OLIVAINT

CONFERENCE OLIVAINT DE BELGIQUE A.S.B.L.

CONTACT

OLIVAINT GENOOTSCHAP VAN BELGIE V.Z.W.

N° / Nr 3
62e année
62ste jaargang
2015-2016

Edito

Beste lezer,

Welkom bij het Olivaint Genootschap!

De uitstekende start van het jaar zet zich voort in de maand oktober. De vorige thematische vergadering nam ons opnieuw mee naar het kloppend hart van deze vereniging: “Het besturen beheersen om te leren besturen.” Onvermijdelijk staan er dan ook in dit nummer reflecties over de complexiteit van sterk leiderschap.
Economische thema’s komen evenzeer aan bod, net zoals een reflectie over uitdagingen in Subsaharisch Afrika.

Kortom, een waaier van reflecties nodigt u uit tot lezen.

Veel plezier toegewenst,

Jacqueline Swaegers

Responsable Contact / *Verantwoordelijk Contact* 2015 - 2016

Table des matières / *Inhoudsopgave*

Edito 1
Plaidoyer pour l’octroi de la personnalité juridique aux syndicats 2
La personnalité juridique pour les syndicats, fausse bonne idée? 2
Leasingwagens, een troef bij de uitbouw van een groen mobiliteitsbeleid 3
Waarom de fiscale bevoordeling van bedrijfswagens moet worden afgebouwd. 4
The challenges and potential opportunities of high urbanization rates in Sub-Saharan Africa 5
Titre: Philosophons? "Le temps c'est de l'argent!" 6
Réinventer l’emploi au sein de l’espace francophone, défi de la jeunesse. 7
L’ambivalence en politique gangrène la société 8
BERNARD DELVAUX; transformation, réforme & gouvernance 9
Composition du bureau 2015-2016 / Samenstelling van het bureau 2015-2016 11
Avertissement / *Waarschuwing* 11
Mécenat & Sponsoring / *Mecenaat & sponsoring* 11

Plaidoyer pour l'octroi de la personnalité juridique aux syndicats

Loin de faire un réquisitoire du syndicalisme, cet article vise à démontrer qu'il est inconcevable, à notre époque, que les syndicats puissent encore échapper à une personnalité juridique. Cette question suscite fréquemment le débat dans la presse ainsi que dans le monde politique à l'occasion des conflits sociaux qui rythment notre quotidien. Des événements très récents, où un piquet de grève illégal aurait notamment entrainé la mort de deux personnes, ont remis ce débat particulièrement au goût du jour, si bien qu'un nouveau projet de loi octroyant la personnalité juridique aux syndicats va bientôt être présenté.

Les syndicats sont des acteurs sociaux qui jouent un rôle très important de médiateurs entre les salariés et les employeurs et politiques, essentiel pour la paix et l'harmonie sociales. Ces syndicats disposent d'une série de droits acquis que personne ne remet en cause. L'actualité nous montre néanmoins qu'ils ont une fâcheuse tendance à en abuser, nuisant régulièrement aux intérêts de tiers et commettant régulièrement des infractions au regard du droit civil ou du droit pénal. Citons, par exemple, les nombreux cas de vandalisme ou encore de blocage de routes. L'octroi d'une personnalité juridique n'irait pas à l'encontre de ces droits acquis mais à l'encontre de leurs dérives en encourageant les syndicats à adopter une certaine discipline.

Si à l'époque du suffrage censitaire une absence de personnalité juridique pouvait être justifiée, cette protection a perdu aujourd'hui tout son sens dans notre société démocratique où les autorités politiques devraient être en droit de contrôler un tant soit peu des institutions aussi puissantes que les syndicats.

Les syndicats hurlent au scandale lorsque le monde politique évoque la possibilité qu'une personnalité juridique leur soit imposée en invoquant notamment que cela les mettrait dans une position de faiblesse vis-à-vis des employeurs si ceux-ci connaissaient l'état des caisses de grèves. Or, le droit des sociétés exige une transparence financière très stricte de la part des employeurs, de telle sorte que les syndicats savent précisément combien de jours de grève une entreprise peut (ou ne peut pas) se permettre. Notons également qu'il faut des semaines voire des mois de contestation sociale pour que ces caisses soient vidées, et que cela ne se produit pour ainsi dire jamais. Ne serait-il d'ailleurs pas légitime que l'Etat qui finance ces syndicats puisse avoir un droit de regard sur leur trésorerie?

Paradoxalement, les syndicats, qui sont censés protéger les droits des travailleurs, placent leurs propres employés dans une position de grande faiblesse par l'absence de personnalité juridique. En effet, sans contrat de travail, ils n'ont pas les moyens d'assigner leur employeur en justice en cas de conflit de travail.

En conclusion, il est clair que les syndicats ont encore un rôle important à jouer, mais pas de n'importe quelle façon. Loin de leur nuire, l'octroi d'une personnalité juridique serait une chose juste et apporterait aux syndicats davantage de responsabilité, cohérence et de transparence ainsi qu'une plus grande harmonie sociale. Cela bénéficierait fortement à leur image et à leur crédit de la part d'une population de moins en moins tolérante et des autorités.

François-Guillaume Eggermont,

Membre de la conférence Olivaint, s'exprimant à titre personnel

---

La personnalité juridique pour les syndicats, fausse bonne idée?

Le débat sur la personnalité juridique des syndicats ne date pas de hier : à intervalles réguliers, des voies se lèvent pour « faire rentrer les syndicats dans le moule juridique ». En effet, tout comme les partis politiques, les syndicats n'ont pas de personnalité juridique : il s'agit d'organisations de fait, sans statut juridique. Faudrait-il changer cette donne?

