

Le système régional d'innovation de l'aéronautique à Montréal entre dynamiques territoriales et sociales

Tarek Ben Hassen¹

Juan-Luis Klein²

Diane-Gabrielle Tremblay³

CRISES

Université du Québec à Montréal

Télé-université

Résumé de la présentation

Les principaux travaux sur la géographie de l'aéronautique (Terral, 2003; Klein, Tremblay, Fontan, 2003; Tremblay *et al.*, 2003; Frigant, Kechidi et Talbot, 2006 ; Jalabert et Zuliani, 2009) montrent que ce secteur a un ancrage local très important. Depuis ses débuts, l'aéronautique est ainsi concentrée dans les grands centres urbains tels Toulouse, Seattle et Montréal. Également, le processus d'innovation dans ce secteur est long et coûteux (Ravix, 2000), d'où l'importance des interactions entre les entreprises et les acteurs de soutien externes, qui peuvent accélérer la circulation des informations et l'innovation et assurer une partie des coûts de la R&D. À Montréal, les entreprises de l'aéronautique bénéficient localement de plusieurs ressources indispensables pour le processus d'innovation : R&D, réseautage, financement, capital humain, etc. offerts par différents acteurs: organismes intermédiaires et acteurs gouvernementaux, formant ensemble un système régional d'innovation. L'objectif général de cette communication consiste à analyser le rôle du territoire dans la structuration du système d'innovation de l'aéronautique à Montréal à travers le rôle des acteurs.

La recherche mobilise les concepts de territoire, système régional d'innovation, capital social et proximité. Les écrits sur les systèmes régionaux d'innovation insistent sur deux idées de base. Premièrement, elles considèrent que l'innovation peut présenter une dimension territoriale forte et que les entreprises ont intérêt à se regrouper dans l'espace pour échanger de l'information et être en mesure d'innover davantage. Ainsi, la proximité constitue le ferment principal du regroupement des entreprises au niveau local (Massard, Torre et Crevoisier, 2004). Deuxièmement,

1 ben_hassen.tarek@uqam.ca

2 klein.juan-luis@uqam.ca

3 tremblay.diane-gabrielle@teluq.uqam.ca

elles soulignent l'existence d'un capital social qui favorise les échanges entre les différents acteurs. L'innovation est, ainsi, perçue comme un processus social entre différents acteurs (Asheim et Isasken, 2002). Mais, est-ce que c'est le cas du système régional d'innovation de l'aéronautique à Montréal ? C'est la question qui oriente notre recherche.

Notre hypothèse principale postule que le territoire montréalais offre plusieurs types de proximités : géographique, organisationnelle et institutionnelle, qui créent un cadre structurant des relations d'innovation entre les différents acteurs, renforcé par un capital social fort.

Nous documenterons cette hypothèse à partir d'une recherche sur la compétitivité des villes réalisée dans le cadre d'un projet pancanadien sous l'égide du réseau « Innovation Systems Research Network » (ISRN). Cette recherche est basée sur des entrevues auprès des organismes intermédiaires et des représentants d'entreprises, effectuées entre juin 2007 et mai 2009. Dans la première partie des entrevues, nous avons interviewé des représentants de vingt-cinq organisations à vocation générale en regard du développement économique telles la Communauté métropolitaine de Montréal, la Chambre de commerce métropolitaine de Montréal ou la section Montréal du ministère du Développement économique, des Innovations et des Exportations, et dix organisations qui ont un mandat spécifique et qui interviennent principalement dans le secteur de l'aéronautique, telles Aéro Montréal, l'Association québécoise de l'aérospatiale (AQA), le Comité sectoriel de la main d'œuvre en aérospatiale (CAMAQ). La deuxième série d'entrevues a été réalisée auprès de dix-huit entreprises du secteur de l'aéronautique à Montréal. Nous avons choisi des entreprises représentatives des différents types d'entreprise existant dans le secteur, soit donneurs d'ordre, équipementiers et sous-traitants, et de leur localisation géographique sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal, soit Rive-Nord, Rive-Sud et île de Montréal. Les entrevues ont été enregistrées et transcrites, et les verbatims ont été traités avec le logiciel Nvivo.

La communication présentera les résultats de l'analyse de ces entrevues. Nous verrons que la région métropolitaine de Montréal offre principalement deux types de proximités qui interviennent à différents niveaux dans la structuration du système d'innovation de l'aéronautique. D'une part, une proximité géographique qui intervient principalement en facilitant les rencontres face-à-face entre les acteurs de l'innovation et par conséquent le transfert de connaissances codifiées et tacites. D'autre part, une proximité organisationnelle qui se traduit, notamment, par une proximité socio-culturelle et un capital social fort partagé par les différents acteurs.