

## LA TÊTE DANS LES ÉTOILES



**Par Jean François Louis**  
**Membre associé**

*Fils d'un professionnel de l'aéronautique ayant travaillé sur le Trident, Caravelle, et Concorde, Jean François aurait pu à son tour épouser cette noble carrière. Mais la vie en a décidé autrement et il est devenu...banquier, et prof en école de commerce. Nul n'est parfait ... Mais Concorde l'a toujours fasciné, de par le défi technologique - donc humain - qu'il représentait, par ses performances exceptionnelles, et sa beauté. Apprenant l'arrêt des vols Concorde, il n'a pas voulu laisser partir l'avion sans faire l'expérience d'un aller-retour Paris New York. C'est cette expérience*

*qu'il raconte ici.*

**I**l fait déjà nuit noire lorsque je m'installe à 18h09 ce soir de février 2003, dans le train qui va me ramener de Melun -où je travaille- vers la gare de Lyon. De là, je prendrai un RER qui me conduira vers mon domicile, dans les Yvelines. Un trajet de 1h20 environ, de porte à porte quand tout va bien, effectué quotidiennement matin et soir. Mais cela n'est pas un problème pour moi. Je suis dans le « bon sens », donc toujours assis, et le train est un peu le prolongement de mon bureau : je réponds aux mails en attente, je travaille sur des dossiers, ou je lis la presse. Quelquefois aussi je ne fais rien, me contentant de faire le bilan de ma journée de travail. Mais ce soir-là, je déplie « Les Echos », quotidien financier que mon employeur met à ma disposition. Et là, sur la première page figure un titre qui me glace d'effroi : « Air France devrait arrêter prochainement l'exploitation du supersonique Concorde ». Je file en pages centrales où un article détaillé explique effectivement que, selon des rumeurs non démenties par la Compagnie exploitant l'avion, Concorde devrait s'arrêter très bientôt, on parle de mai, ou au plus de juin.

Le sol se dérobe sous moi... Comment après la remise en vol de 2001, et tous les frais engagés pour fiabiliser l'appareil, la pose de « liners » dans les réservoirs, l'avènement du pneu NZG inventé par Michelin, Concorde s'arrêterait ? C'est impensable...et pourtant le journaliste explique que, « après son arrêt prolongé, Concorde n'a pas retrouvé son public. Les passagers habitués de l'avion ont pris goût à la quiétude des classes affaires et première en triple 7, et pris l'habitude d'arbitrer la rapidité contre le confort. De plus des incidents fréquents « perturberaient » l'exploitation de l'avion, incidents dont la presse outre-atlantique se fait régulièrement l'écho, et la confiance ne semble plus être tout à fait là. Et Airbus rechigne de plus en plus à fournir des pièces détachées pour l'avion, obsolète à bien des égards. Enfin, et c'est peut-être le plus important, la conjoncture n'est pas bonne. La crainte du SRAS et les menaces terroristes qui planent, font que l'on voyage bien moins pour affaires que par le passé. Donc le taux de remplissage de l'avion est pitoyable... Enfin le prix du pétrole s'envole, résultat, l'exploitation de l'avion, équilibrée avant le drame de Gonesse, est devenue déficitaire ».

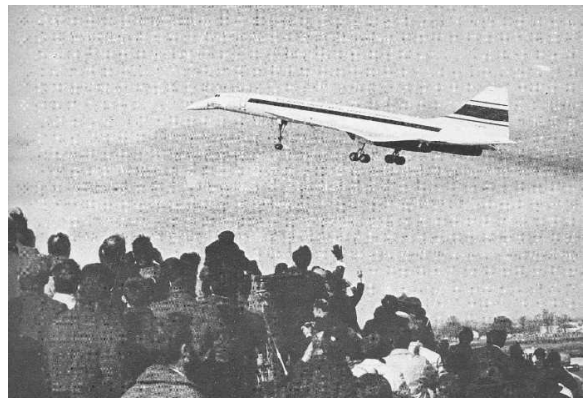
J'en ai l'estomac noué. Je ne me souviens de rien de plus ce soir-là, ni de mon arrivée en gare de Lyon, ni de mon RER, pas plus de mon retour chez moi. Je suis passé en « pilote automatique », partagé entre la déception et la colère. Comment peut-on arrêter Concorde que l'on disait voir voler jusqu'en 2007, au pire ? Comment peut-on « tuer » ainsi de sang-froid ce magnifique ambassadeur de la France ? Un bref commentaire au JT du 20 heures donne à peu de choses près les mêmes informations que les Échos. Je n'ai que peu mangé ce soir là et Concorde a peuplé ma nuit. Puis plus rien, ou presque, pendant plusieurs semaines. Quelques rumeurs d'ici et là mais rien de sérieux, bien que quelques appels à des membres d'Air France dont j'ai fait la connaissance au bord des pistes en filmant l'avion, me confirment que la famille Concorde est inquiète. Mais je me rassure en me disant que l'on n'arrête pas un avion sur lequel on a déployé autant d'énergie et surtout dépensé autant d'argent il y a si

