

l'Europe

Boeing.

couple franco-allemand au cœur d'une Europe qui croit en son destin et veut créer d'autres champions, sur le modèle d'Airbus.

En 2005, Airbus réussit à détrôner Boeing et forme désormais un duopole mondial avec lui sur le marché des avions de plus de cent places. Malgré les crises, des nationalités aux méthodes et cultures différentes apprennent à se faire confiance et à travailler ensemble. À cet égard, le programme A380, lancé en 2000, a été un instrument fort pour souder les différents composants du constructeur.

Gouvernance normalisée

À l'automne 2012, l'histoire s'accélérait à nouveau. Le groupe, qui s'apprete à reprendre le nom d'Airbus, est déstabilisé par l'échec de la fusion avec BAE Systems. La chancelière Merkel a dit non, ce qui montre que la société n'est pas maîtresse de son destin. À nouveau au prix d'un compromis négocié par le management et les gouvernements français (avec Emmanuel Macron à la manœuvre à l'Élysée) et allemand, Airbus normalise sa gouvernance. Les États sont toujours actionnaires, mais sans droits spéciaux. Airbus est désormais un géant mondialisé, aux racines européennes, pour lequel travaillent 140 nationalités.

Le constructeur doit se projeter dans les vingt ans à venir. Il a de nombreux défis à relever. Près d'un tiers de ses effectifs (50 000 personnes) vont partir à la retraite dans les prochaines années. Parmi eux, la génération des ingénieurs pionniers qui, grâce à leur audace et leur créativité, ont bâti le succès du groupe. Airbus doit renouveler ses forces vives tout en préparant l'avion du futur. Cela, dans un monde où tout va plus vite et où de nouvelles concurrences émergent en Chine et couvent au cœur de la Silicon Valley. ■

avoir promu l'idée de créer un champion européen sur le modèle de Renault-Nissan, avec échange de participations croisées, Naval Group et Fincantieri ont revu leurs ambitions. L'approche est plus pragmatique. Ils ont annoncé la création d'une société commune, détenue à 50-50, cet été.

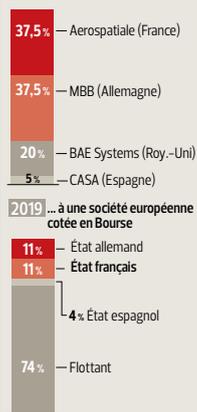
Dans les batteries électriques, l'ambition est de faire émerger un champion européen à vocation mondiale, en fédérant les acteurs de la filière, de Total à PSA en passant par Daimler, Siemens et Saft. Une trentaine d'industriels européens se sont déclarés intéressés.

Enfin, l'annonce d'un projet de mariage entre Renault et Fiat, afin de créer « un Airbus de l'automobile », selon l'expression de certains, démontre de façon spectaculaire que les Européens n'ont pas renoncé à créer des champions sur leur territoire. ■

ÉVOLUTION DU CAPITAL D'AIRBUS

Repartition du capital d'Airbus

1969 D'une structure de GIE...



CHRONOLOGIE

1970

Franz Josef Strauss, ex-ministre des Finances du gouvernement de Konrad Adenauer, est le premier président du conseil du GIE Airbus. Le Français Henri Ziegler est, lui, son premier directeur opérationnel.

2000

Jean-Luc Lagardère et Manfred Bischoff sont les premiers co-présidents du conseil d'administration de la société Airbus. Philippe Camus et Rainer Hertrich, les premiers présidents exécutifs.

2012

Denis Ranque est le président du conseil d'administration de la société Airbus, dotée d'une nouvelle gouvernance. Tom Enders est le président exécutif.

2019

Denis Ranque achèvera son mandat de président du conseil d'administration en 2020. Guillaume Faury a succédé à Tom Enders, à la présidence exécutive en février 2019, pour un mandat de trois ans.

AIRBUS EN CHIFFRES (EN EUROS)

2000

Chiffre d'affaires: 24,2 milliards réalisés à 59% par Airbus avions commerciaux
Résultat opérationnel (Ebit): 1,4 milliard

Carnet de commandes: 131,9 milliards

Effectifs: 88 880 personnes

2018

Chiffre d'affaires: 63,7 milliards, réalisés à 74% par Airbus avions commerciaux
Résultat opérationnel (Ebit): 5 milliards

Carnet de commandes: 460 milliards

Effectifs: 133 670

ÉCONOMIE

Le crédit d'impôt recherche dans le viseur des députés

Le rapporteur du budget à l'Assemblée, Joël Giraud, souhaite plafonner davantage ce dispositif pour les entreprises sanctuarisé par l'Élysée.

