



MERCREDI 14 NOVEMBRE 2018

"Bonne nouvelle pour les écolos : avec la pénurie de pétrole annoncée la civilisation va pouvoir enfin s'éteindre... mais nous avec. Sans pétrole nous connaissons des famines mondiales."

- ▶ **LA CLOCHE DU TITANIC SONNE** (Patrick Reymond) p.2
- ▶ **Une pénurie de pétrole redoutée à l'horizon 2025** p.2
- ▶ **Pétrole : qui sont les plus grands consommateurs et producteurs mondiaux?** p.6
- ▶ **Basculer vers l'électrique ne sauve pas du changement climatique, estime l'AIE** p.8
- ▶ **A qui doit profiter la hausse du prix du carburant ?** (Michel Sourrouille) p.10
- ▶ **Erreur épistémologique monumentale** (Didier Mermin) p.12
- ▶ **Entre changement climatique et croissance économique, des liens très étroits** p.14
- ▶ **Pour sauver le climat, faut-il renoncer à l'avion ?** p.20
- ▶ **10 idées reçues totalement fausses sur l'écologie** p.25

SECTION ÉCONOMIE

- ▶ **Selon la BCE, il y a un... ralentissement de la croissance** (Charles Sannat) p.35
- ▶ **Les accords gagnant-perdant portent les germes de la guerre** (Bill Bonner) p.36
- ▶ **Comment on sombre dans la folie** (Simone Wapler) p.39
- ▶ **Le doigt sur les erreurs intellectuelles des élites de l'establishment** (Bruno Bertez) p.42
- ▶ **Le désendettement, un débat mené à reculons quand il devient inévitable** (F. Leclerc) p.43
- ▶ **La production d'or de l'Afrique du Sud en chute libre** p.45
- ▶ **Comment remédier à la schizophrénie européenne?** (Michel Santi) p.46
- ▶ **Dettes publiques en Zone euro : à quand la restructuration ? (2/2)** p.47
- ▶ **« Est-ce que ça va Casta(g)ner ? »** (Charles Sannat) p.50
- ▶ **L'économie se fiche de savoir qui a gagné les élections de mi-mandat** (Brandon Smith) p.53

<<>> <<>> <<>> <<>> (0) <<>> <<>> <<>> <<>>

LES RICHES AUSSI PLEURENT...



Des dizaines de milliers de marcheurs pour le climat à Montréal

Les manifestants ont plaidé pour un plan qui permette de réduire rapidement les gaz à effet de serre.

10 NOVEMBRE 2018 | ALEXANDRE SHIELDS | ENVIRONNEMENT



Manifestation pour le climat ce samedi à Montréal

Des ministres du gouvernement de François Legault doivent être présents à l'événement.

10 NOVEMBRE 2018 | ALEXANDRE SHIELDS | ENVIRONNEMENT

Vous allez être content : voir article plus bas « la cloche du Titanic sonne ». La civilisation industrielle va pouvoir enfin disparaître et laisser place à la pauvreté et aux famines mondiales.



NYOUZ2DÉS : détruire la planète terre pour se payer un machin aussi inutile que ça (une maison de 7 millions de dollars)? L'être humain est vraiment un grand malade.

LA CLOCHE DU TITANIC SONNE

13 Novembre 2018 , Rédigé par Patrick REYMOND

Apparemment, ça sonne tous azimuts.

- Une annonce de pénurie de pétrole pour 2025. Si on dit 2025, c'est que ce sera beaucoup plus tôt. L'AIE aurait-il trouvé une paire de cojones disponibles pour l'annoncer ? Ou est-ce devenu incachable ?

- On se demande qui est le plus gros consommateur de pétrole, et qui le sera ? En réalité, le problème de l'avenir, c'est qu'il est incertain, et qu'il fait l'impasse sur les effondrements, jamais prévus.

- Comme le dit Gail Tverberg, la pénurie n'annonce pas forcément des prix plus élevés. L'effondrement de la consommation peut aisément faire baisser les prix.

- L'UE entérine la dépression énergétique. "Le Parlement européen valide une forte réduction de la consommation d'énergie d'ici 2030. "

C'est pour le climat, nous dit-on. On nous prend pour des cons.

- Pour l'AIE, le pétrole est trop dépendant du marché US. En fait, l'article est nul, sauf si on y lit le niveau de déclin : 8 %. C'est l'attaque en piqué du Stuka.

Moralité : tous aux abris. Ou sur les canots de sauvetage.

Une pénurie de pétrole redoutée à l'horizon 2025

Par Fabrice Nodé-Langlois Le Figaro.fr Mis à jour le 13/11/2018

[NYOUZ2DÉS : ce journaliste est complètement nul.]

INFOGRAPHIE - Selon l'Agence internationale de l'énergie, l'insuffisance des investissements dans la production va conduire à un déséquilibre du marché mondial

à moyen terme.

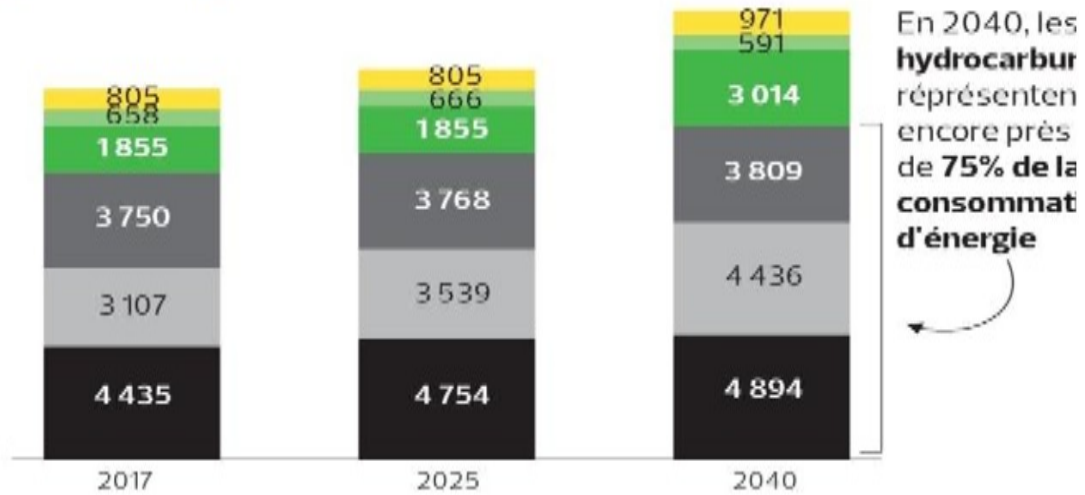
Le répit pour les automobilistes risque d'être de courte durée. Alors que les Français ne décolèrent pas contre [la hausse des taxes sur les carburants](#), les prix à la pompe ont reculé la semaine dernière. Les distributeurs ont tout simplement répercuté la baisse du prix du baril. Celle-ci a atteint près de 19 % depuis le début octobre après près de trois années de rebond. Une bonne nouvelle pour les consommateurs, et, symétriquement, une mauvaise pour les producteurs. À commencer par l'Arabie saoudite.

