérospatiales, 1946), mais partiellement défigurée par des bâtiments parasites dans l'axe même du tracé. La réhabilitation, dans le cadre d'un projet culturel ambitieux, du Hangar Y et du parc de Chalais, qui sera désormais ouvert au public, constitue une étape importante dans la restitution de cette perspective, majestueux vestige d'un domaine royal qui illustra le degré de raffinement atteint par l'art paysager au XVII^e siècle.

Nouvelles perspectives pour la Grande Perspective

Enjeu territorial et paysager autant que patrimonial et historique, la restitution de la Grande Perspective de Le Nôtre sur toute sa longueur, depuis l'avenue du Château jusqu'au Tapis vert, se fait toujours attendre. Tout le monde, pourtant, y est favorable, qu'il s'agisse de la direction régionale des affaires culturelles, gestionnaire du domaine national de Meudon, de la mairie et des autres acteurs concernés à titres divers par le dossier (Métropole du Grand Paris, Office national des forêts...). Mais voilà : cet axe paysager de plus de 3,5 kilomètres, créé au XVII^e siècle, reste encore obstrué par des arbres et des clôtures intempestives et, en bordure de l'avenue de Trivaux, par des installations sportives municipales. Sans oublier, bouchant la vue au nord de l'étang de Chalais, les locaux techniques de l'établissement public Grand Paris Seine Ouest, situés sur un terrain de l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (Onera), lui-même occupant à titre « précaire » – depuis 1954 – de 3,5 hectares du parc de Chalais-Meudon... du fait d'un de ces imbroglios administratifs dont la France a le secret qui a empêché jusqu'à aujourd'hui le ministère de la Culture, son propriétaire légitime, d'en prendre possession. Sous les auspices d'un opérateur privé, le groupe Culture & Patrimoine, l'ouverture au public du Hangar Y restauré, en 2023, au cœur d'un écrin de verdure aménagé autour de l'étang de Chalais, dont l'accès était jusqu'à il y a peu réservé aux seuls adhérents d'une société de pêche, marque une étape décisive dans la revalorisation de cette percée visuelle et de ses abords. Elle amplifie la dynamique qui a vu la rénovation, par l'ONF, du Tapis vert, et la restauration par l'État de l'orangerie puis de l'avenue du Château, laquelle a retrouvé récemment son quadruple alignement de tilleuls. La suite ? Il faudrait que l'Onera transfère ses installations vers un autre site, pour que les services techniques et les équipements sportifs puissent déménager à leur tour, hors de l'emprise de la perspective – on parle de 2026 – et que le ministère de la Culture précise selon quelles modalités patrimoniales il prévoit la restitution de cet axe, témoin des grandes heures du domaine royal de Meudon. Tout cela programmé et enfin mis en œuvre, on pourrait envisager sérieusement que, autour de la Grande Perspective, la grande soufflerie de l'Onera, témoin de l'architecture industrielle des années 1930, et l'Observatoire de Meudon, aménagé sur les vestiges du Château-Neuf, soient enfin, comme le Hangar Y, accessibles au public, faisant entrer en résonance, dans le cadre d'un grand projet pédagogique et culturel, trois monuments historiques qui, tous, parlent la langue de la science et de l'innovation.



Vue de la Grande Perspective, d'après un plan du XVIII^e siècle

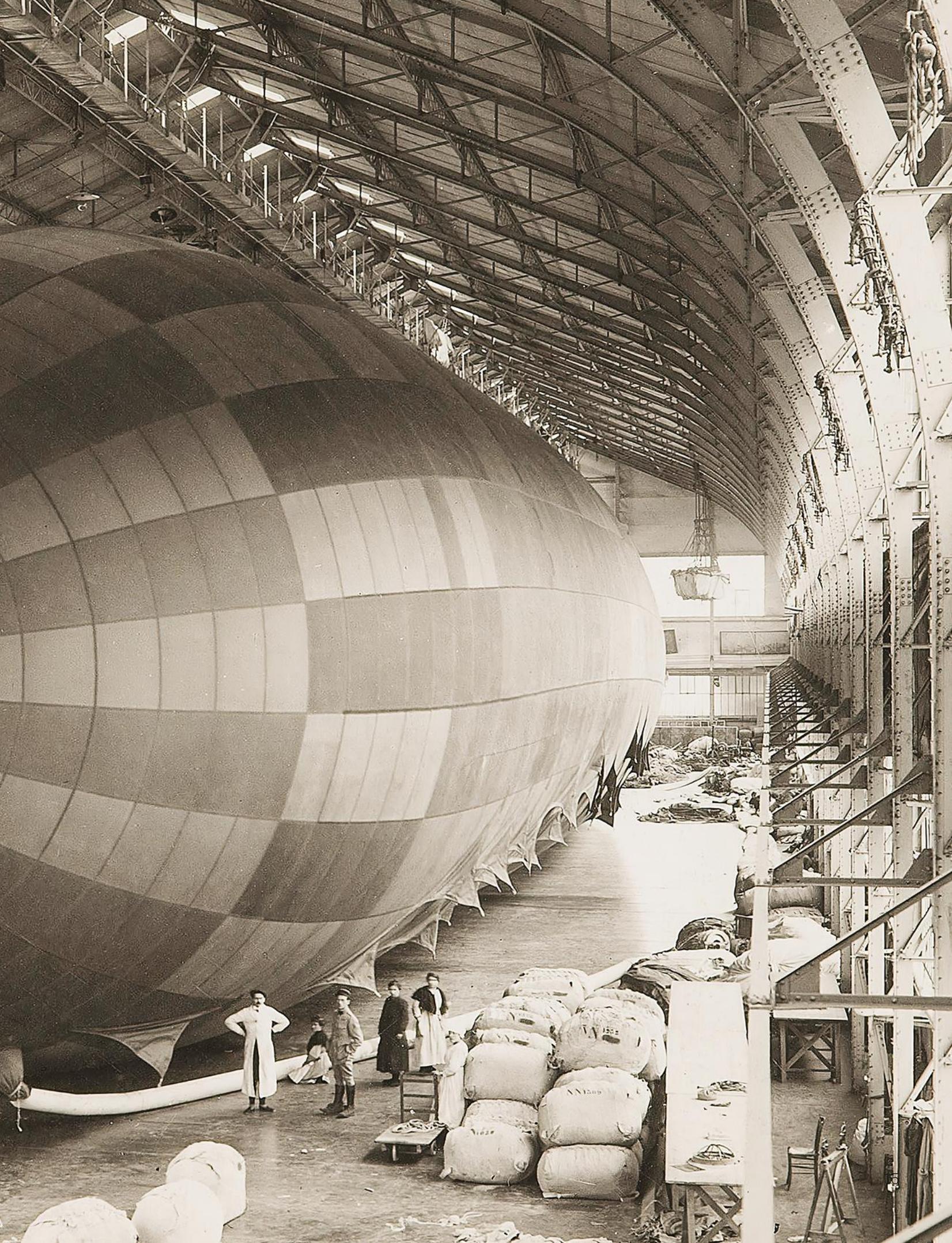
De 1878 à 1920

Le grand port des dirigeables

Par le capitaine Sylvain Champonnois

Enveloppe de dirigeable dans le Hangar Y de Chalais-Meudon en 1916.





Les grandes figures de l'épopée aéronautique

Henri Giffard

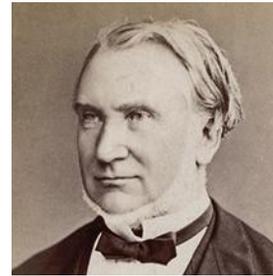
1825-1882

Paris-Élancourt!



Cet ingénieur conçoit un dirigeable qui vole en 1852, propulsé par une hélice mue par un moteur à vapeur. Premier exploit, il va parcourir 27 km de Paris à Élancourt, près de Trappes. Giffard met au point en 1858 l'injecteur à vapeur pour locomotives qui fait sa fortune. Il est un des promoteurs des ballons captifs pour

le divertissement du public, ses baptêmes de l'air constituant une des attractions aux Expositions universelles de 1867 et 1878. Devenant aveugle, Henri Giffard se donne la mort en 1882. Son nom est inscrit sur la frise du premier étage de la tour Eiffel.



Henri Dupuy de Lôme

1816-1885

L'inventeur

Né le 15 octobre 1816 à Ploemeur, diplômé de l'École navale et polytechnicien, cet ingénieur du génie maritime est l'auteur d'inventions pour les bateaux à vapeur, les bâtiments cuirassés et les sous-marins. Le premier train blindé, c'est lui! Membre de l'Académie des sciences, il aurait conseillé Jules Verne pour son roman *Vingt mille lieues sous les mers*. Dupuy de Lôme est un des responsables de l'emploi de ballons durant le siège de Paris en 1870. Son projet de dirigeable, héritier de celui de Giffard, est testé en 1872, l'hélice étant actionnée par huit rameurs installés dans la nacelle, se relayant par équipes de quatre toutes les demi-heures! Le dirigeable, gonflé à l'hydrogène, vola mais ne put être dirigé. Dupuy de Lôme présidera ensuite les chantiers de la Méditerranée, rendra d'éminents services à la marine marchande et à la marine de guerre.



Albert et Gaston Tissandier

1839-1906 et 1843-1899

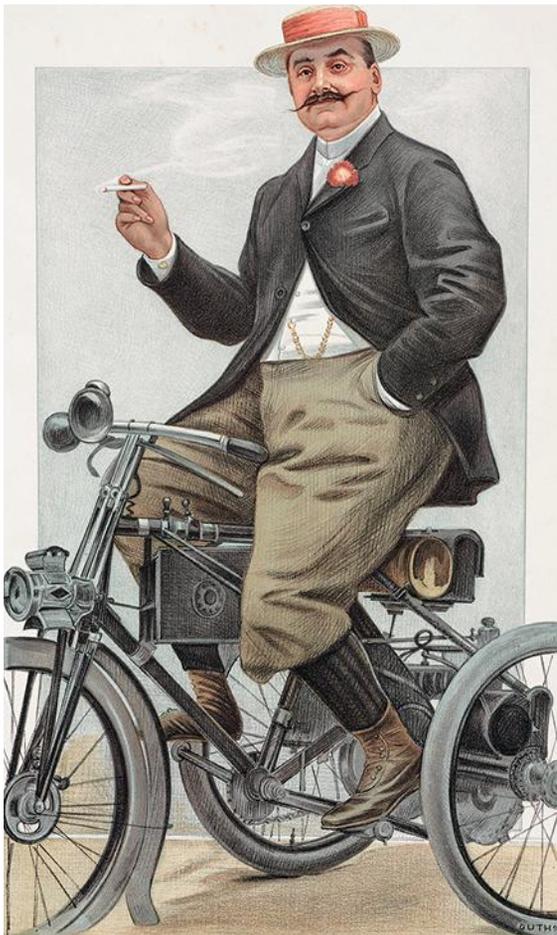
Vingt-deux heures et quarante minutes, seuls, là-haut

Le premier est architecte et le second chimiste. Les deux frères effectuent en 1868 des ascensions scientifiques en ballon puis, deux ans plus tard, quittent par ce moyen Paris assiégé. Après la guerre, les 23 et 24 mars 1875, ils réalisent un voyage en ballon, au cours duquel ils battent le record de durée, avec vingt-deux heures et quarante minutes. Ils conçoivent un dirigeable électrique qui vole en 1883 et 1884, mais le manque de puissance de leur moteur rend impossible le circuit fermé. Gaston Tissandier collectionnera les objets se rapportant aux aérostats et écrira plusieurs ouvrages.

Henry Deutsch de la Meurthe 1846-1919

Le mécène

Né à Paris, cet ingénieur civil des Mines, devenu très riche grâce à sa compagnie pétrolière, dote un nombre incalculable de prix pour encourager les progrès en locomotion aérienne ainsi que le développement du moteur à explosion. Il fonde en particulier un grand prix gagné par Santos-Dumont (aller et retour Saint-Cloud – tour Eiffel en engin volant). Passionné de dirigeables, il se fait construire plusieurs aérostats par Édouard Surcouf, et fonde en 1908 le constructeur aéronautique Astra, devenu Nieuport-Astra. Créateur de l'Institut aérotechnique de Saint-Cyr, en 1911, créateur de la chaire d'aéronautique au Conservatoire national des arts et métiers, cofondateur et président de l'Aéro-Club de France, vice-président de la Ligue nationale aérienne, Deutsch est vraiment le père de l'aviation française.



Jules-Albert de Dion

1856-1946

Son moteur équipe les dirigeables

Après Bollée (1873), de Dion va créer, en association avec Bouton et Trépardoux, la deuxième entreprise française de véhicules à vapeur (1881). Une chaudière, due à Trépardoux, équipe d'abord un quadricycle (1883). En 1885, l'entreprise construit un tricycle à vapeur, puis un phaéton avec sa chaudière placée au milieu de la voiture. La popularité de la marque s'affirme en 1894, lorsqu'elle gagne la course Paris-Rouen avec un bogie à vapeur De Dion (2 t) tirant une calèche (1,2 t), qui l'emporte sur les automobiles Panhard et Peugeot. De Dion se rallie finalement au moteur à explosion. En 1895, il présente un tricycle à pétrole qui connaîtra un immense succès: premier moteur vertical de 0,75 ch, batterie d'allumage suspendue au cadre, poignée gauche du guidon servant à couper le contact, dispositif de roue libre. Adopté par Renault en 1898 (création de la firme), le moteur De Dion-Bouton est également monté sur les dirigeables (1899): moteur de 12 cylindres en étoile et refroidissement par air. Fondateur du Salon de l'auto, cofondateur de l'Aéro-Club de France, député régulièrement réélu, il devient sénateur quand sa marque périclité.

Arthur Krebs 1850-1935 et Charles Renard 1847-1905

Les deux pionniers du Hangar Y

Arthur Krebs intègre l'école de Saint-Cyr en 1870. Capitaine d'infanterie, il est affecté à l'Établissement central d'aérostation militaire de Chalais-Meudon



et devient le collaborateur attiré de Charles Renard. Il conçoit le moteur électrique du célèbre dirigeable *La France*, abrité au Hangar Y, et s'embarque avec Renard pour le premier circuit fermé au monde. Nommé chef de bataillon des sapeurs-pompiers de Paris en 1890, il quitte l'uniforme pour se reconvertir dans l'industrie comme directeur général du constructeur automobile Panhard et Levassor. Krebs est un des concepteurs du premier sous-marin français à propulsion électrique.