## TÉMOIGNAGE

peu de temps. Pareille décision, si elle était fondée, serait un non-sens économique, financier, et commercial. Sans compter l'aspect humain. Un peu de pression sur Airbus - dont Air France est un des principaux clients - pour le ramener à la raison, un petit effort de promotion, et l'avion va retrouver son public.

Mais un jour de mars, la nouvelle tombe. Émanant cette fois de la Compagnie Air France elle même, Concorde va bien cesser son exploitation fin mai... C'était donc vrai. British Airways poursuivra quant à elle l'exploitation jusqu'en octobre, mais les compagnies ont trouvé un accord et l'avion va définitivement s'arrêter. Je ne peux, je ne veux y croire. Ce fleuron de l'aéronautique française, magnifique oiseau blanc si gracieux et majestueux en même temps, disparaîtrait donc du ciel ? Combien de fois me suis-je levé dès potron-minet le dimanche pour tenter - il décollait si vite - de le photographier en bout de piste à CDG... Combien de fois l'ai-je admiré quand il passait au dessus de mon domicile... Concorde, j'en ai entendu parler tout petit. Mon père, modeste ajusteur qui avait gravi de nombreux échelons à Sud Aviation, puis à la Snias, était très fier d'avoir contribué, à sa construction, et en parlait très souvent. Et j'ai toujours trouvé cet avion **beau**, tout simplement.

Le jour de son premier vol, le 2 mars 1969, je n'avais pas 13 ans et nous n'avions pas la télévision, c'était un choix délibéré de mes parents. J'avais demandé à notre voisine qui en était équipée, si je pouvais aller voir le premier vol chez elle. Ce que fis : j'ai donc imposé à cette dame âgée de regarder le premier vol de Concorde ! Mon père était à Toulouse, lui. Et je m'étais toujours dit que pour mes 50 ans, donc en 2006, je le prendrai avec mon épouse pour aller passer quelques jours à New York, mais aussi et peut être surtout -en tout cas pour moi- voler à deux fois la vitesse du son et vivre cette expérience inoubliable pendant 3 heures. Et là, tout s'écroule... Nous n'irons jamais voir New York en Concorde. Que peut-on faire ? Le lendemain, j'ai appelé quelques copains et amis passionnés « amoureux » comme moi, de Concorde. Tous, sauf un, semblent résignés, cela m'agace au plus haut point.



Quelques jours passent... je suis toujours aussi abasourdi, ma femme qui connaît bien sûr ma passion pour cet avion, me fait remarquer que je suis ailleurs ; au travail, cela s'en ressent aussi. Je pense sans cesse : non, je ne veux pas mourir sans aller à New York en Concorde. Il me faut trouver une solution. J'apprends par les médias que des « promotions sont faites sur les vols, que ceux-ci ne sont d'ailleurs pas encore tous remplis » ... Début avril, je me décide à téléphoner à Air France pour connaître le prix d'un aller-retour et s'il y a de la place. De la place, oui il y en a. Le prix du billet avoisine les 9000 euros. Bien que je sois assez correctement payé, c'est énorme car il faut multiplier par deux, (mon épouse serait du voyage bien sûr) ce qui fait la bagatelle de 18000 euros ! Cela peut paraître curieux car je travaille dans un grand groupe financier, mais ce n'est pas moi qui gère les « finances » du couple. L'argent, celui des clients, grandes entreprises, c'est mon quotidien depuis des années. Et l'échelle des valeurs n'est pas du tout la même que celle d'un ménage. C'est donc mon épouse qui s'en charge, et bien que je n'ai pas une idée parfaitement précise de nos réserves, je sais que nous n'avons pas 18000 euros de cash. Il faudrait emprunter... Qu'à cela ne tienne ! Je veux faire ce voyage et si je ne le fais pas, je le regretterai toute ma vie ! Je me décide donc à évoquer le sujet avec mon « grand argentier ». Je prépare soigneusement mes arguments, je les fourbis. Je choisis mon moment. Et un soir devant une coupe de champagne, je me jette à l'eau. J'explique le plus calmement possible à mon épouse que nous devons trouver 18 mille euros pour un aller-retour Paris New York avant la fin des vols Concorde. Et là, silence, puis, « je m'y attendais, je savais que tu allais me demander cela ». Alors ??? « Écoute, pour moi, le rapport prix plaisir est démesuré, je veux dire défavorable. Et nous sommes loin d'avoir la somme dont tu me parles... Mais je te comprends, vas-y seul, tu nous raconteras. 9000 euros, on peut ». Je lui saute véritablement au cou... Nous sommes mariés depuis 22 ans, et avons connu quelques crises, comme