Selon un sondage récent du site "lesoir.be", 59% des internautes estimait – de manière assez surprenante – qu'il ne fallait pas accorder la personnalité juridique aux syndicats. Pourtant, l'opinion publique semble de plus en plus réclamer une telle (r)évolution. Or, pour les syndicats, la personnalité juridique s'apparente en réalité à un cadeau empoisonné. En effet, grâce à la complicité des juridictions belges, ceux-ci sont déjà capables d'ester en justice pour défendre leurs intérêts, même sans personnalité juridique. En l'état actuel des choses, les syndicats n'ont donc aucun intérêt à se voir "accorder" cette personnalité juridique.

Quels sont donc les motivations de ceux qui la réclament ? En fait, les partisans d'une telle réforme ne réclament pas tant la personnalité juridique des syndicats que la responsabilité juridique de ceux-ci. La nuance est subtile, mais non moins importante. Ainsi, en Italie, Allemagne et au Royaume-Uni, si les syndicats sont – tout comme en Belgique – dépourvus de personnalité juridique, ils sont néanmoins – au contraire de la Belgique – pénalement et civilement responsables. Il relèverait de l'honnêteté intellectuelle de ceux qui réclament cette "responsabilisation", de clarifier ceci.

En réalité, le débat sur la personnalité (ou responsabilité) juridique des syndicats mériterait d'être mené de manière plus profonde, tant il semble creux aujourd'hui. En, effet, le principal argument du camp « pour » est, d'une part, que les syndicats auraient trop de pouvoir, et, d'autre part, qu'ils abuseraient trop facilement et trop souvent de ce pouvoir. Or, il importe de rappeler que les syndiqués qui commettraient des excès demeurent responsables, tant au plan civil qu'au plan pénal. Il n'est donc pas question d'une quelconque immunité. Le sentiment d'impunité qu'ont certains est d'autant plus déplacé que le fait que le syndicat ne soit pas responsable pour les actes de ses membres n'a rien d'extraordinaire : c'est la situation inverse qui est exceptionnelle (le code civil belge énumère de manière limitative les (trois) cas de responsabilité du fait d'un tiers).

Ensuite, il ne faut pas perdre de vue l'histoire particulière des syndicats en Belgique. En effet, les syndicats sont nés en réaction au système : ce n'est qu'après des années d'âpres combats en défense des droits des travailleurs qu'ils sont petit à petit rentré dans le jeu institutionnel (et encore, la Constitution belge ne mentionne nulle part les syndicats). Les forcer dans le moule du système leur ôterait donc leur caractère propre : leur conférer la personnalité juridique signifierait qu'ils seraient obligés de publier leurs comptes, de rendre publique les noms des syndiqués, etc. En bref, cela les priverait de toute indépendance et supprimerait toute marge de manœuvre, pourtant indispensable pour leur fonctionnement. Il ne serait alors pas impensable qu'une série de grèves sauvages et non coordonnées face surface, en dehors du cadre des syndicats : ceux-ci ne rempliraient alors plus leur fonction de catalyseur des colères ouvrières.

En guise de conclusion, nous pouvons dire que s'il est vrai que les syndicats ont des défauts, c'est probablement – à l'image de la démocratie – la moins mauvaise solution. D'aucuns pourraient même aller plus loin et dire que le syndicat est en fait le paroxysme de la démocratie : en effet, en tant que sain mouvement contestateur, le syndicat, loin d'être un obstacle à la démocratie, en est en réalité une nécessaire condition.

Gilles Hachez

*Membre de la conférence Olivaint, s'exprimant à titre personne*l

---

Leasingwagens, een troef bij de uitbouw van een groen mobiliteitsbeleid

De fiscaliteit op Belgische leasingwagens maakt regelmatig het voorwerp uit van een hevig maatschappelijk debat. Het succes van de leasingwagens in ons land is vrij uniek en moet worden beschouwd in een globaal fiscaal kader. Ik ben van oordeel dat het huidige gunstige Belgische belastingstelsel best behouden blijft, dit zowel om economische als om milieuredenen.

Courante praktijk in het Belgische bedrijfsleven. Leasingwagens zijn personenwagens die door werkgevers worden aangeboden aan hun personeelsleden als een deel van een globaal verloningspakket. Het hoge aantal leasingwagens in België valt vooral te verklaren door het feit dat hier door de verschillende overheden een groter stuk van het bruto loon wordt afgeroomd dan elders in Europa. Werkgevers hebben de structuur van de verloning hieraan aangepast. Ze bieden fiscaal vriendelijke leasingwagens in het loonpakket aan omdat de werknemers hierdoor uiteindelijk een grotere waarde overhouden. De werknemer betaalt immers alleen belasting op het zogenaamd "voordeel van alle aard".

Leasingwagens zijn over het algemeen veel milieuvriendelijker dan privé gezinswagens. Het voordeel van alle aard houdt rekening met onder andere de cataloguswaarde van het voertuig, de ouderdom en de vervuilende emissies. Wie met een dieselauto rijdt wordt sinds 2012 zwaarder belast dan wie met een benzineauto rijdt. Leasing auto's zijn hierdoor doorgaans milieuvriendelijker dan andere voertuigen. De gemiddelde CO2 uitstoot daalde de laatste jaar met 12%. Hier komt nog bovenop dat leasingwagens omwille van boekhoudkundige redenen elke 5 jaar worden vernieuwd en ze worden doorgaans ook veel beter onderhouden dan privéwagens. Hierdoor wordt het Belgische autopark sneller vernieuwd, vergroend en veiliger gemaakt.

