

AMOUR, GLOIRE ET...
RATÉS

GUILLAUME DESSAIX

AMOUR, GLOIRE ET...
RATÉS

Petites histoires de grandes réussites
et d'immenses échecs

BUCHET • CHASTEL

Pour contacter l'auteur :
commentdevenirricheetcelebre@gmail.com

Sur Instagram :
guillaume.2c

Le présent ouvrage reproduit les chroniques parues
dans *L'Usine Nouvelle* sous le titre « Industry Story »
entre octobre 2016 et mars 2021.

© Buchet/Chastel, Libella, Paris, 2021

ISBN 978-2-283-03478-1

À Samuel et Paul, mes petits ingénieurs en herbe.

Introduction

Amour, gloire et... ratés. « Des mots qui font rêver... »
ou presque.

Clyde était fou amoureux de sa Bonnie, Ferdinand a trahi Prosper, Isaac a multiplié les maîtresses, Phineas a trompé son monde pour arriver à ses fins, Jimmy a échappé à un attentat quand Pierre et John ont péri dans un accident...

Dans les 120 épisodes qui suivent, vous verrez comment des célébrités et des anonymes sont, volontairement ou non, entrés dans la petite, et parfois dans la grande, histoire. Certains ont rencontré la gloire, la fortune et parfois l'amour.

Des femmes et des hommes de génie à l'origine d'inventions révolutionnaires, d'avancées sociales et de créations d'entreprises. Mais aussi de doux dingues pris dans les tourments du hasard, d'un fiasco, d'une trahison ou d'une banqueroute, renvoyés dans l'ombre à laquelle ils pensaient échapper. Des êtres humains, en somme.

Pour autant, la richesse et la renommée conduisent-elles nécessairement au bonheur et à la postérité ? Les ratés de certains n'auraient-ils pas fait le bonheur de leurs successeurs ? Ces héros des temps anciens qui ont forgé notre quotidien vous apporteront, je l'espère, quelques éléments de réponse.

Le péril jeune

Le rideau aux éclats argentés glisse sous les cris hallucinés de demoiselles aux chignons impeccables. Derrière sa guitare, cheveux gominés et joues de poupon, Elvis Presley marmonne doucereusement son nouveau tube, *Love me tender*. Moue boudeuse, sourire en coin, déhanchements provocateurs, le moindre de ses gestes entraîne des hurlements hystériques. Mais sa venue sur le plateau de l'« Ed Sullivan Show » ce 28 octobre 1956 dépasse le simple tour de chant. Sur ses jeunes épaules reposent les espoirs du corps médical.

Au fil des années 1940 et 1950, les artistes se mobilisent. Pas seulement contre les nazis ou le péril communiste, mais aussi contre la poliomyélite. L'enjeu est national. Atteint par la maladie, le président Roosevelt a créé en 1938 l'association March of Dimes pour récolter des fonds et lutter contre cette affection qui paralyse jusqu'à 35 000 personnes chaque année aux États-Unis. Principalement les enfants et les adolescents. En 1952, 60 000 petits Américains ont contracté la polio et 3 000 en sont morts. Il y a urgence.

Heureusement, le docteur Jonas Salk est parvenu, dans son laboratoire de l'université de Pittsburgh, à développer un vaccin contre la maladie. Testé sur sa propre famille, il est déclaré, en avril 1955, efficace à 90 % après trois injections. En bon samaritain, le chercheur se refuse à faire breveter sa découverte pour qu'elle profite au plus grand nombre.

Seulement, vingt ans plus tôt, un incident a jeté le discrédit sur la vaccination. Sans qu'aucun organisme de supervision et de certification les contrôle, et à grand renfort de publicité, deux laboratoires avaient conçu des remèdes contre la polio. Les solutions s'étaient révélées dangereuses, entraînant de nombreux cas d'encéphalite, la mort de neuf enfants et le suicide d'un scientifique. Comment ces mêmes Américains, devenus parents, pourraient-ils alors avoir confiance en ce nouveau vaccin ? Pourtant, le sérum fonctionne et un million d'enfants reçoivent les doses de Salk en un an. Le docteur est célébré comme un héros. Mais le pire est à venir.

L'année suivante, le laboratoire Cutter, l'un des cinq ayant reçu l'autorisation de produire le vaccin, vend 120 000 doses contaminées. Résultat, 70 000 enfants ont développé des faiblesses musculaires, 164 sont restés paralysés et 10 ont trouvé la mort. Une catastrophe sanitaire et un choc pour le pays.

Salk et les laboratoires doivent rassurer à tout prix et faire entendre raison aux adolescents, réticents à suivre les conseils des médecins et de leurs parents. Les jeunes déjà convaincus fondent le mouvement Teens Against Polio afin d'aider les familles les plus démunies à déboursier les 50 dollars nécessaires pour immuniser chaque enfant. L'association invite aussi les demoiselles à éconduire

les malotrus anti-vaccins. Lentement, les efforts paient. Manque un dernier coup de pouce.

Avant que l'émission ne commence, Elvis se fait vacciner sous les flashes des photographes. Le lendemain, la presse célèbre l'idole des jeunes qui a donné l'exemple. Et les adolescents suivent. Au fil des années, la star rend visite à ses fans malades, bien incapables de reproduire son jeu de jambes. Salk, lui, obtient une reconnaissance mondiale, épouse à Paris la première femme de Pablo Picasso et poursuit ses recherches, notamment sur le virus du sida.

Elvis devient le King, avant de disparaître en 1977. Deux ans avant l'éradication de la polio aux États-Unis.

La bête humaine

Place de Rennes, au pied de la gare Montparnasse, le 22 octobre 1895, Marie-Augustine Aiguillard veille sur son kiosque à journaux. Entre deux gazettes, elle tricote assise sur les marches. Une maille à l'endroit, un tramway passe, une maille à l'envers. Sur les horloges électriques, 16 heures approchent. La petite marchande rend les invendus au ramasseur de journaux, qui file aussitôt au kiosque suivant.

