

Un demi siècle d'abandons industriels

Roland Moreno

Après avoir évoqué le cas du Bi-bop et de Super-Phénix (voir *entretien*), Roland Moreno nous offre cet inventaire des échecs français, par secteurs d'activité, s'étalant sur près d'un demi siècle. L'inventeur nous prévient qu'il a effectué ce mini-recensement de mémoire, autant dire que sa liste peut paraître incomplète et que les chiffres avancés doivent être considérés comme des ordres de grandeur.

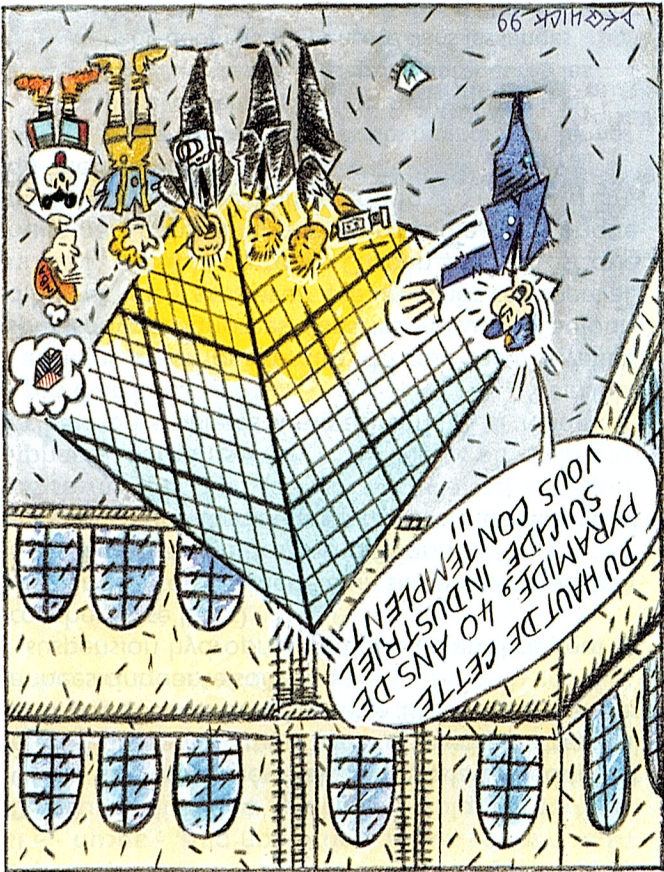
Télématique

S'agissant du Minitel, inexorablement condamné par le phénomène Internet, auquel la France n'est pour rien, on donne cinq ans à ce sympathique terminal personnel pour rejoindre le musée des antiquités (technico-industrielles) préhistoriques, entre le gramophone et le pneu plein. Irréversiblement placé sur orbite, et plébiscité dès 1996, Internet laisse sur place le 'vidéotext' (cf. Tableau comparatif) que nous avons pourtant été si fiers de créer en 1976 (puis surtout : d'imposer - aux français, seuls - dès le début des années 80), aux côtes de la Grande-Bretagne. On chercherait vainement, bien sûr, un endroit du monde où l'on profite du Minitel, hors de France.

Commercial supersonique

Le cas de Concorde (dont nous partageons le mérite et l'échec avec le Royaume-Uni) présente avec Super-Phénix quelques caractéristiques communes : - choix inverse de celui fait par le reste du monde : un avion commercial, allant plus vite que le son, et même deux fois plus vite. - performance technique. Mérite ? De qualité exceptionnelle : à ce jour, aucun accident (ce dont nul autre avion commercial d'après-guerre ne peut se flatter). On objectera que cette innocuité est peut-être liée au nombre très faible de vols [ou au prix du billet, - trop cher pour les terroristes ?]. Encore le Concorde ne constitue-t-il pas une innovation de rupture : il va simplement plus vite, et ce gain n'entraîne aucun avantage spécifique pour ses usagers autre que le gain de temps lui-même. Gain, d'ailleurs fortement aplani par les incontournables phénomènes d'interfaces :

- temps de décollage
- temps d'atterrissage
- navigation dans l'aéroport, formalités
- temps d'accès à l'aéroport, depuis chez soi.



En profite les quelques milliers de passagers, qui, chaque année empruntent un (ou plusieurs) des seize appareils construits. En profite les quelques dizaines de salariés embauchés employés à la maintenance des seize Concorde. Sans oublier, marginalement, les compagnies pétrolières fournissant le fuel que Concorde s'applique à surconsommer tout près de notre chère couche d'ozone. N'en profite ni les riverains des aéroports, ni surtout les contribuables français et anglais, qui subventionnent les voyages de ces happy-few, chaque