In het Belgische fiscale stelsel wordt niet alleen de werknemer ertoe aangezet om de meest milieuvriendelijke wagen te kiezen. Ook de werkgever heeft er fiscaal voordeel bij dat de leasingwagens die hij aanbiedt zo zuinig mogelijk en milieuvriendelijk zijn. In vele grote bedrijven werd een speciale company CAR policy uitgewerkt. De leasingbudgetten waarover werknemers beschikken, zijn vaak groter als ze kiezen voor wagens met minimale CO2 emissies.

Leasingwagens verhogen de fileproblematiek in grootsteden niet noodzakelijk. Personeelsleden die beschikken over een leasingwagen gebruiken deze meer en meer met gezond verstand en ze worden hiertoe door hun werkgever aangemoedigd. Vele bedrijven ondersteunen en promoten multimodale transportformules. De werknemers die een leasingwagen bezitten, gebruiken deze toenemend selectief en in combinatie met het openbare vervoer. Op bepaalde dagen verplaatsen ze zich met de bedrijfswagen naar hun klanten, op andere dagen begeven ze zich naar kantoor met het openbaar vervoer. Zij rijden met hun leasingwagen van hun woning naar het treinstation en ondertussen zetten ze hun kinderen af aan de school. Werkgever zouden nog meer aangemoedigd of zelfs verplicht moeten worden om brede mobiliteitspakketten aan te bieden.

Zwaar beproefde autosector kan verhoogde fiscaliteit op leasingwagens missen als kiespijn. De fiscaliteit op leasingwagens verhogen zou aanleiding geven tot een terugloop in de autoverkoop en tot minderinkomsten voor de garagisten. De Belgische automobielindustrie is echter reeds sterk verzwakt. In België worden vandaag nog amper 3% van alle wagens in Europa geproduceerd en geassembleerd. Als we ook rekening houden met de toeleveranciers, dan werken in de Belgische autoassemblage en -productie momenteel nog amper 20.000 werknemers. Ook de garagehouders hebben het momenteel zwaar te verduren omdat de marges die zij realiseren op de verkoop van auto's zwaar onder druk staan.

Toon Van Coillie

Lid van het Olivaint Genootschap, schrijvend ten persoonlijke titel.

Waarom de fiscale bevoordeling van bedrijfswagens moet worden afgebouwd.

De laatste maanden is de bedrijfswagen weer opgedoken in maatschappelijk debat en nationale berichtgeving. Vaak worden die bedrijfswagens vermeld in het kader van een Tax shift, klimaatproblematiek, mobiliteitsbudget, dieselplan, fiscale stelsels, of dat alles tezamen. Sommigen willen niet horen van het herzien van het fiscale gunstregime, anderen waren er eerst tegen maar sluiten het nu niet meer uit, weer anderen pleiten voor een herziening maar geen afschaffing en voor sommigen heeft de bedrijfswagen helemaal geen plaats meer in onze samenleving. We kunnen gerust stellen dat meningen verdeeld, soms hopeloos rechtlijnig en soms ook ingewikkeld genuanceerd zijn.

Even enkele zaken duidelijk stellen. Een bedrijfswagens is een voertuig dat een werkgever ter beschikking stelt van zijn werknemer en dat aan een bijzonder fiscaal en sociaal stelsel is onderworpen. Dat fiscale stelsel, zoals de meeste fiscale stelsels in België, is complex. Het basisidee is dat indien de wagen voor beroepsdoeleinden wordt gebruikt men vrijgesteld is van belastingen en sociale bijdragen. Wanneer de wagen gebruikt wordt voor privéverkeer, inclusief woon-werkverkeer, betreft het een voordeel van alle aard. Hierop worden wel belastingen betaald en deze hangen af van een aantal factoren zoals cataloguswaarde en CO2-uitstoot.

Maar zelfs in dit tweede geval, een voordeel van alle aard, is het voor een werkgever nog steeds heel voordelig een bedrijfswagen deel uit te laten maken van het verloningspakket van zijn werknemer. In dit kader haalt men soms aan dat in België, met zijn hoge loonlasten, dit ter compensatie geldt.

Voor de werknemer is een bedrijfswagen financieel ook zeer voordelig. De wagen, vaak met bijhorende tankkaart, wordt door het werk ter beschikking gesteld als deel van de verloning en kan voor privédoeleinden worden gebruikt. Het resultaat is een foute prijszetting door een verkeerd lopende kostenbaten analyse. Voor de werknemer is de kost van het gebruik van de bedrijfswagen bijna nul. Hij beschikt ziezo over die auto en daarbij neemt de tankkaart de brandstofkosten weg. Enkel de baten van het gebruik blijven overeind. Maar er zijn wel degelijk kosten, al zijn deze niet meer voor de bestuurder. Denk maar aan de kost voor klimaat, milieu, gezondheid, vervuiling, mobiliteit, ... De mank lopende prijszetting leidt tot neveneffecten voor anderen en het voorbijschieten van het maatschappelijke optimum.

In vergelijking met buurlanden kunnen we bij ons spreken van een ware proliferatie van bedrijfswagens. Bijna één op de tien auto's is een bedrijfswagen. Deze zijn niet de enige oorzaak van de congestie op onze wegen maar mobiliteit experts (zoals Johan De Mol van de UGent) zijn het er over eens dat bedrijfswagens een belangrijke factor uitmaken van het Belgische fileleed. OESO-rapporten wijzen ons met de vinger en België wordt er van beticht files te subsidiëren.