Charles Renard, polytechnicien, choisit l'arme du génie. Partisan du plus lourd que l'air, mais confronté à l'absence de motorisation, il conçoit un planeur aux ailes superposées, puis se lance dans l'étude d'appareils de navigation aérienne. À partir de 1878, il crée et dirige l'Établissement central d'aérostation militaire de Chalais-Meudon en s'appuyant sur une équipe de collaborateurs comprenant

son frère Paul et Arthur Krebs. Leurs recherches explorent toutes les formes de vol : hélicoptère, aéroplane, dirigeable. Ils apportent des améliorations et innovations à la conception, à l'emploi des ballons (treuil à vapeur, soupape sécurisée), qu'ils soient captifs dans des parcs de campagne ou libres affectés aux places fortes. Renard et Krebs construisent le dirigeable *La France* long de 51 mètres, d'un volume de 1 863 mètres cubes, à moteur électrique et effectuent le célèbre vol en circuit fermé au-dessus de Villacoublay. Les travaux en aérodynamique permettent d'établir les bases théoriques des hélices sustentatrices. Le 13 avril 1905, son corps est trouvé inanimé dans son cabinet de travail. Surmenage ou suicide ? En hommage, son nom est donné à la base aérienne de Saint-Cyr-l'École.





Paul Lebaudy

1858-1937

Le Jaune

Né à Enghien-les-Bains, cet « empereur du sucre » consacre avec son frère Pierre une partie de leur fortune aux recherches sur la dirigeabilité des ballons. Les Lebaudy font construire en 1902, sur la conception de l'ingénieur Henri Julliot, un dirigeable surnommé *Le Jaune* en référence à la couleur de l'enveloppe du ballon, dirigeable semi-rigide qui fait la traversée de la Manche. Ce *Jaune* était attaché au parc aérostatique de Chalais-Meudon. L'armée française commande à Lebaudy plusieurs dirigeables, dont le *Patrie* en 1907, premier aérostat militaire du monde. Paul Lebaudy mène aussi une carrière politique et exerce cinq mandats de député de Mantes-la-Jolie.



Henry de La Vaulx 1870-1930

2 000 km en ballon !

Cet aristocrate qui n'a peur de rien accomplit plusieurs courses en ballon, dont une célèbre, en 1900, qui l'emmène dans les environs de Varsovie. À la troisième course on le retrouve près de Kiev. 2000 km ! il est l'auteur de livres sur l'aéronautique et de romans d'aventures. Le comte de La Vaulx est un des deux fondateurs de la société Zodiac qui construit des dirigeables démontables et facilement transportables, certains servant à l'armée ou à faire de la réclame. Cofondateur de l'Aéro-Club de France et de la Fédération aéronautique internationale, il préside cette dernière en 1925. Victime d'un accident d'avion, il meurt aux États-Unis.



Ferdinand von Zeppelin

1838-1917

Voyageur intercontinental

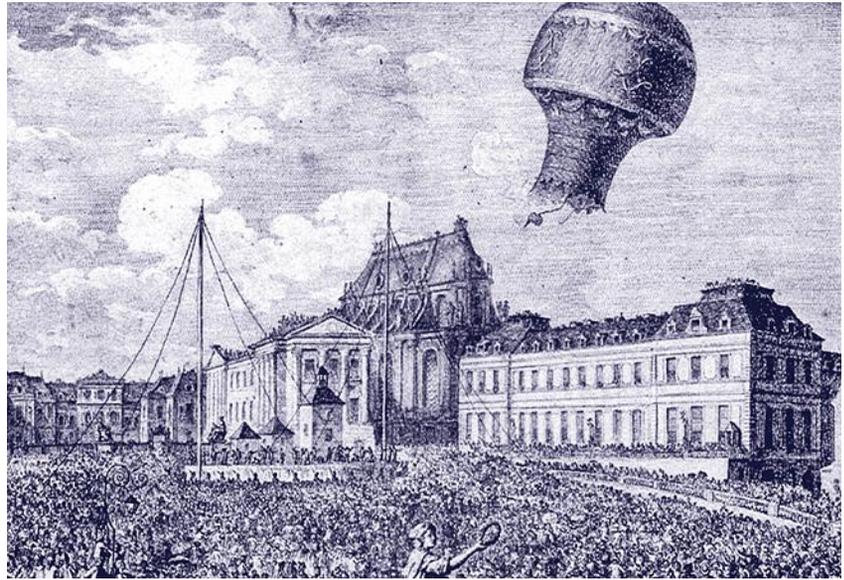
Le comte von Zeppelin suit des études techniques et accomplit une carrière militaire dans la cavalerie jusqu'au grade de général. Démissionnant en 1890, il réalise de grands dirigeables rigides de conception très aboutie auxquels son nom reste attaché, de sorte que le nom propre Zeppelin devient un nom commun. Le « comte volant » crée en 1909 une compagnie de transport aérien. Durant le conflit de 1914-1918, son invention sert à bombarder des objectifs ennemis, terrorisant par le bruit des moteurs les villes et villages survolés. La suprématie des Zeppelin est mise à mal dès 1916, les dirigeables devenant des proies faciles pour les avions alliés. Les usines Zeppelin, outre les dirigeables colossaux qui feront leur réputation en matière de transport à travers le monde, ont fabriqué aussi des avions géants.

Vie et mort des dirigeables

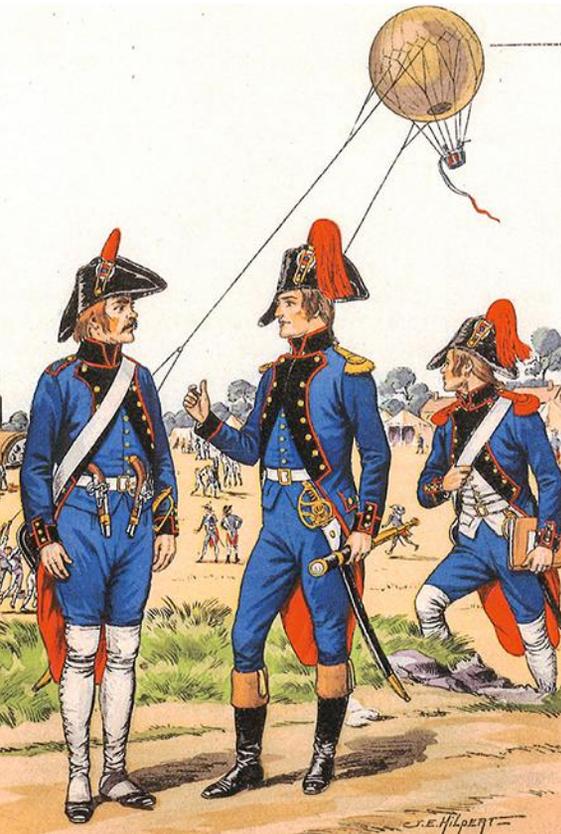
1783

Premier ballon

Dans le jardin du Ranelagh, proche de Paris, Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes s'élancent (vingt minutes!) en ballon à la conquête du ciel, accomplissant ainsi un rêve millénaire: s'affranchir de la pesanteur terrestre. Le 2 avril 1794, le Comité de salut public crée une compagnie d'aéroliers militaires, la première au monde, pour observer les positions ennemies.



Démonstration publique du 19 septembre 1783 des frères Montgolfier au château de Versailles: l'aérostat s'élève en emportant trois animaux.

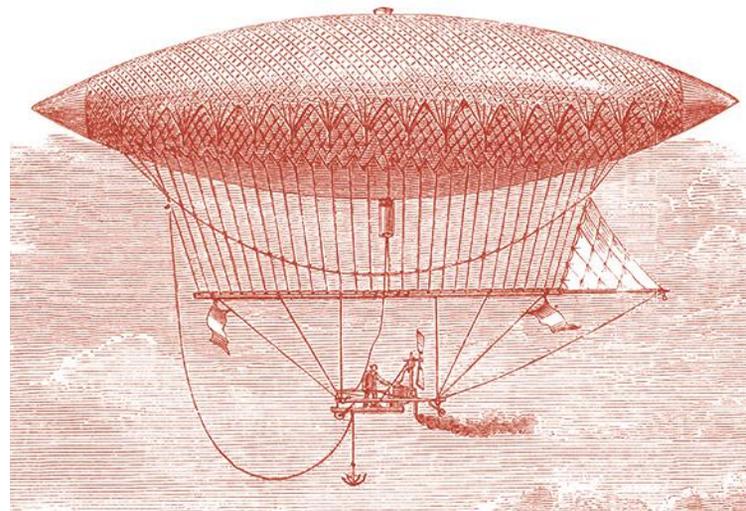


Officiers de la marine française durant la guerre franco-prussienne de 1870-1871

1784

Vaisseau aérien autopropulsé

Le plus léger que l'air pose un problème: il vogue au gré des vents, comme les nuages, se moquant des directives des hommes. Visionnaire, le lieutenant du génie Jean-Baptiste Meusnier de La Place dessine, dès 1784, un vaisseau aérien autopropulsé et guidé. Allongé, pour se mouvoir plus facilement dans l'air, ce ballon est destiné au transport des troupes.



Aérostat Giffard

1852

L'aérostat souple d'Henri Giffard

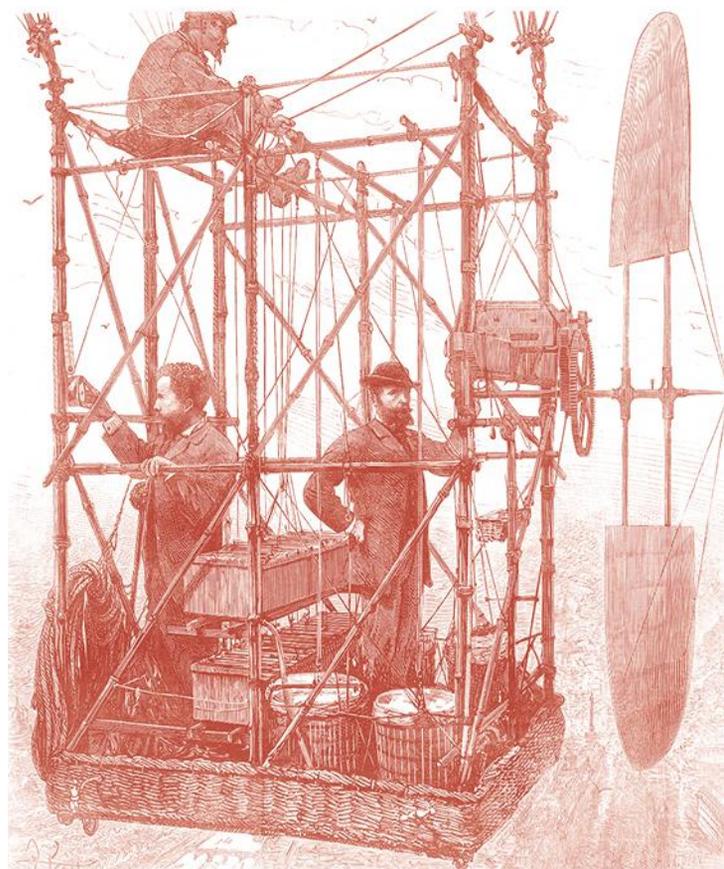
Un inventeur génial! À 27 ans, en 1852, il construit un aérostat souple. Ne disposant pas d'armature interne, le ballon est maintenu dans sa forme par la pression du gaz sustentateur. Gonflé au gaz d'éclairage, il est enveloppé par un filet relié à une traverse dotée d'un gouvernail. La nacelle accueille le conducteur, l'hélice et la machine à vapeur. Le 24 septembre 1852, Giffard décolle de l'hippodrome de l'Étoile, à Paris, et parcourt une vingtaine de kilomètres. C'est le premier vol propulsé de l'histoire.



1870

À la force des bras avec Dupuy de Lôme

En septembre 1870, alors que Paris subit le siège prussien, le ballon monté est le seul moyen d'acheminer vers l'extérieur du courrier, des pigeons voyageurs ou des personnalités politiques. En octobre, Henri Dupuy de Lôme reçoit une subvention du gouvernement pour un dirigeable qui permettrait de sortir de la capitale et d'y revenir. Le 2 février 1872, il part de Vincennes avec huit hommes qui actionnent l'hélice à la force des bras. Ne pouvant lutter contre les éléments, l'équipage dérive.



Les frères Tissandier vers 1880

1881

Le moteur électrique des frères Tissandier

En 1881, les frères Tissandier présentent un modèle réduit de dirigeable à moteur électrique. Le 8 octobre 1883, ils quittent Auteuil pour se poser à Croissy-sur-Seine. Comme pour Giffard, le moteur trop faible ne permet pas d'avancer contre le vent.



Le Graf Zeppelin en Allemagne en 1931

1900

L'appareil rigide de Zeppelin

Le comte allemand Ferdinand von Zeppelin développe un appareil rigide. Ce long cylindre est constitué par des anneaux verticaux reliés entre eux par des poutrelles en aluminium. La permanence de la forme est assurée par une série de ballons porteurs indépendants remplis d'hydrogène. Le 2 juillet 1900, le Zeppelin n° 1 accomplit sa première ascension au-dessus du lac de Constance. Zeppelin met au point une famille de dirigeables stables et maniables volant sur de longues distances. Il fonde en novembre 1909 une compagnie aérienne qui, jusqu'en juillet 1914, transporte 34000 passagers.



1902

Le *Jaune* semi-rigide des frères Lebaudy

En France, les frères Lebaudy font construire des dirigeables semi-rigides où la quille, fixée sous l'enveloppe du ballon, répartit la pression intérieure et assure l'indéformabilité de l'ensemble. *Le Jaune* effectue une centaine de vols entre 1902 et 1905. L'accident du *République* du 25 septembre 1909, qui s'écrase au sol avec son équipage, ne remet pas en cause l'utilisation de dirigeables en manœuvres afin d'étudier leur potentiel pour des missions de repérage, d'observation et de reconnaissance. Les sociétés Astra, Clément-Bayard et Zodiac proposent une série d'appareils.



1916

Défense antiaérienne contre dirigeables

Quand le conflit éclate à l'été 1914, la France dispose de cinq dirigeables opérationnels. Les combats se livrent dans la troisième dimension, l'emploi de l'aviation et de l'aérostation se généralise. Dans cette guerre de masse, les zeppelins bombardent Paris et Londres. À partir de 1916, ils sont contrés par la défense antiaérienne et la marine française met en place une flotte de dirigeables dans l'océan Atlantique nord.