C'est pourquoi le royaume, qui a besoin de ses recettes pétrolières pour équilibrer un budget creusé par des dépenses sociales en forte hausse et les projets de transformation du prince héritier Mohammed Ben Salman, a annoncé ce week-end qu'il allait fermer les vannes. Riyad veut réduire ses exportations de 500.000 barils par jour en décembre, soit une baisse de près de 10 %. Le ministre saoudien de l'Énergie, Khaled al-Faleh, a estimé lundi qu'il faudrait réduire la production mondiale d'un million de barils par jour (Mbj) afin de rééquilibrer le marché.

Les énergies fossiles domineront encore longtemps

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION PRIMAIRE D'ÉNERGIE PAR SOURCE
En millions de tonnes d'équivalent pétrole

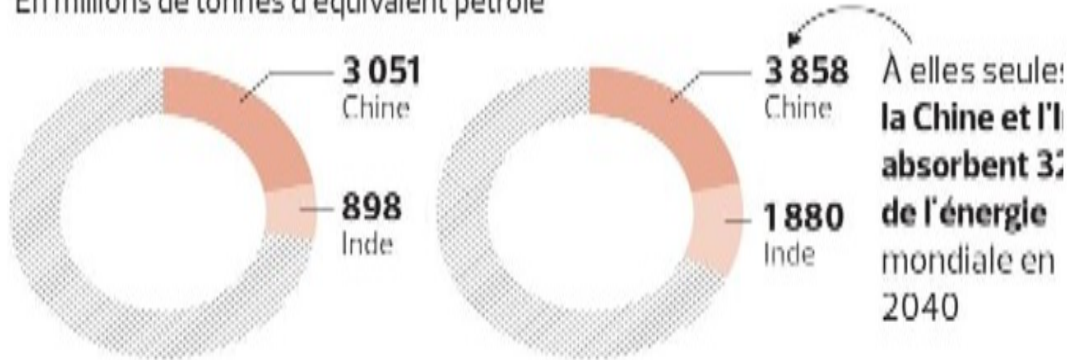
■ Pétrole ■ Gaz naturel ■ Charbon ■ Énergie renouvelable
■ Biomasse ■ Nucléaire



NYOUZ2DÉS : totalement faux, évidemment. Pour que ce soit le cas, il faudrait un système financier mondial en pleine forme. Or, ce n'est pas le cas (tous les pays du monde sont en faillite), surtout s'il y a pénurie de pétrole.

La Chine conforte sa position de premier consommateur d'énergie au monde

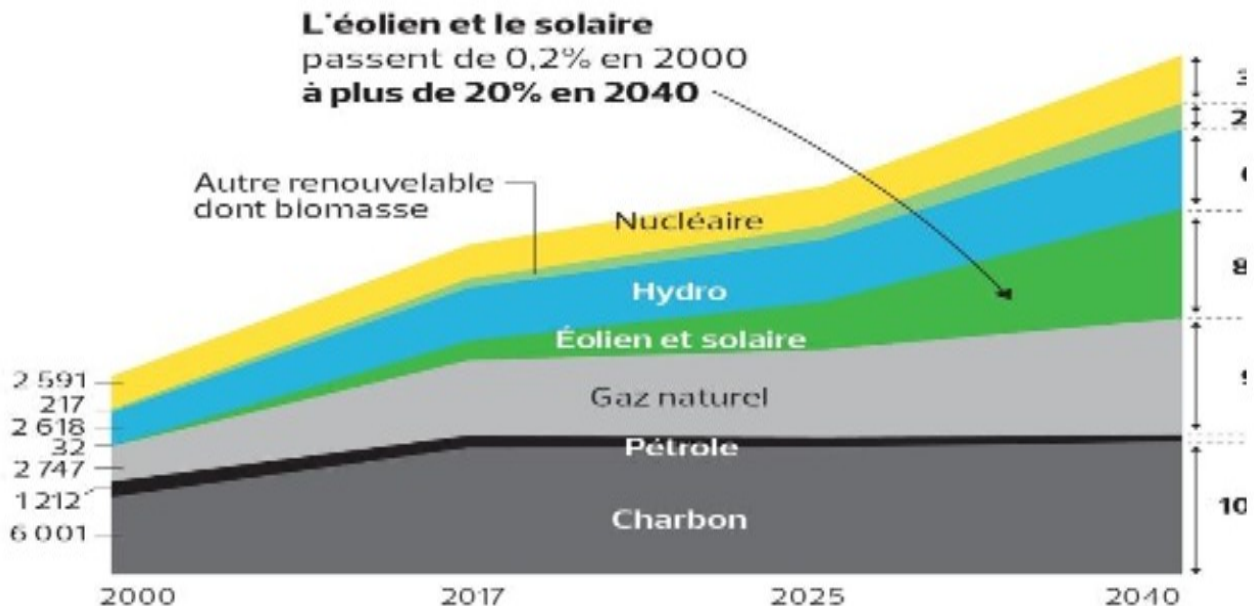
LA PART DE LA CHINE ET DE L'INDE DANS LA DEMANDE D'ÉNERGIE MONDIALE
En millions de tonnes d'équivalent pétrole



NYOUZ2DÉS : c'est une très mauvaise nouvelle pour eux.