De herziening van het fiscale gunstregime voor bedrijfswagens kan wellicht best deel uitmaken van een grotere herziening van ons belastingstelsel. Een vereenvoudiging van onze Tax code is zeer wenselijk. De loonkosten moeten dalen maar ook moeten we durven snoeien in de vele uitzonderingen, gunstregimes, voordelen en andere rare kronkels die bij een billijke maatschappelijke afweging niet voordelig blijken. In deze analyse is het essentieel milieuaspecten correct in rekening te brengen zodat (milieu-)externaliteiten, en dus marktfalen, geweerd wordt. De bedrijfswagen mag dus geen heilige koe meer zijn.

Marleen Van der Straten

Lid van het Olivaint Genootschap, schrijvend ten persoonlijke titel.

BRONNEN:

De Tijd: http://www.tijd.be/nieuws/archief/Voordeel_bedrijfsauto_nog_lang_niet_weg.9683431-1615.art?ckc=1&ts=1444728797
De Tijd: http://www.tijd.be/opinie/analyse/Mobiliteit_en_vervuiling_moeten_globaal_aangepakt_worden.9681062-2336.art?highlight=bedrijfswagens
Finpedia: http://finipedia.tijd.be/Bedrijfswagen.10183
Knack: http://www.knack.be/nieuws/auto/bedrijfswagens-het-systeem-is-niet-meer-houdbaar/article-normal-136351.html
Proost, S. & Rousseau S. (2012). Inleiding tot de milieueconomie. Leuven, Acco.

The challenges and potential opportunities of high urbanization rates in Sub-Saharan Africa

Population growth has been an extensively described concern and over the years there have been many different opinions on how the human population will evolve over time. Currently, the UN predicts that two-thirds of the world will live in cities by 2050, with 90% of growth taking place in the global south. Although initially, urbanization was regarded as a way to increase quality of life and an opportunity to advance in technology, infrastructure and culture, problems in Sub-Saharan Africa quickly emerged. The wide range of problems includes low economic growth, pollution, resource scarcity, traffic congestion, outdated health infrastructure, increasing insecurity and crime, and a dysfunctional housing market. These difficulties have led to the realization that the adaptation of cities to the population increase is essential to transform these challenges into opportunities. The text is structured as followed: first a short historical introduction will be given, followed by the different challenges associated with high urbanization rates and finally the potential opportunities and requirements will shortly be addressed.

In the beginning of the 19th century, Sub-Saharan Africa had a total urban population of less than five percent. In the 1950's, less than 15 percent of the total population lived in urban centers, making Sub-Saharan Africa the least urbanized region in the world. This scenario has changed since the early 1970's, with an average rate of 5 percent per year, Sub-Saharan Africa has had the highest urban growth rate in the world. This high rate can largely be attributed to a combination of polices encouraging the establishment of large scale, capital-intensive industries in cities and policies with a negative bias towards agriculture in rural areas. Currently, almost 40 percent of Sub-Saharan Africa's population lives in urban areas. Additionally, the number of urban areas per country is low, and the urban population is much aggregated in a few cities. There are numerous examples of dominating single-cities: Maputo accounts for 83 percent of Mozambique's urban population and the figures for Dakar, Lomé, Kampala and Harare are 65, 60, 52 and 50 percent respectively.

This trend has enormous implications for sustainable development in Africa. The combination of urbanization and shifting demographics towards a younger population can become the most decisive determinant of Africa's social and economic development since independence. Dangerous challenges are and will be developing but if planned and managed wisely, urbanization can bring along invaluable opportunities for the continent. The following paragraphs will elaborate on the challenges associated with the increasing rates of urbanization. These can be divided into three dimensions: the social dimension, the economic dimension and the environmental dimension and will be addressed in that way.

Firstly, the major social challenges are the living standards of the people in urban centers. UN-Habitat's data show that 63 percent of Sub-Saharan Africa's urban population lives in slum conditions defined by the four dimensions of overcrowding, inadequate housing, insecure tenure and lack of access to water and sanitation. While historically, urbanization was associated with rising incomes and improved human development, new concepts such as "urbanization of poverty" have arisen as economic growth has been unable to keep up with the extreme urban population growth. Additionally, the different governments should have intervened significantly earlier and a long-term management plan was essential to inhibit the proliferation of under-serviced settlements. Diseases are widespread and poor water and sanitation facilities only aggravate this problem. Access to education and health care is often limited in these circumstances, insecurity is high and employment is informal, insecure and poorly paid in most cases. The rapid urbanization has brought along sharp increases in inequality within African societies.

Unfortunately, the most challenging aspect of this problem might even be that urgency of remedial actions. If none are taken, the situation will only further deteriorate due to the rapid rate at which demand for services and the cost for delivery are both rising in all types of human settlements. A shift away from viewing urbanization mainly as a problem, towards seeing it as a powerful tool for development, and a strategy against poverty, lack of adequate housing and urban basic services is required. For this, urban poor majorities will need to be engaged in defining the policy solutions needed.

Secondly, saying that the high potential is not close to being fully exploited because of poor infrastructure and services could summarize the economic challenges. Urbanization could be a powerful way of economic transformation with a declining share of agricultural employment and a shift to more industrial and service economy. This economic transformation would in its turn accelerate a demographic transition to lower rates of births and deaths.

African cities can become an important driver of domestic demand-led growth, regional integration, and technological innovation. However, the inadequacy of infrastructure and services for meeting the social development and economic growth needs is undermining the economic performance of almost every African town or city. Another disadvantage is that compares to Asian countries, the economic linkages between urban and rural areas are weak in most Sub-Sahara African countries. This reduces the potential of cities to effectively serve as engines of growth, as strong economic linkages between urban and rural areas are crucial.