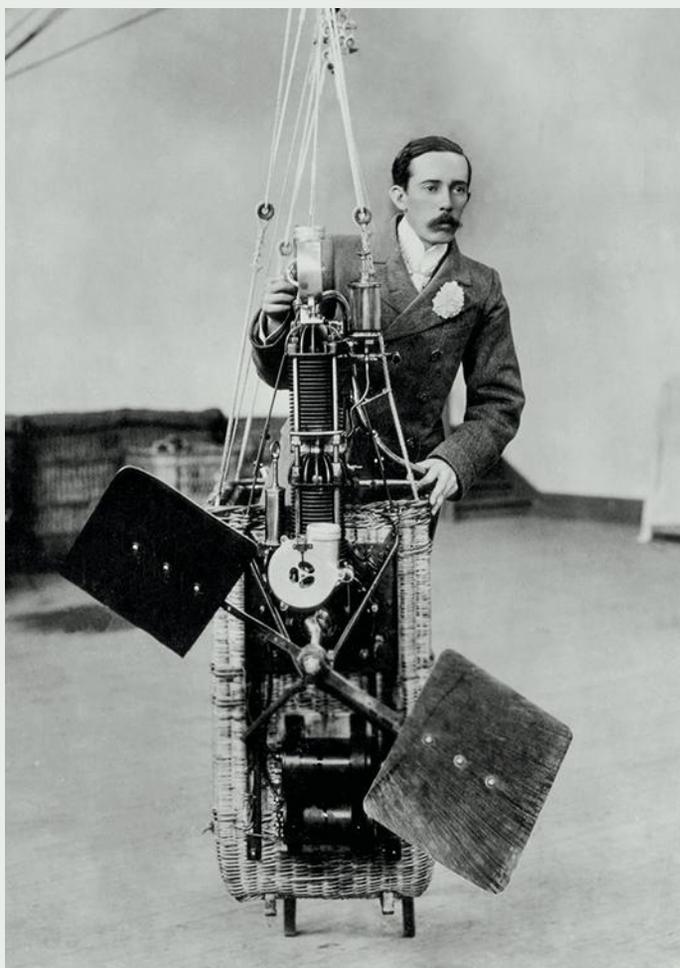
1937

Le glas des zeppelins

La paix revenue, les zeppelins se transforment en paquebots volants pour l'exploitation de lignes commerciales transatlantiques. Cependant, l'inflammabilité de l'hydrogène pose problème. La spectaculaire catastrophe du *Hindenburg*, qui s'embrase le 6 mai 1937 à son arrivée aux États-Unis en tuant une trentaine de personnes, sonne le glas des dirigeables de transport civil. Ces mastodontes sont considérés comme une impasse et abandonnés au profit de l'avion.

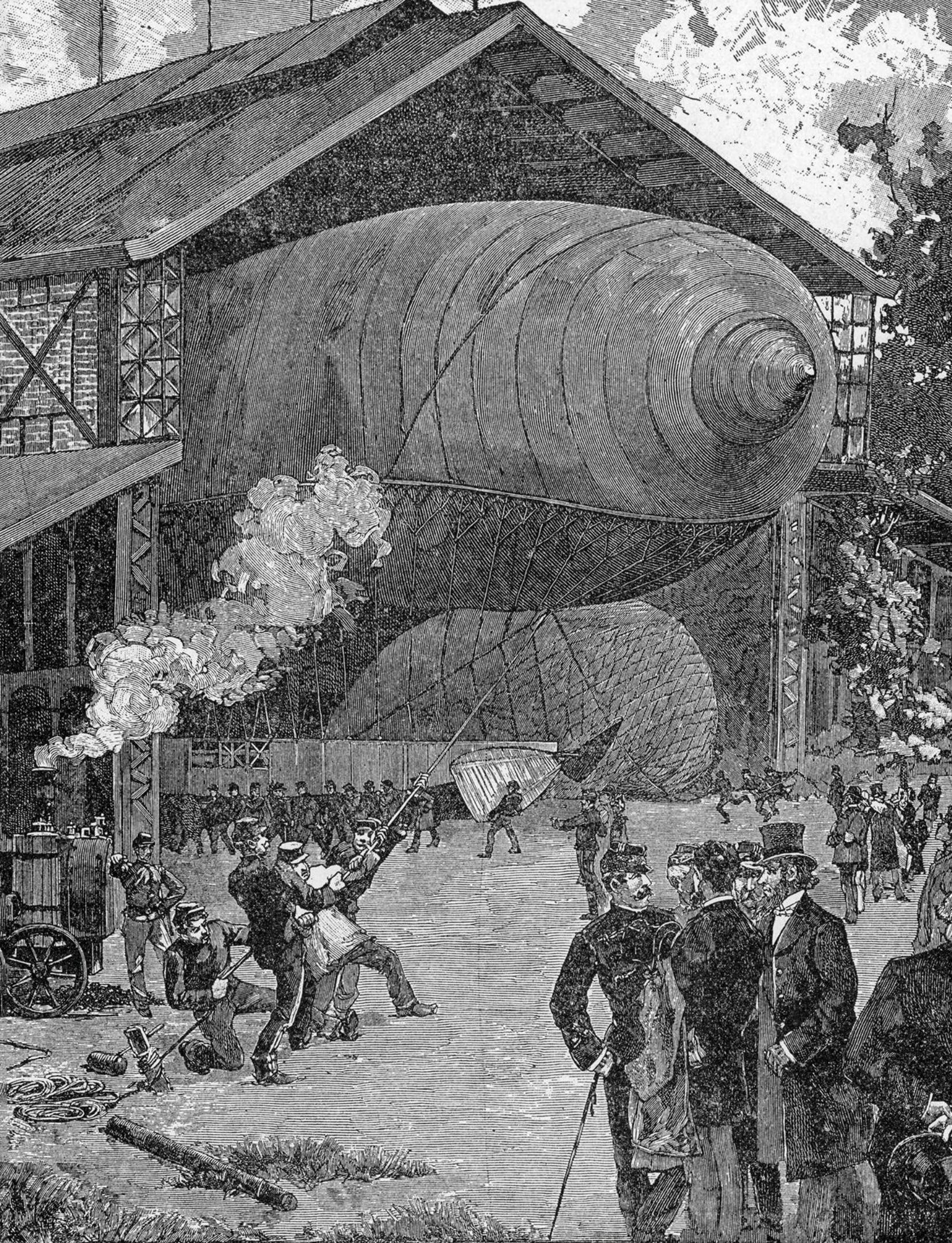
Alberto Santos-Dumont, gagnant fou du prix Deutsch de la Meurthe, 1901

Né au Brésil au sein d'une famille ayant fait fortune dans le café, Alberto Santos-Dumont débarque en France en 1891. Ce dandy parisien, qui commande à Cartier la première montre-bracelet pouvant être lue pendant ses expériences aériennes, accomplit en 1906 le premier vol officiel de l'histoire de l'aviation. Risque-tout célèbre, il détient le brevet de pilote de ballon, de dirigeable et d'aéroplane, est le premier à faire voler un ballon dirigeable équipé d'un moteur de deux cylindres de sa fabrication. En avril 1900, le mécène Henry Deutsch de la Meurthe, passionné d'aviation, membre de l'Aéro-Club de France, promet la somme de 100 000 F (320 000 € environ) à celui qui effectuera le vol Saint-Cloud – tour Eiffel aller et retour avec son dirigeable en moins de trente minutes. Santos-Dumont est décidé à réussir. Il construira dirigeable sur dirigeable, son épopée sera grandiose. À sa première tentative, le 8 août 1901, il est victime d'un accident : alors qu'il a déjà viré autour de la tour Eiffel, à la suite d'un dégonflement incontrôlable, son dirigeable heurte un immeuble du quai de Passy et il se retrouve suspendu au 5^e étage ; une autre fois, il atterrira à Longchamp, les cordages entremêlés ; avec le dirigeable n° 6, dans le parc Rothschild... Enfin, à sa 25^e tentative, le 19 octobre 1901, ce fou volant effectue enfin le vol imposé en moins de trente minutes et gagne ainsi le prix Deutsch de la Meurthe. Il aura surplombé la tour Eiffel de six mètres ! En vingt-neuf minutes et trente secondes, affirmera Santos. Certains membres de la commission en débattent, car Santos n'était pas, à l'arrivée, passé exactement au-dessus d'eux ! Des esprits chagrins. Il toucha 125 000 F : 75 000 F pour les pauvres de Paris, le reste pour ses collaborateurs : un seigneur.



CI-CONTRE, EN HAUT
Santos-Dumont
dans son ballon
motorisé, vers 1900

CI-CONTRE, EN BAS
Un dirigeable vire
autour de la tour Eiffel.



Mission de Chalais-Meudon : construire des ballons militaires

Le premier centre de recherche aéronautique du monde !

Par le capitaine Sylvain Champonnois

Par décret du 31 octobre 1794, le Comité de salut public crée l'École nationale aérostatique dans le parc de Meudon, aux portes de Paris, ses dix hectares étant admirablement situés au-dessus de Paris pour lancer des ballons. Six mois plus tôt y a été implantée la première compagnie d'aérostiers militaire, créée par Conté et Coutelle, destinée à alimenter d'informations les armées révolutionnaires en lutte.

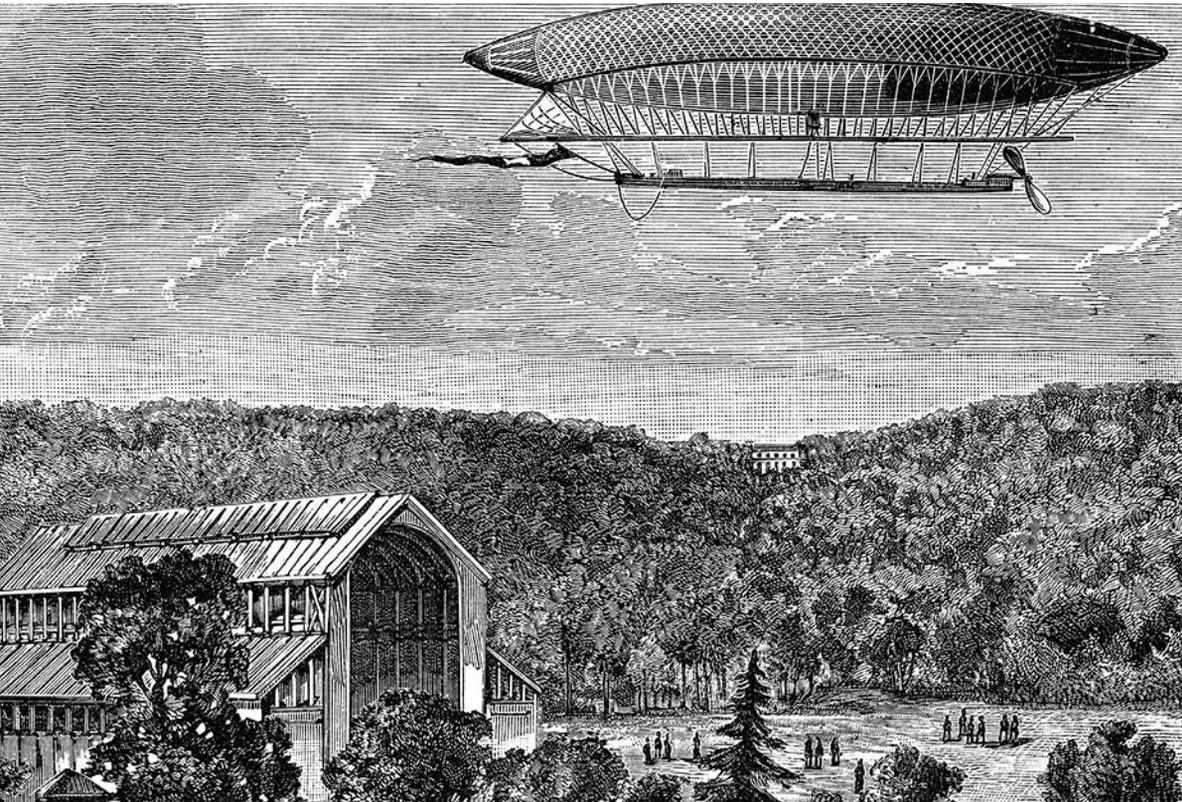
Bien plus tard, Léon Gambetta, ministre échappé en octobre 1870 de Paris assiégé à bord d'un ballon, acquis à la cause du plus léger que l'air, soutient la création, en 1877, de l'Établissement central de l'aérostation militaire dans le domaine de Chalais-Meudon, qui devient ainsi le premier centre de recherche aérostatique puis aéronautique au monde. On assigne à cet organisme la mission de construire des ballons militaires et les matériels afférents, d'en étudier et perfectionner toutes les parties, d'instruire, enfin, le personnel chargé du service des aérostats en temps de guerre. Nommé colonel, Charles Renard, 31 ans, prend la tête de l'établissement et fait édifier un vaste hangar, désigné sur le plan de masse par la lettre « Y », héritant

pour partie des éléments d'un hall d'inspiration gothique conçu par l'ingénieur Henri de Dion pour l'Exposition universelle de 1878 à Paris – il servit d'annexe à la galerie des Machines.

Construction d'un dirigeable baptisé *La France*

Les charpentes métalliques sont surélevées afin de pouvoir abriter des aérostats, les parois verticales atteignent 18 m, le sommet culmine à 23 m. Le mur pignon de la façade nord reste ouvert pour laisser le passage libre aux dirigeables. Deux galeries, moins hautes, sont ajoutées de chaque côté du hangar principal pour servir d'ateliers. Le bâtiment mesure au total 70 m de long pour 40 m de large, l'intérieur étant éclairé par de grandes verrières sur les deux pignons et par un vitrage en partie haute le long des façades longitudinales. Cette structure mêlant le fer, le verre et la brique est un bel exemple de la construction industrielle de la seconde moitié du XIX^e siècle. Le premier hangar à dirigeables conçu au monde sera d'ailleurs inscrit dans un premier temps à l'inventaire supplémentaire, puis classé monument historique en 1982.

Le dirigeable
La France rentrant
au parc de Chalais-
Meudon, en 1910



Renard est décidé à construire un engin volant contrôlé par l'homme, c'est la grande ambition de sa vie. Il se lance dans la fabrication d'un dirigeable grandeur réelle baptisé *La France*. Son associé, Arthur Krebs, conçoit un moteur électrique qui développe une puissance de 8 ch pour un poids de 96 kg, alimenté par une batterie de 400 kg. Le ballon sustentateur est souple et adopte la forme d'une baleine : un avant ellipsoïdal, un arrière pointu. L'enveloppe en étoffe de soie vernie mesure 50,42 m de long avec une circonférence maximale de 8,40 m pour un volume total de 1 864 m³ d'hydrogène. En dessous est suspendue une nacelle en bambou de 33 m qui dispose à l'avant d'une hélice tractive bipale de 7 m de diamètre, à l'arrière d'un stabilisateur et d'un gouvernail de direction.

