

Économie

Respectable Loge, Les Chevaliers de la Fraternité, Orient de Bordeaux, Région 16

L'arrêt de l'économie, au niveau Français, a été formidablement soutenu par l'état providence. On peut noter l'ironie des ultra-libéraux du CAC 40 qui prônent la disparition de l'état quand tout va bien pour eux, et son interventionnisme accru en cas de problème...

Retiendra-t-on enfin que la main invisible d'Adams Smith n'existe pas dans tous les domaines et qu'un interventionnisme modéré, régulateur et encadré par des objectifs stratégiques d'intérêts nationaux serait le vrai moteur d'une économie vertueuse retrouvée (ou trouvée).

Quelques chiffres :

France : 12 000 000 de personnes en chômage partiel sur 30 000 000 de population active. En 2017, selon l'enquête Emploi, la population active au sens du Bureau international du travail (BIT) est estimée à 29,7 millions de personnes de 15 ans ou plus en France (hors Mayotte). Elle regroupe 26,9 millions d'actifs ayant un emploi et 2,8 millions de personnes au chômage.

Cette pandémie a mis en exergue notre dépendance vis-à-vis de l'économie de marché devenu mondiale. L'économie et l'argent ne sont plus un outil au service de l'Homme, mais un carcan qui s'impose à lui, sans qu'il ne puisse désormais agir dessus tant les interpénétrations entre pays et sociétés « monde » sont multiples et interdépendantes.

Comment proposer une solution économique à l'échelle d'un pays alors que la plupart des instances sont européennes et mondiales ? Pouvons-nous appliquer sur ce sujet la politique des petits pas ? En avons-nous les moyens, la volonté et le courage ?

Je pense pour ma part que c'est la seule solution réellement applicable à l'échelle d'une nation. L'objet sera dans ce cas de faire des petits pas cohérents entre eux avec un objectif à moyen et long terme rendu possible par ces petits pas de court terme.

Si des ajustements nationaux sont possibles, encore faut-il que la population soit prête à l'accepter, ou du moins en accepter le coût et les contraintes ? Par exemple, si on décide de s'attaquer concrètement au réchauffement climatique en réduisant les vols d'avions, notamment en interdisant les courts trajets (- de 2H d'avion). Est-ce une mesure efficace ? Les utilisateurs actuels de ces lignes aériennes seront-ils heureux de « perdre du temps » dans leurs déplacements ? Cette mesure ne va-t-elle pas fragiliser l'industrie aéronautique, et entraîner une vague de licenciements ? Cette mesure ne va-t-elle pas créer un quasi-monopole pour la SNCF, l'entraînant peu à peu vers une baisse de qualité et une hausse des prix ?

Ainsi, même avec une volonté de faire par petites touches et au niveau national, il est évident que chaque action entraîne des répercussions ; et le remède est parfois pire que le mal.

Plusieurs problèmes d'envergures sont à prendre en charge rapidement pour que nous ayons encore des leviers d'actions d'infléchissements de ces catastrophes en puissance :

- La pollution (étant entendu que nous aborderons ici celle qui est liée à l'économie {productive/déplacements/couts indirectes liés à cette pollution})
- La dépendance stratégique (matières premières / médicaments et molécules / nourriture / technologies paradigmes {5G/GAFAM/juridiction intrusives...} / industries & chaînes de production)

D'autant que l'un alimente l'autre : avoir notre grenier en Russie ou nos productions manufacturières en Asie nécessite des transports coûteux et polluants qui impactent le réchauffement climatique.

Pour pouvoir agir, il va falloir mettre en place une stratégie de long terme se déclinant en actions concrètes successives. Pour pouvoir porter ce projet ambitieux mais incontournable, obligatoire, il va falloir :

- Mettre en place une politique de communication / éducation de la population
- Mettre en œuvre rapidement des mesures via les outils existants

- Inventer de nouvelles façons de gérer notre indépendance dans ce monde ultra connecté : créer de nouveaux outils permettant de poursuivre les petits pas en les rendant de plus en plus grand.

Concrètement, pour faire des premiers pas, quels sont les outils dont nous disposons d'ores et déjà :

- Taxes douanières / péages
- Normes UE sur la qualité des produits
- Réglementations sur les services, les transports...
- Droit du travail
- Taxes transport (notamment sur l'essence, où sur une favorisation des circuits courts = barème kilométrique de surtaxe permettant de valoriser la production locale : - de pollution, + d'équité, plus d'emplois en lien avec la consommation finale)
- Nationalisation d'entreprises ou d'industrie classées « d'importance stratégique nationale » afin d'assurer l'indépendance du pays

Les barrières éventuelles :

- Complexité pour calculer l'équité entre les coûts salariaux entre pays de l'UE ou extérieur (incorporé au prix pouvant être un argument de taxation supplémentaire ramenant le coût final du produit à un équivalent comparable aux produits français = mise en place d'un système de correction du prix afin qu'il soit plus juste par rapport aux entreprises locales).
- Complexité pour le contrôle des normes et surtout de la véracité du respect environnemental et de condition de travail lors de la conception

Quelle que soit notre volonté, le moyen le plus efficace à court terme pour atteindre un objectif de long terme reste d'agir sur le « portefeuille ». En effet, c'est en favorisant financièrement les bonnes pratiques et en taxant les mauvaises que nous allons pouvoir remettre de l'humanité dans les échanges économiques en assurant la sauvegarde de l'environnement

Actions concrètes immédiates possibles

Dans la forme, il serait intéressant de faire des groupes de travail sur chaque action incluant des spécialistes de différentes disciplines afin d'éviter les effets de bords ou les effets indésirables. Il n'existe pas de solution parfaite, en revanche, il faut s'assurer que le bénéfice d'une action est supérieur aux effets néfastes qu'elle génère (et ce, en prenant au maximum en compte l'ensemble des paramètres d'influences de l'action)

- **Taxes transport**
 - o **Une favorisation des circuits courts = barème kilométrique de surtaxe permettant de valoriser la production locale : - de pollution, + d'équité, plus d'emplois en lien avec la consommation finale**
 - o **Taxes aux frontières (obligation d'emprunter les autoroutes – taxes spécifiques pour les « passagers clandestins » que sont les transporteurs ne faisant que transiter par la France)**
 - o **Taxes plus fortes sur les importations via bateaux (hors voiliers) & avions**
- **Mise en place d'une réelle police internationale de répression des fraudes à l'environnement (dégazages sauvages par exemple, régulièrement impunis)**
- **Réglementations droit du travail : pour importer en France, le salaire minimum des salariés ayant travaillé sur les produits ou services doit, a minima, être supérieur ou égal au SMIC. Sinon, la différence est taxée.**
- **Mise en place d'un label « empreinte positive » permettant de réduire de moitié la TVA**