Un essor rapide des énergies renouvelables

PRODUCTION MONDIALE D'ÉLECTRICITÉ PAR TYPE D'ÉNERGIE
En térawattheures



NYOUZ2DÉS : totalement faux. C'est une idée stupide : l'électricité ne remplace pas du tout le pétrole, surtout que l'éolien et le solaire ça ne vaut absolument rien. C'est un gaspillage scandaleux de fond public (c'est toujours toujours subventionné de façon directe ou indirecte).

Le marché asséché

Pour l'heure, l'offre mondiale d'or noir est supérieure à la demande. L'embargo déclenché par Donald Trump voici une semaine contre le pétrole iranien n'a pas mis le marché en tension comme certains experts le redoutaient. Et pour cause, [le président américain a d'emblée autorisé](#)

[huit pays clients des Iraniens à continuer de leur acheter du brut](#), certes en moindres quantités. Toujours est-il que le marché n'est pas asséché. Il l'est d'autant moins que, côté offre, la production du pétrole de schiste aux États-Unis poursuit sa croissance spectaculaire, tandis que côté demande, la soif de pétrole de la Chine s'éteint un peu à mesure que son activité économique ralentit.

Excédent d'offre ou pas, le marché de l'or noir reste volatil. La déclaration saoudienne de dimanche a suffi à faire repartir le prix du baril à la hausse lundi. Le Brent a bondi, de 70 dollars lundi matin à près de 72 dollars à la mi-journée avant qu'un tweet du président américain ne réinverse la tendance. «J'espère que l'Arabie saoudite et l'Opep ne baisseront pas leur production. Les prix du brut doivent être bien inférieurs si l'on se base sur l'offre!», a écrit le président des États-Unis. Dans la foulée le baril de Brent, référence européenne, pour livraison en janvier, reculait de 71 cents à 69,41 dollars.

Comme le résume Fatih Birol, le directeur général de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) qui publie ce mardi son volumineux rapport annuel (650 pages) sur les perspectives énergétiques mondiales, [«l'incertitude augmente»](#) sur le marché pétrolier tandis que l'influence de la géopolitique sur les cours «se complique». Au-delà des soubresauts du baril que l'on peut attendre dans les prochains mois, l'AIE alerte sur une possible pénurie d'or noir à l'horizon 2025.

«Les grands pétroliers, Total, Shell, BP ou Repsol se diversifient dans l'électricité»

Jean-Bernard Lévy PDG d'EDF

Contrairement à une idée parfois répandue, la consommation de pétrole dans le monde n'est pas près de ralentir. D'ici à 2025, elle devrait même progresser au rythme annuel soutenu de 1 Mbj, soit, à titre de comparaison, le tiers de la production de l'Iran. Problème, depuis la forte chute des cours du baril des années 2014-2016, [l'industrie pétrolière a très fortement réduit ses investissements dans les nouveaux gisements](#). L'ensemble des projets dans le pétrole conventionnel décidé depuis trois ans permettrait de mettre sur le marché la moitié seulement des volumes nécessaires pour satisfaire la demande, s'inquiète l'AIE. Même si le boom du pétrole de schiste se poursuit au Texas et dans le Dakota du Nord, le brut américain ne suffira pas à lui seul à pallier le manque. Ce déséquilibre pourrait donc aboutir à «une offre insuffisante et à une nouvelle escalade des prix», avertit l'AIE. Par tradition, l'agence ne publie pas de pronostics de prix du baril.

Plus loin que cet horizon 2025, très proche à l'échelle de temps des investissements dans les grands projets pétroliers, la demande d'or noir continuera à croître au moins jusqu'en 2040, annoncent les experts de l'AIE. Elle augmentera même de 12 % selon le scénario central de l'AIE, qui présuppose que les États respecteront leurs engagements en matière climatique pris lors de la Conférence de Paris en 2015.

D'où provient cette soif inextinguible de pétrole alors que la plupart des experts s'accordent à dire que l'essor du véhicule électrique est imminent et que «les grands pétroliers, Total, Shell, BP ou Repsol se diversifient dans l'électricité», comme le note Jean-Bernard Lévy le PDG d'EDF? De fait, dès le milieu des années 2020, la consommation de carburants pétroliers des voitures plafonnera dans le monde, prévoit le rapport. Mais dans les pays émergents, les camions continueront de consommer plus d'or noir, à hauteur d'un an de production de l'Iran. Et

le secteur qui tirera le plus la demande pétrole sera la pétrochimie, même dans l'hypothèse d'un recyclage de la moitié du plastique. Cette industrie absorbera «deux Iran» supplémentaires d'ici à 2040. Le scénario du prix du baril qui s'effondrerait faute de demande, n'est donc, selon les experts de l'AIE, pas pour demain.

L'AIE, une agence méconnue

Fondée en 1974. L'Agence internationale de l'énergie est créée sous l'impulsion des États-Unis et sous l'égide de l'OCDE après le premier choc pétrolier. Objectif: coordonner l'action des pays consommateurs de pétrole, gérer les stocks stratégiques. Au fil du temps, son action s'est diversifiée sur les renouvelables et les enjeux climatiques.

30 pays. L'AIE compte 30 États membres, principalement les pays occidentaux.

Paris. Son siège est dans le XV^e arrondissement de la capitale française.

280 employés. Par rapport à d'autres organisations internationales, son effectif est modeste.

28 millions d'euros. C'est le budget de l'AIE pour 2018.

Pétrole : qui sont les plus grands consommateurs et producteurs mondiaux?