## TÉMOIGNAGE

beaucoup de couples mais, je savais que nous formions une « entité humaine » quasi indestructible, et que notre complicité était totale. Ce soir-là, j'en ai la preuve car nous devions partir au Mexique en juillet, ce qui ne fut pas le cas... Or, passionnée de culture Maya, elle y tenait vraiment beaucoup !

Et pour la première fois de ma vie, moi qui suis entré -suite à des péripéties de jeunesse-, à un niveau bien modeste dans la vie professionnelle, je sais enfin pourquoi je me suis battu et dépensé sans compter pour « m'en sortir ». Les cours aux Arts et métiers jusqu'à 22 heures alors que je travaillais toute la journée, les conférences obligatoires le samedi matin, les mémoires interminables rédigés le week-end alors que mes copains sortaient, les semaines de travail de 50 ou 60 heures (payées 40, les heures supplémentaires pour les cadres, on ne connaît pas) pour réaliser mes objectifs, ceux de mon équipe. Je comprends enfin pourquoi j'ai fait tout ça : pour pouvoir prendre Concorde, comme le font les grands de ce monde.



Je réfléchis encore un jour ou deux tout de même. N'est-ce pas de la folie, de l'égoïsme hors de propos ? Et puis tout seul, c'est un peu dommage. Je finis par appeler un ami, un vrai, un des rares qui se lamentent comme moi de l'arrêt de l'avion. C'est Gilles, que j'ai rencontré dans un meeting aérien en 1987. Il est magistrat en région lyonnaise et nous nous voyons une ou deux fois par an, mais nous échangeons régulièrement. Je lui explique mon envie et mes doutes. Et là, un long silence, l'homme est d'un naturel réservé... « Mais je peux t'accompagner, je voulais faire ce voyage pour mes 40 ans de mariage... Cela ne sera donc pas possible. Il faut juste que j'en parle à Cécile (son épouse). Je t'appelle demain pour te confirmer ». Le lendemain matin, j'ai un message sur mon portable. Oui, c'est OK, mais seulement entre mi et fin avril compte tenu de ses contraintes professionnelles. Nous resterons deux jours à New York, histoire de visiter aussi la ville que nous ne connaissons ni l'un, ni l'autre. Il me demande de voir les dates et de le rappeler. Nous sommes le 10 avril, il ne faut pas tarder. Le vendredi 11 avril au matin, je décroche

mon téléphone et appelle la réservation d'Air France. Nous voudrions faire le vol juste avant le premier mai. L'opératrice que j'ai en ligne me calme un peu... Pour le retour, pas de problème, elle me propose le premier mai, nous pouvons être côte à côte. Par contre, l'aller, c'est « chaud », l'avion serait complet, la veille et les jours précédents aussi. Elle me propose de me rappeler, ce qu'elle fait en début d'après-midi : elle m'indique qu'il y a une possibilité dans le vol du 28, le lundi, mais que nous ne serons pas côte à côte et de plus côté couloir et à l'arrière de l'appareil. Je lui donne mon accord pour cette pré réservation. Tant pis, nous resterons trois jours à New York. Nous convenons qu'elle me rappellera lundi à 11h30 pour formaliser définitivement la vente car je dois tout de même voir avec ma femme et m'assurer avec Gilles que tout est toujours OK, sans compter l'accord de ma hiérarchie pour trois jours de congés.