Le moteur électrique, moyen de propulsion de l'avenir

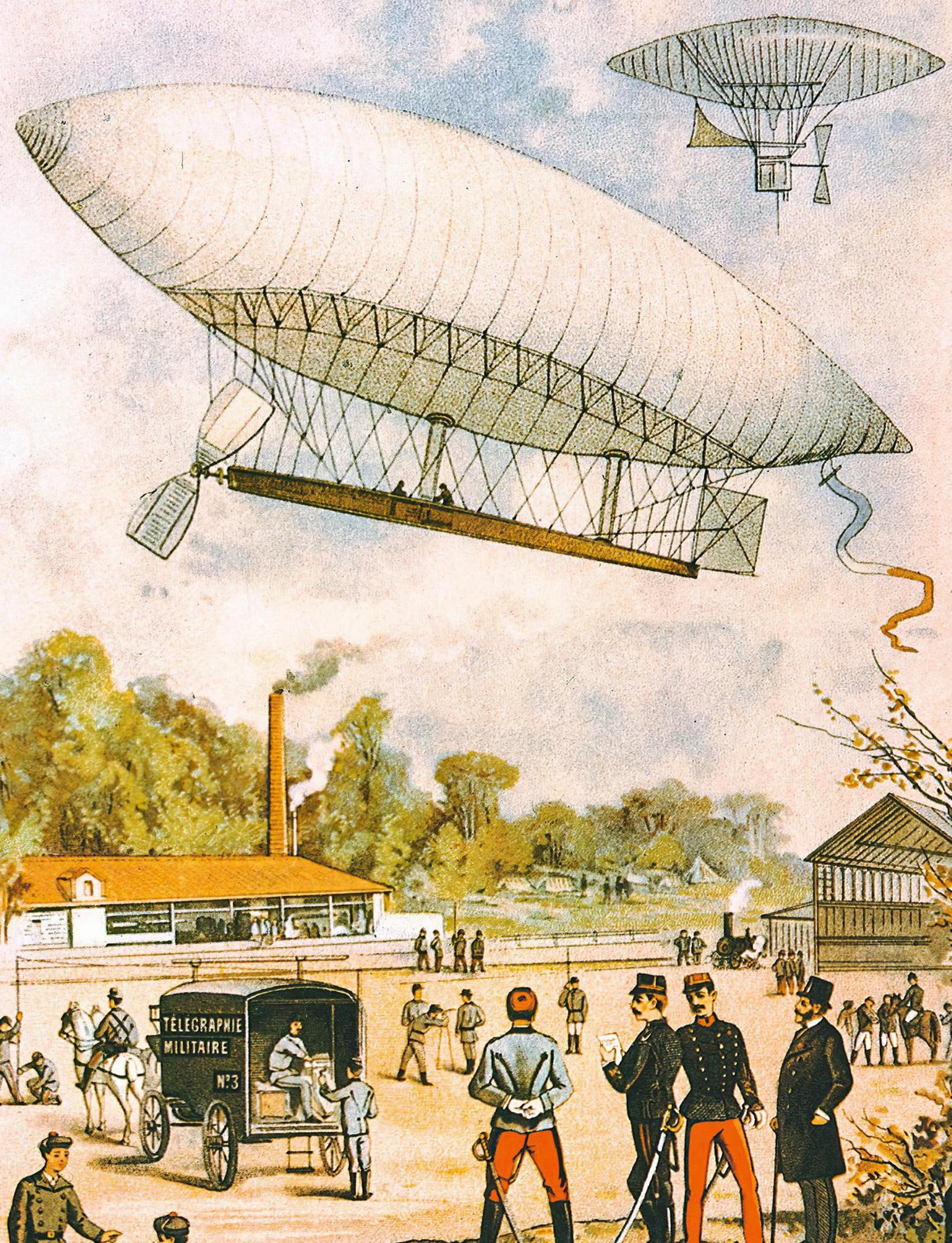
L'expérience, fort concluante, est renouvelée six fois entre 1884 et 1885, avec notamment un atterrissage en rase campagne et le survol de Paris. Charles Renard en tire la

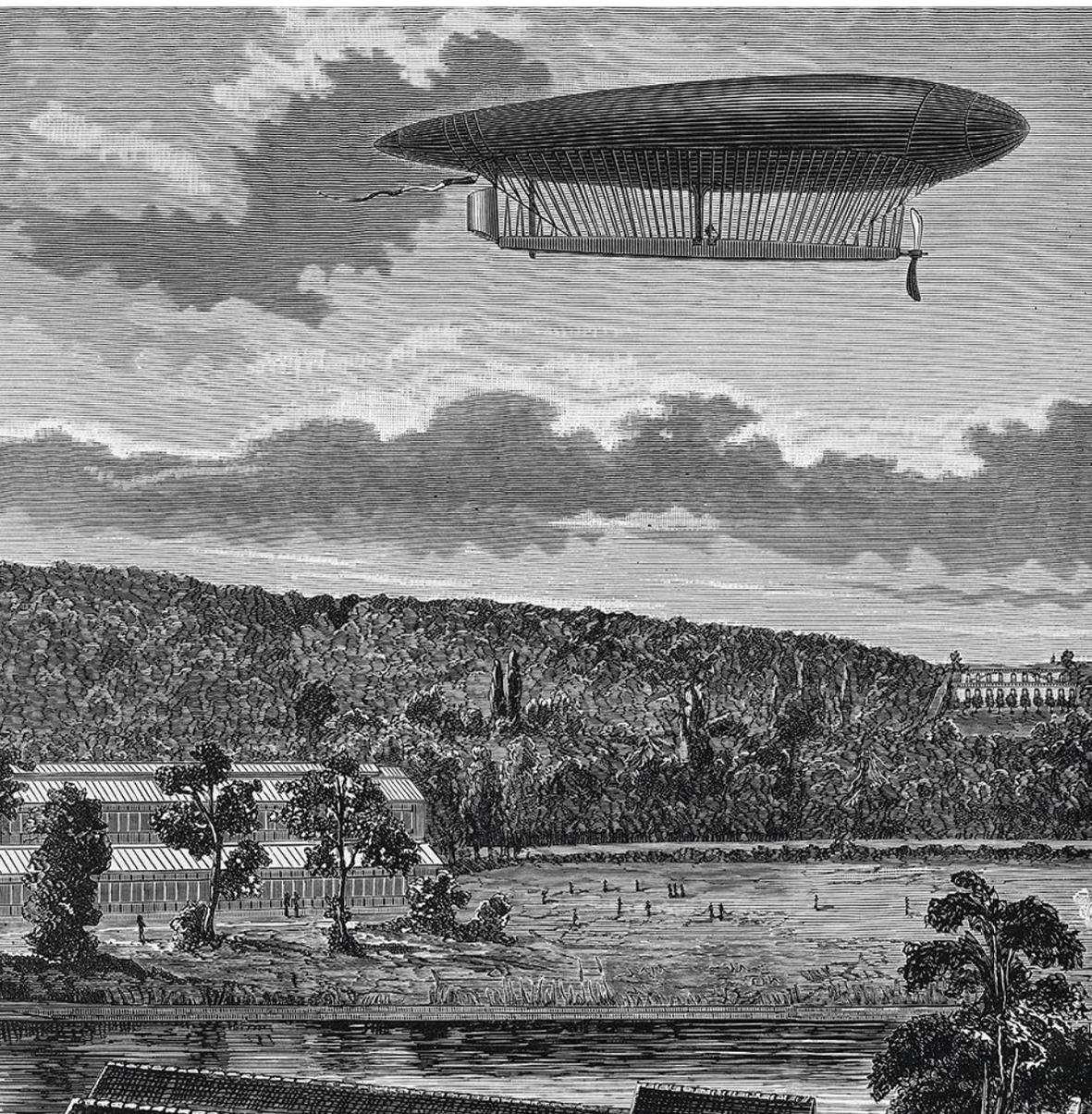
Un moteur électrique
d'une puissance de 8 ch
pour un poids de 96 kg,
alimenté par une batterie
de 400 kg.

conclusion que le moteur électrique représente le moyen de propulsion de l'avenir, même si, pour l'instant, son poids reste prohibitif eu égard à la puissance fournie. Le 8 avril 1886, dans un discours prophétique, il exprime sa foi pour « [...] les appareils volants plus lourds que l'air, qui auront nécessairement une vitesse bien plus grande que les ballons dirigeables, permettant d'exécuter de grands voyages avec une rapidité incroyable. Mais il faudra pour cela réaliser sur les moteurs des progrès si grands, qu'il s'écoulera peut-être bien des années avant que le premier navire volant ait réussi à quitter le sol. » Un nouveau dirigeable est mis en chantier

CI-DESSUS
Le dirigeable
La France évoluant
près du Hangar Y,
fin XIX^e siècle

PAGE DE DROITE
Représentation des
éléments constitutifs
de l'aérostation
militaire à Chalais-
Meudon : personnel
de l'armée de terre
et de la marine,
poste de télégraphie
militaire, atelier,
dirigeable *La France*,
direction, Hangar Y





Le dirigeable de Renard et Krebs survolant la base de Chalais-Meudon, publié dans *L'illustration*, le 30 août 1884

en 1886, *Le-Général-Meusnier*, plus grand, de 3 000 mètres cubes et pourvu d'un moteur à explosion. Les travaux, rencontrant une série d'obstacles, s'éternisent jusqu'en 1893. Ce projet doit finalement être abandonné.

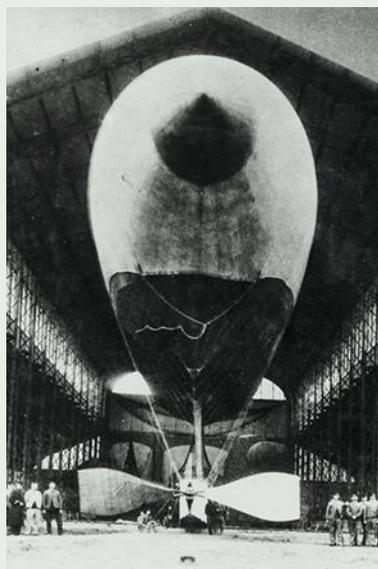
La postérité

En 1903 et 1904, Charles Renard présente à l'Académie des sciences une série de mémoires relatifs aux hélices sustentatrices. Le 27 mai 1905, soit un mois seulement après sa mort, son nouvel adjoint, le capitaine Ferdinand Ferber, polytechnicien

artilleur, accomplit le premier vol plané motorisé d'Europe. À la Belle Époque, il règne dans le Hangar Y une forte odeur de caoutchouc provenant des enveloppes vides de ballons stockées là avant de prendre vie une fois gonflées à l'hydrogène. Il accueille plusieurs dirigeables, dont un des Lebaudy financés par «l'empereur du sucre» servant à l'instruction. Les ateliers aérostatiques de Chalais-Meudon produisent onze dirigeables, dont certains vont équiper l'armée et la marine. Durant la guerre de 1914-1918, ils fabriquent des ballons d'observation Caquot (surnommés «saucisses»).

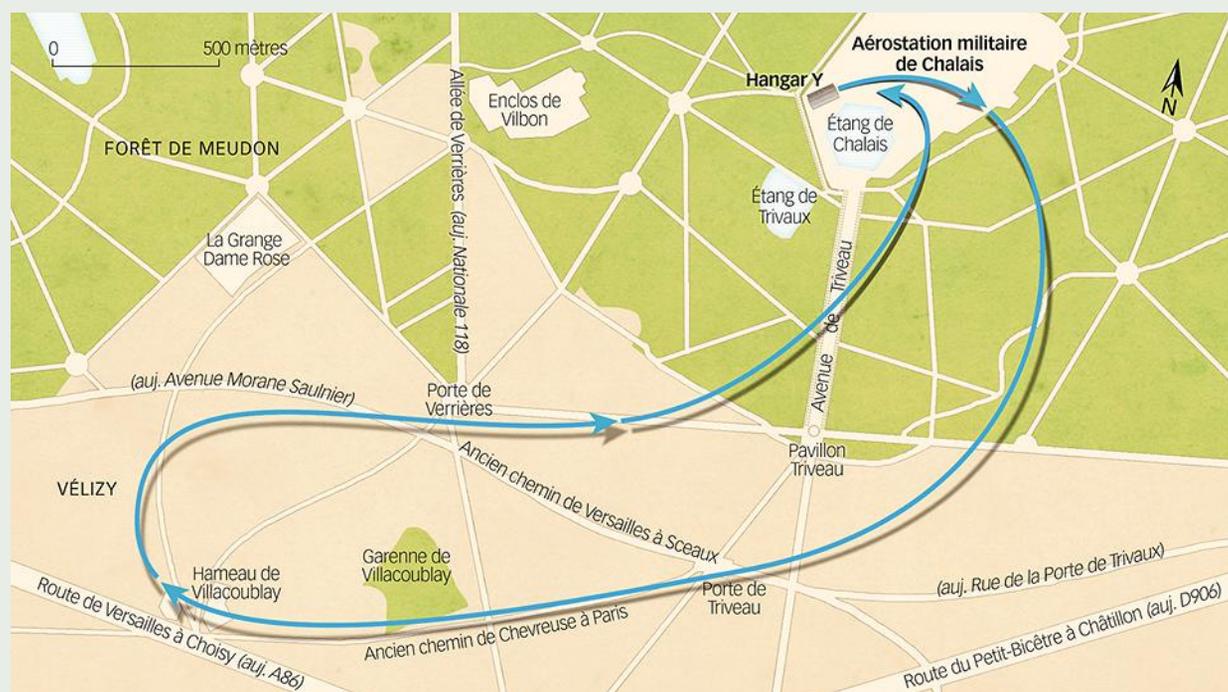
9 août 1884 : la première mondiale de Renard et Krebs

Le dirigeable gonflé attend dans le hangar protecteur le jour propice. Les conditions météorologiques, clémentes, décident du vol le 9 août 1884. On extrait l'immense *La France* ; on le met en place sur l'aire de manœuvre. Après le signal « Lâchez tout ! », le dirigeable s'élève à 16 heures en emportant ses deux concepteurs. Tout va bien, le moteur tourne, et, obéissant au gouvernail, l'appareil suit un itinéraire préalablement établi allant de Chalais-Meudon à Villacoublay et retour. La route est d'abord tenue nord-sud en direction du plateau de Châtillon et de Verrières. Après avoir volé pendant 4 km, l'équipage vire au-dessus de Villacoublay pour revenir sur ses pas, exécute un demi-tour sur la droite. En passe d'atterrir, ses pilotes font tourner l'hélice en marche arrière afin de reprendre doucement contact avec le sol à l'emplacement précis du départ. Un grand succès. Renard et Krebs ont parcouru à 400 m d'altitude la distance de 7,6 km en l'espace de 23 minutes, soit une vitesse moyenne de 19 km/h. Pour la première fois dans le monde, en un siècle d'aérostation, un objet volant est dirigé de manière contrôlée dans les airs avec retour au point de départ. Le 10 août, les journaux se font l'écho de cette prouesse : « C'est une gloire pour l'armée française d'avoir dans son sein des hommes de cette valeur. C'est aussi une grande gloire pour la nation française d'avoir complété la découverte de Montgolfier en transformant la bouée aérienne en un navire dirigeable. La navigation



Dirigeable *La France* de Renard et Krebs, 1884
Coll. musée de l'Air et de l'Espace, Paris-Le Bourget

aérienne est aujourd'hui doublement un art français ; mais les bienfaits de la nouvelle découverte s'étendent évidemment sur le monde entier. Nous sommes à la veille d'une révolution complète dans l'art de la locomotion, révolution dont les conséquences sociales et internationales dépasseront probablement les prévisions les plus optimistes. Heureux ceux qui vivront assez pour assister à cette transformation et en goûter les bienfaits ! » Cette prouesse ne sera égalée que dix-sept ans plus tard, en 1901, par le Brésilien Santos-Dumont.



Trajet du dirigeable le 9 août 1884

Musée de l'Air de 1921 à 1973, de Meudon au Bourget

Au retour de la paix, le Hangar Y regroupe les collections héritées de ce passé glorieux et devient le plus ancien musée aéronautique au monde, sur décision du gouvernement.

