

Beckouche, Pierre (1996) *La nouvelle géographie de l'industrie aéronautique européenne. Entre monde et nations*. Paris, L'Harmattan (Coll. « Géographies en liberté »), 222 p. (ISBN 2-7384-3816-4)

Claude Manzagol

Volume 41, Number 113, 1997

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/022649ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/022649ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

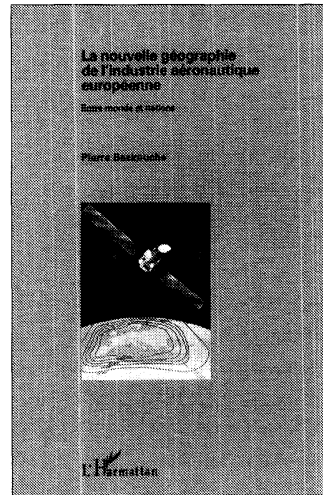
Manzagol, C. (1997). Review of [Beckouche, Pierre (1996) *La nouvelle géographie de l'industrie aéronautique européenne. Entre monde et nations*. Paris, L'Harmattan (Coll. « Géographies en liberté »), 222 p. (ISBN 2-7384-3816-4)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 41(113), 236–237.
<https://doi.org/10.7202/022649ar>

futurs chercheurs. Mis à part quelques lignes, il insiste très peu sur le rapprochement entre le sport et la géographie et sur la place que ce phénomène occupe actuellement dans le monde. Il aurait sans doute été plus rassurant et plus attrayant de relater des exemples concrets, en mentionnant des noms et des événements sportifs mémorables. Et des photos auraient appuyé davantage certains faits. L'ouvrage compte un nombre raisonnable de figures et de tableaux d'une grande qualité. La bibliographie est abondante et le géographe de Bordeaux fait régulièrement référence aux travaux américains et anglais, ce qui n'est pas réciproque. Cette géographie du sport reflète bien l'énorme potentiel des recherches francophones et elle appuie sérieusement l'officialisation de cette nouvelle discipline universitaire en Europe, au Canada et aux États-Unis.

Simon Genest
Département de géographie
Université Laval

BECKOUCHE, Pierre (1996) *La nouvelle géographie de l'industrie aéronautique européenne. Entre monde et nations*. Paris, L'Harmattan (Coll. «Géographies en liberté»), 222 p. (ISBN 2-7384-3816-4)

L'industrie aéronautique joue un rôle-clé dans l'économie contemporaine. Les grandes manœuvres dont la presse se fait l'écho témoignent d'âpres rivalités entre firmes et entre pays; l'affrontement Boeing-Airbus fait souvent la nouvelle, mais les avatars d'une société beaucoup plus modeste comme Fokker ont aussi droit à la publicité. C'est qu'il s'agit — comme l'a rappelé, après la «chute des murs», la guerre du Golfe — d'un secteur stratégique, d'un outil géopolitique et d'une précieuse arme commerciale. Que de tractations et d'obscures machinations entourent ces fabuleux contrats pour lesquels des chefs d'État se font voyageurs de commerce! C'est aussi un fleuron de la haute technologie, avec ses emplois de très haut niveau et ses investissements considérables en recherche et développement: l'aéronautique n'occupe en France que 3,5 % des effectifs industriels, mais exécute 20 % de la recherche-développement. La conception représente 30 % des emplois, contre 41 % à la fabrication. L'importance des crédits nécessaires et le rôle de la production militaire (plus de la moitié de la production mondiale est encore militaire) expliquent aussi le poids des États, soit par la participation massive au capital des entreprises, soit par le financement de la recherche et les débouchés.



Mais si la DATAR a commandé à Pierre Beckouche une recherche — dont est tiré ce livre — sur l'aéronautique européenne dans un programme intitulé «industries, services et territoires», c'est que cette activité a en effet un impact territorial essentiel. C'est l'occasion pour l'auteur d'en donner une précieuse géographie. Le chapitre sur l'organisation de la production va à l'essentiel: importance de la recherche-développement, rôle de l'État, structures marquées par les contraintes de petites séries d'une production à forte concentration financière. Autour des grands donneurs d'ordres, souvent contraints à la coopération, c'est le réseau des sous-traitants, équipementiers et pourvoyeurs de capacité.

La compétition internationale, avivée depuis dix ans par la déréglementation et la baisse des budgets militaires, donne un nouveau tour à la concentration et à la coproduction; le consortium, plus que la multinationale, est la forme que prennent les regroupements. L'horizon a été d'emblée européen dans le domaine spatial, mais le problème d'une défense européenne n'est pas résolu. L'étude du dispositif territorial fait l'objet de deux chapitres, l'un pour l'Europe, l'autre pour la France. L'industrie aéronautique est très concentrée spatialement; c'est une activité de métropoles que privilégient les grands donneurs d'ordres et la grappe des sous-traitants.

L'auteur souligne avec raison que l'aéronautique n'est pas une industrie *high tech* comme les autres: la diversité reste limitée et le cycle du produit très long; l'innovation est surtout le fait des grands constructeurs et les vieux sites retiennent leur prépondérance; l'internationalisation de la sous-traitance relève de la recherche de marchés plus que de la quête d'excellence. On aurait aimé, çà et là, des parallèles plus soutenus avec les États-Unis, notamment sur le rôle des cycles dans les rythmes métropolitains, sur la répartition de la sous-traitance. Mais c'est un travail très complet, remarquablement organisé, aisé à lire. Si les figures, pourtant très suggestives, ne sont pas de la meilleure qualité esthétique, l'ouvrage est très solide et donne du relief à l'intéressante collection dirigée par G. Benko.

Claude Manzagol
Département de géographie
Université de Montréal