

1076-1976, neuf siècles d'ingénierie.

Je ne sais ni quand ni comment **la vague de violence du XXI^e siècle s'arrêtera**, mais je sais comment nous en sommes arrivés là. Or le fait de poser correctement un problème avant de chercher des solutions est essentiel. Et c'est cette performance qu'autorise un recul de mille ans sur notre histoire.

La plus belle¹ aventure technique de l'humanité, confirmée par l'abandon du projet supersonique² américain, est d'avoir permis à l'homme de voler « plus vite que le soleil »³ pendant un quart de siècle⁴. Hélas, des gens jaloux et envieux ont fait obstruction⁵ à l'exploitation commerciale⁶ de cette haute réalisation de l'esprit — et cette jalousie⁷ est le mal⁸ dont souffre l'humanité depuis mille ans⁹.

¹ Référence à « l'enthousiasme et la passion au service d'une machine » extraordinaire — infiniment plus sophistiquée que le booster jetable d'un satellite — capable d'emporter 100 passagers à « mach 2,02 » dans des standard de confort comparables à ceux des vols commerciaux de l'aviation moderne. Pour finir la comparaison, toutefois, il faudrait évoquer la navette spatiale américaine. Les niveaux « d'intelligence » et de performance des machines étaient-ils comparables ? La navette spatiale « challenger » constituait-elle une base réaliste pour faire voler 100 passagers ? Pourquoi la navette a-t-elle été abandonnée ? Manque de fiabilité ? Ce projet américain a-t-il été lui aussi abandonné, comme le projet américain d'avion commercial supersonique ?

² Projet Boeing 2720, défini pour faire voler 200 passagers, mais abandonné devant les difficultés techniques et humaines : même le projet technique de la tour Eiffel a été doublé d'un défi humain à remporter, pour réussir à faire travailler des ouvriers français dans des conditions difficiles.

³ Cette métaphore se réfère à la vitesse d'un point de l'équateur, faisant apparaître qu'en volant à mach 2,02 — soit 2350 km/h, Concorde dépassait de 650 km/heure la vitesse d'un tel point, dans le mouvement relatif de la terre avec le soleil, qui est de 40.000 km en 24 heures, soit un peu moins de 1700 km/h.

⁴ En vérité, Concorde était destiné à voler jusqu'en 2020, soit une durée d'exploitation d'un demi-siècle, mais son exploitation commerciale est restée fragile par suite des interdictions opposées par les Américains, et le coup de grâce a été porté par la modification technique de réservoirs en kevlar imposée après la négligence externe qui a causé la chute et la destruction d'un Concorde peu après son décollage.

⁵ Au-delà de la condition inédite et absurde d'un plafond de « 110 dB », dont l'absurdité a été démontrée en son temps par Jacques MARTIN, le fait que la chute d'un Concorde ait été provoquée par une lame métallique provenant d'un Boeing — sauf erreur — est une sérieuse ironie du sort, révélant pour le moins, le non-respect par Boeing, d'exigences de maintenance pourtant basiques. Mais « Concorde » n'était pas concerné !

⁶ Aujourd'hui encore, des milliers d'hommes d'affaire aimeraient pouvoir bénéficier comme il y a peu, des avantages extraordinaires offerts par Concorde pour la réalisation de leurs affaires — sans compter le prestige et l'enthousiasme de pouvoir vivre l'expérience inégalable de monter dans une machine volant à 2350 km/h !

⁷ Le mobile de tout le cinéma opposé à Concorde par les lobbies commerciaux américains est donc bien la jalousie. Jalousie de la performance technique du consortium franco-britannique, jalousie de la performance de leurs ingénieurs, portés par la performance économique de leurs nations. « Nous étions courroucés et outrés par la jalousie » des Américains, déclare l'une des protagonistes de cette odysée historique, dans la rétrospective de France-Culture consacrée à Concorde, diffusée pour la première fois le 20 novembre 1999.

⁸ Le mal se réfère précisément à l'obstruction. Par la mauvaise circulation de l'énergie qu'il provoque dans un corps humain, comme dans le corps social, le phénomène d'obstruction est redoutable. Les dommages causés par l'agitation sont toujours prévisibles, et sont même calculables — la superposition d'événements de moindre gravité, tels que tempêtes ou crises sociales, peut en effet générer des phénomènes d'ampleur exceptionnelle tels que vagues scélérates et guerres, modélisables par l'équation de Schrödinger — mais l'obstruction provoque des contraintes non localisables, ce qui signifie que la situation est beaucoup plus confuse, et que n'importe quoi peut exploser n'importe où. Et de toute évidence, c'est à ce mal que l'humanité est aujourd'hui confrontée.

⁹ Depuis mille ans, l'humanité a été successivement confrontée à quatre grandes vagues criminelles — la première coalition, en 1756, opposa pendant 7 ans une coalition entre France, Autriche, Russie, Saxe, Suède, Espagne contre l'Angleterre, la Prusse, et le Hanovre. La deuxième vague, de 1775 à 1783, fut « particulièrement meurtrière ». Elle oppose à nouveau la France et ses alliés — Hollande, Espagne, ainsi que l'état de Mysore, où elle se prolonge jusqu'en 1799 — au Royaume-Uni. La troisième vague est caractérisée par le contentieux franco-allemand de l'obstruction opposée par l'Académie française aux « progrès de la Réforme protestante », à partir de 1634, avec des conséquences récurrentes localisées en 1870, 1914 et 1939. (Voir document ressource N° 197). Le mobile de toutes ces catastrophes est toujours le même : c'est la jalousie. Jalousie du milieu protestant et de ses réalisations, pour les trois premières vagues. Jalousie de la supériorité intellectuelle et morale de l'ingénierie franco-britannique du XX^e siècle, mise en évidence par la perfection de « Concorde ».