Neuf mètres plus haut, l'express 56 en provenance de Granville est attendu voie 6. Il accuse cinq minutes de retard. Dans le wagon-salon, le gouverneur du Crédit foncier, Albert Christophle, s'impatiente, tout comme trois députés de l'Orne installés dans les voitures voyageurs. Pour rattraper les minutes évaporées, la loco numéro 721 s'est lancée vers Paris à toute berzingue. Mais le frein lui fait défaut. Le convoi entre en gare à 40 kilomètres-heure – 50, diront certains ingénieurs. Le monstre d'acier noir fume et siffle de toutes ses forces. On s'écarte, on crie, on court... Trop tard. La locomotive pulvérise le butoir, traverse le hall, défonce la façade et plonge tête la première. Terminus.

Le préfet de police Lépine et le ministre des Travaux publics arrivent sur place rapidement. Avec un petit piston détruit et quelques pièces déformées, la loco s'en sort bien, quasiment intacte. Trois jours de manœuvres font la joie des badauds et les titres amusés de la presse. La machine est enfin dégagée grâce à des treuils et à des vérins, puis transportée par vingt-cinq chevaux jusqu'aux usines Cail de Javel où un ingénieur des Mines, désigné par un juge d'instruction, l'examine. Un frein à air rompu. La 721 reprend du service assez vite et circule jusqu'en 1930.

On compte une dizaine de blessés, dont le chauffeur et le mécanicien, éjectés à temps. Ils seront plus tard condamnés à des peines légères en raison de « circonstances très atténuantes ». Le gouverneur est sonné, mais indemne. Marie-Augustine, elle, n'a le temps de rien. La locomotive l'évite... mais pas une partie de la balustrade qui l'écrase sans semonce, avant que le cendrier de la 721 vienne s'ajouter à son funeste destin.

La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest indemnise le veuf, prend en charge la scolarité des deux orphelins de 5 et 9 ans et leur promet un poste au sein de la compagnie. Pauvre Marie-Augustine, qui ne verra jamais la une du *Petit Journal*, le lendemain, dans son kiosque devant la gare Montparnasse.

Qui part à la chasse...

Avec sa casquette et sa grosse moustache, Jules Boiteux vadrouille par monts et par vaux. Fusil sur l'épaule gauche, le chasseur est bien décidé à dénicher du gibier en ce matin du samedi 20 octobre 1917. La veille, l'Allemagne a envoyé pas moins de treize zeppelins vers l'Angleterre. La mission est un fiasco pour la Luftstreitkräfte. Plusieurs dirigeables sont détruits, l'un se perd au-dessus de la Méditerranée...

Le L-49, lui, est censé survoler la Hollande, mais se retrouve à taquiner les cimes vosgiennes. Très vite, le *Kapitänleutnant* Hans Gayer et son équipage se retrouvent pris en chasse par les Crocodiles de l'escadrille N 152. Dès qu'il reprend de l'altitude, le noir vaisseau est mitraillé de toutes parts. Cerné et à court de carburant, il se rend. Drapeau blanc. L'engin de 200 mètres de longueur se pose tant bien que mal entre deux prés boisés, à 5 kilomètres de Bourbonne-les-Bains. Victoire française.

Si la défaite est actée, le jeune capitaine allemand de 28 ans ne peut se résoudre à abandonner son Grimpeur aux mains

de l'ennemi tricolore. Il n'en a même pas le droit. Il fait évacuer les dix-sept hommes de son unité, saisit son pistolet et vise le dirigeable, résolu à l'incendier. Tout cela, sous les yeux de notre chasseur patriote et courageux. Boiteux sort du bois, met en joue Gayer et l'empêche ainsi de détruire la prise de guerre.

Le seul zeppelin allemand capturé intact durant toute la Grande Guerre devient une attraction. Après avoir reçu la visite du sous-secrétaire d'État à l'Aviation, l'aéronef attire ingénieurs français et américains. Et les villageois du coin. Démonté et acheminé par voie ferrée jusqu'aux Invalides, il termine sa carrière comme trophée. La nacelle devient même un guichet où l'on peut souscrire à l'emprunt national.

Les autorités allemandes admettent l'échec de ces machines d'attaque. Et se réjouissent que le comte von Zeppelin ait passé l'arme à gauche six mois plus tôt, lui évitant d'assister à cette fin désastreuse.

Quant à Jules Boiteux, il se voit décoré pour son acte de bravoure et remercié pour la prise de ce gros gibier.

Les fumées de la gloire

C'est la fin de l'année scolaire, les vacances approchent. L'album souvenir de l'école avec les trombines des élèves circule. Chacun y va de sa dédicace. Une tradition. Barry, comme l'appellent ses copains, rédige quelques mots pour conclure ses années lycée. Il remercie sa grand-mère, « le Choom gang et Ray pour tous les bons moments ». Un gâteau bien crémeux a été commandé pour fêter l'été, avant une nouvelle vie à l'université.

Nous sommes en 1979, au lycée Punahou de Honolulu. Les membres du « gang » ont deux passe-temps : le basket, qu'ils pratiquent à longueur de temps, et le choom. La marijuana en argot hawaïen. Si Barry remercie Ray dans sa dédicace, c'est parce que ce hippie aux cheveux longs, pizaiolo à ses heures perdues, se trouve être le dealer du groupe.

La fine équipe a pour habitude de se réunir sur un terre-plein qu'elle surnomme Pumping Stations dans les environs du mont Tantalus, un vieux cône de cendres qui surplombe la ville. Là, dans un Combi Volkswagen baptisé

Choomwagon, Barry est le meneur, le plus disposé à établir de nouvelles règles autour du pétard. Celles du basket sont un parfait canevas. Portes et fenêtres fermées, la partie commence.

Tout membre pris en train d'exhaler de la fumée avant absorption totale écope d'une pénalité. Privé de joint au tour suivant. Parfois, alors que l'objet du délire passe de main en main, Barry hurle : « Intercepté ! », comme s'il piquait le ballon à son adversaire. Et s'arroge le droit de tirer une taffe supplémentaire. Fin de la partie, ultimes volutes aspirées. De « bons moments ». Les différents membres du clan deviendront écrivains, hommes d'affaires, magistrats. Ray sera massacré à coups de marteau par un amant éconduit.

