

Nacelles

ISSN : 2552-6987

6 | 2019

Conception aéronautique : une transformation digitale à bas bruit (années 1960-2010)

Appel à communication pour le colloque international, « Naissance et affirmation du groupe Airbus (années 1960-années 1980) », Toulouse, 18-20 mars 2020

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/766>

Référence électronique

« Appel à communication pour le colloque international, « Naissance et affirmation du groupe Airbus (années 1960-années 1980) », Toulouse, 18-20 mars 2020 », *Nacelles* [En ligne], 6 | 2019, mis en ligne le 22 juin 2019, consulté le 22 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/766>

Appel à communication pour le colloque international, « Naissance et affirmation du groupe Airbus (années 1960-années 1980) », Toulouse, 18-20 mars 2020

PLAN

1. Argumentaire
 - 1.1 Développement territorial et construction d'une Europe industrielle
 - 1.2 Les programmes et leurs implications techniques
 - 1.3 Les acteurs mobilisés dans cette coopération
 - 1.4 Et ailleurs ? Et après ?
2. Comité d'organisation
3. Modalités de soumission et calendrier
4. Contact

TEXTE

1. Argumentaire

- 1 En 2020, le Groupement d'intérêt économique (GIE) Airbus fêtera ses 50 ans. Fondé le 18 décembre 1970, le consortium a pour objet de coordonner la mise en œuvre d'un programme multilatéral de coopération industrielle en cours depuis juillet 1967. Il s'agit également de faciliter la commercialisation des avions réalisés en commun. Ce programme associe plusieurs pays (Allemagne fédérale, Espagne (1971), France, Grande-Bretagne (1979), Pays-Bas (1970)) et leurs entreprises (Aérospatiale, Deutsche Airbus, Casa, British Aerospace Hawker-Siddeley, Fokker-VFW, etc.) à la réalisation de l'appareil de transport A300. Industrie de souveraineté nationale par excellence, c'est la première fois, dans l'histoire de l'aéronautique civile, que plusieurs pays s'associent pour la conception, la fabrication et la commercialisation d'un avion, si l'on excepte le cas de Concorde fruit d'une collaboration ponctuelle entre deux nations.
- 2 D'une grande complexité, le projet est rapidement confronté à la difficulté de s'insérer sur les marchés au sein d'un secteur dans lequel

les barrières sont multiples, et où les États-Unis exercent une influence déterminante. La fondation d'un GIE apparaît comme une réponse aux défis commerciaux, politiques et industriels qui naissent de cette collaboration internationale en matière d'aéronautique civile. Après une longue période de stagnation et de crise qui dure jusque dans les années 1980, Airbus connaît finalement un succès commercial incontestable qui le place en situation de concurrence directe avec Boeing. Le colloque international prévu à l'Université de Toulouse du 18 au 20 mars 2020 entend contribuer à une meilleure compréhension des enjeux pluriels (économiques, sociaux, techniques, culturels, politiques, etc.) liés au développement du projet Airbus entre les années 1960 et les années 1980, afin d'en restituer de manière un peu plus précise les ressorts et les grandes étapes de réalisation.

- 3 Le duopole construit avec Boeing est très certainement le résultat de faits économiques, techniques, politiques, sociaux ou encore organisationnels qu'il convient d'interroger, cinquante ans après. Par une approche originale et en réunissant une pluralité d'intervenants issus de disciplines diverses, de témoins et d'acteurs de ces temps, l'objectif est de revenir sur les grands enjeux qui se sont posés aux acteurs de cette opération de collaboration industrielle internationale inédite. Projet européen emblématique, issu de choix politiques stratégiques, la trajectoire d'Airbus interroge la place de l'Europe dans les industries de haute-technologie et les stratégies mises en œuvre, par les pays et par les industriels, dans le développement des programmes aéronautiques. Il s'agit aussi de mieux comprendre comment les partenaires, alors qu'ils se rattachent à des contextes aéronautiques, économiques et sociaux différents, ont réussi à coopérer pour relever le défi de la concurrence étasunienne et faire émerger des projets symboles de la réussite d'une Europe industrielle.
- 4 L'objectif de ce colloque, orienté plus spécifiquement sur la naissance et les premières décennies du développement d'Airbus, est donc de poursuivre le travail engagé depuis les années 1990¹. Il s'agit notamment de mieux comprendre l'émergence de stratégies industrielles inscrites dans le cadre de cette opération de coopération internationale multilatérale.

- 5 Quatre axes thématiques principaux sont proposés, mais toutes les propositions en lien avec le développement du projet seront étudiées.