Par **Claudia Cohen** [Le Figaro.fr](http://LeFigaro.fr) Mis à jour le 13/11/2018



Image ajoutée par Nyouz2dés

Dans son rapport annuel sur les perspectives énergétiques mondiales, l'Agence internationale de l'énergie indique que la consommation de pétrole dans le monde n'est pas près de ralentir. À l'horizon 2040, la demande globale devrait augmenter de 12% pour atteindre 106,3 millions de barils par jour, poussée notamment par la consommation croissante des pays émergents. Tandis que le prix du baril de pétrole a chuté de près de 2% en un mois, il semble que le scénario d'un effondrement des cours faute de demande n'est pas pour autant à envisager dans un avenir proche. Pour les experts de l'[Agence Internationale de l'énergie \(AIE\)](http://AgenceInternationaledelenergie.org), créée par les États-Unis et sous l'égide de l'OCDE après le premier choc pétrolier, le monde assistera dans les prochaines décennies à une augmentation de la demande de pétrole, bien que cette hausse soit modérée par plusieurs politiques nouvelles. Le scénario central du volumineux rapport annuel de l'AIE, publié ce mardi, présuppose que les États respecteront leurs engagements pris lors de la Conférence de Paris sur le climat en 2015, et prend également en compte les politiques nouvelles telle que l'annonce de juin dernier de la Chine sur son nouveau plan

d'action en faveur d'un air plus pur.

Vers une pénurie de pétrole d'ici 2025

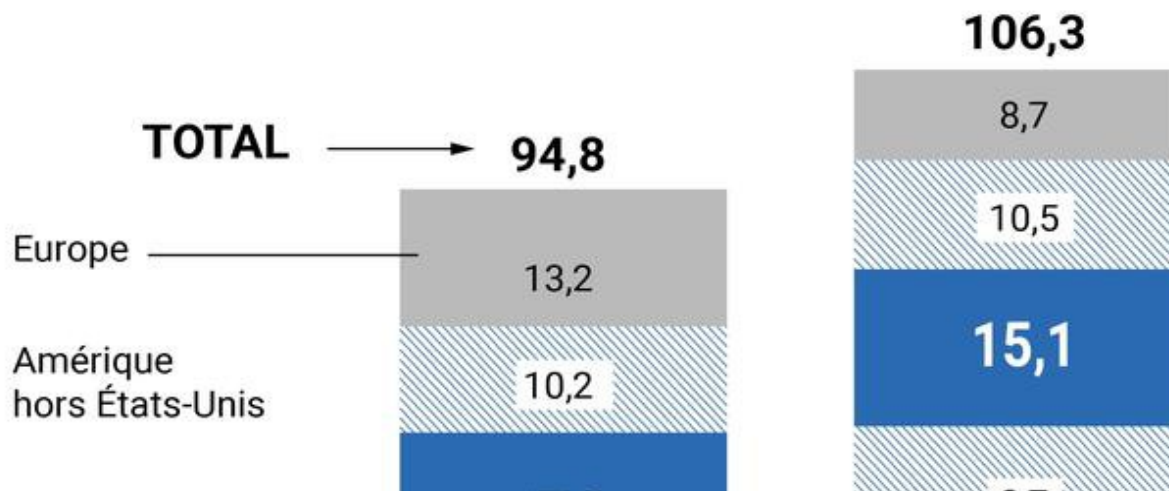
Dans son rapport, le bras armé de l'OCDE pour l'énergie estime que la production d'or noir ne suffira pas à satisfaire une demande en constante augmentation à l'horizon 2025. En cause, la chute des investissements dans l'exploration et la production pétrolière depuis trois ans. Pour son directeur général, Fatih Birol, «le risque est très sérieux», en particulier au moment «où le marché pétrolier entre dans une période où le rôle de la géopolitique se complique et l'incertitude augmente, ce que les investisseurs détestent par-dessus tout», explique-t-il au *Figaro*. Ce risque de pénurie pourrait déboucher sur «une nouvelle escalade des prix» du pétrole, avertit l'AIE..

La Chine, bientôt premier consommateur de pétrole au monde

La demande globale de pétrole continuera de croître jusqu'en 2040, particulièrement «tirée par les camions, les avions et bien plus encore par la pétrochimie», précise Fatih Birol. D'ici 2040, cette demande globale augmentera de 12%, passant de 94,8 millions de barils par jour en 2017 à environ 106,3 millions, avec une hausse moyenne d'environ un million de barils par jour chaque année jusqu'en 2025 puis une croissance annuelle un peu moindre.

À l'horizon 2040, la Chine devient le plus gros consommateur de pétrole au monde

LA DEMANDE DE PÉTROLE PAR GRANDE RÉGION
en millions de barils/jour



L'AIE table principalement sur des baisses conséquentes de consommation de pétrole des pays de l'OCDE, liés aux efforts d'économies d'énergie. Toutefois, cette baisse d'environ 0,4 million de barils par jour chaque année d'ici 2040, sera largement compensée par des hausses de consommation dans les pays émergents. Dans un premier temps, la Chine mènera la hausse de la demande jusqu'à 2025, puis ce sont l'Inde et le Moyen-Orient qui présenteront des besoins importants en pétrole entre la fin des années 2020 et 2040. Alors que les États-Unis

confortaient depuis quelques années leur position de premier consommateur de pétrole, la Chine devrait prendre la tête du classement d'ici 2040, avec une demande d'environ 15,8 millions de barils par jour.

Pour les pays membres de l'Union européenne, la consommation de pétrole baissera de près de 43% d'ici 2040, pour atteindre 6,4 millions de barils par jour. Fait intéressant, l'Afrique avec ses 6,3 millions de barils par jour d'ici 2040, consommera alors presque autant que l'Union européenne. D'une part, la hausse de consommation sur le continent africain peut s'expliquer par le nombre de voitures sur les routes qui doublera d'ici vingt ans. D'autre part, pour l'UE ainsi que dans les économies développées, les seuls secteurs qui constateront une hausse de demande de pétrole sont celui de l'aviation et de la livraison.