Quant à Barry, il étudiera le droit, essaiera la cocaïne, deviendra travailleur social, avocat, sénateur, puis, en 2008, président des États-Unis. C'est sous son mandat que la marijuana sera légalisée dans la capitale fédérale américaine et dans certains États. Nouveau commerce florissant. Dès qu'il a un moment, Barack Obama marque encore des paniers à trois points.

Grâce au soutien de Michelle, son épouse, il a arrêté la cigarette.

L'adieu aux armes

« Viens de ce côté ! » lui crient les reporters présents. Conrad Schumann est fonctionnaire de la Police du peuple. Et il doute de son engagement, de ce mur qui va surgir et qui divisera Berlin pour longtemps. Nerveusement, il fume, lorgne l'autre côté de la rue, tenté par l'Occident. La liberté à quelques enjambées.

Tout à coup Schumann s'élanche, lâche son fusil et se réfugie dans une camionnette de la police ouest-allemande. En quelques secondes, adieu Berlin, la famille et les amis. Lui qui se destinait à être berger se sépare de son troupeau. Le petit caporal de 19 ans est le premier soldat à franchir la ligne. Le photographe Peter Leibing saisit la scène au moment où Schumann saute par-dessus les maigres barbelés. Le cliché deviendra une icône de la guerre froide.

Le gouvernement de l'Allemagne de l'Ouest installe le déserteur en Bavière, dans la ville d'Ingolstadt ; là même où Victor Frankenstein donne vie à sa créature dans le roman de Mary Shelley. Et lui construit une nouvelle vie. Une épouse, une maison, un verger, bientôt un fils, Erwin.

La liberté. Conrad a tout pour être heureux. Il entame une formation d'infirmier, mais fait ami-ami avec la bouteille... être libre le tourmente. Peut-être ne l'est-il pas tant que cela après tout, loin des siens, craignant les sbires d'une Stasi qui rôde. Il continue, au fil des années, à envoyer lettres et colis alimentaires à ses proches. Preuve qu'il va bien, tentative de se faire pardonner à distance.

Après dix ans à l'Ouest, Schumann se fait embaucher par le principal employeur de la ville, l'usine d'assemblage d'Audi. Il y devient régleur de machines durant plus de vingt-sept ans, à apprendre un nouveau quotidien, une routine ordinaire. Et fait ses premières armes sur les modèles Audi 80 et 100, ces familiales qui feront la renommée de la marque. Employé consciencieux et prudent, il ne raconte son histoire qu'à très peu de collègues. Plus tard, le fiston le rejoint comme machiniste. L'usine devient une terre d'accueil pour près de 2 000 évadés de l'Est.

Schumann ne déclarera se sentir « vraiment libre » qu'en novembre 1989, lors de la chute du Mur. Alors, il rend visite à ses proches et retrouve enfin son troupeau. Mais là, point de héros : un déserteur plutôt, un traître. Les retrouvailles sont brutales et le renvoient à Ingolstadt, où la vie reprend son cours, jusqu'au 20 juin 1998. Dans son verger, Schumann se met la corde au cou. La libération ?

Dame d'honneur

Dans les ateliers Gaget, Gauthier et Compagnie se dresse la première dame de fer de Paris. Du fer forgé recouvert de trois cents plaques de cuivre, dont les premières ont été offertes par un industriel. En ce printemps 1884, la statue de la Liberté domine les toits du quartier du parc Monceau, tout proche. Elle devient même pour quelque temps le monument le plus haut de la capitale. Et une attraction singulière pour les Parisiens en balade dominicale.

Dix ans plus tôt, Auguste Bartholdi se voit missionné par le juriste Édouard de Laboulaye pour réaliser ce cadeau diplomatique devant célébrer le centenaire de l'indépendance des États-Unis et l'amitié franco-américaine. Et, au passage, glorifier le génie français. Le point de chute est tout trouvé : quoi de mieux que la jeune et moderne New York ? Reste aux gouvernements exsangues à le financer. La solution est toute trouvée et on statue très vite : faisons appel aux dons !

Naît l'un des premiers et des plus importants crowdfunding de l'histoire. Ou plutôt deux, l'un en France et

l'autre aux États-Unis. La générosité des particuliers et des entreprises est considérable. À cela s'ajoute la vente de billets pour admirer la tête de la statue lors de l'Exposition universelle de 1878 à Paris. La récolte s'élève à 1 million de francs. De l'autre côté de l'Atlantique, la célébration du centenaire de la fondation du pays est une occasion en or pour lancer le financement participatif destiné au piédestal, à la charge des Américains. Marchands avertis, ils y déploient toute leur inventivité : dons, loteries, paris sur des matchs de boxe, vente de photographies des premiers éléments, exposition du bras tenant la torche à Philadelphie, campagne de presse du magnat Joseph Pulitzer... La mobilisation est un succès.

L'emballement est tel pour cette Liberté venue éclairer le monde qu'il se poursuit jusqu'à l'inauguration : les statues miniatures distribuées par l'entreprise Gaget donnent naissance au mot « gadget », alors que l'on s'empresse de demander en anglais si chacun possède bien son « Gaget ».

Si la belle dame fait toujours face à la France amie, les ateliers du 25, rue de Chazelles ont laissé place à une clinique. Héritière pas peu fière du passé glorieux des lieux, elle arbore le célèbre visage couronné.

Les hommes préfèrent les blondes

Ce matin de juin 1945, le capitaine Ronald Reagan assigne au photographe David Conover une nouvelle mission.

Objectif : réaliser un reportage pour l'hebdomadaire militaire *Yank Magazine*. Sujet : l'implication des femmes dans l'effort de guerre. Lieu : Radioplane Company, Van Nuys, Los Angeles.