1.1 Développement territorial et construction d'une Europe industrielle

- 6 Le programme Airbus constitue un champ d'expérimentation important dans le cadre de la construction d'une Europe industrielle. Aussi en explorer cette dimension reste une préoccupation majeure pour les organisateurs du colloque. Mieux comprendre les ressorts de la coopération industrielle en la réinscrivant dans ses divers espaces et notamment dans le développement territorial, peut constituer un axe central d'analyse.

1.2 Les programmes et leurs implications techniques

- 7 L'Airbus A300 est un biréacteur à large fuselage, le premier de sa génération. S'il obtient son certificat de navigabilité dès 1974, il faut attendre la décennie suivante et plus précisément 1982, pour que Boeing lui aligne un concurrent, le B767. L'année suivante est marquée par l'entrée en service de l'A310, dérivé de l'A300, à plus large rayon d'action. Il s'agit de s'interroger sur les implications techniques et les ressorts programmatiques des coopérations menées dans le cadre d'Airbus.

1.3 Les acteurs mobilisés dans cette coopération

- 8 Si la maîtrise-d'œuvre du projet est confiée à la France, les parties assemblées proviennent de sites de conception et de fabrication disséminés dans les différents pays partenaires. Cette organisation industrielle complexe a des répercussions sur la conduite des programmes. Les territoires, les entreprises, les salariés doivent prendre en compte les transformations du système productif aux plans local, national et international, afin que les projets menés puissent se développer dans de bonnes conditions. Les enjeux sont pluriels pour les nombreux acteurs impliqués dans cette opération de coopération in-

ternationale. Mieux comprendre leur rôle constitue assurément l'un des enjeux centraux de ce colloque international.

1.4 Et ailleurs ? Et après ?

- 9 Loin de se cantonner à l'exemple d'Airbus, les participants pourront aussi s'intéresser aux autres expériences qui se développent en parallèle dans l'espace et dans le temps. Airbus s'insère en effet dans un tissu industriel complexe et largement internationalisé et se heurte à des problématiques qui, si elles peuvent paraître au premier abord extérieures, se révèlent en fait centrales dans la compréhension des logiques à l'œuvre dans l'aéronautique mondiale. Les premiers partenaires et sous-traitants des sociétés impliquées dans le GIE Airbus pourront aussi donner lieu à des communications.
- 10 Enfin, si les organisateurs souhaitent en premier lieu porter l'attention sur les premières décennies d'Airbus, ils n'entendent pas pour autant laisser de côté les développements ultérieurs ou les analyses de plus longues durée.

2. Comité d'organisation

Magali Brunet (Université Toulouse - III - Paul Sabatier, CEMES-CNRS)

Philippe Jean-Amans (Université Toulouse - Jean Jaurès, Framespa)

Clair Juilliet (Université Toulouse - Jean Jaurès, Framespa)

Med Kechidi (Université Toulouse - Jean Jaurès, Framespa)

Jean-Marc Olivier (Université Toulouse - Jean Jaurès, Framespa)

Fabienne Péris-Raimbault (Musée Aeroscopia, Manatour, Toulouse-Blagnac)

Marc-Daniel Seiffert (Université de Reims, Framespa)

3. Modalités de soumission et calendrier

- 11 Les propositions de communication, en français ou en anglais, doivent être adressées au comité d'organisation avant le 31 août 2019 (300 mots maximum, soit 2 000 signes environ). Elles seront accompagnées d'un court CV de leurs auteurs. Une réponse actant la validation ou le rejet de la proposition interviendra avant le 30 septembre 2019.
- 12 Une première version des articles, en anglais ou en français, devra être adressée au comité d'organisation avant le 31 décembre 2019. Une publication des actes est prévue en accompagnement du cinquantième anniversaire, à la fin de l'année 2020 (7 000 mots, soit 50 000 signes environ). Nous insistons sur l'engagement des auteurs à produire leur texte dans les délais impartis.

4. Contact

- 13 jm.olivier@univ-tlse2.fr
- 14 clairjuilliet@gmail.com
- 15 med.kechidi@univ-tlse2.fr

NOTES

1 Voir par exemple CHADEAU Emmanuel (dir.), *Airbus, un succès industriel européen. Industrie française et coopération européenne (1965-1972)*, Actes du colloque du 23 juin 1994, Paris, Éditions Rive Droite, « Histoire industrielle », 1995, 182 p. ; BURIGANA David, DELOGE Pascal (dir.), *L'Europe des coopérations aéronautiques*, Armand Colin, Paris, 128 p.