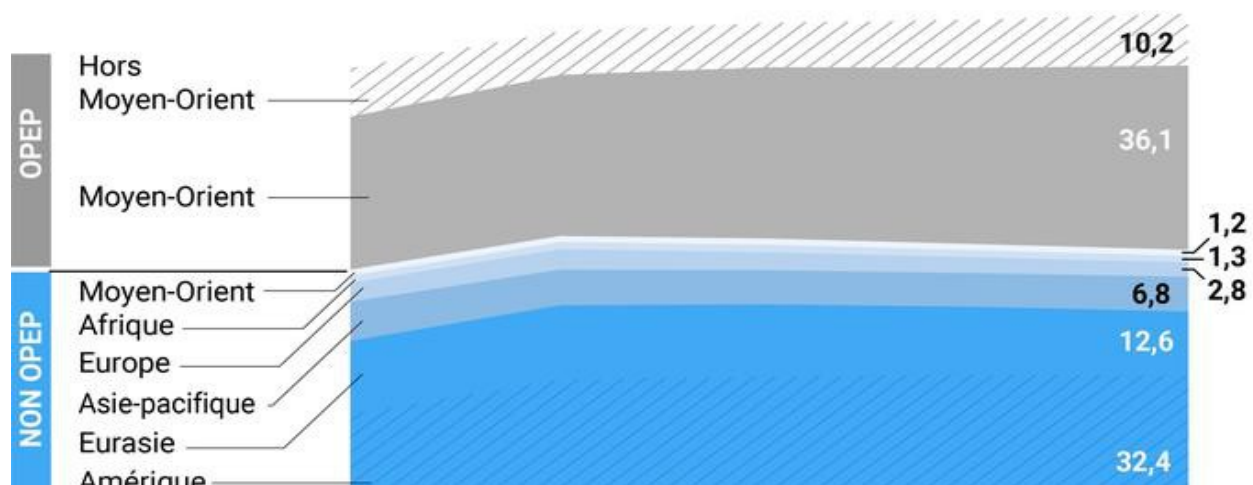
De son côté, le Moyen-Orient deviendra le 3ème plus grand consommateur de pétrole au monde, avec une augmentation de la demande de 43% d'ici 2040, atteignant ainsi 10,6 millions de barils par jour, tiré principalement par la pétrochimie. Les prévisions de l'AIE soulignent également une forte hausse de la demande en Inde, avec une future augmentation de 100%, notamment pour les camions qui tripleront leur consommation d'ici 2040.

La production augmente aux États-Unis, et dans l'OPEP

Côté offre, la production mondiale de pétrole devrait atteindre 103,4 millions de barils par jour en 2040, soit moins que la demande globale pour la même période. Ce sont les États-Unis qui fourniront près de 75% de l'augmentation de la production globale de pétrole d'ici 2025. Puis, la production des membres de l'Opep augmentera considérablement jusqu'en 2040, pour atteindre une part de marché de 45% de la production globale. En outre, avec une production qui représentera en 2040 un quart de l'offre mondiale, l'Amérique du Nord dominera la production des pays non-membres de l'Opep. Ces derniers produiront ainsi en 2040 55% du pétrole mondial.

La production de pétrole augmentera aux États-Unis et dans les pays membres de l'Opep

PRODUCTION MONDIALE DE PÉTROLE EN MILLIONS DE BARILS / JOUR



Au sein de l'Opep, ce sont les pays du Moyen-Orient qui produiront dans deux décennies un

tiers de la production mondiale, avec notamment l'Arabie Saoudite qui restera le deuxième plus grand producteur de pétrole derrière les États-Unis. L'Arabie Saoudite verra sa production augmenter de 10,8% d'ici 2040, contre une hausse de 22% pour les États-Unis. La production de pétrole de schiste aux États-Unis poursuivra sa croissance spectaculaire, et devrait représenter en 2040 40% de la production d'«huile» du pays. À l'inverse, l'offre d'or noir baissera progressivement sur les continents européen et africain, ainsi qu'en Russie et en Chine.

En Iran, les prévisions de l'AIE se sont légèrement affaiblies depuis les récentes sanctions des États-Unis sur les exportations de pétrole ainsi que les investissements étrangers. Mais les perspectives restent toutefois en faveur d'une hausse de la production de pétrole pour les années à venir au vu de nouveaux investissements attendus dans le pays, qui pourraient augmenter ses capacités de production sur le long terme.

Basculer vers l'électricité ne sauve pas du changement climatique, estime l'AIE

Par Nabil Wakim 13 novembre 2018

L'Agence internationale de l'énergie a présenté, mardi, son rapport annuel. L'accord de Paris ne sera pas respecté si le courant provient toujours de centrales à charbon ou à gaz.



Eoliennes près de Le Blanc, dans l'Indre, le 15 septembre. GUILLAUME SOUVANT / AFP

Le basculement vers l'électricité va-t-il nous sauver du changement climatique ? Multiplication des voitures électriques et numérisation accrue du monde sont souvent considérées comme des moyens de limiter l'impact des énergies fossiles et de tenter de mettre le monde sur la trajectoire de l'accord de Paris.

La réalité est plus contrastée, estime un rapport de l'Agence internationale de l'énergie (AIE)

rendu public mardi 13 novembre. Le *World Energy Outlook*, la publication annuelle de l'institution basée à Paris, analyse les conséquences d'une électrification rapide des usages sur la production et la consommation d'énergie.

Selon les projections de l'Agence, les investissements en faveur de la mobilité électrique et du chauffage électrique pourraient amener à une augmentation de 60 % à 90 % de la demande mondiale en électricité – l'équivalent de deux Etats-Unis en termes de consommation d'électricité. « *L'électrification amène des bénéfices, notamment en réduisant la pollution au niveau local, mais elle requiert des mesures supplémentaires pour décarboner la production d'électricité afin d'atteindre les objectifs climatiques* », prévient l'AIE dans son rapport.

Accélération

Autrement dit : basculer vers l'électrique ne sert en rien le combat pour préserver le climat si le courant provient toujours de centrales à charbon ou à gaz, fortement émetteurs de CO₂.

D'un côté, l'AIE se montre rassurante : les énergies renouvelables devraient continuer à être de moins en moins chères et se développer très rapidement. « *On constate deux mouvements parallèles : nos vies sont de plus en plus électriques et les énergies renouvelables occupent une place de plus en plus importante dans la production au niveau mondial* », explique Laura Cozzi, co-auteure du rapport de l'AIE. Ce qui apparaît au premier abord être une bonne nouvelle : plus le solaire et l'éolien se développent dans le monde, plus ces nouvelles capacités de production peuvent remplacer des énergies fossiles.

