

FRANÇOIS ADIBI

Préface d'Alain de Saint Exupéry

CONCORDE

Notre part de rêve



Michel
LAFON



Alain Delon et Romy Schneider, novembre 1958.

UNE ÉPOQUE SINGULIÈRE

Un grand vent avait balayé la vieille Europe, il avait tout emporté sur son passage : les illusions, les décors de façade, les faux discours et les vrais faussaires. Tout était à reconstruire, et tous y croyaient. Il flottait dans l'air comme un parfum de renaissance. De nouvelles politiques avaient émergé, écrasant la vieille garde par leur audace et leur vision. Il fallait faire vite, tant on sentait que la pesanteur pouvait nous rattraper. Toute une époque se jeta dans le fleuve de la vitesse.

Au début des années 1965, le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes, principe réaffirmé avec force par le général de Gaulle, fut le ferment de cette période nouvelle. De cette époque singulière naîtra le projet Concorde, qu'aucune autre époque n'aurait sans doute pu permettre. Face aux grandes puissances, il en fallait, de l'audace, de la détermination et de la conviction pour porter un projet industriel aussi grand que pouvait l'être la conquête spatiale.

Du haut de mes 7 ans, je regardais le monde changer ; sa mélodie parvenait à mes oreilles, à travers ma fenêtre, dans la neige de décembre, j'entendais le bruit feutré des portières de DS qui se fermaient. Ma sœur récitait un poème de Théophile Gautier : « Les fleurs de la gelée, sur la vitre étoilée, courent en rameaux blancs... » Dehors, dans la paix de l'hiver scintillaient les lumières de Noël. La télévision en noir et blanc diffusait *L'Homme de Rio*, avec Jean-Paul Belmondo ; et bientôt les *Tontons flingueurs* avec Lino Ventura, Bernard Blier et la joyeuse équipe. Mon père lisait Giono, Camus, Malraux. Ma mère écoutait *J'entends siffler le train* de Richard Anthony. Bientôt, le doux rugissement du Concorde allait arriver à nos oreilles. C'était l'époque de tous les possibles et de toutes les espérances. J'avais le sentiment diffus de vivre le meilleur, je fermais les yeux dans la chaleur de l'hiver. La neige avait recouvert mon jardin d'un manteau de lumière.



16 septembre 1944 : visite du général de Gaulle à Toulouse.

CHARLES DE GAULLE, L'ÉCLAIREUR

Tout au long de sa vie, de Gaulle aura un objectif majeur, un fil rouge qui va relier la plupart de ses actions : donner à la France les instruments de sa souveraineté pour les décennies à venir¹. Il ouvre alors une série de grands projets : le Supercalculateur, les centrales nucléaires, le Concorde, le TGV...

Pour l'aéronautique, le problème à résoudre est le suivant : en 1960, la France détient moins de 3 % du marché mondial de l'aéronautique civile, l'Amérique 95 %. Comment inverser une tendance qui semble irréversible ?

De Gaulle mit alors progressivement en place une stratégie que beaucoup n'ont pas encore perçue dans sa puissance et sa subtilité. Et pour cause, moins cette stratégie était apparente et plus elle avait de chances de fonctionner. La plus grande discrétion fut donc de mise. Le programme Concorde devint une disruption, une innovation de rupture, qui impacta radicalement le secteur aérien et modifia les rapports de force géopolitiques.

Une stratégie en deux temps

De Gaulle ne lance pas simplement le projet Concorde. En réalité il lance une fusée à deux étages dont le Concorde est le premier étage et le programme Airbus le second. Il n'y a pas un programme suivi d'un autre, mais bel et bien une stratégie dans laquelle les deux programmes sont inextricablement liés et pensés dès le départ. Le Concorde doit apporter un saut technologique décisif et une supériorité qui sera immédiatement mise au service du programme Airbus, afin de bâtir une industrie aéronautique civile capable de rivaliser avec l'Amérique. En mettant en place cette stratégie, de Gaulle va opérer le plus formidable renversement de situation industrielle et commerciale qu'ait connu le xx^e siècle, puisque aujourd'hui, soixante ans plus tard, la part de marché d'Airbus représente 60 % du marché mondial. De ce fait, Concorde devient le programme