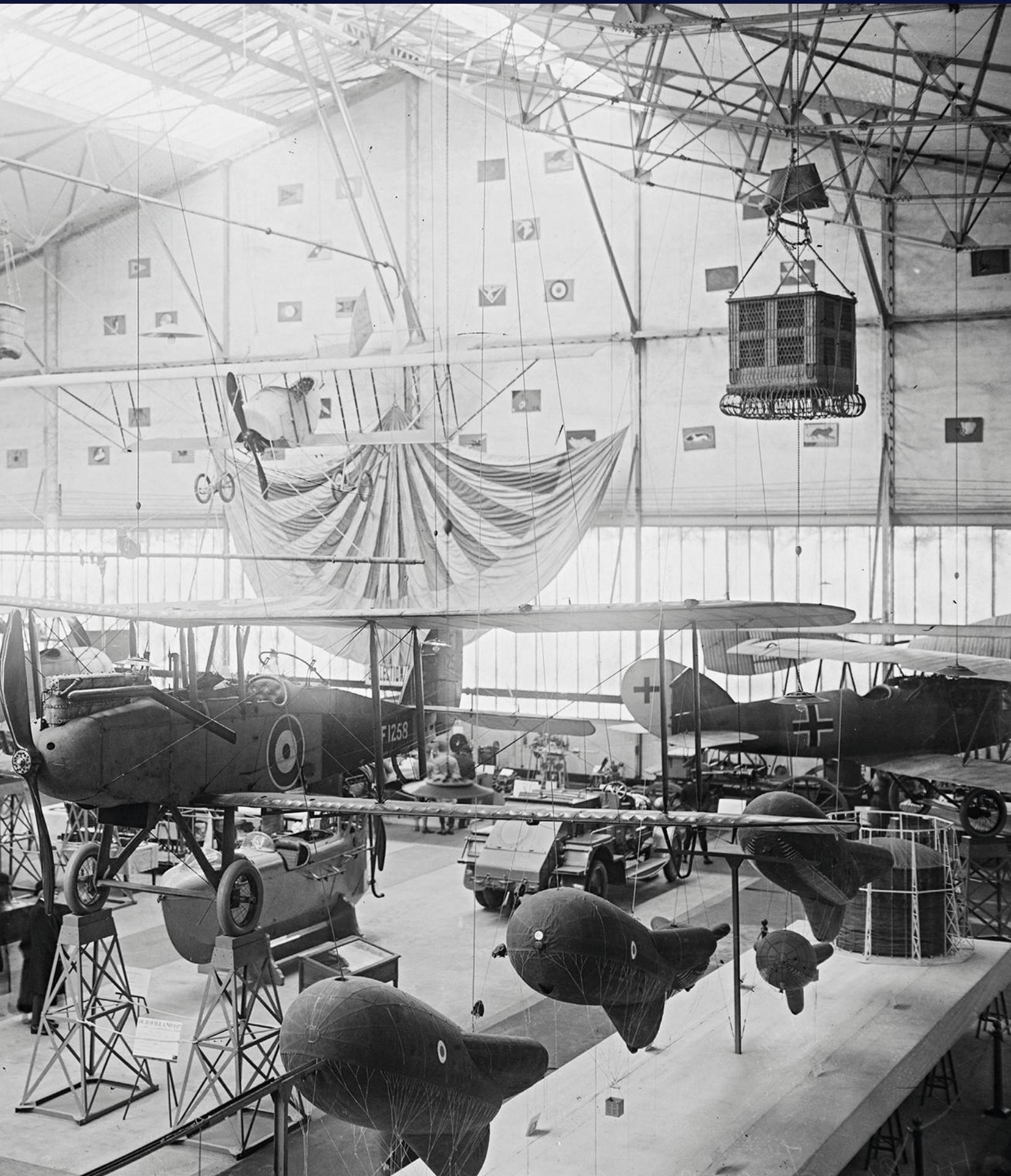
Le musée est inauguré en 1921, avant qu'on décide de transférer ses collections boulevard Victor, dans le 15^e arrondissement de Paris, en 1936, collections qui retournent à Chalais-Meudon en 1946. Finalement, ses collections trouveront un abri définitif au Bourget en 1973. En 1935 est inaugurée, sur le site de Chalais-Meudon, la grande soufflerie subsonique, puis l'Onera (Office national d'études et de recherches aérospatiales) est créé en mai 1946, afin de relancer la recherche aéronautique restée en sommeil en France sous l'Occupation... Quant au hangar abandonné, il verra passer Chagall en 1964 pour assembler les différentes parties du nouveau plafond de l'Opéra Garnier [lire p. 32-34] et Jean-Pierre Jeunet venu y tourner des scènes d'*Un long dimanche de fiançailles* en 2003...



Visite du musée de l'Air en 1955 par un groupe de personnalités

Vue générale des collections du Conservatoire de l'aéronautique, à Meudon, le 23 novembre 1921



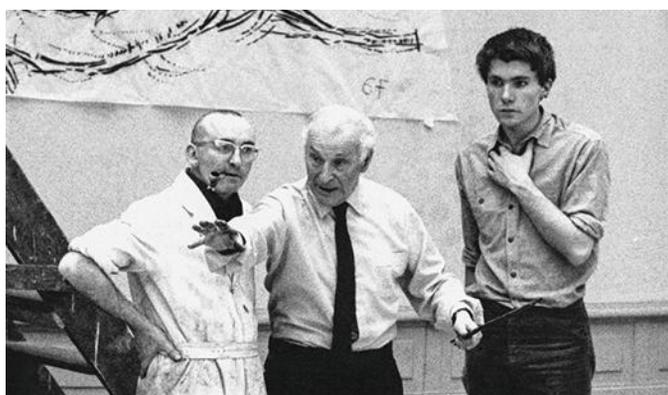


**Marc Chagall y assemble son plafond
du palais Garnier en 1964**

Une parenthèse enchantée

Par Malika Bauwens

Dans la forêt de Meudon, la belle au bois dormant attendait que quelqu'un vienne la tirer de son long sommeil. Mais même un preux chevalier comme Pierre Clostermann, l'as des as de la Seconde Guerre mondiale, faillit rebrousser chemin lorsqu'il découvrit ce qu'était devenu le hangar : un vaste débarras ! Le 28 avril 1949, celui qu'on surnomme le premier chasseur de France est invité par Jean Dollfus, aéronaute et conservateur du musée de l'Air, à explorer les réserves de l'institution. Ciel ! Les trésors des pionniers de l'air s'entassent, des Wright, des Caudron G.3, des maquettes de Spitfire... prennent la poussière dans le hangar de Meudon. Les collections, en partie pillées par les Allemands, ont été déplacées et végètent depuis 1944 en attendant de briller dans un nouveau lieu. Les deux hommes posent un œil tantôt ému, tantôt consterné sur notre patrimoine aérien, raconteront les colonnes de *Point de vue, Images du monde* puis clap de fin. Le rideau se referme pour une douzaine d'années. Le réveil du hangar se fera doucement, d'abord par les coulisses, avec un projet à la hauteur des lieux : il sera le théâtre d'une grande répétition pour le plafond du palais Garnier, chef-d'œuvre de Marc Chagall ! Évoquons d'abord le commanditaire de ce grand



Marc Chagall avec Roland Bierge (à g.) et Paul Versteeg
Photo Hélène Jeanbrau



Le plafond est constitué de 12 panneaux et un panneau circulaire central de toile montés sur une armature de plastique (240 m² environ), et signés par l'artiste sur le panneau central et sur le panneau principal : « Chagall Marc 1964 ».





Le 7 août 1964, les 12 panneaux en corolle et le panneau central sont prêts à être assemblés pour rejoindre le palais Garnier.

projet. S'ennuyant à une représentation de *Daphnis et Chloé*, dit la légende, André Malraux, ministre de la Culture, trouve le plafond de l'Opéra de Paris, signé Jules-Eugène Lenepveu, un peu poussiéreux, en tout cas trop académique pour cette institution qu'il souhaite rajeunir. Dès l'entracte, il demande à son vieil ami Marc Chagall de produire un nouveau décor. Nous sommes en 1960, quatre-vingt-cinq ans après l'inauguration du bâtiment de style Napoléon III conçu par Charles Garnier. La commande fait scandale, mais Malraux tient bon. « Troublé, touché, ému », Chagall doute « jour et nuit », réalise une esquisse puis, pendant plus d'un an, des dizaines de maquettes, parfois en noir et blanc, avant de parvenir à une composition lyrique.

Peindre sur une toile amovible

La peinture de Lenepveu étant exécutée sur une coupole en cuivre, Chagall entreprend de peindre son décor sur une toile amovible. À partir de février 1964, Roland Bierge, chef des ateliers de peinture de la Comédie-Française et membre de la Nouvelle École de Paris, est à pied d'œuvre pour mener à bien le chantier du plafond de l'Opéra, en suivant les deux maquettes de Marc Chagall d'un peu plus d'un mètre. À ses côtés, deux jeunes apprentis : Paul Versteeg, un Néerlandais, et Richard Paschal, 24 ans, qui se souvient d'« une opportunité unique, d'un travail intense, accroupi, assis, avec de gros enjeux ». L'affaire s'est déroulée

principalement aux Gobelins, où les tapisseries du premier étage avaient été décrochées pour laisser place aux peintures du futur plafond. Le photographe Izis est l'un des rares visiteurs autorisés. Ses clichés montrent, aux murs, des photographies des dessins de Chagall et, au sol, les œuvres. À Vence, les opérations concerneront la partie centrale du décor.

Assemblage sous haute protection

Peindre, c'est bien joli, mais où diable assembler ces 220 m² de toile ? Ce sera au hangar de Meudon. Le 7 août 1964, c'est jour de répétition. Les 12 panneaux en corolle et le panneau central imaginés par Marc Chagall sont prêts à être assemblés avant de rejoindre le firmament de Garnier. Sous haute protection, le site est gardé 24 heures sur 24. Dehors, la polémique agite la presse et les mauvais esprits. À l'abri des regards, les panneaux seront montés sur un cadre, lui-même préparé deux jours en amont. Puis la toile est marouflée, sous la direction de Roland Bierge, sur son armature en plastique de plus de 240 m², un matériau antifeu, venu de Rouen où il a été fabriqué. Depuis un échafaudage, Chagall peut faire ses retouches. Malgré ses 77 ans, son geste reste sûr, aérien comme ses personnages... Fin août, cette grande peinture à l'huile – parmi les plus grandes au monde – est terminée. Le 23 septembre 1964 est dévoilé à l'Opéra le rêve de Chagall. Et le hangar s'endort de nouveau...

Mise en place sur la remorque des plaques du plafond réalisé par Marc Chagall pour l'Opéra Garnier et assemblées au Hangar Y, en 1964





La résurrection du Hangar Y



Une façade quadrillée en aluminium de 400 m²

Une restauration qui respecte intégralement l'architecture

Par Jean-Baptiste Rendu



Coordonnée par VINCI Immobilier, la renaissance du Hangar Y et de ses abords a mobilisé de nombreuses compétences : outre l'architecte en chef des monuments historiques Daniel Lefèvre, chargé de la restauration du bâti dans le respect des règles propres à un monument protégé, on compte deux agences d'architecture. D'une part, Urban Act, associée au paysagiste Christian Fournet, qui a mené à bien la construction de deux structures légères, destinées à accueillir une salle de restaurant et une salle

de séminaires, ainsi que la réhabilitation du site historique de l'étang de Chalais. D'autre part, Data Architectes, dirigée par Léonard Lassagne et Colin Reynier, qui a déjà à son actif la transformation de nombreux bâtiments protégés dans un esprit contemporain. Le défi consistait, pour ces architectes sélectionnés sur concours, à adapter le lieu à sa nouvelle vocation dans le respect d'un cahier des charges défini par la DRAC, en proposant des aménagements réversibles sans toucher à la structure même du bâtiment.

Vue du Hangar Y depuis le bassin de Chalais avant travaux



Vue de la façade sud du Hangar Y avant restauration

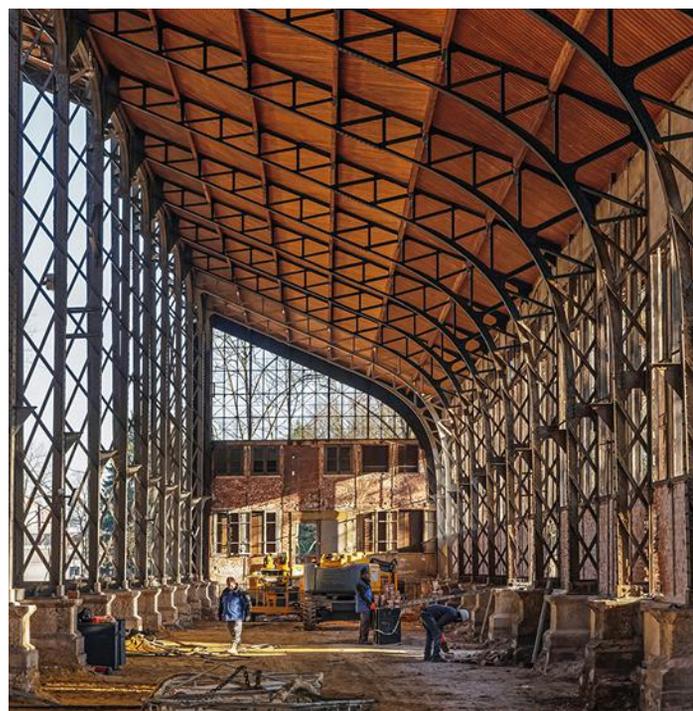
son centre par un oculus évoquant le nez des dirigeables qui nichaient jadis dans le hangar, révèle et met en valeur, dès l'entrée, l'ampleur et la structure de la grande halle, qui s'offre d'un seul tenant. Tout au plus les architectes l'ont-ils équipée à l'intérieur de deux mezzanines longitudinales, pourvues de leurs propres fondations, indépendantes du bâtiment, et desservies par deux escaliers latéraux qu'ils ont eux-mêmes dessinés. Modeste et subtile, toute en fluidité et en élégance, l'intervention du duo, malgré d'innombrables contraintes techniques, respecte intégralement l'architecture du bâtiment et prend pleinement la mesure de ce lieu exceptionnel.

La façade exposée au nord, initialement ouverte pour que puissent sortir les dirigeables, et postérieurement habillée de panneaux de brique rivetés sous une grande verrière occupant la partie supérieure du pignon, a été entièrement repensée. Léonard Lassagne et Colin Reynier l'ont remplacée par une grande façade intégralement vitrée de 400 m², discrètement quadrillée de menuiseries en aluminium, en léger retrait par rapport à l'originale pour qu'elle puisse résister au vent.

