

AFFAIRE GOODYEAR

La Fayette, nous voici!

M. « Titan » (qui est effectivement gonflé, pour un fabricant de pneus) écrit à M. Montebourg ; M Montebourg répond à M. Titan qui lui répond à son tour. Une représentante de l'administration américaine, interrogée hier, décline prudemment l'opportunité de se prononcer sur le niveau de paresse présumée du travailleur français, tout en soulignant son amitié pour la France.



Rencontre entre La Fayette et Washington à Mount Vernon en 1784. Louis Rémy Mignot. (The Metropolitan Museum of Art)

Une nouvelle tempête transatlantique semble sur le point de se lever, que relativise justement **Clara Gaymard**, la nouvelle Présidente de la Chambre de commerce américaine en France, dans *les Echos* d'hier et que **Jean-Marc Daniel**, dans sa chronique de ce matin sur *BFM Business*, remet en perspective de façon magistrale (en gros, la dispute date du XVIIIème siècle, quand un représentant de l'administration du deuxième président américain, **John Adams**, reprochait à **Talleyrand**, alors ministre des Relations extérieures de la France, la **futilité et la paresse de notre pays et de ses habitants** et prophétisait que nous, Français, n'en finirions pas d'**invoker le marquis de La Fayette pour nous indigner de l'ingratitude du Nouveau Monde...**). En somme, nihil novi sub sole...

Les Yankees nous voudraient tels qu'ils nous aiment, pas forcément tels que nous sommes ou aspirons à être

Cette triste escarmouche au sujet de l'usine **Goodyear** d'Amiens-Nord (celle-là même, il est vrai, prise en otage par la CGT... celle d'Amiens-Sud et ses salariés se portent mieux, merci), qui a aussi permis à nos amis américains de **redire l'attrait constant qu'ils éprouvent pour les charmes de notre beau pays au plan culturel et touristique**, pour notre fameux « art de vivre » en somme, m'a remis en mémoire une conversation datant déjà d'un quart de siècle avec un de **ces Yankees qui nous voudraient tels qu'ils nous aiment, pas forcément tels que nous sommes ou aspirons à être.**

C'était en 1987, à Genève, sur les bords du lac Léman, dans les beaux locaux de ce qui s'appelait à l'époque le GATT, aujourd'hui le **WTO**. Le différend entre l'Europe et les Etats-Unis sur les **subventions à l'aéronautique civile** commençait de s'installer dans le paysage des relations transatlantiques et nous étions réunis pour quelques jours afin d'en débattre. La délégation américaine, menée par le « Department of Commerce » et l'« US Trade Representative », avait épluché studieusement tous nos « bleus budgétaires » et leurs équivalents en Allemagne et au UK et nous reprochait de **qualifier d'avances remboursables au programme Airbus des subventions déguisées**.

Nous leur rappelions que le développement du B747 avait été principalement financé sur contrats militaires, que « the Douglas Aircraft Company » avait été provisoirement sauvée de sa déchéance inéluctable par la commande providentielle et massive d'une version militarisée du DC 10 (le KC10, un DC 10 transformé en ravitailleur en en supprimant les hublots et en y installant des réservoirs flexibles ainsi qu'une perche d'avitaillement) et leur faisons part de notre étonnement, à l'occasion de notre récente visite des usines de « the Boeing Commercial Aircraft Company » à Seattle, d'observer, au pied des machines qui **fabriquaient comme des petits pains les concurrents des Airbus**, des plaques en cuivre marquées « Property of the US Government ».

Le plaisir et la fierté sans partage à mesurer, année après année, la poursuite des succès d'Airbus Industrie

Bref, nous étions confortablement installés pour **le début d'un tournoi de longue haleine**, dont je ne suis pas sûr qu'il soit terminé à ce jour, ni qu'un vainqueur soit en vérité appelé à être désigné...

La supériorité américaine se manifestait déjà cependant par la présence fortuite mais opportune, dans l'hôtel où résidait la délégation des officiels américains, d'un « Executive Vice President » de **Boeing**, dont la carte de visite disait subtilement « Head of Public Affairs ». Son bureau était à Seattle, mais les mauvaises langues murmuraient que sa ligne téléphonique était renvoyée chez un grand cabinet de **lobbying** sis à un jet de pierre (ou de plume, ce qui nécessite plus de proximité encore) de « Capitol Hill ».

Notre ami était un WASP sympathique et, comme sa charge lui en faisait le devoir, nous avons sympathisé. Je l'entends encore me dire, après quelques verres (de bourbon pour lui, de single malt pour moi) : « *Tell me, Pascal, there is something I really fail to grasp : you, in France, have by far and away the best food in the world, your wines and cheeses have no serious competition on a global basis, your cathedrals are the most beautiful building ever erected by mankind... why is it that you are throwing good money after bad to try and built commercial aircraft ?* »

Je ne me souviens plus très bien de la réponse que je lui avais faite à l'époque, et cela n'a guère d'importance, mais j'avoue que j'ai éprouvé depuis **un plaisir et une fierté sans partage à mesurer, année après année, la poursuite des succès d'Airbus Industrie**.

Pour en revenir à notre affaire de l'usine Goodyear d'Amiens-Nord, je ne saurais trouver des mots plus justes que ceux de Clara Gaynard dans *les Echos* d'hier. J'ajouterais juste cette remarque de bon sens qu'avait formulée récemment, devant un auditoire de chefs d'entreprises, le conseiller pour les affaires économiques du Président de la République: « *Connaissez-vous beaucoup de patrons d'entreprise anglais, allemands ou japonais qui se*

risquent à dire, lors de leurs déplacements hors des frontières de leurs pays respectifs, autant de vilénies sur l'environnement du monde des affaires "à la maison" que s'y risquent parfois certains patrons français ? »

Bien sûr, il avait raison d'interpeller ainsi les forces vives de l'économie française réunies autour de lui ce matin-là. Bien sûr, nous devons, chacun et tous, tout faire pour aider nos amis américains (et chinois et les autres...) à se faire une idée plus juste des **atouts et du potentiel économique de notre pays**.

Mais de votre côté, cher Emmanuel, aidez-nous vraiment dans ce grand dessein et, de grâce, **laissons les cendres de La Fayette en paix**.

En mémoire de Michel Lagorce, alors Directeur des Programmes aéronautiques civils au Ministère des Transports, qui dirigeait la délégation française au GATT cette année-là, qui m'a beaucoup appris et qui avait tout compris sur les relations franco-américaines.