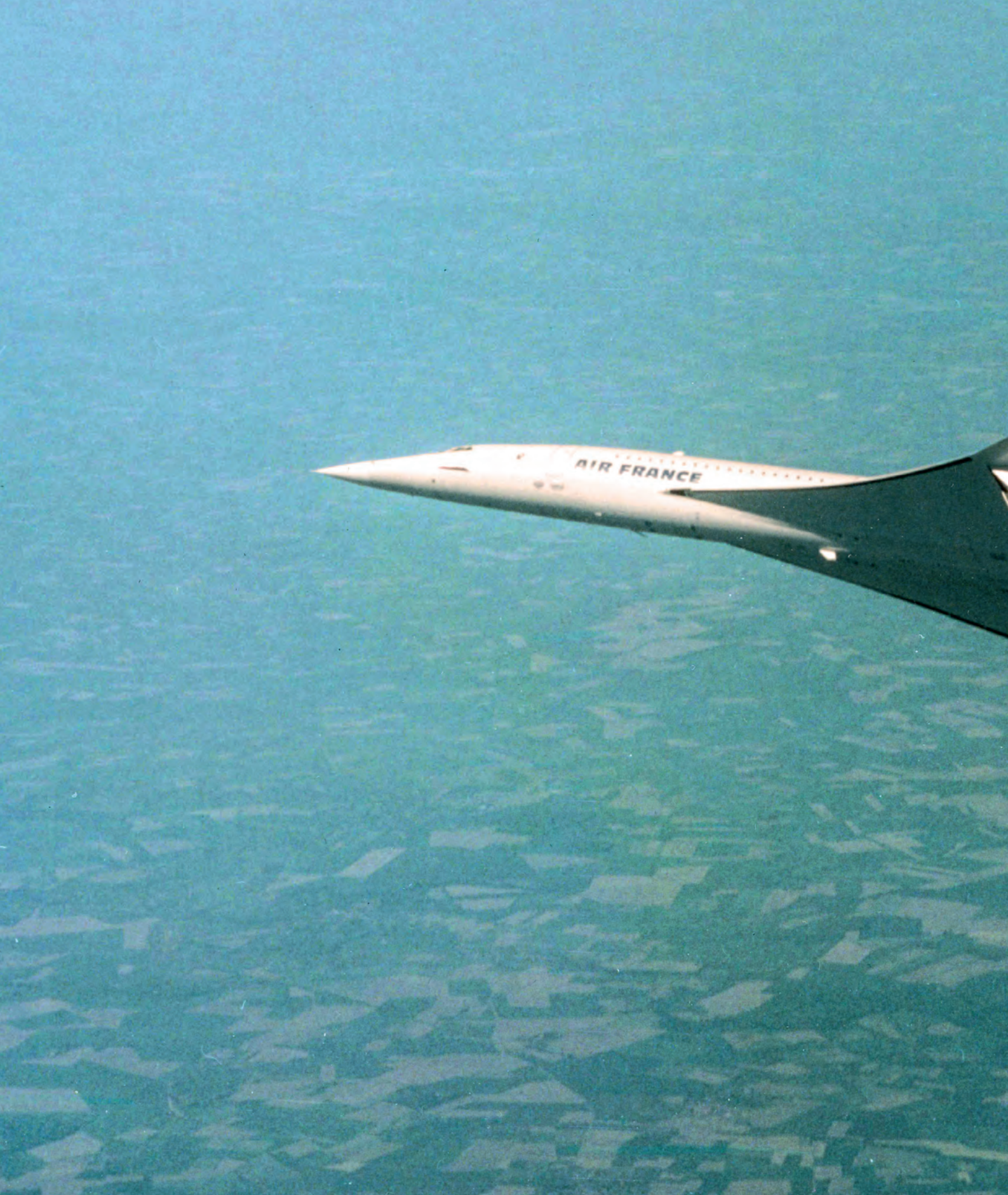
*Concorde et la patrouille de France
en meeting à La Ferté-Alais.*



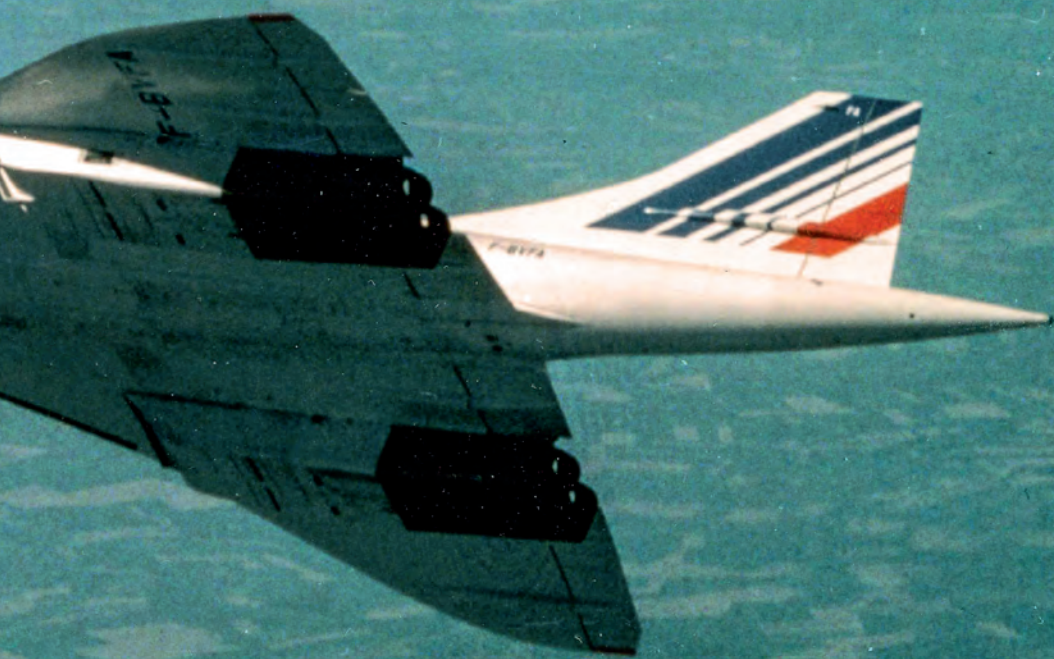




L'auteur, la main sur les palettes de postcombustion pendant l'entraînement en vol à Châlons-Vatry.



