



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

Le Concorde. « Le plus bel avion du monde »

« Le cas de Concorde est l'exemple typique d'un programme hâtivement lancé pour des considérations de prestige, sans spécifications précises étudiées en accord avec les constructeurs... » C'est à une charge sévère que se livre, en février 1966, Henri Ziegler, le « patron » des Avions Bréguet et ancien directeur général d'Air France. Décidément en verve, l'industriel n'hésite pas à dire, dans le courrier qu'il adresse au gouvernement, tout le mal qu'il pense de la « méthode française » et dont le Concorde, à ses yeux, est le symbole le plus éclatant : « En France, poursuit-il, les considérations de prestige prennent souvent le pas sur une analyse objective des données économiques... » Quatre ans après le lancement officiel du programme franco-britannique Concorde et trois ans avant le premier vol d'essai, Henri Ziegler stigmatise quelques-uns des péchés originels de l'avion supersonique...

Aujourd'hui encore, douze ans après le tragique accident de Gonesse qui a mis un terme définitif à sa carrière, le Concorde suscite de nombreuses passions. « Avion exceptionnel » pour les uns, coûteuse fantaisie d'ingénieurs pour les autres, le supersonique aurait été victime, dès son lancement, d'un « complot américain » destiné à tuer dans l'œuf cette merveille de la technologie européenne, complot dont témoignerait l'interdiction - qui sera levée assez rapidement - de survoler et de se poser à New-York. Une vision qui ne résiste pas à l'examen. L'interdiction d'opérer à New-York, en fait, fut tout au temps le résultat de l'activisme des associations écologistes - très puissantes outre-Atlantique dans les années 1970 - que le fruit de luttes politiques internes entre l'Etat fédéral - qui avait autorisé l'atterrissage du Concorde sur le sol américain - et l'Etat de New-York qui, de son



côté, considérait cette décision comme un « diktat » ne tenant pas compte des intérêts locaux. Le Concorde, en outre, fut lancé à la veille du choc pétrolier de 1973 qui entraîna l'annulation de toutes les commandes. S'il fut une merveille technologique, le Concorde fut aussi un avion d'ingénieurs, conçu sans aucune consultation préalable des compagnies aériennes et sans aucune étude de marché. Faute d'avoir su trancher dès le départ entre les vœux des Anglais - qui souhaitaient un long-courrier capable de traverser l'Atlantique - et ceux des Français - partisans d'un moyen-courrier -, ses concepteurs virent ses coûts de développer s'envoler. Pour les Etats, qui ne lésinèrent pas sur les subventions, le Concorde ne fut pas une bonne affaire...

Et pourtant, quelle promesse ! L'aventure du supersonique commence véritablement dans les années 1950. A ce moment, tout le monde ou presque songe à réaliser un avion civil supersonique. Les Américains qui, en 1957, ont créé avec le soutien de l'Etat fédéral un comité spécial pour étudier la question. Des travaux exploratoires sont d'ailleurs menés dès cette époque par Boeing et Lockheed Martin. Ils déboucheront, à la fin des années 1960, sur le projet Boeing 2707, qui

sera finalement abandonné pour des raisons techniques et financières. Les Soviétiques se sont également mis sur les rangs. Avec succès cette fois. Conçu dans les années 1950, très proche du Concorde - les Soviétiques se sont livrés, dans l'affaire, à de l'espionnage industriel en règle au sein des usines Sud-Aviation, l'un des deux constructeurs du Concorde - le Tupolev Tu 144 volera pour la première fois le 31 décembre 1968, battant de peu son concurrent franco-britannique...avant de s'écraser au Salon du Bourget en 1973 !

