

Book Reviews/Comptes rendus

Toulouse, l'avion et la ville, de Guy Jalabert et Jean-Marc Zuliani, Toulouse (collection Aviation), Éditions Privat, 349 p.

L'aéronautique est le plus important secteur économique à Toulouse, dont le destin est, depuis près d'un siècle, en grande partie lié à ce secteur. Aujourd'hui, Toulouse est considérée sur l'échiquier mondial comme l'un des grands centres mondiaux de l'aéronautique au même titre que Seattle, Hambourg et Montréal. Composé de quatre parties, l'ouvrage de géographie économique « Toulouse, l'avion et la ville » de Guy Jalabert et Jean-Marc Zuliani, deux professeurs et chercheurs à l'Université Toulouse 2- Le Mirail, s'interroge sur cette relation entre Toulouse et les activités aéronautiques, depuis ses débuts en 1917 avec Latécoère jusqu'aux derniers avions d'Airbus, et nous présente les effets de ces activités sur le développement urbain, social et économique de Toulouse.

Dans la première partie, Jalabert et Zuliani analysent l'évolution historique de ce secteur à Toulouse. Entre les premiers appareils sortis des ateliers de Latécoère en 1917 et les derniers avions d'Airbus le A350 et le A380, en passant par Caravelle et Concorde, ils nous livrent une lecture historique intéressante afin de comprendre l'accumulation de savoirs et savoir-faires qui ont fait de Toulouse aujourd'hui la capitale européenne de l'aéronautique notamment à travers l'évolution des principales entreprises qui ont été à l'origine du groupe EADS. Dans cette partie, on voit aussi les effets de l'aéronautique sur le cadre urbain toulousain et le changement de son statut d'une ville de région à une métropole régionale. En effet, parallèlement à l'évolution de l'aéronautique, à partir des années 1950, Toulouse a connu une série de transformations urbaines où interfèrent politiques nationales de modernisation industrielle et d'aménagement du territoire et dynamique des acteurs locaux. L'importance de l'aéronautique à Toulouse a joué un rôle important dans les décisions de délocaliser de plusieurs activités de R&D parisiennes, ce qui a renforcé le pôle toulousain. En plus du rôle important de l'État central, les auteurs insistent aussi sur le rôle crucial des acteurs locaux dans ces politiques de décentralisation, d'où l'émergence d'une gouvernance territoriale locale.

Dans la deuxième partie, les deux auteurs nous présentent la structure du système productif de l'aéronautique toulousain à savoir l'ensemble des activités industrielles et de services intégrés dans ce secteur. Le premier point traité dans cette partie est l'évolution des rapports d'Airbus avec ses multiples partenaires et sous-traitants locaux et régionaux. Comme dans les autres villes de l'aéronautique, l'organisation de la chaîne d'approvisionnement de l'aéronautique toulousain a

connu certains changements au cours des dernières années. Airbus tend à limiter ses activités à la conception, l'assemblage final et la commercialisation des appareils et être de plus en plus l'architecte du produit final et intégrateur de toutes ses composantes technologiques. La réalisation des autres aspects des projets est dorénavant confiée à des partenaires appelés à partager les risques techniques et financiers avec Airbus, les systémiers. En plus des entreprises qui travaillent directement dans l'aéronautique, à Toulouse, plusieurs entreprises du secteur de l'informatique travaillent aussi dans ce secteur. L'aéronautique est un grand consommateur de solutions logicielles et d'expertises informatiques, notamment avec la fabrication de systèmes embarqués. Ils analysent aussi les rapports entre l'industrie et le système de R&D régional, jugé comme le plus important soutien local à l'industrie. À la fin de cette partie, les deux auteurs nous rappellent l'importance du soutien des pouvoirs publics, notamment par les instances régionales.

Dans la troisième partie intitulée « des hommes pour produire », les auteurs analysent ce qui constitue un des plus importants points d'ancrage de l'aéronautique au territoire Toulousain, le capital humain, son évolution et ses caractéristiques socioprofessionnelles. Ils nous livrent des informations intéressantes sur la géographie humaine de l'aéronautique toulousaine : origine du personnel et sa répartition géographique. On y découvre, une analyse historique intéressante sur l'évolution et l'adaptation du système de formation local à Toulouse aux besoins de l'industrie.

Le livre se poursuit, dans une quatrième partie, avec une synthèse de la relation entre l'aéronautique et Toulouse. Surnommée « Airbus-ville », l'aéronautique occupe une place importante dans la société locale et la vie quotidienne des toulousains. En termes d'aménagement urbain et des infrastructures, tels les aménagements logistiques pour le A380 et le site Aéroconstellation, l'aéronautique a fortement changé le visage de Toulouse, notamment l'ouest de la ville où se localisent la majeure partie des établissements. L'aéronautique a influencé aussi les infrastructures toulousaines en termes de transport comme avec le projet du tramway Beauzelle-Arènes et le cadre bâti avec les nombreux projets immobiliers autour de l'aéroport. Mais les auteurs avouent que dans cette relation entre Toulouse et l'aéronautique il y a une partie qui relève du mythe reliant l'identité même de la ville aux activités aéronautiques. « Pour ne pas s'enfermer dans le localisme », les auteurs clôturent cette partie par une comparaison avec les deux autres grandes villes de l'aéronautique, Hambourg et Seattle, auxquelles on réfère habituellement Toulouse. En se basant sur plusieurs statistiques, nombre d'emplois dans l'aéronautique, nombre de population totale, aide publics, etc. ils soutiennent que l'écart est considérable entre Toulouse et Seattle et Toulouse et Hambourg.

À titre de conclusion, les auteurs se questionnent sur l'avenir de ce secteur, des grandes installations et des milliers d'emplois directs et indirects. L'ancrage de ce secteur à Toulouse est menacé par la mondialisation et les délocalisations. Ils insistent ainsi sur l'importance de diversifier l'économie Toulousaine trop dépendante de l'aéronautique.

Malgré le caractère assez pointu du thème traité, il nous paraît important de

souligner l'important exercice de vulgarisation réalisé dans cet ouvrage, cet exercice étant soutenu avec les schémas, les cartes et les définitions des différentes parties de l'avion et les différents aspects de l'aéronautique. On lira avec grand intérêt cet ouvrage qui contribue à enrichir notre compréhension la relation entre Toulouse et l'aéronautique et surtout à démystifier ce secteur. Il serait intéressant que les décideurs locaux et les entreprises sachent profiter de son riche contenu, et l'ouvrage intéressera aussi tous les chercheurs et étudiants s'intéressant aux grappes industrielles de l'aéronautique, à Montréal comme à Toulouse.

Tarek ben Hassen
Doctorant en études urbaines
Université du Québec à Montréal