Après un rapide tour des ateliers, le caporal Conover fixe son point de mire. Sans hésitation. « Une qualité lumineuse dans son visage, une fragilité combinée à un dynamisme étonnant. » Premier regard bienveillant d'un homme sur une esseulée, déjà maintes fois brutalisée. À 19 ans, Norma Dougherty se sent prête à incarner l'Américaine vaillante, bouloignant pour la patrie, soutien aux hommes partis au front.

Non loin de son Jim de mari, lui aussi employé de l'usine, l'ouvrière aux boucles rousses est chargée de l'inspection des parachutes et de l'ignifugation des ailes d'avions. Une tâche peu visuelle, pas assez glamour pour l'objectif. On l'invite donc à poser avec le OQ-2. Ce petit avion rouge,

un drone destiné à n'être qu'une cible lors de l'entraînement des soldats américains, est généralement bien vite réduit en miettes.

À l'issue de la séance photo, Conover convainc Norma que sa place n'est pas là, mais en couverture des magazines. Et lui conseille de s'inscrire dans une agence de mannequins. Trop jeune épouse tombée dans l'ennui et la routine, Norma quitte tout. Usine et époux.

Le drone et la carrière de Norma décollent. L'appareil devient le premier avion sans pilote vendu en masse dans le monde et sera promu aéronef de reconnaissance pendant la guerre du Vietnam. Elle, modèle, pose pour des dizaines de revues. Puis la 20th Century Fox, la Columbia et la MGM la font tourner. Onze films en trois ans.

Norma reviendra pointer à l'usine en octobre 1951. Autre séance photo, autre mission : cette fois, pour célébrer sa *success story*. Une nouvelle identité, désormais actrice à la chevelure blond platine. Un sex-symbol planétaire.

Quant à David Conover, il restera dans l'histoire comme le photographe qui, un matin de juin 1945, a découvert Marilyn Monroe.

Un modèle phare

Pierre Lefauchaux change d'avis au dernier moment. Au diable le train, il ira plus vite en voiture. Le patron de Renault doit donner une conférence sur la bonne santé de la Régie au foyer des étudiants catholiques de Strasbourg, ce soir du vendredi 11 février 1955. Il monte dans sa Frégate, pose sa valise sur la banquette arrière et quitte l'usine de Billancourt.

Le ciel gris et bas écrase la nationale 4. À l'approche de Saint-Dizier, un panneau de déviation surprend Lefauchaux, qui freine et braque *in extremis*. Sur une plaque de verglas.

Quand il a pris la tête de la Régie en mars 1945, lors de la nationalisation, Lefauchaux n'était pas un grand fan des voitures. Et se plaisait encore à circuler à vélo. Ancien résistant et chef des FFI de la région parisienne pendant la guerre, il s'appuyait sur ses anciens camarades haut placés pour refuser tout dirigisme étatique. En moins de dix ans, il est parvenu à faire de Renault le premier constructeur français et l'un des leaders européens grâce à trois modèles phares.

La 4CV est une voiture au coût dérisoire, accessible à tous. La Frégate concurrence la Traction Avant de Citroën. Quant à la Dauphine, la voilà prête à être présentée au Salon de Genève un an plus tard et à devenir la voiture la plus vendue dans l'Hexagone quatre années durant. L'année 1954 a d'ailleurs été excellente pour Renault, avec 200 000 véhicules produits, loin des 12 000 fabriqués dix ans plus tôt.

Lefauchaux est aussi l'homme qui a lancé la construction de l'usine de Flins. Homme de terrain avant tout, il était présent au premier coup de pioche et se rendait sur place chaque semaine pour suivre les travaux. C'est son œuvre la plus personnelle. L'usine de l'avenir, pour « un travail plus efficace, un minimum de peine, le tout dans un cadre idéal ».

La sirène de l'usine déchire la longue minute de silence de ce février glacial. La veuve de Pierre Lefauchaux est au premier rang. Derrière elle, 5 000 salariés rendent hommage au patron. La Frégate n'a jamais rejoint Strasbourg, finissant sa course dans un champ après quelques tonneaux. Une aile, un rétroviseur, un phare... les dommages sont minimes. C'était sans compter la valise posée sur la banquette arrière, venue percuter la nuque du conducteur. Dans l'une de ses poches, le billet de train pour Strasbourg.

Apocalypse snow

En chemin vers l'école, les enfants contemplant l'étonnant spectacle qui s'offre à eux dans le port de Halifax. Comme la plupart des habitants, ils observent les flammes et l'immense colonne de fumée noire qui s'élève au-dessus d'un des deux navires qui se sont percutés quelques minutes plus tôt. À son bord, plusieurs tonnes d'explosifs.

Depuis trois ans, la guerre fait prospérer la cité canadienne, devenue lieu de transit des marchandises, des munitions et des soldats britanniques, américains et canadiens. Ce 6 décembre 1917, le steamer norvégien *Imo* part chercher du matériel de secours, quand sa proue vient percer le flanc du français *Mont-Blanc*, qui transporte près de 3 000 tonnes de TNT, de fulmicoton et de benzol. Le port est dépourvu d'un règlement qui assurerait un passage sécurisé des bateaux chargés de munitions et l'*Imo* a pris ses aises dans l'étroit chenal.

Le *Mont-Blanc* se consume pendant près de vingt minutes et dérive vers le port sous les yeux des curieux qui ne savent pas que les flammes viennent chatouiller des barils

d'explosifs. L'équipage, pourtant, se hâte de quitter le navire à la rame et à la nage. À 9 heures 4 minutes et 35 secondes, le *Mont-Blanc* explose. Une boule de feu invisible s'élève dans les airs. L'onde de choc est colossale. Le port, la gare, les arbres, les poteaux, les maisons, les bureaux, la raffinerie de sucre... tout est soufflé sur plusieurs kilomètres.

Le *Mont-Blanc* est désagrégé en une infinité de projectiles métalliques quand la verge de son ancre atterrit 4 kilomètres plus loin à l'ouest. Un tsunami de 6 mètres de hauteur se forme et emporte avec lui les premiers débris. Les habitations en bois s'écroulent sur les lampes à pétrole et prennent feu.