Thirdly, the environmental challenges should not be underestimated. The most immediate and pressing challenge is to improve the environmental conditions of the urban poor. The urban poor live in life-threatening conditions with limited access to clean water, adequate drainage and

sanitation. The high levels of pollution due to toxic material, traffic, industrial emission and lack of screen spaces also forms a threat for human health. The results are environmental degradation, increased natural and man-made disasters, scarcity of drinking water and increased risks to public health. Moreover, unregulated urban settlements and the haphazard disposal of waste and industrial products that come along with it, contribute severely to the degradation of the environment in African cities. Next, climate change can only accelerate rural-to-urban migration because of the increased insecurities and risks associated with agriculture, which is the main livelihood strategy in rural areas. Climate change could also directly affect the urban areas by increased pressure on traditional infrastructure, unpredicted shortages and hazards and increased conflicts over resources.

As in many cases, these threats can by transformed into opportunities provided that effective policies regarding urban planning are defined and implemented. Urbanization could help accelerate national development and create the foundation of a sustainable urban future for millions of people. It requires clear policies, simple norms and basic principles, and concerted efforts from public, private and social actors. It also requires moving away from the idea that national development is to be achieved by external assistance, designing, on the contrary strategies, actions and plans that optimize endogenous factors. Rapid urbanization in Africa underlines a qualitative dynamic. If, however, this opportunity is not captured by forward-looking policymakers and massive popular mobilization within the next several years to jointly pursue radically new policy approaches to developing and managing Africa's cities, the continent may witness how this inevitable process create new and possibly intractable social, economic and environmental obstacles to Africa's transformation agenda.

Clémence Hannecart

Lid van het Olivaint Genootschap, schrijvend ten persoonlijke titel.

Sources:

http://www.theguardian.com/global-development/2014/jul/10/urban-population-growth-africa-asia-united-nations
http://www.stabilityjournal.org/articles/10.5334/sta.ap/
http://www.growthdialogue.org/sites/default/files/documents/GD_WP7_web_8.5x11%20(3).pdf
https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/Clos,%20Joan.pdf
http://www.newworldencyclopedia.org/entry/Urbanization
http://www.afdb.org/en/blogs/afdb-championing-inclusive-growth-across-africa/post/urbanization-in-africa-10143/
http://www.un.org/en/ecosoc/integration/pdf/economiccommissionforafrica.pdf

---

Titre: Philosophons? "Le temps c'est de l'argent!"

Comme cette citation attribuée à Benjamin Franklin résonne dans le monde d'aujourd'hui! Il semble que l'efficacité soit l'outil indispensable pour maintenir nos sociétés à flots. L'ère de la compétitivité, temps et ressources sont comptés. Il faut croître ou périr, ne laisser échapper aucune opportunité, et être toujours présent et actif, connecté et accessible. Telle est, de façon légèrement caricaturale, le rythme imposé à tout être qui souhaite jouer un rôle dans la sphère politique ou économique.

Dès lors, semble futile, voire même irresponsable d'engager son temps et ses ressources à des activités aussi peu productives que la philosophie. Les considérations abstraites que cette prise de recul engendre n'ont pour ainsi dire aucune répercussion économique. Leur but n'est d'ailleurs pas de créer de la valeur ajoutée ni de résoudre les défis du quotidien.

Il y a quelques mois pourtant, le magazine The Economist consacrait un de ses articles sur la propension, à première vue surprenante, de certaines grandes entreprises à engager des penseurs dans leurs rangs. On remarque en outre que des politiciens, parmi lesquels Herman van Rompuy, se font assister de philosophes dont les considérations sont pourtant éloignées du pragmatisme dont les premiers doivent faire preuve.

Une question se pose dès lors : "Pourquoi?"

Aujourd'hui, la philosophie a une place dans la société justement parce que cette discipline pose la question du pourquoi en réponse aux affirmations fatalistes produites par ce monde qui court derrière le temps. Le philosophe refuse les solutions trop évidentes et leurs dérives.

Penchons-nous, par exemple, sur l'élément le plus marquant du XXème siècle : la seconde guerre mondiale. En cherchant à comprendre ce qui avait rendu l'homme capable de pareilles atrocités, nombre d'études sociologiques ont souligné le rôle que la bureaucratisation a joué dans la Shoah. L'individu, devenu simple agent d'un système de productivité, n'est plus amené à s'interroger sur le sens et l'impact que ses gestes aura à plus large échelle.

Si personne ne prend le recul nécessaire pour apprécier une situation dans sa globalité, il est facile de perdre de vue le sens de nos actions. Un état permanent de questionnement préserve le penseur de ses préjugés. Les idéologies absolutistes peuvent peu face à l'œil critique du philosophe. En effet, depuis leurs origines, logique et philosophie sont intrinsèquement liées. La première fournit à la seconde les outils pour démonter les arguments sophistiques qui sous-tendent les discours des dictateurs.

D'autre part, la philosophie permet de chercher au-delà de ce qui parait inéluctable. Elle permet de relativiser l'absolu, souligne la complexité du monde et, ce faisant, ouvre de nouvelles voies pour avancer. Celle-ci ne se limite pas à inviter l'individu à se montrer critique par rapport à ses actions. Elle lui ouvre des perspectives nouvelles, lui permettant d'agir de manière à remplir son existence de sens.

La philosophie s'invite dans tous les domaines liés de près ou de loin à l'être humain. Philosophie politique, philosophie des sciences, éthique, ontologie,… La philosophie en tant que discipline permet d'envisager ces multiples facettes de la réalité avec profondeur, en tenant compte de réflexions accumulées depuis des millénaires. Ces penseurs ont notamment pour utilité d'éclairer les autorités chargées de déterminer les politiques.

