

1994 - Alain Peyrefitte. " C'était de Gaulle " - Tome II.

« Le Concorde n'intéresse pas les Américains, sauf à leur remettre tout »

Après la victoire, le 15 octobre 1964, des travaillistes britanniques, le Général ne leur fait guère confiance pour redresser une situation économique de toute façon dramatique. L'une des premières manifestations du nouveau gouvernement de Londres porte sur le Concorde.

Au Conseil du 28 octobre 1964, Jacquet : « Il y a deux ans, l'accord franco-britannique a donné le jour au projet Concorde. La lettre que Wilson vient de nous adresser propose l'étalement des opérations. Nous ne pouvons pas l'accepter. L'opération Concorde se fait en concurrence avec un projet américain, plus ambitieux que le nôtre (3,3 mach ; nous, 2,2 mach 1). Retarder la fabrication, ce serait rendre l'entreprise inutile. Au lieu de voler en 1971-1972, ça nous reporterait en 1975 2, les Américains auraient terminé 3. Nous aurions fait un prototype et rien d'autre. Ou il faut continuer hardiment, ou il faut tout arrêter. Il s'agit d'être les premiers sur le marché des avions supersoniques à long rayon d'action ; les premières commandes reçues constituent un gage de succès commercial, bien qu'on ne se soit pas lancé dans ce projet parce qu'il serait rentable, mais pour donner du travail à Sud-Aviation. Renoncer au Concorde, ce serait nous placer délibérément sous l'aile du géant américain. Cela constituerait une sorte de "Nassau aéronautique", c'est-à-dire, à notre point de vue, une démission. »

Comme Jacquet connaît bien le Général, il sait faire vibrer la corde sensible ! Le Général essaie encore de se débattre : Il n'y aura jamais aucune chance que cette sacrée SNECMA nous sorte un réacteur ?

Jacquet. — En dehors de l'opération qui consisterait à repasser le bébé aux Américains, il n'y a pas d'alternative.

GdG. — S'entendre avec les Américains ? Le Concorde ne les intéresse pas. Sauf à leur remettre tout, comme toujours. Alors, tout abandonner ? Mais que faire de Sud-Aviation ?

Jacquet. — Trente mille ouvriers seraient employés à la construction du Concorde. Ça assure le plan de charge de l'aviation française jusqu'en 1975. Ou alors, il faudrait effacer cette opération Concorde et faire l' " aérobis " ou " gallion ", gros porteur internationalement valable, qu'il faudrait vendre à 200 exemplaires pour l'amortir.

GdG. — Il y a la rentabilité, et il y a l'incitation. Il faut essayer d'aller le plus possible vers la rentabilité, mais il faut voir aussi la meilleure incitation pour les secteurs de pointe. »

Après le Conseil, je lis au Général, pour approbation, un mot manuscrit que m'a fait passer Pompidou autour de la table : « Vous pourriez indiquer que la Grande-Bretagne a des difficultés dues à une excessive consommation et que cela n'est pas pour nous surprendre ; que nous allons voir quelles sont leurs intentions définitives pour le Concorde ; que nous en tirerons les conséquences, bien décidés en tout cas à ne pas laisser mourir l'industrie aéronautique française. »

Le Général sursaute : " Vous ne pouvez pas dire ça ! Il ne faut pas interpréter ! Ce n'est pas à nous, dans une déclaration gouvernementale, d'expliquer les difficultés britanniques. Ce n'est pas charitable, ni même convenable. Non, ils ont leurs difficultés. Voilà tout. Ils vont nous indiquer avec plus de précision comment ils vont y faire face. Alors, ce sera à nous de voir ce que nous ferons. C'est ça la question.

Pour le Concorde, Jacquet dit : "Si on nous demande de le reporter d'un an, alors ça n'est pas la peine de faire le Concorde." C'est possible, c'est pas sûr, il faut voir. Jacquet a dit aussi : "C'est pas un projet rentable, il n'était fait que pour tirer d'affaire Sud-Aviation." Le fond du problème, en ce qui concerne notre industrie aéronautique, c'est qu'ils ne sont pas foutus de faire des moteurs. Et puis c'est tout ! S'ils étaient foutus d'en faire, comme nous faisons des cellules qui sont les premières du monde, on y mettrait des moteurs, et nous serions concurrentiels, et nous n'aurions pas besoin des Anglais.

« Depuis quarante ans, nous ne sommes pas foutus de faire des moteurs. Nous avons des polytechniciens, des centraliens, un tas de zigotos, et ça n'a jamais été foutu de faire un moteur. Quand c'était des moteurs à hélices, ils n'étaient déjà pas foutus d'en faire. Et maintenant que c'est des moteurs à réaction, ils ne le sont pas davantage. Et j'ajoute qu'ils ne sont pas non plus foutus de faire des moteurs de moto, ni de bateau.

AP. — Ça montre le danger qu'il y a à s'en remettre à un autre pays pour une industrie essentielle.