Coup de maître, la transparence de la façade en verre extraclair

S'y insèrent deux portes circulaires de 11 mètres de hauteur, aussi impressionnantes qu'invisibles, formées de deux vantaux d'un peu plus de 5 mètres chacun. Si l'accès habituel du public s'effectue par des portes latérales, ce parti réserve la possibilité d'ouvrir largement la nef dans une configuration de grande affluence. Coup de maître, la transparence de cette façade en verre extraclair, singularisée en

Vue de l'intérieur du Hangar Y avant la pose du sol et des mezzanines



Restauration et restructuration en 3 étapes

Façade de 400 m² constituée de cadres en aluminium extérieurs parclovés, supportés par une structure en acier

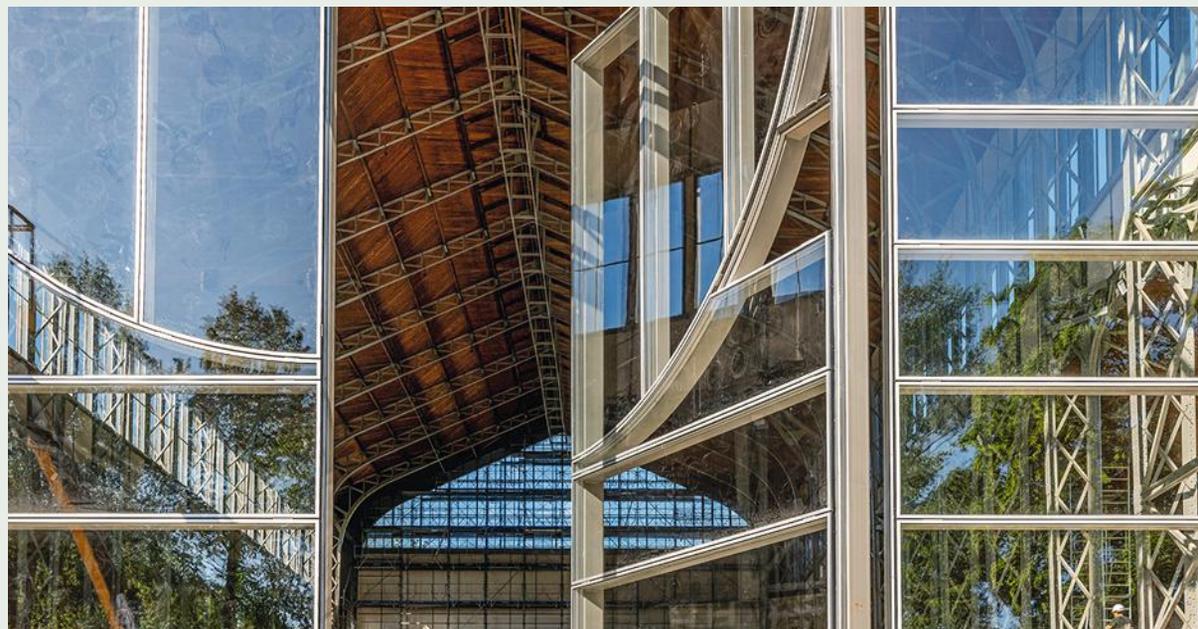
1. Dépose du pignon nord daté du début du xx^e siècle

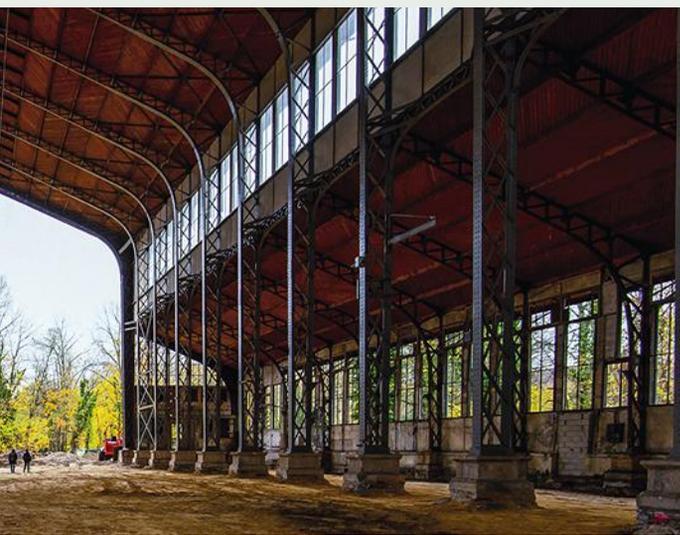
La dépose méticuleuse des éléments constitutifs du pignon nord du Hangar Y – à savoir le remplissage en verre du tympan ainsi que les briques du soubassement – a permis d'identifier précisément les points d'accroche de la façade existante sur la structure historique en fer puddlé. Cette intervention chirurgicale a été essentielle pour positionner précisément le nouveau pignon nord.



2. Retrouver les éléments originels

La fin du chantier de curage et de démolition donne à voir le Hangar Y dans son état d'origine et révèle les éléments constitutifs de son volume: la nef centrale, faite de grandes fermes composées de sections de fer puddlé rivetées assises sur des piédestaux en pierre, et les bas-côtés, définis par des demi-fermes reposant également sur des éléments maçonnés. Les toitures légères, ainsi que les façades latérales vitrées posées sur des allèges de briques, viennent redéfinir les volumes très simples du hangar. La lumière, pénétrant différemment en tout point de la journée, offre un spectacle d'une grande variété.





3. Magnifier l'espace élémentaire

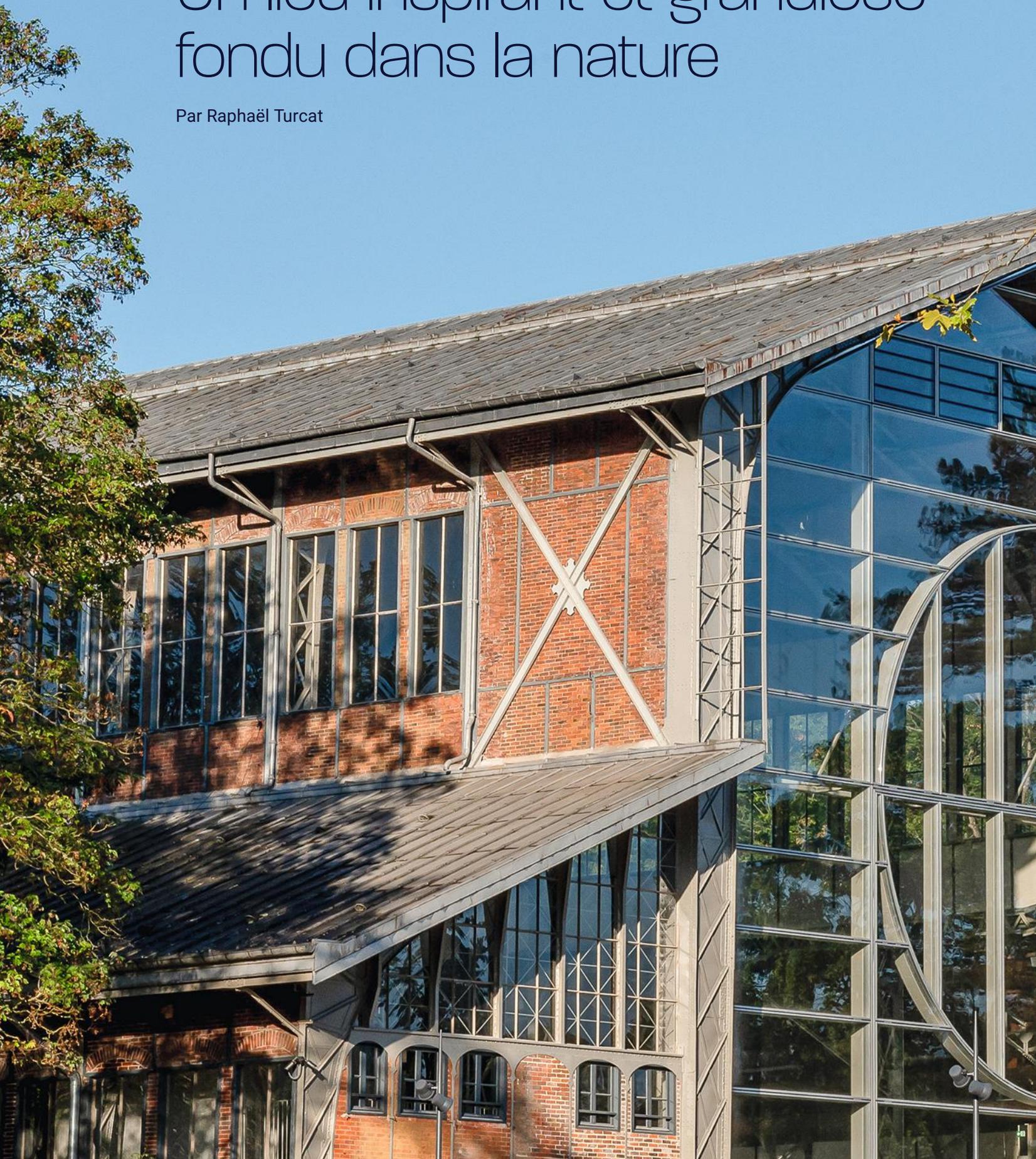
L'ensemble des décisions prises, lors de la conception et sur le chantier, ont été orientées pour mettre en valeur ce bâtiment et son espace emblématique hérité d'un âge d'or industriel. Le grand pignon nord est totalement vitré. Celui-ci est constitué d'un verre extraclair fixé sur une structure métallique optimisée, épousant parfaitement le dessin des fermes existantes. Les autres interventions, que sont la création d'une grande dalle en béton quartzé au sol et des deux mezzanines situées sur les bas-côtés, sont pensées dans la logique structurelle et fonctionnelle du Hangar Y. Ces éléments architecturaux sont implantés de manière à sublimer ce grand vide central créé par l'ingénieur Henri de Dion.



Voué aux expositions et aux événements culturels divers

Un lieu inspirant et grandiose fondu dans la nature

Par Raphaël Turcat





De loin, ça ressemble à une maison comme les dessinent les enfants : des murs soutenant une toiture dont les pentes descendent à 15°. De chaque côté, de petites ailes bordent l'ensemble. Une maison basique, fonctionnelle, n'était cette démesure qui vient troubler la simplicité de l'espace naturel, à la frontière entre Meudon et Meudon-la-Forêt. On s'approche de quelques pas, et le dessin d'enfant disparaît pour laisser place à une étrangeté qui évoque un lieu saint ; le verre extraclair de la façade donne en effet au bâtiment une religiosité surnaturelle. Mais contrairement aux églises, la rosace de la façade principale ne sert pas à laisser passer le jour tout en occultant la vue ; elle est un élément transparent au milieu d'autres éléments transparents rectangulaires, donnant à l'ensemble des airs de jeu de casse-tête sacré.

Nous sommes maintenant tout près de la bâtisse et le contraste est d'autant plus saisissant : le verre s'entrechoque avec une structure d'Henri de Dion, un ingénieur qui eut pour élève Gustave Eiffel, de la fonte pure et dure, alors qu'à l'intérieur, un ballon dirigeable aux reflets d'argent, œuvre de l'artiste coréenne Lee Bul, semble attendre qu'on le libère pour prendre son envol. La porte s'efface sans un bruit à notre approche, nous voici à l'intérieur du Hangar Y, ses 70 mètres

de long, ses 40 mètres de large et ses 23 mètres de hauteur sous plafond, tandis que filent sur chaque côté des mezzanines garnies d'œuvres qui surplombent la « nef ». L'église prend alors des allures de cathédrale. Effet « waouh » garanti.

« Changer de dimension »

« Si le lieu est impressionnant, il fait partie d'un tout avec le bassin hexagonal de Chalais, le sous-bois et, au fond, la percée dans la forêt imaginée par Le Nôtre pour établir sa Grande Perspective sur le château. Cet ensemble qui couvre une période du XVI^e au XIX^e siècle répond aux enjeux de notre époque : trouver un endroit où changer de dimension, sortir de son cadre », dit Aideen Halleman, directrice du Hangar Y, d'origine irlandaise, à l'âme de globe-trotteuse. Elle a travaillé à l'ouverture de la Cité de l'architecture, à la Fondation Cartier, à la Gaité Lyrique. « De ces expériences, j'ai appris à ne pas considérer une forme d'art comme supérieure à une autre, à prendre le public par la main pour l'amener vers de nouvelles thématiques, loin des courants majoritaires du monde de l'art. Pour ce nouveau lieu, mes inspirations sont la Fondation Cartier, quand elle était située dans un château à Jouy-en-Josas, le Louisiana, proche de Copenhague, le Castello di Rivoli, proche de Turin. Le Hangar Y, à l'instar de ces lieux, a vocation à faire émerger des artistes et des pratiques, à s'interroger sur l'époque, dans un lieu hors de Paris, proche de la nature, qui offre au visiteur une véritable parenthèse. »

Entre rêve et exploration, l'esprit des pionniers

Chaque année, deux expositions pluridisciplinaires, pensées par des commissaires invités, des fondations privées comme Art Explora et les équipes du Hangar Y, donneront une nouvelle dimension au riche passé de ce bâtiment historique, entre rêve d'envol, désir d'aventures et fascination céleste. La première, conçue et produite par Art Explora, a été pilotée par Marie-Laure Bernadac, spécialiste entre autres de Picasso et de Louise Bourgeois. Elle est intitulée « Dans l'air – Les machines

Préouverture du Hangar Y au public, en octobre 2022





« Construire des passerelles entre les arts, les sciences et la nature. »

volantes». Un choix évident, pour Blanche de Lestrangé : « Nous avons très vite souhaité nous plonger dans l'histoire exceptionnelle de ce bâtiment en lien avec l'aérostation, l'aéronautique, les sciences et techniques, le progrès, la fascination pour le vol, et la confronter aux regards des artistes. » Le thème de l'exposition inaugurale rejoint le fil rouge de l'aventure, de l'exploration et du rêve. « Le Hangar Y est proche de l'Observatoire de Paris et de la grande soufflerie de l'Onera, berceau de l'aéronautique française. Cette proximité nous pousse à imbriquer les mondes scientifique et artistique. Le Hangar Y est un formidable espace d'exploration, qui ambitionne, à travers sa programmation culturelle, de construire des passerelles entre les arts, les sciences et la nature. Chacun à leur manière, scientifiques et artistes expérimentent d'autres façons de penser, renouvellent nos représentations du monde et s'emploient à écrire les nouveaux récits qui nous permettent,

à notre tour, de penser les imaginaires de demain. Nous voulons faire résonner l'esprit des chercheurs et des explorateurs dans ce lieu dédié à l'art de son temps », explique Aurélie Baron, directrice des projets artistiques.

