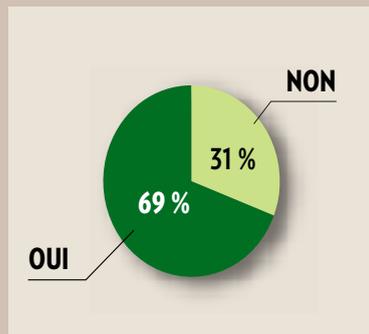


Vos votes

Faut-il plus de flexibilité du travail pour relancer l'emploi ?



Faut-il personnaliser les indices de prix ?

28 février

Une classification obsolète

« Il est urgent de personnaliser les indices de prix à la consommation par groupe social. Le problème est de définir les catégories socioprofessionnelles : la classification de l'Insee est absurde car elle ne correspond plus à rien de valable, comme la catégorie « ouvrier ». Un ouvrier aujourd'hui peut être en effet beaucoup plus qualifié et éduqué qu'un cadre. Comme également les retraités. Aujourd'hui, et cela ira s'accroissant, ils travaillent. L'Insee ne couvre pas ces situations nouvelles. Or, il est indispensable de mesurer les indices de prix à l'aune de ces nouveaux critères car selon les groupes, les indices pourraient varier très sensiblement. [...]

Dr Jacques Coulardeau
(Olliergues)

À vos claviers

Chaque jour, dans cette page, *La Tribune* tente d'éclairer les ressorts et les enjeux des questions que vous vous posez : sur votre vie quotidienne, vos revenus, les grandes options politiques qui pourraient changer votre quotidien, mais aussi le fonctionnement de la Bourse ou les grandes tendances économiques qui ne manqueront pas d'avoir des conséquences sur vous et sur votre place dans la société. Chaque jour, nous écoutons vos réactions avec la plus grande attention. Par un vote et vos commentaires sur notre site www.la-tribune.fr, ou par SMS, *La Tribune* vous permet désormais de dire ce que vous en pensez, ce qui vous paraît prometteur, séduisant, enthousiasmant même. Ou, au contraire, ce qui vous gêne, voire vous choque dans le traitement des questions qui seront posées ici. Il n'y a pas de point de vue interdit, ni autorisé. Aussi, le lendemain et les jours suivants, nous publions dans cette colonne vos contributions, qui apportent un nouvel éclairage. Ou celles qui expriment le mieux les points de vue de nos lecteurs. Le nombre et la qualité de vos réponses nous permettent de mieux cerner vos préoccupations. Et ainsi de cibler toujours mieux nos questions. Cette colonne, c'est la vôtre... Prenez-la !

L'État doit-il prendre en main le dossier EADS ?

La crise d'EADS et de sa principale filiale Airbus s'invite dans la campagne électorale. Les problèmes de gouvernance et de gestion des sites et les rivalités franco-allemandes remettent au premier plan la question du rôle des États pour sortir de la crise. Au grand regret du coprésident d'EADS, Louis Gallois, qui conteste l'ingérence des gouvernements.

Oui : Joseph Carles

« Il faut que l'État assure une phase transitoire »

La proposition de Louis Gallois vise à maintenir la cohérence industrielle de l'avionneur tout en l'adaptant à la complexité de ce secteur. Le modèle retenu peut être qualifié d'entreprise en réseau, qui se distingue de l'organisation en « archipel » adoptée par Boeing. Mais pour mettre en œuvre cette organisation, dans laquelle Airbus constitue la tête de réseau, il est indispensable de recomposer le capital du groupe, cause principale de tous déboires. Il faudra notamment l'élargir à d'autres partenaires venus de Chine, de Russie ou des Émirats, autant de marchés à conquérir. Pour ce faire, il faut néanmoins que l'État assure la phase transitoire qui permettra de doter la société des fonds propres dont elle a besoin et d'engager les discussions avec les futurs actionnaires, membres de ce réseau. Les collectivités territoriales pourraient d'ailleurs accompagner l'État dans cette opération à partir d'un aménagement législatif. Le groupe Lagardère, qui ne souhaite pas se développer sur les métiers de l'aéronautique, doit organiser sa sortie du capital pour constituer un nouveau groupe d'actionnaires stable, notamment investi sur les métiers de l'avionique, comme Latécoère par exemple. Un clin d'œil vers le réseau des banques coopératives et mutualistes pourrait être le bienvenu pour renforcer les fonds propres de ces partenaires. L'idée d'un moratoire défendu par Ségolène Royal prend alors tous son sens



