

Envol et atterrissages

Par Étienne Faugier

Un siècle d'aviation en Europe nous fait voler de Blériot au Concorde, de l'Aéropostale à EADS. Aujourd'hui, Airbus est le premier constructeur civil au monde, ce qui n'empêche pas de poser la question de l'avenir.

À propos de : Clair Juilliet, Jean-Marc Olivier, *De Blériot à Airbus : une histoire des industries aéronautiques européennes, 1910-2024*, Paris, Armand Colin, 2025, 335 p., €24,90, ISBN 9782200629960.

Réaliser un livre-synthèse n'est pas une tâche aisée, sans parler de la taille limitée du volume. Jean-Marc Olivier, professeur d'histoire contemporaine à l'Université Toulouse-Jean Jaurès et Clair Juilliet, chercheur contractuel et membre du laboratoire FRAMESPA, se sont attelés à dresser l'évolution des industries aéronautiques européennes au cours du XX^e siècle. Leur travail vient éclairer les grandes tendances aéronautiques dans le domaine technique, économique, industriel, environnemental et géopolitique au regard des événements nationaux et internationaux.

Du Blériot XI à Air France

Spécialistes de l'histoire de l'aéronautique, les auteurs proposent une belle synthèse autour d'un siècle d'aviation civile en Europe. L'ouvrage est découpé en trois parties chronologiques : le rôle décisif de l'Europe occidentale dans l'artisanat et

l'industrie aéronautique (1890-1945), les entreprises aéronautiques en reconstruction (1940-1970) et la construction du géant européen Airbus (1970-2020).

Pour des raisons de volume et de complexité, ils n'abordent pas l'aviation militaire, malgré son rôle central tout au long du XX^e siècle, et sans doute davantage en ce début de XXI^e siècle¹. Les auteurs prennent comme point de départ ce qu'ils considèrent comme le premier avion populaire, le Blériot XI, qui a traversé la Manche en 1909, pour terminer leur étude avec la décennie 2020, ses enjeux environnementaux et le choc de la Covid-19, qui mettent en jeu le devenir de l'industrie aérienne.

Ils nous font traverser le siècle en passant des figures du pionnier (Clément Ader, Otto Lilienthal, Georg Unné et d'autres) à des industries nationales à but militaire principalement (Royaume-Uni, France). Durant l'entre-deux-guerres, les avions militaires sont transformés en avions civils pour relier les divers points du monde par l'ouverture de lignes aériennes. Le transport commercial est l'apanage des États-Unis, avec le Douglas DC-3. On voit apparaître des dirigeables et des zeppelins qui s'engagent dans la traversée de l'Atlantique Nord et Sud : on peut citer le cas de l'Aéropostale en France (1918-1931), qui vise à transporter courriers et personnes entre la métropole et les colonies françaises. L'avion permet donc le maintien de la domination coloniale.

Des compagnies se constituent, notamment KLM (Pays-Bas) en 1919, CASA (Espagne) en 1923, Imperial Airways (Royaume-Uni) dès 1924, Air France (France) en 1933. Toutefois, elles ne produisent pas autant d'avions que les industries états-uniennes (American Airlines). Du fait de l'essor des tensions internationales, l'aéronautique militaire domine jusqu'en 1945.

Le « Jet Age »

La Seconde Guerre mondiale se caractérise par la présence très forte de l'aérien : bombardier, chasseur, avion de transport, planeur, hydravion, etc. Après 1945, l'aviation connaît divers progrès techniques tels que le moteur à réaction, le dépassement du mur du son, les turbopropulseurs et turboréacteurs civils. Le temps de voyage se réduit fortement (Paris-Dakar passe de 34 heures en 1939 à 5h30 en 1960)

¹ Voir l'émission de France Culture, « Toulouse, tour de contrôle de la stratégie aéronautique européenne », *Entendez-vous l'éco ?*, 11 mars 2025.

croisant le développement du tourisme par le biais de l'avion (+226 % de croissance entre 1949 et 1958 !) : c'est le *Jet Age*.

Les industries européennes se reconstruisent (Royaume-Uni, France, RFA), tandis que se mettent en place des programmes de coopération européens dans le contexte de la guerre froide. Dans le cadre de l'OTAN, divers pays coproduisent des avions (chasseur supersonique F-104, Breguet 1150 Atlantic, le C-160, Panavia Tornado). Le meilleur exemple dans le domaine civil, devenu le « meilleur échec » au XXI^e siècle, est le Concorde, fruit de la collaboration entre Français et Britanniques dans les années 1950-1960.

La coopération passe aussi par la création de l'Association internationale de construction de matériels aéronautiques (AICMA) dès 1950, fédérant Belgique, Danemark, Espagne, Italie, France, Norvège, Pays-Bas, puis Suisse, Suède et RFA. Ces divers éléments internationaux favorisent l'émergence du programme Airbus dès les années 1960. Il s'agit de concurrencer le Boeing 747 destiné au vol long-courrier avec une grande capacité (350 à 480 passagers). Le programme Airbus A300, pensé comme un « bus de l'air », naît en 1967. Entre retrait des Britanniques, entrée des Pays-Bas et de l'Espagne et refus de l'Italie, le projet avance avec difficulté : l'A310 est un demi-échec commercial, tandis que l'A320 se positionne bien dans la catégorie moyen-courrier et l'A330 sur le marché des long-courriers.