Le choc est tel qu'il fait exploser les tympanes et les poumons et écrase les organes internes des badauds tout proches. Les vitres sont pulvérisées en centaines de morceaux tranchants, décapitant parfois, aveuglant souvent des milliers d'yeux. Nombre d'habitants sont projetés dans les airs et retombent à plusieurs kilomètres de là. D'autres découvrent qu'ils ont perdu la vue à la suite du flash produit par la boule de feu. La déflagration s'essouffle 100 kilomètres plus loin et brise les dernières fenêtres.

Près de 2 000 personnes ont péri, 9 000 sont blessées et 6 000 sans logement. Le lendemain, le blizzard, comme un voile blanc, vient recouvrir les ruines de ce qui aura été, jusqu'à la bombe atomique larguée sur Hiroshima, la plus forte explosion jamais provoquée par l'homme.

Travailleuses, travailleurs

Désormais lancés dans un conflit planétaire, les États-Unis ont besoin de bras. Comme ceux de Geraldine Hoff. Violoncelliste à ses heures, elle craint de se faire broyer une main par la presse sur laquelle elle sue à grosses gouttes, comme ce fut le cas pour celle qui l'a précédée. Alors elle quitte l'usine et se fait embaucher ailleurs comme pointeuse.

Naomi Parker, elle, participe à l'effort de guerre comme riveteuse sur la base aéronavale d'Alameda, en Californie.

Elles sont typiques de ces ouvrières à la fierté et à l'énergie chevillées au corps, capables de produire comme les hommes. Encouragées par une propagande gouvernementale chaque semaine plus intense. La presse publie leurs trombines. L'une rivetant un bombardier, une autre utilisant une tour à métaux.

Dans cet élan général, Westinghouse Electric commande une série d'affiches à l'artiste J. Howard Miller. Une litanie de rappels sur le respect de la hiérarchie, les règles de sécurité, l'effort de guerre... Chacune d'elles se retrouve accrochée durant deux semaines sur les murs des usines du groupe.

Celle de la deuxième quinzaine de février 1942 marque les esprits. Sur fond jaune, une riveteuse en bleu de travail, les manches relevées, montre son biceps droit. Coiffée d'un bandana rouge à pois blancs, elle déclare : « *We can do it!* » Nous pouvons le faire. Pas seulement nous les femmes, mais nous les ouvriers, nous les Américains. L'image devient alors une référence culturelle connue de tous.

Geraldine se réclamera comme le modèle de l'affiche. Et tout le monde y croira, pendant longtemps. En 2009, quand Naomi visite le musée consacré à l'effort de guerre des civils américains, elle découvre cette photo légendée du nom de Geraldine. Et se reconnaît.

Après enquête, il s'avère que Naomi est bien le véritable modèle de Miller. Mais, après tout, peu importe. Geraldine ou Naomi, elles sont le visage de ces femmes qui ont travaillé dur, qui ont fait face quand les hommes étaient au front. Avant de devoir retourner à leur foyer.

Les fous du volant

La journée du 30 juillet 1908 se termine. Au volant de la Thomas Flyer, l'Américain George Schuster atteint enfin Paris. La ligne d'arrivée est toute proche. Mais sur le boulevard des Capucines, après 35 000 kilomètres, un agent de la circulation arrête l'équipage et immobilise le véhicule pour absence de lanterne. Schuster négocie, rien n'y fait. Pour un détail et à cause d'un agent zélé, il est à deux doigts de perdre la première course automobile autour du monde.

À l'automne précédent, Eugène Lelouvier, explorateur, a rêvé d'une grande compétition automobile entre New York et Paris pour promouvoir le savoir-faire français. Le quotidien *Le Matin* a accepté de parrainer la course et a invité à s'y inscrire dans ses pages. À la clef, une coupe en or massif et une récompense de 15 000 francs pour le vainqueur. Le *New York Times* s'est joint à l'aventure, tout comme la Standard Oil qui a proposé de fournir le carburant.

Le départ a lieu le 12 février 1908 à Times Square. À 11 heures, le maire George McClellan se fait attendre.

Les 25 000 badauds s'impatientent à tel point que l'un d'eux s'empare du pistolet, tire et lance la course ! Une voiture américaine, une allemande, une italienne et trois françaises démarrent. Mais avec un froid glacial, des pluies diluviennes, des chemins de boue en guise de routes, des pneus fragiles, une mécanique capricieuse... la compétition ressemble à un long calvaire. Les concurrents sont remorqués par des chevaux sur des voies ferrées, plus nombreuses et plus accessibles en cas de neige.

Les Français se font remarquer tout au long des épreuves. La Française Sizaire-Naudin abandonne avant les 200 premiers kilomètres après avoir percuté un rocher, tandis que la voiture italienne chute d'un pont. Cap à l'ouest. Iowa, Midwest, Californie, océan Pacifique, mer du Japon, Sibérie, Allemagne, Belgique... Au sein du second équipage tricolore, les disputes se multiplient. On se provoque en duel, on s'indigne et on se sépare. Le malotru agitateur rejoint alors les Américains. Le troisième pilote, seul et en panne, achète la totalité de l'essence disponible pour la revendre au plus offrant en échange d'une place. Les Italiens acceptent. Le dernier Français est embarqué, mais disqualifié. Un échec.

Un Parisien offre la lumière de sa bicyclette à George Schuster. Ni une ni deux, le vélo est installé sur la Flyer, alors autorisée à repartir et à gagner... Mais les Allemands sont arrivés la veille. Vainqueurs ? Non, car ils souffrent en réalité d'une pénalité de trente jours infligée plus tôt dans la course. L'Américain Schuster a bien gagné ce premier tour du monde en auto. La France, elle, reste fière dans la défaite.

Scénario catastrophe

Alors qu'il passe quelques jours dans son domaine de Zucco, près de Palerme, Henri d'Orléans, en sa position de duc d'Aumale, apprend avec effroi la nouvelle. Lors d'une vente de charité, cent vingt personnes ont péri, parmi lesquelles des membres éminents de la noblesse. Dont sa propre nièce, la duchesse d'Alençon, sœur cadette de l'impératrice Sissi.