Mais cette accélération pose une question majeure au système électrique de demain : comment accueillir de plus en plus d'énergies intermittentes dans le système ? Certains pays, comme l'Allemagne ou le Royaume-Uni, intègrent déjà 15 % à 25 % d'énergies renouvelables intermittentes dans leur mix électrique. Mais, selon l'AIE, cette proportion va augmenter massivement dans tous les pays du monde. Et pour cause : la baisse spectaculaire des coûts, notamment des panneaux solaires, va faire exploser le secteur dans les trente prochaines années, prédit l'Agence.

L'AIE signale que pour respecter l'accord de Paris, il faudrait ne construire aucune nouvelle centrale à charbon de plus que celles existantes ou déjà en construction

Les réseaux électriques devront apprendre à vivre avec une plus grande flexibilité, en fonction du vent et du soleil. Et les pays devront s'assurer de capacités de stockage d'électricité ou de production mobilisables en fonction des besoins – le plus souvent du gaz et du charbon.

Plus difficile encore, l'AIE signale que pour respecter l'accord de Paris, il faudrait ne construire aucune nouvelle centrale à charbon de plus que celles existantes ou déjà en construction. « *Il y a deux options, explique Laura Cozzi, soit toutes les nouvelles infrastructures de production d'électricité n'émettent pas de CO₂, soit on est capable d'utiliser les infrastructures actuelles en émettant beaucoup moins* », note la chercheuse. Mais beaucoup de centrales à charbon en Asie ont moins de 15 ans et sont loin d'être arrêtées.

Le rapport note également que le nucléaire, qui n'émet pas de CO₂ et représente 10 % de la

production électrique mondiale, se trouve à un tournant de son histoire. « *Beaucoup de centrales en Europe et aux Etats-Unis vont atteindre 40 ans, et les décisions de poursuivre ou d'arrêter des réacteurs pourraient avoir un impact important, tant sur la sécurité d'approvisionnement que sur les émissions de gaz à effet de serre* », estime Laura Cozzi.

L'AIE estime également que plus de 70 % des investissements dans le secteur de l'énergie à réaliser d'ici à 2040 – estimés à plus de 2 000 milliards de dollars (1 780 milliards d'euros) – seront à la charge des Etats. « *Les gouvernements sont la clé de la réussite de la transition énergétique* », conclut Tim Gould, coauteur du rapport.

A qui doit profiter la hausse du prix du carburant ?

Michel Sourrouille , Biosphere, 14 novembre 2018

D'un côté c'est «*Coup de pompe*», «*Cher carburant*», «*Le gouvernement assassine le petit peuple*», «*La voiture c'est essentiel pour aller travailler*», «*des enfants moins gâtés à l'approche de Noël*»... De l'autre on raille ces «*ploucs*» qui n'ont rien compris et qui feraient mieux de prendre leur vélo et de se contenter d'offrir pour Noël une orange à leurs rejetons ! Le président Macron emboîte le pas : « *Les mêmes qui râlent sur la hausse du carburant, réclament aussi qu'on lutte contre la pollution de l'air parce que leurs enfants souffrent de maladies.* » Comment créer dialogue et empathie, entre ces deux mondes ? Qui a raison ? C'est la question à laquelle sont confrontées nos sociétés, plus schizo-phrènes que jamais.



La fiscalisation du carbone, le fait de faire payer davantage tous les utilisateurs d'énergie fossile pour économiser une ressource qui deviendra de plus en plus rare tout en nous léguant le réchauffement climatique, ne prête pas à contestation. La transition écologique, le fait de rompre avec notre boulimie d'énergie qui émet des gaz à effet de serre, est une nécessité absolue. Agiter un gilet jaune ne change rien aux réalités biophysiques de la fin du pétrole à bas prix. Encore faut-il le comprendre, et cela ne se fera pas sans douleur. La voiture est tant glorifiée par les médias, les publicitaires et les politiques qu'elle est devenue une idole indétrônable. Il faudra bien sûr lutter contre les inégalités, envisager un revenu maximum autorisé et préparer un rationnement par une [carte carbone](#). Il faudra aussi expliquer où va aller l'argent alors que la taxe carbone peut être considéré comme un impôt supplémentaire. Que va faire l'État d'une ressource financière qui deviendra de plus en plus importante, la taxation des carburants préfigurant la taxation du fuel et de tous les autres produits à base de carbone ?

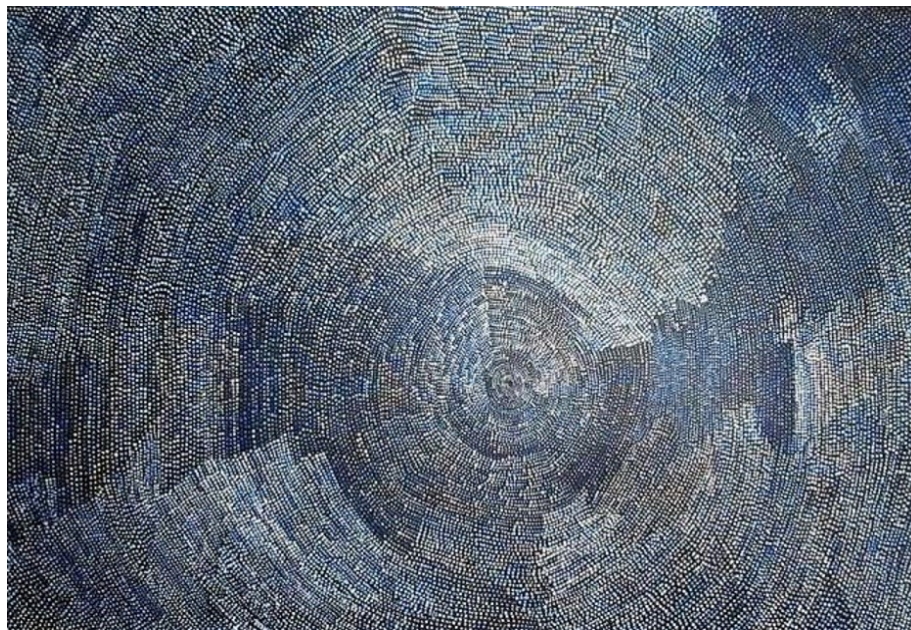
L'État macroniste a commencé à transférer ces sommes aux entreprises pour allègement des charges. Cet objectif strictement économique a déjà été suivi en 2016, il s'agissait de financer