Airbus est devenu le premier constructeur d'appareils civils au monde dès 2012 devant l'étasunien Boeing. Fondé en 2000, EADS (*European Aeronautics Defense and Space*) se positionne comme un constructeur industriel de rang européen. Les pays européens, à l'origine de l'aviation à la fin du XIX^e siècle, sont revenus au XXI^e siècle sur le devant de la scène dans le domaine de l'aéronautique civil.

Une industrie à géométrie variable

Ce territoire est défini, au fil de l'ouvrage, comme à géométrie variable par les auteurs, qui dressent un portrait des industries soviétiques, italiennes, allemandes, britanniques, etc. Au sein des deux premières parties, on perçoit clairement l'évolution des industries nationales, l'étude de la compagnie Airbus (1970-2020) laissant la place à l'eupéanisation et à la mondialisation.

S'il faut féliciter les auteurs pour cette synthèse de belle facture, il est dommage de voir apparaître et disparaître des études nationales selon l'organisation du plan. Par exemple, au détour d'une phrase, les auteurs mentionnent la Pologne, la Hongrie, la Suisse, la Roumanie et la Bulgarie (p. 77), et l'on n'en entend plus parler par la suite.

De la même manière, des thématiques sont abordées ponctuellement : le rôle des pionnières et le recours à la main-d'œuvre féminine durant la Première Guerre mondiale et au XXI^e siècle, l'essor des zones aéroportuaires, la réglementation, les nuisances et les enjeux environnementaux. Ces thématiques sont très intéressantes et l'on aurait aimé qu'elles soient systématisées, pour offrir une vision panoramique du XX^e siècle. Par exemple, ne voit-on pas, dès l'apparition de l'aviation, des oppositions à cette industrie, en raison des nuisances et des pollutions ? *Quid* de la localisation et de la taille des aéroports, qui semblent avoir augmenté tout au long du XX^e siècle – vérité ou préjugé ?

Si les chiffres des effectifs salariés, des productions, du nombre de passagers, des types d'appareils ou de propulsion sont évoqués pour la période post-1945 et encore davantage pour la période post-1960, il est dommage de ne pas avoir plus de tableaux statistiques pour la période antérieure ; mais peut-être ces chiffres n'existent-ils pas ou ne permettent-ils pas de dresser un panorama satisfaisant de l'Europe occidentale ?

Le cas du *low cost* est abordé pour la période 1970-1990 (p. 234-238) et, ici aussi, on aurait aimé un développement plus conséquent pour aborder la période du XXI^e siècle et les effectifs des salariés, des avions, des lignes ouvertes par ces compagnies (Ryanair et Easy Jet) ou par les grandes compagnies aériennes qui proposent des vols *low cost*.

Les auteurs développent une analyse sur les difficultés de lier aérien et hydrogène, qui aurait mérité quelques lignes de plus pour expliquer son retour sur le devant de la scène (p. 290), mais ils passent trop rapidement sur l'électricité qui pourrait être employée comme énergie alternative au fuel lors des déplacements de l'avion sur le tarmac. Certes, il s'agit d'une goutte d'eau, mais elle compte quand même.

Dépasser la fétichisation de l'objet

Les auteurs ont réussi à produire une synthèse novatrice et cohérente de l'histoire de l'aéronautique civile en Europe au XX^e siècle. Ceux-ci confessent, dans la conclusion, qu'ils n'ont pas traité de l'histoire des travailleuses et travailleurs, du domaine spatial, des imaginaires. Il aurait été pertinent qu'ils pointent dans les notes de bas de page les quelques références qui permettraient d'explorer ces champs, telles que les travaux de Nathalie Roseau, Marie Thebaud-Sorger ou Pascal Ory pour le cas français. Il y a donc la place pour un deuxième tome !

Le parti pris de cet ouvrage est de proposer une histoire des transports, soit une histoire modale – en l'occurrence l'aérien. Toutefois, au détour des pages, apparaissent des passerelles avec d'autres modes de transport. Il est question de l'automobile, avec les premiers salons au début du XX^e siècle, couplant automobiles et avions. Pendant la Première Guerre mondiale, certains avions sont équipés de moteurs automobiles Renault.

Il est aussi question de liens avec le vélo : les pionniers de l'aviation sont aussi passionnés de bicyclette, comme Clément Ader. Il y aurait donc de multiples liens à retisser pour proposer une histoire des mobilités, soit une approche qui embrasse plusieurs modes de transport. On peut évoquer le *catering*, qui se déploie dans le domaine de l'aérien, de l'automobilisme ou du ferroviaire.

Enfin, les auteurs montrent que l'aéronautique dépasse largement l'avion, c'est-à-dire l'objet technique. Ils soulignent l'importance des pionniers et des pionnières, des industriels et des compagnies, des textes de loi, des événements historiques, des enjeux environnementaux et écologiques, des collaborations nationales et internationales, des diverses innovations. En effet, le rôle des historiens – remettre en contexte – s'avère très utile pour comprendre les sentiers de dépendance qu'a pris l'industrie aéronautique en Europe, progressivement questionnés en ce XXI^e siècle naissant.

Publié dans lavedesidees.fr, le 20 avril 2026.