Le Tout-Paris se presse dans le 8^e arrondissement ce 4 mai 1897, sur un terrain vague, là où trente ans plus tôt s'était établie la première entreprise industrielle de fabrication de vélocipèdes. Aristocratie et grande bourgeoisie sont réunies dans un immense décor de maisons et boutiques médiévales faites de carton-pâte et de toiles peintes, provenant de la dernière Exposition universelle. La duchesse d'Alençon est entourée de la vicomtesse de Beauchamp et de la baronne de Laumont.

On s'amuse follement, certes, mais ces dames sont surtout là pour les bonnes œuvres. Les recettes de ce Bazar de la Charité sont destinées aux plus démunis. La fête

bat son plein. Jusqu'à l'apparition des premières flammes. À l'endroit même où est installée cette merveille d'invention qui fait fureur depuis un peu plus d'un an, le cinématographe. Lampe à pétrole tombée, combustion de vapeurs d'éther à cause d'une allumette, problème électrique ayant provoqué une étincelle, à moins que le faux plafond ne se soit écroulé sur les lumières du local...

La fausse rue du Moyen Âge devient en quelques secondes un gigantesque brasier. Un millier de femmes et de jeunes filles se précipitent vers les sorties. Les corps tombés s'amoncellent et font barrage. En moins de vingt minutes, le bâtiment n'est plus. Cadavres à demi nus et restes humains sont transportés dans une aile en travaux du Palais de l'Industrie. La France et l'Europe s'émeuvent de cette fête tragique. Certains remettent en question le cinématographe, jugé bien trop dangereux. De nouvelles réglementations sur la sécurité sont décidées, mais restent lettre morte.

Le soir du 7 mai, après avoir rédigé plus de vingt missives de condoléances, le duc d'Aumale se retire dans ses appartements. Affligé par la disparition de sa nièce, il meurt d'une crise cardiaque à 2 heures du matin. Et sera considéré lui aussi comme une victime de l'incendie du Bazar de la Charité.

Forte tête

Au matin du mercredi 2 avril 1975, une tête coupée flotte dans un bocal de formol déposé devant le Panthéon. À côté des restes du trépassé, un écriteau avec ces mots : « Je suis Ravachol et ma place est au Panthéon, et non chez Escourrolle à la Pitié-Salpêtrière. » Le tout signé par un groupe de réhabilitation de l'anarchiste.

Pour comprendre qui est Ravachol, il faut remonter à la fin du XIX^e siècle dans la région lyonnaise. Depuis ses 16 ans, François Koëningstein est ouvrier teinturier et collectionne les méfaits. Il chasse des poulets au pistolet, frappe de la fausse monnaie, se livre à la contrebande d'alcool, profane une sépulture pour quelques bijoux, cambriole des maisons vides et vit de larcins. Après avoir étouffé un homme d'Église ermite à la fortune camouflée, François est arrêté.

Il parvient à s'enfuir, rejoint Paris et prend le nom de sa mère, Ravachol. Anarchiste convaincu, il manifeste, écrit, milite. Pour venger des camarades qu'il juge injustement condamnés après une manifestation, il décide de s'attaquer au président de la cour d'assises, Edmond Benoît.

Le 11 mars 1892, une petite troupe menée par Ravachol prend le tramway, direction le 136, boulevard Saint-Germain. Une marmite contenant une bombe est cachée sous les jupons d'une comparse. Une fois arrivé, Ravachol dépose l'engin mortifère sur le palier du premier étage. Après qu'il a allumé la mèche, dévalé l'escalier et posé un pied sur le trottoir, la bombe explose. Les dégâts sont considérables. Mais Edmond Benoît sort indemne de son appartement du quatrième étage. Manqué.

Les jours suivants, l'ouvrier révolté attaque une caserne, l'immeuble où vit l'avocat général Bulot au 39, rue de Clichy, et le restaurant Véry où un serveur l'avait identifié et dénoncé quelques jours plus tôt. Arrêté, reconnu coupable et condamné au monte-à-regret. « Vive la Ré... » La lame de la guillotine a coupé court. « République », complètera le rapport d'exécution ; « Révolution », clameront les anarchistes. La tête dégringole dans le panier.

Sur la place du Panthéon, la demi-ciboule formolée vacille donc dans son bocal. En 2014, l'académicien Jean-Christophe Rufin avoue son forfait. Le trophée au formol, quarante ans plus tôt, c'était lui. Point de groupe anarchiste : une simple « blague de carabins », faite sur un coup de tête.

Le doigt dans l'engrenage

C'est au lycée Condorcet, dans le 9^e arrondissement de Paris, qu'André Citroën, devenu Citroën au moment de son inscription pour une meilleure prononciation de son patronyme, se découvre une passion pour les sciences et les techniques. La construction de la tour Eiffel, les romans de Jules Verne et sa rencontre avec son camarade de classe et futur concurrent Louis Renault l'inspirent grandement.

Élève à Polytechnique, il profite des vacances de Pâques en 1900 pour se rendre à Varsovie et retrouver sa famille maternelle. Son beau-frère lui fait visiter l'une de ses minoteries et lui dévoile l'invention d'un client. Un engrenage à denture inclinée et symétrique. Idéal pour séparer les enveloppes du grain de blé et obtenir une farine plus fine. André comprend aisément les avantages de ces chevrons. La structure hélicoïdale offre un contact des dents plus long, un frottement réduit et un silence plus appuyé que les machines habituelles aux engrenages à taille droite. Une occasion en or pour se lancer comme industriel.

André s'empresse de racheter la licence du procédé et contacte des constructeurs de machines-outils américains. Leur savoir-faire et la précision de leurs instruments sont sans équivalent. Pour viser un rendement supérieur, le jeune entrepreneur exige une fabrication en acier. Après sa dernière année d'étude à Polytechnique, l'ingénieur devient industriel. La mort de son père, qui s'est défenestré alors qu'il n'avait que 6 ans, n'a pas totalement amputé la fortune familiale. Citroën investit alors une partie de son héritage dans la société d'engrenages Citroën, Hinstin et Cie, qu'il fonde avec ses amis du lycée, Jacques Hinstin et André Boas.