Le pouvoir des machines volantes

À côté de *Willing to Be Vulnerable*, le monumental ballon dirigeable de l'artiste coréenne Lee Bul, qui flottera dans le hangar de manière permanente, apparaissent plus d'une centaine d'œuvres et d'objets choisis par Marie-Laure Bernadac et les équipes artistiques d'Art Explora, en collaboration avec Blanche de Lestrangé et son équipe, Bethsabée Attali, Zoé Dailey et Vincent Enjalbert. « La rapidité, l'apesanteur, la beauté de ces engins, leur hélice comparable à une sculpture abstraite, ont forgé l'avant-garde du xx^e siècle, de Malevitch à Léger, de Picabia au constructivisme russe. Quel attrait exercent encore les machines volantes et leur évolution technologique sur les artistes contemporains ? » s'interroge Marie-Laure Bernadac. Pour répondre à cette question, la commissaire a rassemblé vidéos, films, installations, peintures, dessins, maquettes et archives. On y retrouve

Soirée de préouverture avec les performances de Yoann Bourgeois et Marie Bourgeois, en octobre 2022

pêle-mêle des artistes confirmés (Adel Abdessemed, Doug Aitken, Sylvie Fleury, Robert Longo, Bertrand Lavier...), émergents (Lucien Pelen, Ibrahim Mahama, Kiluanji Kia Henda...) et quelques historiques (Georges Méliès, Léonard de Vinci, venus survoler l'évènement par le biais de films et de reproductions sur le thème). Ce déploiement d'œuvres est le résultat d'une multitude de prêts provenant d'institutions (Orsay, LaM, Cinémathèque, musée de l'Air et de l'Espace du Bourget...), de collections (Seydoux, Burger, Galbert...) ou de galeries (Presenhuber, Kamel Mennour, White Cube, Thaddaeus Ropac, Lisson, Air de Paris...). Au fond du hangar, un Kitfox jaune – un de ces petits avions livrés en kit dans les années 1980 – effectue un spectaculaire piqué immobile. « C'est une œuvre de Roman Signer prêtée par la galerie Art Concept, une œuvre majeure sur le thème », explique Blanche de Lestrangle.

Lorsque les équipes du Hangar Y ont investi le bâtiment et ses alentours, la tâche avait tout des travaux d'Hercule face à l'absence d'entretien qui durait depuis une cinquantaine d'années. « Nous avons non seulement réhabilité le bâtiment principal, mais aussi restauré les neuf hectares de friche végétale sur laquelle il repose, explique Didier Gouband, président de Culture & Patrimoine, qui a œuvré, avec les fonds à impact ArtNova, à la réhabilitation du lieu. Nous avons fait renaître le cadre paysager exceptionnel en collaboration avec les paysagistes, en soignant les plus de mille arbres du site, en en plantant des centaines, et en créant des promenades dans les bois. » Le budget de la rénovation est à hauteur de l'ambition : 25 millions d'euros. Pendant de longs mois, les engins se sont appliqués à rendre plane la dalle centrale, tandis que les 700 m² des deux mezzanines d'exposition voyaient le jour autour de la nef sous la direction de l'agence Data Architectes.

Une variation selon les saisons

Dans chacune de ces promenades, des espaces modulables permettent la projection de films d'artistes ou la présentation d'œuvres fragiles. L'agence NC, de Nathalie Crinière, à qui a été confiée la scénographie de l'exposition inaugurale, a pris en charge la librairie et la cafétéria placées sous les promenades. Ça, c'est pour le dur. D'autres aléas immatériels, comme la nature, posent des problèmes plus délicats. « Avec ce concept de dedans-dehors, le Hangar Y est, par exemple, complexe à appréhender selon les saisons, expose Aideen Halleman. L'été, le site est inondé par la lumière et le spectacle réside aussi dans la nature alentour, il faut des expositions jouant sur le parc. En hiver, en revanche, il fait nuit tôt et



« Nous voulons aussi que le Hangar Y soit le rendez-vous des Meudonnais. »

Aideen Halleman



il faut prendre en compte le désir du visiteur de rester à l'intérieur, tout en lui présentant les possibilités qu'offre le site du Hangar Y pendant cette saison. » Ainsi, en parallèle des expositions, le Hangar Y propose au public d'investir le parc, gratuitement, en intégrant le calendrier des grands rendez-vous (Nuit blanche, Fête de la musique...). Des programmations sur mesure, conçues pour le site et ses espaces seront dévoilées dans les mois suivant l'ouverture. Pour Aurélie Baron, « la danse et le cirque sont des pratiques remarquables et inspirantes pour engager des dialogues entre espaces intérieur et extérieur, entre architecture et nature ».

Se connecter à Meudon

Un tel appareil se pilote grâce à la puissance de plusieurs moteurs. Si l'équilibre financier repose en partie sur les projets artistiques, l'évènementiel et la restauration sont aussi nécessaires. Défilés de mode somptueux, présentations extraordinaires de voitures, festivals et concerts : dans un lieu aussi grandiose, les possibilités d'évènements s'avèrent multiples et plus spectaculaires les unes que les autres. « Nous voulons aussi que le Hangar Y soit le rendez-vous des Meudonnais, pas en faire un endroit où Paris se déplacerait de temps

à autre », affirme Aideen Halleman. Par la fenêtre de son bureau, on aperçoit un bâtiment tout en angles qui flirte avec les eaux du bassin : c'est le restaurant, destiné à une bistronomie les pieds dans l'eau, et dont la gestion est assurée par le Perchoir, groupe bien connu qui égrène ses établissements dans la capitale (Le Perchoir Marais, Y, Ménilmontant, Cheper, le Pavillon Puebla, etc.), et la carte confiée à un chef de renom, qui changera au fil des ans. À côté du restaurant, un autre bâtiment conçu par Urban Act et où seront organisés « des ateliers pour les enfants le week-end, explique Martin Bourguignat, directeur des publics. Ils y rencontreront un artisan d'art et un designer résidents du Jardin des métiers d'art et du design à Sèvres. Le mercredi, nous leur organiserons des visites du parc qui regroupe près de vingt sculptures et, pendant les vacances scolaires, nous proposerons aux familles de devenir des "constructeurs du ciel" et de concevoir leur propre objet volant. »

Partage des savoirs

Autant d'occasions d'enrichir les visites de l'exposition ou du parc et d'appréhender les œuvres de manière ludique et pédagogique. Le partage des savoirs est au cœur du projet artistique du Hangar Y. En effet, « la programmation culturelle, que nous voulons éclectique et plurielle, est au service des publics, précise Aurélie Baron. Notre rôle est d'inviter des intervenants aux profils extrêmement variés pour favoriser les discussions, les échanges, les débats... C'est en mettant en commun les connaissances les plus diverses que nous pourrons faire circuler des idées nouvelles, partager des outils de compréhension et permettre à chacun d'expérimenter la complexité de notre monde. » En repartant, on longe un skate park tagué de toutes parts, bientôt enjolivé par un artiste. Un dernier coup d'œil sur le parc et l'immense forêt, et ces vers de Baudelaire nous reviennent en tête : « La Nature est un temple où de vivants piliers / Laissent parfois sortir de confuses paroles ; / L'homme y passe à travers des forêts de symboles / Qui l'observent avec des regards familiers. »

CI-DESSUS

Œuvre de Lee Bul,
*Willing to Be
Vulnerable, Metallized
Balloon V5*

PAGE DE GAUCHE

Performance
de Yoann Bourgeois,
au Hangar Y,
en octobre 2022

Le parc en symbiose

Une promenade parsemée d'œuvres d'art

Par Raphaël Turcat

Le parc entourant le Hangar Y accueillera 200 000 visiteurs chaque année mais, en se promenant autour du bassin hexagonal et dans le sous-bois, peu d'entre eux imaginent les trésors d'imagination nécessaires pour rendre leur promenade idyllique. « Quand vous laissez une forêt à l'abandon pendant des dizaines d'années, elle étouffe par manque de photosynthèse. Il a fallu élaguer, rouvrir la perspective de Le Nôtre, large de 200 mètres, replanter des essences locales, comme des frênes, des charmes, des sorbiers. Des arbres avaient poussé dans le bassin et sur la berge, entraînant sa destruction par endroits. Le travail a été colossal », se remémore Alexandre Bouton, fondateur d'Urban Art, le cabinet d'architecture qui affirme « transformer les friches en lieux de vie situés au cœur des grandes continuités paysagères ». En plus de l'aménagement du parc, Urban Act a élaboré le restaurant du Perchoir et l'Atelier, « des bâtiments du XXI^e siècle qui font le lien entre ce superbe bassin du XVII^e et le Hangar Y du XIX^e », continue Alexandre Bouton, inarrêtable quand il s'agit de parler de ce chantier colossal.

L'étonnement naît dès le parking

Dans cette jungle apprivoisée – qui abrite une programmation en plein air tout au long de l'année – ont été dispersées





Avenue de Travaux

- 1. Tony Cragg, *Mean Average*, 2018
- 2. Pascale Marthine Tayou, *Colonne Pascale*, 2011

- 3. Wang Keping, *Découverte*, 2022
- 4. Subodh Gupta, *Jalsa*, 2023
- 5. David Nash, *Balance Column*, 2021
- 6. Shilpa Gupta, *Shadows Without Light*, 2016

- 7. Laurent Le Deunff, *Jurassique France*, 2023
- 8. Simon Periton, *Le Voleur*, 2018
- 9. Barry Flanagan, *The Juggler*, 1994
- 10. Sarah Lucas, *Florian*, 2013, et *Kevin*, 2013
- 11. Ida Ekblad, *Kraken Möbel #22091* et *Kraken Möbel #20874*, 2020
- 12. Roman Signer, *Kayak*, 2006

- 13. Christian Boltanski, *Animitas*, 2021
- 14. Ernesto Neto, *Caring Time*, 2013, *In the Corner of Life*, 2013, *A Tree on the Way*, 2013
- 15. Ugo Rondinone, *cold moon*, 2011
- 16. Kiki Smith, *Teeth Fountain*, 1995
- 17. Stefan Rinck, *Geraldine*, 2022, et *Party Animal*, 2022
- 18. Adel Abdessemed, *Die Taubenpost*, 2023





25 œuvres qui se fondent avec l'environnement. L'étonnement naît dès les abords du parking, aménagé sur le Tapis vert de Le Nôtre. Nous domine en effet une colonne de six mètres, rocher biomorphique aux étranges ondulations signé Tony Cragg. Plus loin, une petite maison faite de pots, de casseroles et d'ustensiles de cuisine juxta le bassin. « C'est une œuvre de Subodh Gupta, l'une des trois permanentes avec le dirigeable de Lee Bul et l'installation *Animitas* de Christian Boltanski, des petites clochettes qui tintent avec le vent », précise Aideen Halleman, la directrice générale du Hangar Y.

La promenade se poursuit dans le sous-bois en suivant les sinuosités d'un sentier délimité par les copeaux d'arbres abattus. Ici, *The Juggler* de Barry Flanagan, là une empreinte de monstre de Laurent Le Deunff, près du bassin et ses pontons de pêcheurs, des légumes géants sculptés par Sarah Lucas. Plus loin, des enfants profitent de la tyrolienne dans l'aire de jeux.

« C'est un parcours tout en détours pour prendre le temps d'observer et de profiter des sensations que procure la nature », continue Aideen Halleman, alors que nous passons devant un arbre blanc (en fonte d'aluminium) d'Ugo Rondinone pour nous diriger vers une miniforêt de roseaux, déjà présente avant l'ouverture du projet. Surprise : à notre approche, la roselière se met à bruire comme si nous nous trouvions au fond d'un bois, en réalité une œuvre musicale produite en collaboration avec Ircam Amplify, très réussie.

D'étranges pigeons...

Nous voici sortis de la nature, sur le ponton bas du Perchoir, accueilli par des pigeons portant sur leur dos des bâtons de dynamite, une œuvre d'Adel Abdessemed, comme pour nous rappeler que la main de l'homme sur la nature est parfois mortifère. Pas ici, alors qu'un héron s'élance au-dessus des flots. « Il est exceptionnel de trouver ce genre de lieu, presque inconnu, où nous sommes juste de passage pour le remettre en action, définir de nouveaux usages et de nouvelles fonctions », résume Christian Fournet, « créateur de jardins » (ce sont ses propres mots) qui a œuvré en compagnie d'Urban Act pour faire de ce parc un haut lieu meudonnais. Mission accomplie.

PAGE DE GAUCHE
Vue du bassin

CI-DESSUS
Illustration du projet
de réhabilitation de
la Grande Perspective

Huit œuvres d'art, huit étapes dans le parc



CI-DESSUS

Kiki Smith

Teeth Fountain

1995, bronze, pompe et eau
125 x 81 x 70 cm

Courtesy Galerie Lelong & Co (Paris)

PAGE DE DROITE

Subodh Gupta

Jalsa

2023, ustensiles de cuisine
en aluminium, acier, câble,
bois, béton, appareils de
cuisine Dimensions variables,
pièce unique

Collection Frédéric Jousset

Dissection de l'anatomie

Née en 1954 à Nuremberg, Kiki Smith vit et travaille à New York. Mêlant de nombreux médiums, elle s'attache à représenter l'animalité du corps humain. Inspirée par le traité *Anatomy, Descriptive and Surgical* (1858) de Henry Gray, elle s'intéresse à la dissection. À partir d'images médicales, elle isole des fragments du corps et les reproduit en série. Cette sculpture de bouche représente un corps disséqué qui agit comme un vaisseau narratif. Loin d'une image clinique de la mâchoire, c'est la fonctionnalité d'un corps, aussi repoussant que puissant, qui est révélée.

Pots, casseroles, ustensiles

Né en 1964 à Khagaul (Inde), Subodh Gupta vit et travaille à New Delhi. L'artiste utilise une pluralité de médiums : performance, photographie ou sculpture. Les rituels et symboles qui entourent la préparation et la consommation de nourriture en Inde sont une constante dans sa pratique. *Jalsa* est une grande maison composée de milliers de pots, de casseroles et d'ustensiles mis au rebut. Suspendus à des fils de pêche, ces objets ordinaires et usagés créent un abri accueillant et familial où des performances culinaires sont organisées.





Centaines de clochettes

Né en 1944, Christian Boltanski est décédé en 2021 à Paris. S'inspirant de la muséographie, il expose des inventaires d'objets issus d'anonymes. En utilisant des photos, vêtements ou fleurs, qui renvoient à des sujets absents, ses installations incitent à la méditation. Dédiée aux étoiles, *Animitas*, constituée de centaines de clochettes, cartographie la constellation du jour de naissance de Boltanski. Selon l'artiste, le bruit des cloches évoluant au gré du vent évoque « la musique des astres et la voix des âmes flottantes ».