le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi. C'est là un soutien à l'économie croissanciste qui ne peut qu'accroître la demande d'énergie fossile et les émissions de gaz à effet de serre. Des alternatives plus écolos sont présentées ici et là. Utiliser l'argent pour conserver les services publics de proximité dans les territoires isolés. Reconstruire les réseaux ferrés locaux et subventionner le commerce de proximité. En gros relocaliser, relocaliser, relocaliser. Mais tant que les ménages pourront utiliser leur véhicules personnels, cela restera lettre morte. Nous vivons un cercle vicieux où l'automobile a complètement détruit la vie territorialisée pour mettre la mobilité à l'honneur et rendre absolument nécessaire le transport individuel motorisé. Comme disent les décroissants, il nous faut adopter un nouvel imaginaire !

En complémentarité de l'interdiction de la publicité pour les voitures, l'interdiction des grandes surfaces péri-urbaines, en attendant le [dévoiturage en marche](#), la plus neutre des destinations des recettes de la taxe carbone serait le [désendettement de l'État](#). Il y aurait baisse immédiate des impôts de façon globale tout en nous mettant sur la voie d'une baisse du niveau de vie moyen après paiement des taxes carbone ; ce désendettement profitera aussi aux générations futures. On ne peut perpétuellement vivre à crédit, ni au niveau financier, ni au niveau de l'empreinte écologique. Rappelons que depuis longtemps on nous indique politiquement qu'il faudrait [diviser par quatre](#) nos émissions de gaz à effet de serre, donc bouleverser notre mode de vie. Il est temps de s'en rendre compte un jour ou l'autre. Bientôt il sera trop tard pour en prendre conscience de façon policée...

[Erreur épistémologique monumentale](#)

Didier Mermin Paris, le 19 octobre 2018



Deux professeurs d'université, Joëlle le Marec et Igo Babou, viennent de publier [ce texte](#) : « *pourquoi il faut questionner les « appels à agir d'urgence »* », avec lequel nous sommes amplement d'accord, mais qui comporte un bref §, « *En finir avec l'essentialisation de « l'Humain »* » qui est faux d'un bout à l'autre. En faisant référence au « *modèle de développement de nombreux peuples autochtones* », ils se retrouvent sur le même bord que les

écologistes de *Le Partage*, [Nicolas Casaux](#) et DGR, ([Deep Green Resistance](#)), qui ne jurent que par les « *chasseurs-cueilleurs* ».

Existence ou non du « *caractère destructeur* » imputé au genre humain

Il est évident que l'existence, attestée partout dans le monde, de peuples respectueux de leur environnement, anéantit purement et simplement le fait que **toute** l'espèce humaine serait responsable de la destruction planétaire en cours. Il est incontestable que **les innocents sont légions**, en particulier les fameux aborigènes d'Australie¹ qui ont vécu 50.000 ans en parfait équilibre avec leur environnement, mais aussi, à l'heure actuelle, les 800.000 [Bhoutanais](#) qui [absorbent trois fois plus de CO2 qu'ils n'en produisent](#), et qui ont pris moult mesures législatives pour protéger leur environnement.

Mais, une fois ces faits rappelés, qu'en reste-t-il ? Strictement rien car ils ne prouvent rien. Que des peuples aient pu « *choisir* », (terme discutable dans ce contexte), un « *modèle de développement respectueux de la nature* », prouve seulement que, chez eux, le « *caractère intrinsèquement destructeur* » a **pu** ne pas se manifester, ou qu'ils ont su le limiter. Autrement dit, **les cas invoqués ne suffisent pas à réfuter la thèse contestée**, car ils ne prouvent pas la non-existence du « *caractère intrinsèquement destructeur* » imputé à l'espèce humaine.

Et c'est bien pourquoi nous jugeons très important d'en parler : **ces deux éminents professeurs commettent une erreur épistémologique monumentale**. Dans la nature, un phénomène ne peut se produire qu'au gré des circonstances, de sorte que ne pas le constater n'implique pas sa non-existence. Prenons un exemple spectaculaire pour bien enfoncer le clou : voir les astronautes flotter dans [l'ISS](#) ne prouve pas qu'ils ne seraient plus soumis à la pesanteur terrestre : ils la subissent encore mais bénéficient de la « *force centrifuge* » qui en annule l'effet.

De façon analogue, l'exemple du Bhoutan montre ce qui lui permet d'annuler le « *caractère intrinsèquement destructeur* » du genre humain : son histoire et sa culture. Ce cas prouve que « *la nature humaine* » sous-jacente n'est pas déterministe à la façon de la pesanteur : elle ne comporte aucun facteur qui impliquerait **fatalement** le développement d'une culture destructrice. Mais que des humains sachent vivre sans détruire leur environnement, ne signifie pas que la nature humaine n'y soit pour rien dans le cas contraire.

Réfutation absurde

Ce qui motive notre discours, ce n'est pas tant d'affirmer que « *la nature humaine* » est « *intrinsèquement destructrice* », (c'est intéressant mais pas crucial), c'est de montrer le caractère intrinsèquement absurde des réfutations qu'on oppose à cette thèse.

En effet, l'on ne peut affirmer que l'espèce humaine « *n'est pas intrinsèquement destructrice* » qu'à condition de... « *l'essentialiser* ». Or que disent les deux professeurs cités ? Qu'il faut : « *En finir avec l'essentialisation de « l'Humain »* » ! Autrement dit, c'est mal d'*essentialiser* quand le résultat ne vous convient pas, mais c'est très bien quand il conforte votre position. Ils ne mesurent pas que le seul fait d'écrire : « *l'espèce humaine* », « *l'Homme* », « *l'Humain* », « *l'être humain* », ou « *le genre humain* », c'est déjà *essentialiser* les êtres humains en faisant surgir un « *être métaphysique* » unique, comme expliqué dans « [L'être et le lieu](#) », (qui part de

l'exemple pittoresque **du** fantôme).