Après discussions, tout est OK, Gilles m'envoie un chèque du montant du billet. Je passe le week-end à réfléchir... je n'ai jamais eu une totale confiance dans l'informatique, ni dans les centres d'appels d'ailleurs. Et si de plus ma carte bleue ne passait pas ? On parle de 18000€, montant dont je ne dispose pas sur mes comptes. J'ai prévenu l'agence qui gère nos comptes, qui m'a dit « pas de problème » et a augmenté mon plafond d'achat, mais quand même... Combien ai-je vu passer de réclamations clients bloqués avec des cartes bancaires pourtant « dorées » donc haut de gamme... Je stresse à cette idée d'un refus pour cause de plafond trop élevé. Il faut que je puisse faire un chèque si la carte ne passe pas, et cela, impossible au téléphone... Je suis si près du but, ça ne va pas bloquer pour ça ! Cela me préoccupe de plus en plus...Le dimanche soir, je regarde sur Minitel (eh oui...) la liste des

## TÉMOIGNAGE

agences Air France et découvre qu'il y en a une à Marne la Vallée. C'est sur ma route pour aller à Melun si je passe par le nord (le vendredi soir je rentre avec ma voiture de fonction et repars avec le lundi) Je vais donc aller en agence, demain à 9h00 je retirerai les billets avec un être humain en face de moi...et je pourrai payer par chèque en cas de problème de carte. Et ce fut ainsi fait. Je sors de l'agence Air France à 9h30 avec mes billets, et 30 minutes plus tard je suis dans mon bureau que j'ai prévenu de mon retard. Et à 11h30, l'opératrice Air France m'appelle comme convenu ! Je lui explique que je suis passé en agence pour confirmer la réservation. Elle est très déçue, n'ayant jamais vendu de billets Concorde. Et je réalise à cet instant que c'est grâce à elle que j'ai obtenu ces billets ...Je me confonds en excuses... Il y a des moments où l'on est vraiment pas fier de soi...et celui là en fait partie. Reste à régler le problème de l'hôtel : après concertation avec Gilles, nous convenons de prendre un hôtel à proximité de JFK afin de ne pas risquer de louper l'avion du retour qui est tôt le matin, Il faut y être à 7h00 au plus tard J'opte pour le Holiday Inn à JFK que je réserve par téléphone et confirmation par internet. Déjà...

Les jours passent. Je suis sur un nuage...j'attends le grand jour. Tout le monde autour de moi, famille, voisins, collègues, copains, savent que je vais faire un Paris New-York et retour en Concorde. Certains me prennent pour un fou, d'autres un mégalomane, un égoïste, voire un inconscient « cet avion n'est pas fiable, s'ils l'arrêtent il n'y a pas que des raisons financières »...Pour ma part, je suis absolument serein et quelques personnes, heureusement, me rassurent et me disent que j'ai raison de réaliser ce rêve ». Parfois des craintes m'assaillent. Mon supérieur hiérarchique a validé mes congés. Mais si j'étais malade, si le vol était annulé ? Si un événement quelconque, familial par exemple, m'empêchait de partir ???

Finalement, le grand jour arrive. Le dimanche 27 avril, j'ai préparé ma valise fébrilement. Et j'ai choisi mes vêtements. Pas question de prendre Concorde en négligé, même si je décide de ne pas mettre de cravate, pour être plus à l'aise. Cette nuit là je dors peu et à 5h30 mon réveil sonne. J'ai rendez-vous à 8h30 à Roissy avec Gilles au terminal Concorde. Normalement il me faut 40 minutes pour aller à CDG, mais on ne sait jamais, un accident, une crevaison, et tout serait fichu. Je pars donc à 6h30 après avoir vérifié au moins dix fois que tous les documents nécessaires au voyage sont bien présents dans ma sacoche, et embrassé toute la famille, y compris ma cadette Amandine, qui n'a pas encore 8 ans, mais qui s'est levée aussi pour un bisou. À 7h15, je suis à CDG, au parking longue durée. La navette ADP me dépose vers 8h00 au terminal 2 ; J'appelle Gilles sur son portable. Il est arrivé la veille en train et se trouve alors dans la navette de son hôtel. Nous nous retrouvons quelques minutes plus tard. Nous tuons le temps en discutant car nous sommes -largement- en avance.