Les chevrons, dits aussi galons de caporal, sont un succès. S'enchaînent alors, dans une parfaite mécanique, les usines Mors, le quai de Grenelle, l'armement, le quai de Javel, la première auto... Et le logo de la marque automobile. Un ovale à deux chevrons.

Chewing-gum et prise d'otages

Dans un immense décor d'usine au sein des studios de Billancourt, un homme nu s'élançe du haut d'un toboggan et file droit dans une cuve. Le cascadeur en ressort avec pour seul habit une mixture verte collante et épaisse. La fausse pâte à chewing-gum à base de farine de froment, de colorant et de glucose fait illusion. Il ne reste plus qu'à étudier ses effets sur la peau. Il faut éviter tout désagrément à Louis de Funès.

L'acteur tourne sous la direction de Gérard Oury les scènes de poursuite dans les coursives de l'usine Le Yankee, l'une des séquences phares des *Aventures de Rabbi Jacob*. Pour se protéger, de Funès porte une combinaison en plastique sous son pull et son costume.

Moteur, ça tourne, scène de la cuve, première... Action ! Le comédien finit sa course dans la mélasse. Couvert des pieds à la tête, il est nettoyé une heure durant. Scène de la cuve, deuxième. Rebelote. Toboggan, cuve, nettoyage. Scène de la cuve, troisième. Le réalisateur est ravi. Mais la pâte a un défaut. Sous la chaleur des projecteurs, elle sèche et durcit vite,

très vite. Alors, avant chaque scène, les accessoiristes vident un seau de pâte fraîche sur la tête des comédiens. Il faut dix prises en tout pour venir à bout de la première séquence.

Le lendemain matin, Oury reçoit un coup de téléphone paniqué de son assistant. Pendant la nuit, la bouillie verte a débordé, et a envahi la fausse usine et les couloirs avoisinants. Le levain et la chaleur du plateau ont fait lever la pâte. Les pompiers sont appelés à la rescousse et 2 000 litres de pâte à chewing-gum sont confectionnés en urgence, avec cette fois un dosage de levain plus raisonnable. Le tournage peut reprendre et la séquence devenir culte.

Le jeudi 18 octobre 1973, le film sort sur les écrans et l'équipe assure la promotion. Le même jour, le Paris-Nice de 11 h 30 décolle d'Orly avec quinze minutes de retard. Parmi les cent douze passagers, une femme de 35 ans porte un vison et un sac en toile grise dans lequel jappe un petit griffon. Au-dessus du Massif central, elle s'absente un long moment aux toilettes. Elle en ressort armée d'un revolver factice et d'une carabine 22 long rifle.

Alerte sur la centrale nucléaire de Pierrelatte, les raffineries Shell de Berre et l'usine Dassault de Mérignac. Le Boeing 727-228 d'Air France est promis à un crash sur l'un de ces sites si les revendications de la pirate de l'air ne sont pas satisfaites. Une lettre est remise au commandant de bord sur laquelle sont rédigés un réquisitoire et une liste de revendications.

La jeune femme stigmatise l'égoïsme, l'argent, la politique. Et exige l'interruption de la circulation des véhicules à essence durant vingt-quatre heures en France, la création d'une œuvre franco-israélo-arabe de secours aux Palestiniens déshérités. Et surtout le retrait de l'affiche et la mise sous scellés du film *Les Aventures de Rabbi Jacob*, dans

l'attente d'un dénouement du conflit israélo-palestinien. Car la guerre du Kippour a commencé depuis une dizaine de jours.

Le commandant de bord reçoit l'ordre d'atterrir à Marseille-Marignane, officiellement pour ravitaillement. Le trafic aérien est interrompu. Une fois l'avion au sol, la pirate de l'air consent à libérer les passagers. Le commandant de police Paul Caparos, qui dirige la mission de sauvetage, pénètre dans l'appareil costumé en bagagiste. La rencontre est intense. La mystérieuse femme finit par ouvrir le feu ; le flic riposte de quatre balles, dont une vient se loger dans la mâchoire, une autre dans le cœur de sa cible.

Le détournement est terminé et le film est un nouveau triomphe pour le duo Oury-de Funès. Pour le commandant Caparos, c'est une première : il a tué une femme. Il fond en larmes. Georges Cravenne aussi. Le publiciste le plus courtisé de la place de Paris, chargé de la promotion de *Rabbi Jacob*, pleure la mort de sa femme dépressive. Danielle, la pirate de l'air.

Mister Bean dans la lune

Quatre mois à peine après Armstrong, Aldrin et Collins : Conrad, Gordon et Bean. La deuxième équipe du programme Apollo à se rendre sur la Lune. Des milliers de touristes, 3 000 invités et le président Richard Nixon observent le pas de tir 39-A du Kennedy Space Center sous une pluie battante le 14 novembre 1969. À 11 h 22, Saturn V décolle.

Trente-six secondes plus tard, la foudre frappe la fusée. Les astronautes ne s'aperçoivent de rien ou presque. Une alarme se déclenche et les instruments de mesure s'éteignent. Seize secondes plus tard, deuxième impact. Les problèmes d'affichage persistent et le pire est à craindre. Mais Alan Bean parvient à corriger le dysfonctionnement. La mission se poursuit.

L'objectif est l'étude de l'environnement lunaire et la collecte d'échantillons. L'alunissage dans l'océan des Tempêtes est un succès. Bean doit filmer la sortie extravéhiculaire à l'aide d'une caméra de télévision couleur. Mais Houston ne reçoit aucune image. Et pour cause, l'astronaute a

accidentellement abîmé le tube en pointant la caméra vers une source lumineuse un peu trop vive... le Soleil.