Joseph Carles, maître de conférence à l'IEP Toulouse, adjoint au maire de Blagnac.

car il permettrait à l'État d'assurer la période de la restructuration du groupe plutôt que de procéder à la vente du groupe par appartements. ■

Non : Jean-François Jamet

« Agir comme un investisseur et non pour des raisons électorales »

L'État peut intervenir pour de bonnes et mauvaises raisons. Les bonnes relèvent d'une préoccupation toute légitime d'assurer la croissance d'une entreprise dans un secteur stratégique comme l'aéronautique, pour en faire une vraie réussite industrielle européenne. C'est d'autant plus légitime que le développement initial d'Airbus a été largement financé par les pouvoirs publics. La mauvaise raison – qui, je crois, prime aujourd'hui – est que l'État, notamment en France, est amené à intervenir pour des raisons essentiellement électorales. De la même façon qu'une approche financière de rentabilité à court terme peut entrer en conflit avec une logique industrielle, une approche purement politique du



Jean-François Jamet, économiste, fondation Robert Schuman.

dossier peut nuire à une vision de long terme. Il serait préférable que les États encore présents au capital se déclarent prêts à agir comme des investisseurs qui considèrent l'entreprise comme un tout et non comme un terrain de bataille intergouvernemental – en l'occurrence franco-allemand – où chacun, au moindre coup dur, cherche à préserver ses intérêts nationaux avant ceux de l'entreprise. Les investisseurs les plus importants doivent se contenter de fixer des objectifs – par exemple la défense de l'emploi, pour autant que la solidité financière soit garantie – et laisser le management diriger. La question de gouvernance – latente depuis vingt ans – n'a jamais été résolue, et au lieu de trouver une solution optimale, on se contente finalement d'un compromis binational. Cette crise souligne le manque de vision européenne et on peut s'interroger sur la nécessité – dans certains secteurs – de développer une réelle approche communautaire. ■

**Crise EADS ou crise de l'Europe ?**

Érigés encore il y a deux ans comme le modèle de la coopération industrielle européenne, EADS et sa filiale emblématique Airbus, créée à force de volonté politique par des ingénieurs, sont désormais plongés dans le désarroi. Du coup, les promoteurs des « Airbus des chantiers navals » ou autres « Airbus des satellites » se font désormais discrets. Même les tenants d'un Galileo, projet porté par la Commission européenne, s'interrogent. Certes, la crise d'Airbus a ses propres ressorts : une lutte féroce pour le pouvoir, une croissance trop rapide, des actionnaires de référence qui souhaitent se désengager du capital. Mais on ne peut pas ne pas s'interroger sur la concomitance entre l'affaiblissement de l'Europe, en

particulier du couple franco-allemand, et les turbulences du groupe aéronautique. Et les interventions de la classe politique dans le dossier – qualifiées de « poison » par le patron d'Airbus, Louis Gallois – renvoient à un patriotisme économique qui n'aurait plus lieu d'être dans une Europe unie. Cette crise pourrait ainsi remettre en cause bien des volontés pour créer, sous l'égide de la Commission ou de quelques États, de véritables programmes européens dans des secteurs aussi stratégiques que l'espace, la défense, les chantiers navals ou bien l'énergie. Reste que cette crise peut être salutaire : elle indique ce qu'il ne faut plus faire. ■

ÉRIC BENHAMOU

Votre @vis

Votez sur ce débat
Sur le Web : la-tribune.fr
Par SMS : envoyez Tribune oui ou Tribune non au 61716 (0,35 euro par envoi + le coût du SMS)

Adressez vos commentaires
Sur le Web : la-tribune.fr
Par courriel : vsgond@la-tribune.fr
ebenhamou@la-tribune.fr