Pour autant, il ne faut pas négliger l'importance d'adopter, en tant que simple citoyen, une attitude philosophique. Au cœur de la tourmente, chacun a à gagner à s'arrêter, prendre du recul et à se poser des questions. Comme l'excellent film "les temps modernes" le montrait déjà à l'époque, les mécanismes d'organisations des taches sont propices à faire oublier à l'individu le but et les conséquences de ses activités. Or si l'être humain accepte de sacrifier un peu de son temps pour s'adonner à cette délicieuse torture intellectuelle qu'est la philosophie, il peut à nouveau se poster en tant qu'acteur de son existence. Il prend conscience de la multiplicité des façons d'appréhender le monde. Dès lors, il a le choix. L'homme devient libre.

Amélie Dopchie

Membre de la conférence Olivaint, s'exprimant à titre personnel

---

Réinventer l'emploi au sein de l'espace francophone, défi de la jeunesse.

Les transformations du marché du travail dans nos économies francophones constituent l'un des enjeux économiques primordiaux des décennies à venir. Depuis la crise de 2008 de nombreux bouleversement ont eu lieu concernant l'emploi des jeunes, premiers touchés par la montée du chômage de masse et de longue durée. En Europe notamment, la situation est dramatique : on parle de même de "Lost Generation" pour désigner ces jeunes actifs qui ne peuvent s'insérer sur le marché de l'emploi. Si cette situation pose certes un problème économique de grande ampleur – l'entrée dans une période de chômage de longue durée entraine une dégradation du capital humain et un manque à gagner en termes de croissance – ces barrières à l'entrée sur le marché du travail risque d'avoir de véritables répercussions sur le plan politique et de la cohésion sociale. En effet comment faire société si les perspectives d'avenir des nouvelles générations paraissent si limitées ? Il semble donc nécessaire de repenser l'emploi et l'insertion des jeunes sur le marché du travail, mais réinventer l'emploi en Francophonie pose plusieurs difficultés.

Tout d'abord réinventer l'emploi est une expression polysémique et englobe des réalités différentes. Les politiques publiques peuvent viser différents agents (ménages, entreprises, institutions du marché) et agir sur divers problèmes que peuvent rencontrer les jeunes ; il peut s'agir de lutter contre le chômage, de faire augmenter les taux d'emploi, mais aussi de développer de nouvelles formes d'emploi, par exemple plus qualifiés ou dans de nouveaux secteurs. Emploi peut être ici également pris dans le sens de profession, ce qui amènerait les pouvoirs publics à instituer de nouveaux dispositifs de formation dans des domaines porteurs. Enfin un autre angle du problème est celui de la forme de l'emploi, notamment en ce qui concerne les contrats de travail proposés aux jeunes actifs.

D'autre part il paraît intéressant de questionner la pertinence de la Francophonie dans cette perspective. Les pays membres de la Francophonie ne constituent pas en effet un bloc monolithique ; au contraire ils présentent des caractéristiques politiques, économiques et institutionnelles très hétérogènes. La mise en place d'une politique commune au niveau des pays francophones paraît donc peu probable, au regard par exemple de l'échec des politiques européennes dans ce domaine. Ainsi s'il n'est pas possible de proposer une unique solution concernant l'emploi des jeunes en Francophonie, un ensemble de propositions adapté aux spécificités de chaque pays et chaque région membres peut être proposé et discuté dans le cadre de l'APF[1]. Une réflexion commune sur cette question semble des plus intéressantes, notamment dans une optique de partage des expériences entre jeunes de différents pays. Enfin deux points restent à être souligner ; la jeunesse n'est pas une entité unifiée, il faut donc penser ce défi de l'emploi comme pluriel, apportant différentes solutions à chaque jeune dans sa particularité. Mais surtout si réinventer l'emploi est un défi pour la jeunesse, c'est bien une question qui concerne l'ensemble de nos sociétés et qui doit faire l'objet d'un travail collectif, impliquant différentes générations, et les sphères politique et civile. C'est donc un véritable dialogue qui doit s'engager et c'est pourquoi le cadre de la Francophonie semble être privilégié pour aborder cette problématique. Pour « réinventer l'emploi », il semble intéressant de mobiliser le réseau que constituent les pays membres de la Francophonie afin de faciliter l'insertion des jeunes sur le marché du travail. L'essentiel serait de favoriser la mobilité des jeunes au sein du réseau francophone, en développant les échanges entre université ou encore les stages dans les entreprises des pays membres.

Dans un contexte économique où l'on axé majoritairement sur la flexibilité du travail et où la dualisation du marché du travail est croissante, l'acquisition de connaissance et la formation d'un capital humain conséquent paraît être un vrai filet de sécurité pour les jeunes actifs. En facilitant ces

[1] APF acronyme pour l'Assemblée parlementaire de la Francophonie.

échanges, les jeunes étudiants ou actifs acquerraient de nouvelles compétences, une expérience à l'étranger à valoriser sur le marché du travail qui représenterait un véritable gain en matière d'employabilité. Les nombreux partenariats universitaires entre la France et le Québec sont un exemple de réussite de mobilisation de ce réseau. Il est important de souligner que de tels échanges bénéficient à l'ensemble des pays membres, peu importe leur niveau de développement économique : ils ouvrent de nouvelles opportunités pour les jeunes francophones en leur proposant une ouverture sur l'étranger et donc des possibilités de carrière dont ils ne disposeraient peut être pas dans leur pays d'origine. Mais surtout le cadre de la Francophonie semble particulièrement intéressant pour développer une base de données consistante sur les différentes expériences de politiques publiques dans ce domaine.

Dans la perspective de la transition écologique et de l'économie de la connaissance – source d'emplois et de croissance – la question de l'efficacité des politiques de l'emploi concernant la jeunesse est primordiale. On pourrait ainsi imaginer une commission réunissant l'ensemble des pays de la Francophonie, alliant représentant de la jeunesse et des gouvernements. Qui tireraient chaque année le bilan des politiques menées sur l'emploi des jeunes. Des directives en termes de politiques publiques, des accords entre Etats et entreprises pourraient ainsi être discutés sur la base des données récupérées dans chaque Etat.