AIR FRANCE



*Concorde F.BVFA, celui qui réalisa
le 1^{er} vol commercial Paris-Dakar-Rio.*



IMPRESSION AU JOUR NAISSANT : LE HAVRE-LONG ISLAND

Aligné sur la piste, freins lâchés, réchauffes allumées, j'applique la pleine poussée. Dans le silence gris de la plaine, le sourd grondement se transforme en un vacarme familier qui nous enveloppe. Collé à mon siège par l'accélération, j'attends 400 km/h pour arracher le grand vaisseau blanc de la terre des Hommes ; le nez pointé vers le ciel, commence une ascension fulgurante. À travers la verrière aux fils d'or, défile le damier des champs, des blés, des routes et des fleuves. Ainsi le monde des Hommes ressemble à un jeu d'enfant, et il l'est peut-être. À mesure qu'on accélère, les paysages perdent leurs contours ; la vitesse coule comme une rivière qui aplatit les formes. Je sens quelque chose filer entre mes doigts que je ne sais pas retenir. J'entends comme un battement de cœur ; si je savais lire les signes, j'y verrais peut-être, en filigrane, le rythme des jours qui défilent.

Le manche part à gauche, l'avion bascule, l'horizon défile et entraîne avec lui les clochers, les villages, les maisons et ce qui nous reste d'illusions. Nous allons si vite que même notre ombre semble s'être décrochée, loin derrière nous. Une nouvelle poussée du manche vers la droite et l'horizon tangué dans l'autre sens. J'aperçois le port du Havre, ses bateaux minuscules et au loin l'immense tapis bleu de l'océan. Vu d'ici, « l'amour du détail, du petit, où se perdait notre temps, est aboli » (Paul Morand). Quatre palettes blanches de postcombustion s'enclenchent, comme quatre étincelles, et ce sont à nouveau les réacteurs qui hennissent, comme les chevaux du soleil ; ils nous propulsent dans l'autre monde. Durant une seconde, les commandes s'inversent, Mach 1, Mach 2, la rotondité de la Terre apparaît. Nous arrivons dans la haute clarté, j'aperçois comme un nuage de poussière blanche, perdu dans le ciel qui s'élargit, inaccessible. À 60 000 pieds, la Terre se dérobe, le vertige devient une ivresse, on bascule vers la lumière, libérés de nous-mêmes. Le bleu du ciel et celui de l'océan se confondent, l'espace se remplit du jour naissant. La lumière crue de la haute atmosphère et l'extrême vitesse créent un subtil équilibre : un monde flottant, presque immobile, qui efface les contours de ce jour sans fin.



HUITIÈME PARTIE

LE LIVRE
DES
PRODIGES

*Oh ce vaisseau construit
par le chiffre et le songe.*

Victor Hugo

*Essais de la barrière
d'arrêt Hispano-Suiza,
piste 31L, Toulouse,
1969.*



Aéroport de Tahiti Fa'a'a.

« Et quelle voix sinistre ulule - Guillaume, qu'es-tu devenu ? » (Guillaume Apollinaire) ; Qu'est l'Homme par ses actes devenu ? Que reste-t-il de son enfance, de ses aspirations et de ses rêves ? Que reste-t-il de ce désir d'ailleurs ? Contrairement à ce qu'on peut parfois ressentir, nous ne sommes pas immobiles, nous sommes dans le devenir, ce mouvement qui réunit le passé le présent et l'avenir. Pour Michel de Montaigne, précurseur de la pensée moderne, la vie est un mouvement et le voyage l'accompagne : « Je ne peins pas l'être, je peins le passage ». Montaigne, le voyageur résolu, ne dit pas ce qu'il est, il dit ce qu'il devient. Voilà donc d'où vient notre amour du voyage, de nous-mêmes. Il y a, profondément enfoui en nous, l'assurance que le voyage ébranle nos certitudes, qu'il développe notre pensée critique, nous ouvre à l'altérité de la nature humaine, nous prouve qu'il n'y a pas qu'une seule vérité, une seule culture, un seul centre du monde. Il faut parcourir le monde pour comprendre que « chacun appelle barbarie ce qui n'est pas de son usage », et se dresser contre la violence faite au nom d'une vérité absolue.

L'art du voyage est l'art d'acquérir cette liberté de penser sans laquelle notre humanité s'amointrit : « *Omnes gentes sunt homines* », Bartolomé de Las Casas⁵.

Enfin, l'art du voyage c'est également un art du détachement, comme l'est la méditation qui nous emporte loin de l'agitation du monde. La méditation est une autre forme de voyage, un voyage immobile et intérieur.



Ci-contre : *Menu Concorde pour l'an 2000 dessiné par Jean Boggio.*

Ci-dessous : *Hôtesse et stewards, escale à Honolulu, lors d'un tour du monde, 1993.*

