

**Extrait de: Alain Peyrefitte. « C'était de Gaulle - Tome III.**

**« CE CONCORDE EST UN GOBE-MILLIONS »**

Conseil du 2 février 1966.

Messmer expose la douloureuse situation : Le coût initialement prévu était de 1 860 millions de francs, dont la moitié à la charge de la France, soit 930 millions. Les évaluations les plus récentes montrent que ce coût doit être multiplié par quatre.

**Les administrations laissent passer les mensonges**

GdG. — Ce Concorde est un gobe-millions. Mc Namara m'a dit un jour qu'il y a une loi de la nature budgétaire, au moins en matière d'armements : il faut toujours multiplier le devis initial par le nombre  $\pi$ , 3,1416. Avec 4, vous êtes même au-delà. Mc Namara ajoutait : "Les experts mentent, les industriels mentent", et je lui ai dit : "Les administrations laissent passer les mensonges."

Messmer. — L'une des raisons du dépassement est qu'il y a eu changement de projet. On est passé de 4 000 à 6 000 kilomètres de rayon d'action, de cent à cent cinquante passagers, et d'un tonnage de fret de cent à cent cinquante tonnes. Quoiqu'il en soit, il faut trouver, pour 1966, 260 millions de crédits de paiement en plus de ce qui était prévu. A défaut, on prendrait des retards incompatibles avec la concurrence américaine.

Pisani. — Il y a ce qu'on appelle un créneau, de quatre ou cinq ans, avant que les Américains aient réalisé leur supersonique. Si Concorde est réalisé à la date voulue, nous sommes dans ce créneau. C'est une opération à la limite du raisonnable, mais elle peut être tentée. Actuellement, nous ne connaissons pas encore tous les paramètres commerciaux et techniques. M. Messmer et moi, nous constatons qu'il n'y a pas un véritable responsable de l'opération, mais des comités divers. Nous envisageons donc de créer un poste confié à un ingénieur général du ministère des Armées.

Debré (d'autant plus à l'aise sur ce dossier qu'il le prend en marche). — Je suis préoccupé du fond et des procédures. Pour le fond, dans l'immédiat, on nous dit tout à coup qu'il faut doubler le crédit prévu pour 1966. Pour l'avenir, on ne nous cache pas que les devis définitifs ne sont pas encore établis. Quant aux procédures, je rappelle que le budget a été voté il y a deux mois, que trois ou quatre ministres m'avertissent que leurs crédits seront insuffisants. Le ministre des Finances ne peut pas faire autrement que de gager sur des crédits déjà votés le crédit qu'on lui demande maintenant. Certes, on prétend que les recettes de 1966 seront supérieures à celles qui étaient prévues. On ne pourra le vérifier qu'au milieu de l'année.

GdG. — C'est une arrière-pensée qu'on peut avoir, mais ça ne doit pas être une politique.

### **Ces façons de gérer sont au-dessous du médiocre**

Debré (embarrassé). — Je comprends bien que nous sommes engagés dans un pari, qu'on ne peut pas reculer et qu'il faut aller vite ; mais il est déplorable qu'on ne puisse faire un choix avec toutes les données...

GdG (pressant). — Oui, c'est un fait. Alors, vous concluez quoi ?

Debré. — Je donne un avis favorable. Mais je suis obligé de gager la somme en bloquant d'autres dépenses.

GdG. — Bien sûr. Si on abandonne, c'est un trou qui nous coûtera très cher. Nous aurons sur les bras Sud-Aviation, la Snecma, etc. Il faudra recaser les gens et on ne saura pas où les mettre. D'autre part, il n'est pas sans importance générale, je veux dire internationale, que la France et l'Angleterre arrivent à faire un avion qui sera le premier de sa sorte. Tout ça doit entrer en ligne de compte. Mais sur le plan des études et des réalisations... je ne vois pas ça de près, je pense quand même qu'il y a bien des désordres et des chevauchements, des initiatives qui en remplacent d'autres, etc. Ces façons de gérer sont au-dessous du médiocre. Alors, vous mettez d'accord pour qu'il y ait un vrai maître d'oeuvre. Naturellement, il faut encore le trouver.