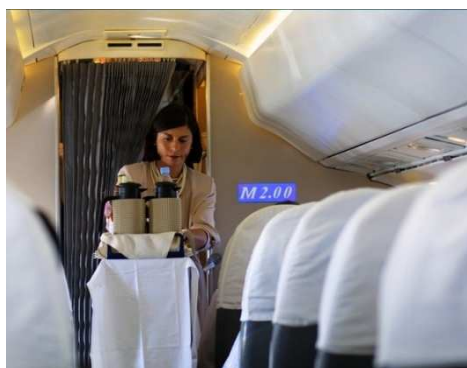
Puis c'est l'enregistrement...nous découvrons avec les écrans indiqués « AF 002 Concorde », la magie de l'absence de file d'attente. Les formalités de sécurité se déroulent sans soucis, et l'on nous accompagne vers un salon qui se trouve à l'étage inférieur, avec vue sur les pistes. Nous apercevons l'avion, ça sera FB. Et là, pour nous, habitués à la classe économique, c'est magique ! Des boissons raffinées gratuites à profusion, des sièges profonds, des écrans de télévision plats, des mets incroyables à volonté, une employée qui nous demande chaque dizaine de minutes si tout se passe bien... Ce traitement de VIP où tout n'est que luxe, calme et volupté, nous semble surréaliste, mais nous y prenons vite goût. Nous buvons une coupe de champagne, puis profitons de la nourriture raffinée qui s'offre à nous. Dans le salon, la « gent » masculine en costume est largement prédominante (il y avait vraiment peu de femmes), encore qu'il y ait aussi quelques « geeks ». Mais l'âge moyen est plutôt élevé. En tout cas ils ont presque tous l'air blasé... Pas nous : L'émotion est à son comble. Nous avions prévu de nous photographier dans le salon, nous oublions de le faire !



## TÉMOIGNAGE

Puis vient le moment d'embarquer... nous tentons d'avoir l'air serein alors que l'envie est de nous précipiter devant tout le monde... là encore tout est fluide, facile, tellement différent d'un embarquement en classe éco ! À peine entré dans l'avion, je jette un coup d'œil vers le poste de pilotage mais je n'ai guère le temps de m'attarder. L'hôtesse me sourit et m'indique que je suis au fond de l'avion, ce que je savais déjà. Comme prévu, je suis séparé de Gilles, mais il n'est que trois rangs devant moi et nous sommes côté couloir. Mon voisin de voyage arrive peu après. Il est en Lacoste et pantalon de toile, la cinquantaine. J'apprendrai plus tard que c'est un banquier d'affaires qui va signer un contrat à New York dans l'après midi. Je reste coi sur ma profession, pas envie de parler finance ce jour-là, je veux profiter du vol. Une hôtesse s'approche et nous propose en souriant une coupe de champagne. J'accepte bien sûr... Mon voisin lui, préfère un whisky, qu'il choisit soigneusement. L'embarquement s'est effectué assez rapidement, mais à ma grande surprise l'avion n'est pas plein. Il reste des places un peu partout, même à l'avant me semble-t-il...

Après le message de bienvenue puis les annonces traditionnelles de sécurité, mise en route des réacteurs : J'en suis déjà à ma troisième coupe de champagne... Quelques minutes plus tard, c'est le push, puis le début du roulage qui me paraît assez court compte tenu de mes expériences sur des avions classiques. Puis c'est l'alignement et le décollage, vers l'Est. Je distingue à peine, étant loin du hublot, la butte où je suis déjà venu souvent filmer l'avion, mais aussi car tout va très vite. L'accélération m'a littéralement collé au siège : la post combustion, ça consomme certes, mais c'est efficace. Après un long virage, c'est la montée vers le plafond opérationnel de l'avion. Nous crevons la couche de légers nuages bien plus rapidement qu'avec un avion classique, et nous continuons de monter. Le bruit en cabine est important, nous sommes au niveau des sorties de réacteurs que j'aperçois en tendant le cou. L'avion se stabilise peu à peu à l'horizontale, par moments je distingue ce qui me semble être les boucles de la Seine. Nous sommes au-dessus de l'océan alors que le service en cabine a déjà commencé. Je suis loin du machmètre, mais on voit que l'avion accélère. Nous passons Mach 1 sans une secousse, on se croirait dans son salon. Puis l'avion continue d'accélérer. Quelques minutes s'écoulent et je distingue la mer par le petit hublot. Le ciel est dégagé, c'est une chance.