GUILLAUME GUICHARD
@guillaume_gui

FISCALITÉ Joël Giraud n'a pas la langue dans sa poche. Le rapporteur général de la commission des finances de l'Assemblée ne se prive jamais de critiquer, quand il le peut, certaines dérives du crédit d'impôt recherche. Le dispositif fiscal, qui bénéficie aux entreprises, est en effet dans le viseur du député LREM des Hautes-Alpes depuis pas mal de temps. « Il est idiot qu'on ne touche pas au CIR au motif qu'il est devenu une subvention légale aux entreprises, davantage qu'une aide à la recherche et développement », a-t-il d'ailleurs encore lâché mardi devant l'Association des journalistes économiques et financiers (Ajeef).

Le parlementaire souhaite notamment revenir sur le fait que le seuil à partir duquel le taux du CIR est moins intéressant, soit 100 millions d'euros, s'applique au niveau

« Nous regardons si le taux de crédit d'impôt pourrait être dégressif à partir d'un certain seuil »

JOËL GIRAUD, RAPporteur GÉNÉRAL DE LA COMMISSION DES FINANCES DE L'ASSEMBLÉE

de chaque filiale d'un groupe. Ce qui permet, selon lui, de pratiquer une optimisation fiscale indue. Il aimerait donc l'appliquer au niveau du groupe, réduisant ainsi considérablement l'avantage du CIR pour les grandes entreprises aux nombreuses filiales. « Rien ne m'interdit de travailler sur ce volet, martèle Joël Giraud. Sur ce point, je n'ai pas eu le sentiment que ma proposition ennuyait Bercy. »

Officiellement, le gouvernement est toutefois opposé à toute modification de cette niche sanctuarisée par Emmanuel Macron. Deux crédits d'impôt seront épargnés, avait même assuré fin avril le premier ministre Edouard Philippe: le CIR, tout d'abord, « car il est considéré comme un instrument essentiel au développement de la compétitivité française », et le CICE. Et à ceux qui



Joël Giraud (à l'Assemblée), se penche aussi sur les surplus alimentaires faisant l'objet de dons aux associations, ce qui permet aux grandes surfaces et restaurateurs de bénéficier d'une réduction d'impôt de 60%.

CHRISTOPHE MORIN/
IP3 PRESS/MAXPPP

comme Bruno Le Maire, le ministre de l'Économie, souhaitant à la rentrée 2017 déplaçonner le CIR – veulent revoir ses modalités d'application, le gouvernement peut faire valoir le récent rapport d'évaluation de France Stratégie qui conclut à... l'efficacité du dispositif.

Si Joël Giraud s'intéresse au CIR, c'est parce que la majorité et le gouvernement cherchent à réaliser 1,5 milliard d'euros d'économies en s'attaquant aux niches fiscales des entreprises, afin de financer une partie des 5 milliards d'euros de baisse d'impôt sur le revenu promis

pour 2020 par le président de la République à l'issue du grand débat. Le rapporteur général et Bercy veulent surtout supprimer le taux réduit de taxe sur les carburants dont bénéficie le secteur du BTP. Ce dispositif, intitulé « gazole non routier » (GNR), coûte environ 1 milliard d'euros de moindres recettes à l'État. L'exécutif avait déjà tenté de le supprimer à l'automne 2018, mais avait préféré reculer face à aux « gilets jaunes ».

Après avoir tenté une suppression brutale et dénuée de tout accompagnement sectoriel, le gouvernement et la majorité parlent maintenant d'une suppression « en sifflet » étalée sur trois ans, ou à tout le moins d'un accompagnement. Lequel prendrait la forme d'un sur-amortissement pour financer l'achat d'engins de chantier hybrides. « C'est ce qu'ils font en Suisse », argumente Joël Giraud.

Autre piste pour financer les caudex fiscaux présidentiels: la réforme du crédit d'impôt mécénat, à laquelle le rapporteur général travaille avec le député LR et ancien président de la commission des finances Gilles Carrez. « Nous regardons si le taux de crédit d'impôt pourrait être dégressif à partir d'un certain seuil », reconnaît Joël Giraud. Qui s'interroge aussi sur les surplus alimentaires faisant l'objet de dons aux associations caritatives et permettant aux grandes surfaces et restaurateurs de bénéficier d'une réduction d'impôt de 60%.