Enfin, il reste la dépense que M. le ministre des Finances accepte. Naturellement, ça l'amènera à faire ailleurs un certain nombre de retranchements ou de retardements. Il a raison de dire qu'il faut régler la question le plus tôt possible. Vous dites (regardant Debré) le mois d'avril ? Je ne sais pas si c'est possible ?

Pisani. — Fin mai.

GdG. — Alors, fin mai. Mettons-nous d'accord pour fin mai. Sur ces bases, je compte que vous soyez fermes.

### **Nous ne faisons pas la politique en fonction des élections**

Fouchet. — Je n'ai naturellement pas d'objection, mais je suis un des ministres dépensiers les plus importants. J'ai déjà rappelé à M. Debré que l'arbitrage rendu sur mon budget était déjà trop bas. Il y a autour de cette table des hommes qui sont pendus à mes basques pour me demander davantage d'écoles, davantage de postes. Je leur dis tout de suite que si je n'obtiens pas de M. le ministre des Finances la rallonge que je lui ai demandée hier, la rentrée ne se fera pas.

GdG. — Alors là, je dis carrément que, bien sûr, il y a des élections, mais que nous ne faisons pas la politique en fonction des élections.

Fouchet (vexé). — Je fais la politique de l'Éducation nationale.

GdG (haussant le ton). — Nous faisons, comme nous l'avons toujours fait, la politique de l'intérêt du pays, des intérêts généraux du pays (il met en vedette le

pluriel), et en fonction des possibilités. Il ne s'agit pas d'ajouter des démagogies par-ci par-là, en contradiction avec l'intérêt national et international.

Cela dit, c'est vrai qu'on aurait dû faire des bilans plus précis, et surveiller l'exécution de plus près.

### **Il s'agissait bien d'aller à New York**

Sanguinetti. — Je crois que l'erreur de base, pour le Concorde, a été de ne pas voir que notre créneau était le moyen courrier. Les Américains ne nous auraient pas concurrencés sur un moyen courrier. Et dans trois ans, les Américains feront un vrai long courrier qui ira plus vite et beaucoup plus loin. En fait, nous nous sommes mis entre-temps à faire un moyen courrier extrapolé, pour franchir les 6 000 km de l'Atlantique. Nous avons consenti à accepter les intérêts britanniques, qui ne sont jamais les nôtres dans le domaine de l'aviation.

GdG. — Nous avons toujours tort d'accepter ce que proposent les Anglais. J'ai eu assez affaire à eux : on a souvent raison de se méfier !

Debré. — Voilà justement ce que je reproche : le gouvernement a pris une décision en novembre 1962 sur un certain type d'avion, et nous en faisons un tout autre...

Ainsi, après Messmer et Sanguinetti, voici un troisième ministre qui semble trouver dans un changement complet de conception la cause des surcoûts. Le Général n'est pas disposé à entrer dans ce jeu ; il en paraît même surpris :

GdG : Très franchement, on n'a pas étudié la question sous cet angle-là quand on a décidé de faire le Concorde. On ne s'est pas décidé pour un moyen courrier. Je le dis très simplement, j'ai toujours pensé que l'avion devait traverser l'Atlantique. Était-il nécessaire de faire un avion supersonique pour aller à Rome ou à Bruxelles ou à Londres ? Non. Il s'agissait, d'entrée de jeu, de traverser l'Atlantique. Alors, il est possible que les ingénieurs nous aient dissimulé la vérité en disant : "Ce sera un moyen courrier." Mais en fait, c'est comme ça qu'on a compris : il s'agissait bien d'aller à New York.

Alors, décidons de la chose. Pour ce qui est de l'augmentation du crédit, on ne peut pas y couper, à moins de tout arrêter. On réexaminera à une date, que nous fixons en mai, l'ensemble du problème.

En mai, l'achèvement du Concorde sera définitivement décidé. Le Général sait assumer ses choix, même quand il les a faits à contre cœur.