Le machmètre continue sa progression vers le chiffre 2.00. Je voudrais le filmer (j'ai fait l'acquisition d'un nouveau caméscope spécialement pour le vol) mais à chaque fois je suis gêné. À un moment, j'ai cru que c'était bon, mais non : Il s'est stabilisé à 1.99, puis est redescendu à 1.98, le bougre. Je le quitte des yeux deux ou trois secondes. Et quand je le regarde de nouveau il est à 2.00. **Arrgggh !** Une demi-heure s'écoule. Cela fait déjà plus d'une heure que nous volons. Je déjeune sans conviction malgré le raffinement des mets. N'y tenant plus je vais voir Gilles et nous convenons de demander à l'hôtesse d'aller dans le cockpit... pas de problème me dit-elle, mais il y a déjà une file d'attente. Je vous fais signe... il s'écoule près d'une heure encore. Pendant que mon voisin s'absente de son siège, j'observe et photographie par le hublot le ciel immaculé à 60 mille pieds, et la rotondité de la terre. Enfin c'est notre tour d'aller dans le cockpit. La porte en est grande ouverte bien que le 11 septembre 2001 soit passé par là. L'hôtesse nous prévient, pas plus de trois minutes. Tout y semble serein. Je suis tout de même surpris de la mauvaise visibilité vers l'avant due à l'épaisseur de verre du double pare-brise, mais il paraît que l'on s'y fait, et on le rentre pour les phases d'atterrissage et décollage. Pendant que Gilles discute technique avec le « captain » Rossignol, j'observe les instruments de bords. Je les ai déjà vus dans les Concorde visités dans le Musée Delta et au MAE, mais les voir « vivre » c'est vraiment

## TÉMOIGNAGE

impressionnant. Oups, nous sommes vraiment très loin de la planche de bord d'un DR 400 ! J'échange avec l'OMN qui me fait un petit cours sur le suivi du carburant et le centrage de l'avion. Et l'hôtesse vient déjà nous chercher. C'est fini.

Après avoir complété scrupuleusement la fameuse fiche verte de l'immigration US, je me cale au fond de mon siège et je ferme les yeux. Rien n'indique que nous soyons à 2 fois la vitesse du son. Sauf le plastique intérieur du hublot, qui est tiède comme me le fait remarquer mon voisin, et le bruit de la climatisation, obsédant à la longue. Normal, il faut bien refroidir la bête... Puis j'aperçois ce que je pense être Gander, et quelques temps après la côte du Canada, puis des USA. Et on nous a déjà annoncé que la descente avait commencé. Puis tout va très vite: on distingue des zones de plus en plus urbanisées dont on se rapproche, et l'avion effectue un virage et s'aligne. La descente me paraît rapide, mais déjà le sol est proche et nous roulons bientôt sur la piste. ça y est, je suis arrivé à New York en Concorde. Ouaaahhh !

Le débarquement est assez rapide, puis les formalités de douane, et là je suis bluffé. Je craignais le côté tatillon des douaniers US, mais tout va très vite. Pas de questions, juste un coup d'œil sur le passeport, et nous passons dans la zone de réception des bagages qui arrivent rapidement. Le fait d'être un passager Concorde constitue-t-il un privilège à lui seul ? Nous sortons ensuite de l'aéroport. Et là, c'est le choc. Je ne saurais dire à quoi cela tient, mais je ressens exactement ce que décrivait si bien Claude Nougaro dans sa chanson « Nougayork » : « dès l'aéroport, j'ai changé d'époque » ! Nous prenons une navette pour aller à l'hôtel, où nous sommes surpris de la taille des lits. On pourrait y dormir à trois, voire quatre. Après un message à nos familles, et une douche, on se change. Jeans et baskets. L'hôtel est situé à proximité d'un quartier populaire, avec de petites maisons en bois, et des drapeaux américains dans chaque jardin. Nous y passons un bon moment à prendre des photos, et nous nous dirigeons en bus vers Jamaica Station et prenons un train pour Time Square. Nous passons le reste de la journée à marcher dans New York, ébahis. Quel dépaysement, quel choc ! Des policiers à cheval au milieu des voitures ! Et des regards désapprobateurs car je fume de petits cigares dans la rue. Et cette vie trépidante ! Nous sommes un peu fatigués tout de même et rentrons à l'hôtel vers 17 heures pour profiter de la piscine. Dîner léger et au lit. Le lendemain, petit-déjeuner à l'américaine et direction New-York. Nous y passons la journée, allons à Manhattan, puis nous marchons, marchons encore, en alternant marche et métro. Le soir, dîner dans une pizzeria proche de Time Square, où le patron, un italien volubile qui parle français de surcroît, nous raconte son histoire, et nous vante les mérites du rêve américain.... Le dernier jour est presque exclusivement consacré à la visite du Metropolitan Museum. Époustouflant !