Le module lunaire blanc est devenu marron, la poussière est partout. Conrad plaisante en disant qu'ils ressemblent à « des mineurs de retour de la mine de charbon ». Les deux astronautes doivent désormais rejoindre Gordon, resté en orbite. Conrad propose à Bean de prendre les commandes durant quelques minutes. Mais Bean pousse le manche dans la mauvaise direction et fait tourner l'engin lunaire, heureusement sur la partie cachée de la Lune. Houston n'a rien vu. Enfin, le module de retour *Yankee Clipper* amerrit dans l'océan Pacifique de façon brutale. Une caméra 16 mm mal fixée vient alors percuter le front de Bean, qui s'évanouit, en sang. Plus de peur que de mal : la mission est une réussite et quatre autres suivront.

Une fois retraité, Alan Bean s'adonne à une nouvelle passion : la peinture. Les tableaux de ses missions spatiales sont inspirés par l'impressionnisme français et saupoudrés de poussière de Lune. Impression, soleil levant.

Capitaine au long cours

Nord-est du Maroc. Une région réputée improductive. Pourtant, en 1925, Jean Walter y fonde la société minière de Zellidja dans laquelle il investit 1 million de francs. Il doit vite se rendre à l'évidence : le terrain n'est pas exploitable. Plus à l'est, une terre semble regorger de zinc et de plomb, mais elle appartient à la Société de l'Oranie. Les mines marocaines n'étaient sûrement qu'un mirage onéreux.

Jean Walter doit trouver une solution. C'est ce qu'il a toujours fait. Les deux cités ouvrières qu'il a édifiées pour les manufactures Japy ainsi que l'immeuble Lion de Peugeot ont fait de lui un architecte en vue de la fin des années 1900. Il défend une approche sociale du logement. La cité coopérative Paris-Jardins à Draveil en 1909 et la Petite Alsace dans le 13^e arrondissement de Paris trois ans plus tard en sont des exemples. Les pavillons entourant une cour arborée s'inspirent des cités-jardins anglaises et concilient les avantages de la ville industrielle, trop polluée, et ceux de la campagne verdoyante mais trop éloignée. Le tout pour une vie meilleure.

Influencé par le taylorisme et le fordisme, Walter rationalise aussi le fonctionnement de ses chantiers. De l'ingénieur au dessinateur, du chef de chantier à la secrétaire, chacun a une mission et s'y tient. En 1930, il se lance dans la réalisation d'un ensemble d'immeubles de luxe dans le 16^e arrondissement de la capitale, où logeront vedettes fortunées et grands industriels.

Suivent les premiers hôpitaux construits en hauteur en France et directement inspirés des édifices hospitaliers américains. Jean Walter est au sommet.

Jusqu'à ce 10 juin 1957 où l'architecte est renversé par une voiture, alors qu'il se rend à son déjeuner dominical. Sa femme refuse toute ambulance, tergiverse et décide de l'emmener à l'hôpital dans sa propre voiture, accompagnée du docteur Maurice Lacour. L'amant de Madame. Walter meurt durant le trajet et certains y voient un assassinat. D'autant que la veuve place à la tête de la mine de Zellidja son propre frère.

Il faut dire que, entre-temps, Walter est devenu milliardaire. En 1926, l'apprenti industriel est parvenu à racheter les permis de la Société de l'Oranie. Après 1945, grâce à des partenaires américains, il modernise les installations et se construit un empire. Ses mines sont parmi les plus importantes au monde et les cours s'envolent. Dès 1950, 58 000 tonnes de zinc et presque autant de plomb sont extraites chaque année. Mieux qu'un mirage, une oasis.

D'une courte tête

La carrière de Jayne Mansfield file aussi vite que sa Buick Electra 225. L'actrice, son amant Sam, son chauffeur Ronnie et trois de ses cinq enfants quittent la ville de Biloxi dans le Mississippi après un show au Gus Stevens Supper Club et un dîner avec quelques amis. Ils prennent la route 90 pour moins de trois heures de trajet le 28 juin 1967 au soir. Jayne est attendue au petit matin à La Nouvelle-Orléans pour une émission télévisée – un peu de publicité ne lui fera pas de mal.

Cela fait quelque temps maintenant que la blonde explosive fait fausse route, enchaîne tourments conjugaux, ecchymoses, LSD, champagne et pilules amincissantes... Elle se dit même persécutée par le diable. Dix ans ont passé depuis ses plus grands succès. Ce double de Marilyn Monroe, son éternelle remplaçante aux précieux atours, parfaite en blonde idiote, en écervelée jetée en pâture aux regards concupiscent de l'Américain moyen, chavire.

Seulement, derrière l'image et sous la perruque, Vera Palmer, son véritable nom, est une brune au QI de 163,

une pianiste et violoniste aguerrie, qui maîtrise cinq langues. Un cerveau et une plastique corsetés dans des robes trop petites et une soif inextinguible de devenir une star oscarisée. Elle sait qu'il est déjà trop tard, mais elle s'accroche. Les productions de série Z, les spectacles burlesques dans des clubs et restaurants minables, et les inaugurations de supermarchés s'enchaînent.

Les villes aussi, en cette chaude soirée. Mississippi City, White Kitchen... Une pause dans une station-service, Jayne demande à son fils de passer sur la banquette arrière par sécurité. À l'approche du pont du Chef menteur, à 2 h 25, Ronnie est aveuglé par un nuage d'anti-moustique pulvérisé par un camion. Il s'aperçoit trop tard que le semi-remorque qui le précède freine. La Buick s'y encastre à 130 kilomètres-heure.

Le toit est déchiqueté, les crânes des adultes écrasés, les enfants épargnés. Effarement et scandale dans la presse : Jayne Mansfield a été décapitée. Il n'en est rien. Sa peruke blonde, qui recouvrait un crâne dégarni par les teintures à répétition, a simplement fini accrochée au pare-brise.

L'agence gouvernementale pour la sécurité routière surfe sur la vague et prône une nouvelle mesure : la mise en place obligatoire d'une protection anti-encastrement à l'arrière de chaque poids lourd. La barre d'acier ICC, plus communément appelée « barre Mansfield ». Une certaine manière de passer à la postérité.