GdG. — Voilà ! C'est ça la vérité ! (Il aime qu'on le devine.) Pour aller plus vite, parce que c'est plus commode, on achète la licence. Et allez donc ! Alors, on s'arrange avec Rolls-Royce, on s'arrange avec Pratt et Whitney, et on leur achète leurs moteurs. Les Anglais et les Américains trouvent ça très bien ! Mais pendant ce temps-là, nous ne faisons jamais de moteurs, nous nous plaçons dans leur dépendance.

AP. — Pour la Caravelle, c'était pareil, le moteur est Rolls-Royce.

GdG. — Évidemment ! Pourquoi n'avons-nous jamais été foutus de faire des moteurs de Caravelle ? Je n'ai jamais compris pourquoi. Nous sommes aussi capables que les Anglais et les Américains de faire toutes sortes de machines extraordinairement compliquées, des machines électroniques ou des trucs atomiques ; pourquoi ne sommes-nous capables de faire aussi des moteurs ?

AP. — Ça pourrait être une raison impérieuse de demander à la SNECMA de faire quelque chose.

GdG. — Oh ! Ce sont des jean-foutre.

Au Conseil du 12 novembre 1964, Marc Jacquet rend compte de ses conversations avec son homologue Roy Jenkins. Celui-ci propose de suspendre, en plein accord avec les autorités françaises, les travaux pour le Concorde comme tel, et d'élaborer un projet nouveau pour un autre avion supersonique. Le Général ne l'entend pas de cette oreille :

« S'ils ne veulent pas faire le Concorde, qu'ils le disent. Nous voulons et pouvons continuer. À eux de prendre leurs responsabilités.

« Évidemment, nous ne ferons pas le Concorde tout seuls. Ni avec les Allemands et les Italiens, qui n'en peuvent mais. Ni avec les Américains, qui ne sont pas souhaitables et ne le souhaiteraient pas. Bref, nous ne le ferons pas.

« Nous avons des valeurs chez nous, qui peuvent faire la preuve de leurs capacités d'études, de recherche, d'invention. Si nous ne pouvons démontrer ces capacités à l'occasion de Concorde, il faudrait le faire à propos d'autre chose. Les critiques faites à Concorde viennent peut-être du fait qu'il ne se situe pas tout à fait au plan voulu. Il ne faut pas seulement que, d'Angleterre ou de France, le Concorde traverse l'Atlantique. Il faut aussi que d'Allemagne, de Suède, d'Italie, il puisse en faire autant. On doit s'orienter vers des avions de transport à plus longue distance. Ce projet pouvait alimenter notre industrie de façon brillante. Tout ça n'est pas une raison pour jeter le manche après la cognée. Il n'y aurait que les Russes... »

Des yeux s'écarquillent autour de la table. Le silence s'épaissit. Comme c'est pathétique, ce vieil homme et la mer de découragement qui l'entoure.

Il reprend, comme pour effacer l'hypothèse incongrue qu'il vient d'évoquer : Seulement, les Russes, c'est une autre histoire. N'en parlons plus. Mais il est indispensable de s'orienter vers la suite. Le premier avion supersonique risque fort d'être américain. Et après ? Les cellules ? Nous ne devrions pas avoir trop de difficultés. En revanche, pour les moteurs, nous ne sommes pas fichus d'en faire. (En public, il dit "capables" ; en Conseil: "fichus" ; en tête à tête: "foutus".)

« Pourquoi cette carence ? Parce que nous ne le voulons pas.

Pompidou. — C'est une faiblesse générale de l'industrie française : nous n'avons pas une industrie des métaux suffisante. C'est la base qui est insuffisante.

GdG. — Si nous renonçons, nous nous enfonçons. C'est toujours possible de s'effacer. Cela permet de végéter ; cela ne permet pas d'exister. On ne peut donner l'impulsion à l'industrie que s'il y a des projets ! C'était ça, l'intérêt du Concorde. C'est ça, l'intérêt de Pierrelatte. Il faut faire appel aux industries françaises et les grouper autour de grandes ambitions. Chaque projet comporte un effet d'entraînement, de propagande, de prestige pour d'autres projets et d'autres ventes. »

1 « Mach est la mesure de la vitesse du son dans l'air, du nom du physicien autrichien qui en a établi la théorie : soit 1213 km à l'heure. Concorde peut parcourir 2 669 km en une heure.

2 Le premier vol de Concorde aura lieu le 2 mars 1969, quelques semaines avant le retrait du général de Gaulle.

3 Les Américains renonceront à leur SST 2707 en mars 1971.

4 À Nassau (Bahamas), Macmillan avait accepté, en contrepartie de la livraison de fusées américaines Polaris, de placer la force nucléaire britannique sous commandement américain.

5 C'est le projet « Airbus », qui, développé avec l'Allemagne, aboutira au premier vol d'essai en octobre 1972. »