Nous rentrons à l'hôtel bien décidés à nous coucher tôt. Malheureusement, un incident sur la ligne de train fait que nous arrivons tard à Jamaica station : Plus de bus... et il fait nuit. Nous marchons, et nous nous perdons. Les passants ne savent pas où est l'hôtel et nous commençons à stresser un peu. Heureusement, une station de taxis est en vue, et l'un d'entre eux nous ramène à l'hôtel. Je lui demande pourquoi cette grille entre l'arrière du véhicule et les sièges avant : sa réponse est simple « you're in New York mister ! »

Le lendemain, lever 5 heures. Il faut enregistrer avant 7h00. Un taxi réservé par l'hôtel nous charge à 5h45, à 6h00 nous sommes au comptoir d'enregistrement où l'écran Concorde est déjà bien visible, mais personne n'est présent. Nous serons parmi les premiers à enregistrer. J'ai le siège 8A. Là encore, comme à CDG, salon d'attente VIP, où nous nous prenons en photo devant la silhouette de l'avion en fond de décor, silhouette qui devient visible au fur et à mesure que le jour se lève. Cette fois c'est FA qui nous transportera. Puis nous embarquons. Nous décollons à l'heure. Je trouve que cela pousse plus fort qu'à l'aller. Pourtant, il y a bien moins de bruit. Il fait beau et la vue sur l'agglomération de New York en ce début de journée est vraiment magnifique. Cette fois j'ai un hublot et personne à côté de



## TÉMOIGNAGE

moi. Gilles est de l'autre côté de l'allée et lui aussi profite de deux sièges. D'ailleurs l'avion est à moitié vide. Je ne comprends pas pourquoi les médias prétendaient en France que tous les vols ou presque étaient complets... Déjà une collation servie avec le sourire. Je discute avec l'hôtesse qui me dit être flattée que nous soyons venus aux USA juste pour Concorde. Bien qu'elle ne le dise pas, on ressent clairement une forme de tristesse devant l'arrêt imminent des vols. D'ailleurs Concorde, c'était leur « bébé » à tous, me dit-elle...



Je vois distinctement les côtes US, puis canadiennes. Cette fois je suis proche du machmètre, mais là encore, il hésite par deux fois avant d'afficher Mach 2. La troisième fois, je bondis dans l'allée centrale, caméscope au poing et écrase les pieds d'un passager sexagénaire qui se rendait vers l'avant de l'avion. Mais je filme quand même ! Lorsqu'il revient, je lui présente mes excuses. Il me demande pourquoi je filme et je lui explique la raison de notre présence dans Concorde.

Il me dit mieux comprendre et se présente : c'est un VIP que je connais bien de nom, président d'une grande compagnie d'assurance française. Il me dit regretter aussi l'arrêt de Concorde et en être très triste...

Le vol se passe sans problème, et là nous pouvons filmer et photographier à notre aise. Bien que l'avion ne soit pas rempli, il y a encore de l'attente pour aller dans le cockpit. En fait, il semble qu'il y ait beaucoup plus de « passionnés » qu'à l'aller. Nous sommes parmi les derniers à nous rendre dans le cockpit, et nous y restons près de 10 minutes à parler technique, notamment avec le Captain Roland Demeester, et de l'avenir des navigants Concorde.

Mais l'hôtesse s'impatiente, retour à notre place. Pendant tout le reste du vol, je demeure les yeux rivés au hublot à admirer l'arrondi de la terre, à caresser ce hublot toujours tiède, à jouir du privilège de voyager sur cet avion merveilleux. Pendant un moment, je crois apercevoir la banquise. Je me dis que dans un mois, quand les vols s'arrêteront pour toujours, j'appartiendrai au petit « club » de ceux qui auront eu la chance de profiter de cette machine exceptionnelle, qui met pour quatre semaines encore le continent américain à 3h30 de Paris. Je regrette que ni ma femme, ni mes filles, ne partagent ces instants magiques avec moi. Séquence émotion...

Puis l'avion réduit progressivement sa vitesse, le machmètre descend sous la barre du 1.00. Ça y est, c'est déjà fini, je suis dans un avion normal ! Les côtes françaises, la Seine, à peine visibles car le temps est gris. Puis la descente et l'atterrissage à CDG sous un tonnerre d'applaudissements, et... la pluie. J'ai le temps d'apercevoir la bannière des amoureux inconditionnels de l'oiseau blanc qui agitent leurs bras à notre passage. Puis nous roulons sur les taxiways et arrivons à notre parking. Les moteurs se coupent, je les écoute s'arrêter. Ça y est c'est fini. Déjà ! Bizarrement, à la différence d'un vol « normal », pratiquement personne ne s'est encore levé. Il règne comme un silence religieux dans l'avion. Après le débarquement je sors de l'aéroport et dis au revoir à mon ami qui repart sur Lyon. Je récupère ensuite ma voiture et rentre lentement, comme groggy chez moi. Je roule à 80 sur la Francilienne....