En contrepartie de ces coups de rabot sur les avantages des entreprises, le patronat réclame que les collectivités locales – l'État le fait déjà – versent des acomptes dans le cadre de leuurs mandats publics. Du côté des particuliers, la ligne de la majorité se veut claire: pas touche, sauf exception, aux niches. Mais comme en 2018, Joël Giraud s'interroge sur l'utilité des Sofica (investissement dans le cinéma) et autres dispositifs bénéficiant à la culture. Selon lui, « elles ne profitent qu'à des contribuables parisiens aux revenus extrêmement élevés ». Pour autant, le rapport Boutonnat au printemps sur le financement du cinéma n'a pas remis en cause le dispositif. Il a au contraire recommandé de l'améliorer... ■

La Cour des comptes valide l'informatique à Bercy

La Direction des finances publiques et les Douanes abritent de très vastes systèmes informatiques comprenant plus de 700 applications pour la première et 200 pour la seconde

COUR DES COMPTES

ANNE DE GUIGNÉ @adeguigné

Pour l'ouverture ce mardi du deuxième « printemps de l'évaluation » à l'Assemblée (voir nos éditions du 28 mai), les députés de la commission des finances ont demandé à la Cour des comptes de plancher sur un panel de thèmes. En amont de l'audition de Gérard Darmanin en fin d'après-midi sur le sujet, les magistrats financiers ont ainsi publié les conclusions de leur audit des systèmes d'information de la Direction générale des finances publiques (DGFiP) et de la direction générale des Douanes, les deux grandes administrations à réseau du ministère des Finances.

« Avec un budget informatique agrégé de 650 millions d'euros et près de 5 500 agents affectés aux systèmes d'information, [ces directions] représentent plus du quart des dépenses et effectifs informatiques de l'État, hors ministère des Armées », cadrent d'emblée les experts de la Cour des comptes. Cette concentration de moyens sur deux seules directions de Bercy paraît, à première vue, parfaitement disproportionnée. Pourtant, elle répond à une réalité. « La gestion de la fiscalité, du dédouanement, de la comptabilité ou des dépenses est très largement informatisée », rappellent ainsi les

magistrats. Et c'est d'ailleurs pour cette raison que les deux directions ont été des pionnières de l'informatique publique dès les années 1960.

Une antériorité qui est toutefois devenue un poids au fil des ans. Les systèmes informatiques de deux maisons, « bâtis par sédimentation de couches technologiques, dont certaines remontent aux années 1970 », sont en effet vieillissants. Au-delà de ce contexte historique, qui limite les capacités d'évolution technique et d'investissement, la Cour des comptes approuve globalement la manière dont Bercy pilote ces réseaux, essentiels à la vie publique. « Dotés de budgets importants, bien qu'inférieurs à ceux de leurs homologues étrangers, et d'effectifs compétents, les directions gèrent ces ensembles complexes avec un degré élevé de fiabilité », affirme ainsi les experts de l'État.

Dépenses d'exploitation

Ils notent toutefois quelques pistes d'amélioration pour chacune des directions. Le défi est plus lourd côté DGFiP, dont les ressources (hors prélèvement à la source) ont baissé dans la période récente. Pour les magistrats de la rue Cambon, l'objectif de Jérôme Fournel, qui a succédé le 20 mai à Bruno Parant à la tête de cette institution où travaillent plus de 100 000 agents,

sera de retrouver des marges d'investissements, aujourd'hui comprimées par le poids des dépenses de personnel et d'exploitation. Selon la Cour, l'octroi de nouveaux moyens devrait être conditionné à deux évolutions: la mise en place d'un cadre stratégique pluriannuel en matière d'informatique, avec notamment un plan de modernisation des pans les plus anciens des systèmes informatiques, et la simplification de la gouvernance de la direction informatique.

La situation paraît plus favorable côté Douanes. Pour les magistrats financiers, l'enjeu de cette direction est plus « d'utiliser à bon escient les ressources supplémentaires dont elle a été dotée pour assurer sa modernisation et le pilotage de projets stratégiques ». Une clé, pour y parvenir, serait de diversifier le recrutement des agents, en embauchant notamment des contractuels. Les Douanes ont en effet le plus grand mal à séduire de nouvelles recrues. « En 2018, près de 80% des postes d'informaticiens ouverts aux concours n'ont pu être pourvus », constate ainsi la Cour des comptes. Un problème, car la lutte contre les fraudes de plus en plus complexes, censée être de la responsabilité des Douanes, tient beaucoup aux systèmes informatiques en place... ■



Des échecs avérés

FERROVIAIRE

Lance en février 2019, la Commission européenne refuse la fusion entre les français Alstom, fabricant du TGV (notre photo), et l'allemand Siemens.

DÉFENSE

Lancé en 2005, le projet de porte-avions franco-britanniques (3 exemplaires dont 1 pour la France) associant Naval Group, Thales et BAE Systems a été suspendu en 2008 et arrêté définitivement en 2013. Il a coûté plus de 200 millions d'euros à la France en études.