C'est donc par le partage, l'échange de connaissances que la Francophonie peut favoriser l'insertion des jeunes sur le marché du travail et aider à « réinventer l'emploi ». Réinventer l'emploi est donc un des défis économiques majeurs de nos économies dans les prochaines années. Dans un contexte de bouleversement des structures du marché du travail, une réflexion sur la forme et la structure des emplois proposés aux jeunes s'impose. Si une politique unique ne semble pouvoir s'appliquer à l'ensemble des pays francophones, le cadre de la Francophonie permettrait de créer un réseau d'échanges sur cette question. D'autre part si la question de l'emploi est donc bien un défi de la jeunesse, la jeunesse seule ne peut résoudre ce problème : il est donc primordial qu'un dialogue s'installe entre les institutions et les générations sur ce sujet qui concerne l'ensemble de nos sociétés.

Naomi N'sa

Membre de la conférence Olivaint, s'exprimant à titre personnel

---

L'ambivalence en politique gangrène la société

L'ambivalence accompagne l'humain dès son plus jeune âge. Très tôt, il veut prendre son envol tout en conservant l'attachement, la protection et l'amour de ses parents. Et, tout au long de sa vie, ce phénomène, qu'est l'ambivalence, se répètera. Ce concept important permet la création de l'adulte. Il est donc capital au développement de l'homme. Mais lorsqu'il s'immisce en politique, en entraînant le politicien vers deux options contradictoires, il est un réel danger.

L'ambivalence tend à augmenter dans le monde actuel. Ceci s'explique simplement par l'augmentation des possibilités, des choix, des potentialités qu'offre le monde. Nous sommes dans une société en expansion, dont la connectivité ne cesse d'augmenter. Trois facteurs essentiels expliquent ceci: l'internationalisation, la globalisation et le progrès. Le champ des possibles s'élargit puisqu'il s'ouvre à de nouveaux territoires, à de nouvelles techniques, de nouveaux concepts, de nouveaux outils… Bref, les opportunités se multiplient entrainant la multiplication des décisions et donc augmentant l'ambivalence dans le domaine politique, comme dans tous les autres domaines.

Il faut aussi souligner qu'avec le temps, le cadre légal se rigidifie et les gens élèvent leurs attentes. Les cas de jurisprudence s'accumulent et l'opinion publique s'affine, s'enflamme pour un mot malheureux. Avec le développement des médias sociaux, il est de plus en plus facile de commenter, encenser ou au contraire critiquer chaque geste et décision. Assumer les conséquences de ses actes ne semble plus être au goût du jour, il est dès lors plus commode de ne pas se compromettre. Ce qui implique directement une augmentation de l'ambivalence intrinsèque.

Mais quelles sont les raisons de l'ambivalence politique ? La première est due à l'homme derrière le politique, sujet, comme tout un chacun à une ambivalence viscérale. Ambivalence qu'en tant qu'élu politique, il doit combattre activement afin de servir au mieux les intérêts pour lesquels il s'est engagé. La seconde raison est nettement moins humaine puisqu'elle relève de la pure stratégie politique. En effet, les comportements contradictoires y sont légion. Voir un ministre ou un parlementaire avancer dans deux directions opposées sur un même sujet n'est pas

exceptionnel. Certes, la négociation est peut-être la compétence première de tout politicien compétent mais il ne s'agit ici pas de négociation mais de deux progressions paradoxales. L'ambivalence, en politique comme ailleurs, empêche le choix clair et sûr. Mais, là où dans certaines décisions personnelles elle peut avoir des effets positifs de réflexion et de questionnement ou peut se limiter à des implications de moindre importance dont les externalités sont limitées, celle-ci présente dans le monde politique de nombreux désavantages.

Tout d'abord, elle retarde les décisions politiques. Qu'elle soit intrinsèque ou calculée, elle est une plaie pour la société. Elle sème le doute, demande maintes réflexions. Il ne s'agit pas d'un processus fertile et indispensable à un positionnement politique réfléchi mais d'une perte de temps car les conséquences que l'ambivalence entraîne ne sont ni rationnelles ni génératrices. Soyons lucide, le débat démocratique est indispensable aujourd'hui afin d'éviter tout totalitarisme ou despotisme éclairé. Seulement, une fois le sujet débattu, une position doit être prise. C'est à cette étape que l'ambivalence est inacceptable. Il faut ajouter à ceci le réel désir de maintenir une position où le retour en arrière et l'annulation aisée des dispositions prises sont possibles. Cette somme nous éloigne définitivement d'une position politique forte qui, à ce jour, fait tellement défaut.

Ensuite, l'ambivalence place les leaders en position de faiblesse. Effectivement, sous le joug de pensées contradictoires, ceux-ci sont fortement influençables. Les vecteurs d'influences étant nombreux : lobbys, électorat potentiel, autre personnalité politique, décidant extérieur, enjeux économiques, pour n'en citer que quelques uns, ces leaders peuvent se retrouver dans une situation peu confortable et surtout déplorable pour le citoyen qui n'a alors plus aucun moyen d'action rapide.

L'ambivalence cache aussi la passivité. Ceci va bien au delà de l'absence de position forte. Je vous parle ici de passivité politique profonde dans la mesure où la personne responsable de la prise de décision et de l'implémentation de celles-ci se retrouve coincée dans une situation où il lui est impossible de prendre une décision. Cette absence de décision amène au niveau sociétal une passivité extrêmement problématique. En effet, le maître mot dans la société actuelle est le progrès. Sans progrès, la société s'essouffle rapidement pour ensuite s'épuiser et finalement mourir. Or, les sources du progrès sont le changement et l'évolution, eux-mêmes résultats de la prise de décision. La passivité est donc nuisible puisque elle est une entrave au progrès.