En France aussi, la question fait l'objet d'études poussées. Dès 1957-1958, les bureaux d'études de la société nationale Sud-Aviation - elle-même née du regroupement de deux entreprises aéronautiques -, dirigés par Pierre Satre, travaillent sur un projet d'avion civil supersonique. A ce moment, le président de l'entreprise, Georges Hérel, pense à un appareil de 80 places environ et susceptible de franchir des distances de 3000 à 4500 kilomètres. Un moyen-courrier, en somme, qui, dans l'esprit de Hérel, doit remplacer à terme la Caravelle, le biréacteur lancé par Sud-Aviation en 1955. Ce choix initial en faveur d'un moyen-courrier allait,



plus tard, compliquer les relations avec les Anglais et nécessiter de très coûteuses adaptations techniques qui expliquent en partie l'explosion des coûts du Concorde. Mais à cette époque, Pierre Satre lui même est convaincu de la pertinence de ce choix. A ses yeux, le supersonique civil a vocation à être utilisé sur des lignes Paris-Rome ou, pour les plus longues, Paris-Dakar. Comme tous ses collègues ingénieurs, Pierre Satre est également convaincu que cet appareil pourra être vendu sans difficultés aux compagnies américaines pour leurs liaisons intérieures. Ce parti-pris devait étonner le Général de Gaulle. « Je le dis très simplement, j'ai toujours pensé que l'avion devait traverser l'Atlantique. Etait-il nécessaire de faire un avion supersonique pour aller à Rome, ou à Bruxelles, ou à Londres ? Non, il s'agissait d'emblée de traverser l'Atlantique », dira-t-il en 1966, lors d'un conseil des ministres. Une fois n'est pas coutume : l'avis du Général est, aussi, celui des Anglais...

A la fin des années 1950, quoiqu'il en soit, les ingénieurs de Sud-Aviation ont déjà une idée assez précise de ce que pourrait être le futur avion civil supersonique. Leurs travaux sont suivis avec attention par la Direction technique et industrielle

de l'aéronautique, qui assure la tutelle du secteur en France. En 1959, celle-ci demande officiellement à Sud-Aviation, à Nord-Aviation et à la Générale Aéronautique Marcel Dassault de réaliser des études de faisabilité pour un moyen-supersonique civil. C'est finalement le projet de Sud-Aviation - dont les équipes ont travaillé avec les bureaux d'études de Dassault - qui est retenu par les autorités françaises. Baptisé Super Caravelle, il s'agit d'un quadriréacteur moyen-courrier capable de transporter cent passagers. En 1962, il se voit accorder un premier budget public de 162 millions de francs. De ce projet, les ingénieurs de Sud-Aviation attendent beaucoup. A leurs yeux, il va, tout simplement, « révolutionner le transport aérien mondial ». A ce moment, les compagnies aériennes - c'est-à-dire, en l'espèce, Air France - n'ont toujours pas été consultées...

Tandis qu'en France, l'Etat se prononce pour Sud-Aviation, en Grande-Bretagne, les projets d'avions civils supersoniques avancent également très vite. Ici aussi, tout a commencé dans les années 1950 lorsque, sous la houlette du Royal Aircraft Establishment, des groupes de travail ont été créés avec les industriels pour lancer les premières études



de faisabilité. En 1960, le secteur aéronautique outre-Manche, jusque-là très dispersé, connaît un vaste mouvement de concentration encouragé par les autorités. Cette année-là, Bristol Aeroplane, Vickers, English Electric et Hunting fusionnent pour donner naissance au groupe British Aircraft Corporation (BAC). C'est à lui qu'échoit le projet d'avion civil supersonique. D'emblée, les autorités anglaises et les dirigeants de BAC estiment que l'appareil doit être utilisé pour les liaisons long-courrier. D'où l'importance, aux yeux des Anglais, de s'associer avec les Américains pour le construire. A leurs yeux en effet, les grandes compagnies américaines, qui dominent largement le marché transatlantique, sont la clé de voûte de ce grand projet. Seuls en outre les Etats-Unis ont les moyens financiers nécessaires pour faire aboutir ce programme. D'un partenariat avec la France il n'est donc, à ce moment, nullement question. Las ! Les contacts pris avec Washington se révèlent très décevants. De l'autre côté de l'Atlantique, on ne montre guère d'enthousiasme à participer à un projet britannique. D'autant que les Américains ont leur propre projet. Déçus, les Anglais décident alors de se tourner vers la France. Entre les autorités aéronautiques des deux pays et les bureaux d'études des

constructeurs, les premiers contacts ont d'ailleurs été pris dès 1959. L'échec des pourparlers avec les Américains, en 1960, les accélèrent...