Christian Boltanski
Animitas
2021, 180 cloches
en fonte, tiges
en acier, plastique
Dimensions variables
Coll. Frédéric Jousset
Courtesy Christian Boltanski
et Marian Goodman Gallery
(Londres, New York, Paris)

CI-DESSOUS

Barry Flanagan
The Juggler
1994, bronze
222 x 96 x 67 cm
Courtesy Estate de Barry Flanagan et Galerie Lelong & Co (Paris)

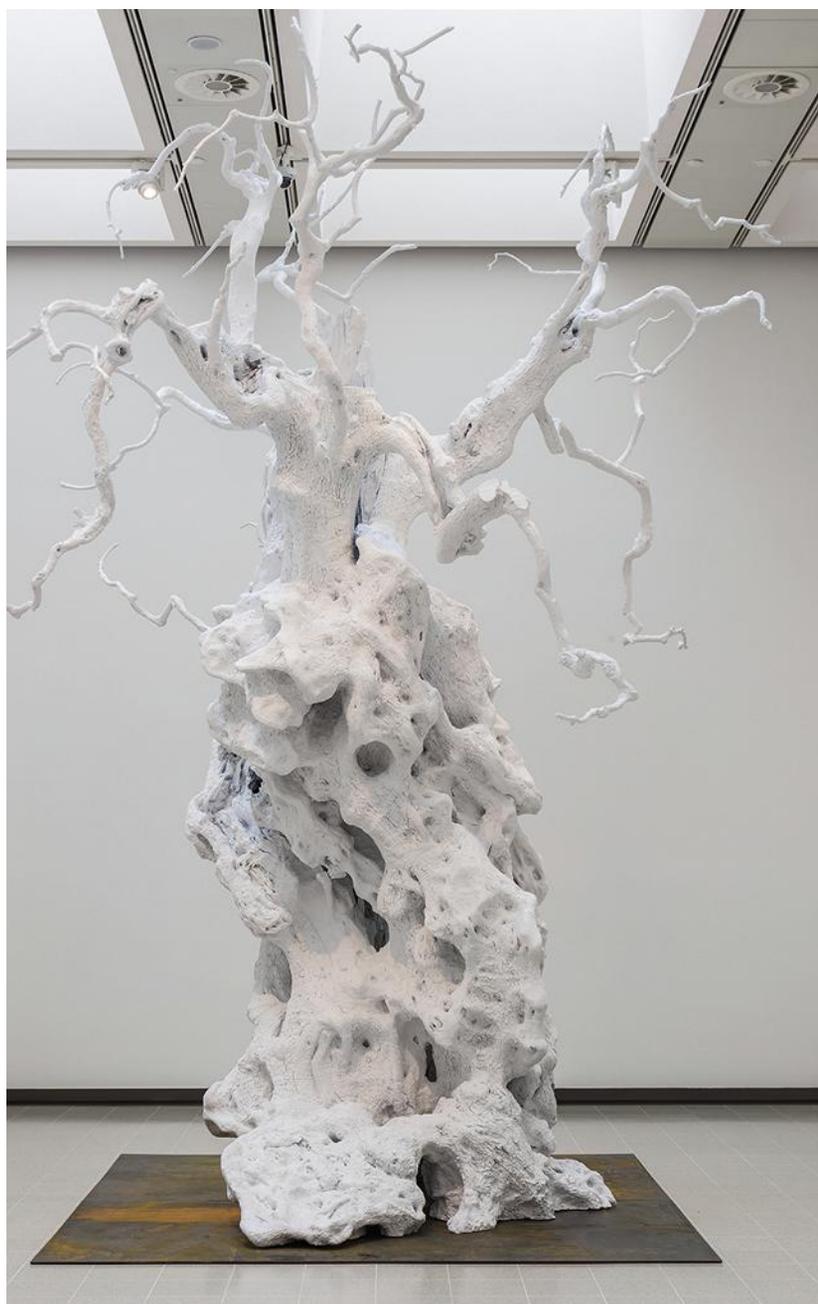


Lièvre jongleur

Né en 1941 à Prestatyn (Royaume-Uni) et décédé en 2009 à Ibiza, Barry Flanagan est un artiste pluridisciplinaire qui s'intéresse à la pataphysique, « science des solutions imaginaires » d'Alfred Jarry, et a recours à l'absurde. Signature du sculpteur, le lièvre, qu'il soit burlesque ou mélancolique, incarne une figure universelle. Avec ce corpus animalier, l'artiste évoque l'histoire de l'art avec liberté et virtuosité par des associations inattendues, des modelages faussement désinvoltes et des trouvailles d'équilibre, comme dans ce lièvre jongleur.

À DROITE

Ugo Rondinone
cold moon
2011, fonte d'aluminium,
émail blanc, 560 x 440 x
460 cm
Courtesy studio Rondinone
et Sadie Coles HQ (Londres)



Contemplation de l'olivier

Né en 1964 à Brunnen (Suisse), Ugo Rondinone vit et travaille à New York. De ses sculptures émerge une profonde compréhension de la relation entre l'être humain et la nature. Celle-ci, *cold moon*, rejoint la série d'oliviers, grandeur nature, sculptés en aluminium blanc. L'artiste poursuit ici son exploration de l'arbre comme métaphore pour condenser le temps. Entre reproduction fidèle et objet artificiel, entre vie et mort, le moulage de cet olivier millénaire invite à la contemplation.



Rocher altéré par le vent et l'eau

Né à Liverpool en 1949, Tony Cragg vit et travaille à Wuppertal (Allemagne). Dans ses sculptures, l'artiste explore les relations complexes entre formations naturelles et créations humaines. Avec la série *Rational Beings*, il s'inspire de phénomènes géologiques pour créer des œuvres qui mêlent figuration et abstraction. La surface de *Mean Average* évoque un rocher altéré par le vent et l'eau. Comme soutenues par une colonne vertébrale, des silhouettes humanoïdes se dégagent de la masse biomorphique, dont les ondulations semblent se déplacer avec le regardeur.

Tony Cragg
Mean Average
2018, fibre
de verre
620 x 261 x 237 cm
Courtesy de l'artiste et galerie
Thaddaeus Ropac (Londres, Paris,
Salzbourg, Séoul)





Pigeons explosifs

Né en 1971 à Constantine (Algérie), Adel Abdessemed vit et travaille à Paris. Du dessin à la vidéo, de la sculpture à l'installation, il sonde les plaies de notre présent. *Die Taubenpost* juxtapose la banalité du quotidien et la violence qui rôde. Porteurs d'une charge explosive, ces pigeons menaçants s'opposent à leur image de paisibles messagers. Pour l'artiste, la violence et la présence policière sont devenues aussi répandues que ces créatures ordinaires, transformées en emblèmes du terrorisme.

Adel Abdessemed

Die Taubenpost

2023, aluminium peint
260 × 590 × 290 cm

Courtesy de l'artiste et de la GALLERIA CONTINUA
(San Gimignano, Beijing, Les Moulins, Habana, Roma, Sao Paulo, Paris, Dubai)



Courge majestueuse

Née en 1962, Sarah Lucas vit et travaille à Londres. Son travail, qui comprend sculptures, photographies et installations, se caractérise par un humour irrévérencieux et l'utilisation d'objets du quotidien qui évoquent des fragments de corps. *Florian* et *Kevin* sont des sculptures géantes de courges, l'une en bronze, l'autre en béton, qui symbolisent la croissance et certains concours agricoles traditionnels du plus « gros » légume. Exploitant le potentiel anthropomorphique des aliments pour évoquer des propositions à double tranchant, ces courges sont à la fois majestueuses et légèrement absurdes.

Sarah Lucas

Kevin

2013, bronze
150 × 460 × 135 cm

Courtesy de l'artiste et Sadie Coles (Londres)



BeauxArts & Cie

Une publication de Beaux Arts & Cie
9, boulevard de la Madeleine – 75001 Paris
Tél. 01 87 89 91 00
www.beauxarts.com
RCS Paris B 435 355 896

Éditeur **Claude Pommereau**
Création graphique **Aurore Jannin**
Iconographe **Victoire Varenne**
Secrétaire de rédaction **Franck Antoni**

Ont collaboré à ce numéro **Malika Bauwens,**
le capitaine Sylvain Champonnois, Jean-Baptiste Rendu,
Raphaël Turcat

Beaux Arts & Cie
Président **Frédéric Jousset**
Directrice générale **Solenne Blanc**
Directeur général délégué
Jean-Baptiste Costa de Beauregard
Directrice des partenariats et directrice adjointe
des éditions **Marion de Flers**
Directeur artistique **Bernard Borel**
Responsable de la production **Charlotte Ullmann**
Cheffe de projet **Léa Schiavo**

ISBN 979-1-02040-792-4
Dépôt légal mars 2023
Photogravure **Key Graphic, Paris**
Imprimé en France

Diffusion librairies
Clients UD / Flammarion Diffusion
commandesclients@union-distribution.fr
Tél. 01 41 80 20 20

Autres librairies
Florence Hanappe / Amélie Fontaine
Tél. 01 87 89 91 09

Vente par correspondance
Beaux Arts magazine
4, rue de Mouchy – 60438 Noailles Cedex
Tél. 01 55 56 70 72
abo.beauxarts@groupe-gli.com

© Beaux Arts & Cie, 2023

Crédits photographiques

Couverture © Adeline Bommart pour Beaux Arts. C2 © Roger-Viollet. P. 4 © François Roelants. P. 5 Adeline Bommart pour le Hangar Y. P. 7 © RMN-Grand Palais (Château de Versailles) / Gérard Blot. P. 8 G. Dagli Orti / © NPL - DeA Picture Library / Bridgeman Images. P. 9 © akg-images. Photo Wikimedia Commons. Photo © Photo Josse / Bridgeman images. © Bridgeman Images. P. 10-11 © RMN-Grand Palais / image RMN-GP. P. 12 © DR. P. 13 © Stéphane Humbert-Basset. P. 14-15 © Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Inv. 2014/1/545. P. 16 © Science Photo Library / akg-images. Photo Wikimedia Commons. CC0 Musée Carnavalet / Paris Musées. P. 17 © Apic / Bridgeman via Getty Images. © SSPL / UIG / Bridgeman Images. P. 18 © akg-images / SCIENCE PHOTO LIBRARY. © Musée d'art et d'histoire de Meudon. P. 19 © DR. © SSPL / UIG / Bridgeman Images. P. 20 © Service historique de la Défense. Photo © CCI / Bridgeman Images. P. 21 © Service historique de la Défense. © The Stapleton Collection / Bridgeman Images. © akg-images / TT News Agency / SVT. P. 22 Photo Wikimedia Commons. © DR. © Bridgeman Images. P. 23 © Bridgeman Images. Photo Wikimedia Commons. P. 24 © Look and Learn / Bridgeman Images. P. 26 © akg-images / SCIENCE PHOTO LIBRARY. P. 27 © Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget. P. 28 © akg-images / De Agostini / Biblioteca Ambrosiana. P. 29 © Musée de l'Air et de l'Espace - Paris, Le Bourget. © Stéphane Humbert-Basset. P. 30 © akg-images. P. 30-31 © Monde et Caméra / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget MC 15479. P. 32 © Hélène JEANBRAU / Gamma-Rapho via Getty Images. P. 33 © Marc Chagall, ADAGP, Paris, 2023 / photo Hélène JEANBRAU / Gamma-Rapho via Getty Images. P. 34 © Marc Chagall, ADAGP, Paris, 2023 / photo Hélène JEANBRAU / Gamma-Rapho via Getty Images. P. 35 © Marc Chagall, ADAGP, Paris, 2023 / photo Hélène JEANBRAU / Gamma-Rapho via Getty Images. P. 36 à 43 © Adeline Bommart pour le Hangar Y. P. 44-46 © TLMALP - Salvador Banyo. P. 47 © Say Who - Thomas Smith. P. 48-49 © Stéphane Humbert-Basset. P. 50 © Adeline Bommart pour le Hangar Y. P. 51 © Urban Act. P. 52 © Kiki Smith / Courtesy Galerie Lelong & Co, Paris. P. 53 © Subodh Gupta / photo © Agostino Osio. P. 54 Courtesy Christian Boltanski et Marian Goodman Gallery, Londres, New York, Paris. © Adagp, Paris, 2023. P. 55 © The Estate of Barry Flanagan / Courtesy Galerie Lelong & Co, Paris. Courtesy studio Rondinone et Sadie Coles HQ, Londres. P. 56 Courtesy de Tony Cragg et Gallery Thaddeus Ropac, London, Paris, Salzburg, Seoul / © Adagp, Paris, 2023. P. 57 © Adel Abdessemed et GALLERIA CONTINUA. Copyright Sarah Lucas, courtesy Sadie Coles HQ (London). P. 58 © Adeline Bommart pour le Hangar Y. P. 59 © Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Inv. 2013/1/406.

Hangar Y

ADRESSE

9, avenue de Trivaux
92190 Meudon
info@hangar-y.com
https://hangar-y.com

HORAIRES

**Du 1^{er} avril
au 30 septembre**

Le hangar est ouvert les week-ends, les jours fériés et tous les jours pendant les vacances scolaires (zone C) de 10 h à 20 h.

Le parc est ouvert 7 j/7 de 10 h à 20 h en semaine et de 10 h à 22 h les week-ends, les jours fériés et tous les jours pendant les vacances scolaires (zone C).

Du 1^{er} octobre au 31 mars

Le hangar est ouvert les week-ends, les jours fériés et tous les jours pendant les vacances scolaires (zone C) de 10 h à 20 h.

L'équipe du Hangar y

Président
Frédéric Jousset
Direction générale
Didier Gouband,
Aideen Halleman
Directeur d'exploitation
Bruno Voldoire
Directrice des projets artistiques
Aurélié Baron

Le parc est ouvert 7/7j de 10 h à 18 h en semaine et de 10 h à 20 h les week-ends, les jours fériés et tous les jours pendant les vacances scolaires (zone C).

Le Hangar Y est fermé au public les 25 décembre et 1^{er} janvier.

Dernière entrée 15 minutes avant la fermeture.

ACCÈS

Gares
Meudon-Val-Fleury (RER C), Meudon (ligne N)

Bus
lignes 169, 289, 389

Vélib'
Meudon-Val-Fleury

Par la route
Un parking voitures, trotinettes et vélos, avec recharge possible des vélos électriques, est à votre disposition sur le site (accès par l'avenue de Trivaux).

Responsable de production
Grazia Cattaneo
Régisseuse d'œuvres
Céline Cormier
Directeur des publics
Martin Bourguignat
Responsable de la billetterie et de l'accueil des publics
Célia Boyer

En navette

Un service est disponible les week-ends et tous les jours pendant les vacances scolaires. Premier départ) à 11 h puis toutes les 30 minutes : 28, rue du Général-Leclerc, Issy-les-Moulineaux, métro ligne 12, Coentint-Celton.

TARIFS

Billet parc :
plein 3 €/ réduit 2 €

Billet expo (parc inclus) :
plein 10 €/ réduit 7 €

Billet expérience Y+ (tout inclus) :
plein 19 €/ réduit 13 €

Billet activité enfant :
15 €

Billet activité adulte :
de 10 € à 18 €

Billet activité famille : 18 €

Pass Y : 39 €

Pass Petit Y : 29 €

Parking (six heures) : 18 €

Parking (trois heures) : 9 €

Responsable commercial
Olivier Albiges
Responsable de la communication
Alizée Ternisien
Chargée de communication digitale
Camille Hervy
Commissariat parcours d'œuvres
Blanche de Lestrangé, Zoé Dailey

PAGE DE DROITE

Ballon captif en cours de gonflement devant le Hangar Y à l'Établissement central de l'aérostation militaire de Chalais-Meudon, le 30 mai 1896



12 €



HANGAR Y DE LA VOCATION AÉRONAUTIQUE À LA DESTINATION CULTURELLE

BeauxArts