Le soir venu, je raconte à ma femme, mes filles cette expérience, ce que j'ai vécu, New York, le vol, et tout et tout. Mais c'est fini, je suis déjà nostalgique... je ne volerai plus jamais sur ce bel oiseau blanc, objet magnifique et défi technologique que des femmes et hommes d'exception ont successivement osé penser, concevoir, fabriquer, mettre au point, puis piloter, et faire « vivre » au quotidien.



Après cela, il y eut de nombreuses matinées et après midi courant mai pour filmer l'avion... Que de réunions où je ne me suis pas présenté sous un prétexte futile ! Je préférerais Concorde à la finance. Et c'est un juste retour des choses, puisque c'est la rentabilité, donc la

## TÉMOIGNAGE

finance, qui a eu raison de lui prématurément. Il y eut aussi les derniers vols réguliers, la fameuse remise de gaz du « captain » Ramon, et le tout dernier jour le 31 mai 2003, où les Français ont rendu un hommage poignant et spectaculaire à Concorde. J'étais à moto et heureusement, car la Francilienne était à l'arrêt dans les deux sens depuis la Croix Verte jusqu'au-delà de Roissy, et l'A 1 bloquée, ainsi que tous les environs de Roissy. Et une foule compacte, partout, partout, partout... Certains - des gens modestes - venaient d'Alsace pour voir l'avion car ils ne l'avaient jamais vu ailleurs qu'à la télévision. J'ai aussi échangé avec un salarié de Dassault qui venait de Bordeaux spécialement, et un couple d'Irlandais qui venait de... Dublin... Ce jour-là, j'ai vraiment eu la confirmation, s'il en était besoin, que les Français de tous bords étaient fiers de Concorde, et que le voir disparaître leur faisait mal, et les touchait dans leur fierté de Français.

L'atterrissage des deux avions (il y avait une boucle ce jour-là) se fit sous des hurras et des applaudissements démentiels, mais en même temps très émouvants. Puis il y eut les vols de convoi. Je n'en manquais aucun. Pour le dernier départ de CDG, Amandine ma fille cadette a voulu m'accompagner pour voir décoller l'avion : elle a manqué une demi-journée d'école et quelle ne fut pas la surprise de sa maîtresse quand elle lui annonça la raison de son absence ! (mon mot d'excuses ne le mentionnait pas...). Cinq mois encore, et ce fut le dernier décollage d'un vol régulier BA fin octobre. Nous étions de nombreux Français à Heathrow pour y assister - dont deux ex captain Air France au moins - et nous nous connaissions tous ou presque, ayant fait connaissance depuis des mois à Roissy, aux « parallèles » ... Nous avons attendu le soir dans le froid le départ de l'avion qui avait près de 2 heures de retard. Et là, Concorde m'a joué un dernier tour : une jeune « fan » de Concorde, âgée de 14 ans se jette dans mes bras en pleurant au moment du décollage. Elle voulait être pilote, et je lui dis pour la reconforter « dis toi que tu piloteras peut être son successeur » mais TF1 était présent et nous a filmé. Et cette séquence fit l'ouverture du JT de 20 heures, presque entièrement consacré à Concorde ce soir là... La jeune fille en question faisant plus que son âge, j'ai dû m'expliquer un peu en rentrant à la maison tard dans la nuit.

Voilà ma bien modeste pierre au magnifique édifice que fut et demeurera Concorde. Aujourd'hui, mon grand regret est d'avoir de sérieux doutes sur le simple fait que mes filles aient la possibilité de franchir à leur tour le mur du son dans un avion civil. Pour moi la réponse est **non** ; c'est une absolue certitude, et cette régression technologique me désole profondément. Reste également à assurer le devoir de mémoire. Certes, de nombreux ouvrages ont été écrits sur Concorde (je dois tous les avoir), des photos et de nombreux films réalisés, mais se conserveront ils ? Quant aux appareils eux-mêmes, seuls trois Air France sont désormais abrités, les autres étant donc condamnés, à terme, à la disparition. Cela ne doit pas être le cas, Concorde est et doit rester immortel.

**Jean François Louis**