Finalement, l'ambivalence en politique empêche toute vision sur le long-terme. Une négociation avec une personne présentant des attractions opposées est complexe, épuisante et présente le risque d'être à tout moment remise en cause. Dés lors, il s'agit d'un exercice vain. Or, la conception sur le long-terme est essentielle en politique puisqu'elle assure la cohérence du système. L'ambivalence est alors un fléau.

Là où l'ambivalence peut être créatrice dans la sphère privée, elle est dévastatrice lorsqu'elle s'applique à la politique. Elle empêche aux politiques d'être résolus, les affaibli, entrave le progrès et encense la vision à cout-terme. Elle gangrène donc la société et asphyxie la démocratie, c'est pourquoi il faut l'éradiquer du domaine politique.

Laure Friart

Membre de la conférence Olivaint, s'exprimant à titre personnel

---

BERNARD DELVAUX; transformation, réforme & gouvernance

Bernard Delvaux nous a fait l'honneur de sa présence, en venant nous parler de la "transformation, la réforme et la gouvernance".

Mr Delvaux est ingénieur civil de formation. Après quelques années de consultance chez Mc Kinsey, Mr Delvaux intègre la société Belgacom. Il rejoint en suite la Poste en tant que membre du comité de direction. Il procèdera à de profondes transformations au sein de ces deux sociétés qui n'étaient guère préparées à l'ouverture et à la libéralisation du marché.

Mr Delvaux devient CEO de la société SONACA en 2008. SONACA est un groupe aéronautique basé à Gosselies, dans la région de Charleroi. L'entreprise est financée par la région wallonne et l'état fédéral (actionnaires publics) et bénéficie d'aides européennes.

A l'arrivée de Mr Delvaux, la SONACA est profondément déficitaire. Dans un contexte de crise financière (crise des subprimes, Lehman Brothers) il s'agissait de rendre la société autonome financièrement. Personne n'aurait pu prédire que la crise financière déboucherait en une crise industrielle, qui toucherait également le secteur de l'aviation. Aujourd'hui le chiffre d'affaires de la société a doublé depuis 2009.

Même dans une situation aussi compliquée qu'à Gosselies où des syndicats sont très puissants, quels sont les outils qui permettent une telle transformation?

Mr Delvaux nous explique les facteurs essentiels qui permettent, selon lui, de procéder au changement au sein d'une société:

1. Réduction du coût du travail, beaucoup trop élevé en Belgique.

2. Réduction du coût de l'énergie, beaucoup trop élevé en Belgique puisqu'il est supérieur de 15% par rapport à ses pays voisins. Le problème se situe au niveau du manque de stratégie claire du monde politique et pour l'instant aucune solution n'est en vue pour réduire ce coût.

3. La politique de restriction, mise en oeuvre en Europe depuis plusieurs années, entraine la récession. Selon Mr Delvaux, ce sont les frais du fonctionnement de l'Etat et de sa structure qui devraient être réduits. Une pression devrait être exercée sur les dépenses courantes.

4. Renforcer le protectionnariat: l'Europe devrait imposer aux marchés extérieurs (Chine) un certain nombre de contraintes: les portes du marché Européen sont grandes ouvertes, contrairement à celles du Brésil (30%) ou la Chine (35%)

Afin de procéder à des transformations au sein d'une société, il est primordial de communiquer clairement les objectifs, d'apporter des solutions aux problèmes et de mettre en place un système de gouvernance performant.

Axelle Van den Meerssche

Membre de la conférence Olivaint, s'exprimant à titre personnel

---

Composition du bureau 2015-2016 / Samenstelling van het bureau 2015-2016

Présidente / *Voorzitster*
Enovic Lecocq
Vice-Présidente / *Vice-Voorzitster*
Brice Van den Meerssche
Trésorier / *Schatbewaarder*
Charlotte Durieux
Responsable Contact / *Verantwoordelijk Contact*
Jacqueline Swaegers
Relations internes et session d'étude / *Interne betrekkingen en studiesessie*
Lahoucine Goubella
Relations externes et sponsoring / Externe betrekkingen en sponsoring

Avertissement / *Waarschuwing*

Les articles publiés dans ce Contact ont été rédigés dans le cadre d'exercices de journalisme. Les articles n'engagent que leurs auteurs. En aucun cas la responsabilité de la Conférence Olivaint de Belgique a.s.b.l. ne pourra être invoquée.

De artikels die in deze Contact zijn gepubliceerd werden geschreven in het kader van oefeningen in de journalistiek. De auteurs dragen de verantwoordelijkheid van hun artikels. In geen geval kan de verantwoordelijkheid van het Olivaint Genootschap van België v.z.w. ingeroepen worden

Mécenat & Sponsoring / *Mecenaat & sponsoring*

En tant que centre interuniversitaire pour l'éducation politique des étudiants, y compris le sens civique et le service à la communauté, la COB bénéficie du soutien de:

Als interuniversitair centrum voor politieke vorming van studenten, in o.a. burgerzin en dienst aan de gemeenschap, wordt het OGB gesteund door:

Note / Nota

Editeur responsable / Verantwoordelijke uitgever
Jean Marsia, rue d'Egmontstraat, 11 1000 Brussel- Bruxelles
Tel/tél: +32 (0)476.49.04.96
Compte bancaire / Bankrekening: 310-1660808-60

OLIVAINT