Le partage des coûts : telle est bien la raison qui pousse les Français et les Anglais à s'entendre au tout début des années 1960. Car des deux côtés de la Manche, chacun est bien conscient qu'un projet de cette nature ne peut se faire qu'en association avec d'autres pays. Les Anglais ayant échoué à convaincre les Américains, les Français, avec leurs moyens techniques et industriels et leur savoir-faire aéronautique, constituent la seule véritable alternative. En France également, on envisage un temps une grande alliance avec les Américains sans pour autant entreprendre la moindre démarche. Le projet sera donc développé avec les Anglais qui, eux aussi, disposent des moyens industriels et techniques adéquats. L'hypothèse d'une collaboration avec les Allemands ne sera, en revanche, jamais évoquée. Outre-Rhin, l'industrie aéronautique est en effet trop fragmentée et trop fragile pour supporter au projet.

En 1961, la collaboration entre la France et la Grande-Bretagne pour la construction du supersonique civil est devenue



réalité...même si personne n'est d'accord sur la vocation finale de l'appareil. Un moyen-courrier, comme le souhaitent les Français, ou un long-courrier, dont les Anglais sont partisans ? La question donne lieu à des échanges aigre-doux tout au long de l'année 1961. A Paris, on reste persuadé qu'il existe un marché pour le moyen-courrier, notamment pour les lignes intérieures américaines. Un marché estimé au total à 300 appareils soit, au prix catalogue de 35 millions de francs de l'époque, un très beau « pactole » à se partager pour les industriels. Des projections bien trop optimistes, tout comme celles des Anglais qui, de leur côté, sous-estiment largement les coûts de fabrication de leur long-courrier et pensent pouvoir placer au moins 150 appareils sur le marché. Au printemps 1962, un compromis est enfin trouvé. Plus question de long ou de moyen-courrier : on parlera désormais de « transatlantique minimum » ! Chacun des deux partenaires a fait un pas vers l'autre. Le compromis rejailit également sur les bureaux d'études : il est en effet prévu de développer deux versions : un moyen-courrier de 100 places et un long-courrier de 90 places. Quelques mois plus tard, décision sera prise, très discrètement, d'enterrer le moyen-courrier et de développer un seul

long courrier de 100 places. Un changement de dernière minute qui imposera de revoir la structure de l'avion et son système de propulsion. C'est sur ces bases, fruit d'interminables négociations, qu'est signé, le 29 novembre 1962, l'accord intergouvernemental entre la France et la Grande-Bretagne. Il prévoit que les deux pays se partageront le financement, les études et la construction de l'avion à 50/50.

La gestion du programme, elle, va être un modèle de complication ! Plutôt que d'opter pour une hiérarchie unique et de choisir un seul maître-d'œuvre industriel, les autorités des deux pays imposent en effet la mise en place d'une véritable « usine à gaz » constituée de trois comités - « avions », « moteurs » et « gestion » - eux-mêmes dotés d'une présidence tournante. Cette organisation absurde allait freiner les processus de décision, ralentir la réalisation du programme et, en définitive, contribuer lourdement à la dérive des coûts. En outre, afin de ménager les intérêts français et anglais, décision a été prise de dupliquer les chaînes d'assemblage. Seront ainsi produits deux exemplaires de pré-série et deux « premiers avions » ! Les sites industriels, enfin, sont beaucoup



trop nombreux : cinq du côté anglais, quatre du côté français...

Lorsque le Concorde effectue son premier vol d'essai en 1969 - ou plutôt ses deux vols d'essai, l'un en France, l'autre en Grande-Bretagne ! -, personne ne doute du succès de cet appareil qui innove sur de très nombreux points. Au lendemain de sa présentation au grand public, en 1971, le Concorde enregistre d'ailleurs 74 options de commandes de la part de seize compagnies. Seize autres appareils ont déjà été commandés, notamment par Air France et la future British Airways. Des débuts encourageants, bien que très en dessous des estimations de départ qui tablaient sur 150 avions. Le premier choc pétrolier de 1973 et l'accident du Tupolev, la même année, entraîneront l'annulation de toutes les commandes, à l'exception de celles des Français et des Anglais. 20 exemplaires seulement seront finalement construits, dont six pour les essais et 14 pour les vols commerciaux.

Tristan GASTON-BRETON,
Historien d'entreprises
tgastonbreton@elzear.com