Ils ne réalisent pas que les êtres humains « *s'essentialisent* » depuis la nuit des temps dans la mesure où [ils s'efforcent de se représenter](#), de se connaître, de se voir et **concevoir unitairement** dans leurs relations avec dame nature, mais aussi avec leur origine, les esprits, les dieux et les phénomènes naturels, comme le prouve l'existence universelle des religions et des **mythes**. Le spécialiste pourra arguer que les représentations ancestrales n'ont jamais atteint le niveau conceptuel de *l'essentialisation* dans son sens moderne : c'est vrai mais guère pertinent. L'élégance et la complexité de l'art des aborigènes d'Australie suggèrent que, même s'ils ne pouvaient pas « *s'essentialiser* » comme nous par l'écriture et la mémoire de l'écrit, ils l'ont fait par cette tradition orale très forte qui leur a permis de conserver jusqu'à nos jours la mémoire du « [Temps du rêve](#) ».

Autre exemple avec les [Nuers](#) d'Éthiopie selon qui : « *les jumeaux sont des oiseaux* »¹. Cela ne signifie évidemment pas qu'ils croyaient les premiers capables de voler ou de pondre des œufs. Ils ont simplement identifié leur « *essence* », et celle-ci leur semblait identique à celle des oiseaux.

L'anthropocène

Enfin, les deux mêmes professeurs écrivent que : « *le terme d'« anthropocène » est idéologique* » ! Dans un passage de 68 mots que nous ne citerons pas tellement il est absurde, ils prétendent que « *capitalocène* » serait plus approprié.

- La nomenclature des [ères géologiques](#) est complexe et sa critique n'appartient qu'aux scientifiques compétents.
- Il est évident qu'un nouveau terme doit avoir une portée universelle, (à l'échelle de la planète et des temps géologiques), et que l'espèce humaine s'impose comme facteur-clef : d'une part à cause de ses dépôts dans les couches géologiques, d'autre part comme source des GES qui sont à l'origine des changements climatiques.
- Il n'y a donc rien d'idéologique dans le choix du terme. CQFD.
- En proposant (sérieusement) « *capitalocène* », les deux professeurs se couvrent de ridicule. Puisque les sociétés humaines ne sont pas toutes capitalistes, le terme n'a pas de portée universelle, ce qui le disqualifie. De plus, « *capitalisme* » n'est qu'un mot pour qualifier le système économique dominant. L'on pourrait aussi bien proposer : « *libéralismocène* », « *énergofossilocène* » et bien d'autres.

Les auteurs voulaient bien sûr critiquer l'usage idéologique que l'on peut faire des mots, mais ils ont raté leur coup. On peut leur rétorquer que, **faute de savoir contester** la thèse de « *l'être humain intrinsèquement destructeur* », ils tombent eux-mêmes dans l'idéologie.

[Paris, le 19 octobre 2018](#)

De mémoire, les derniers aborigènes d'Australie à vivre dans l'ignorance de la civilisation, moins d'une dizaine de personnes, ont été découverts dans les années 50, suite au ratissage d'une zone de sécurité établie pour le lancement d'une fusée.

Cité par Paul Jorion dans « [Comment la vérité et la réalité furent inventées](#) ».

Illustration : [art aborigène d'Australie](#)

Plus de publications sur Facebook : [On fonce dans le mur](#)

Entre changement climatique et croissance économique, des liens très étroits

Olivier Damette The Conversation November 11, 2018

Professeur des Universités en Sciences Economiques, Laboratoire BETA, Université de Lorraine

Disclosure statement

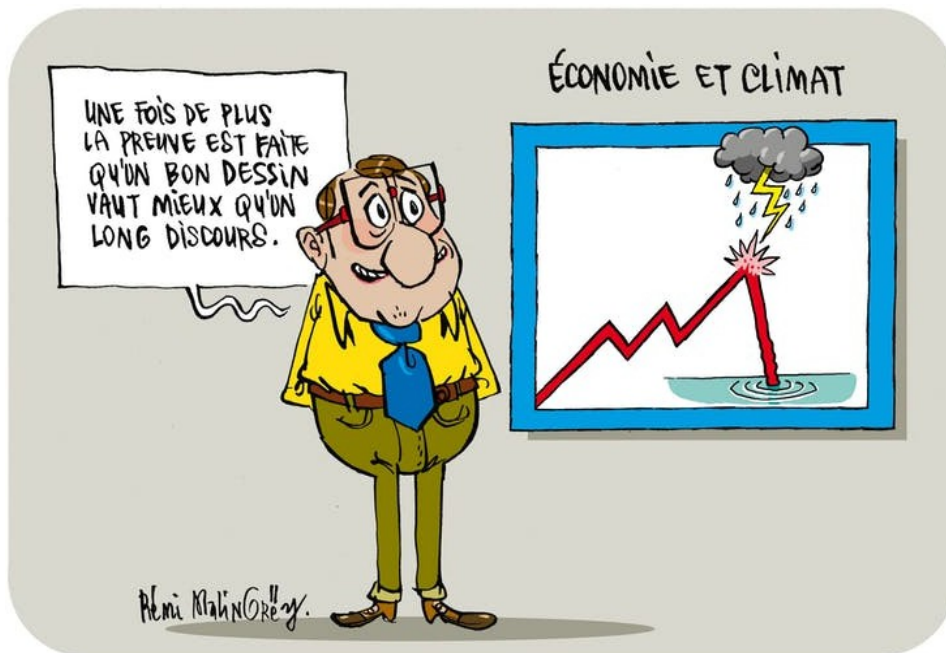
Olivier Damette does not work for, consult, own shares in or receive funding from any company or organisation that would benefit from this article, and has disclosed no relevant affiliations beyond their academic appointment.



*Selon une étude, un degré Celsius supplémentaire se traduirait par 8,5% de croissance en moins.
Sima / Shutterstock*

Le récent prix de la Banque de Suède (l'équivalent du Nobel d'économie) attribué à [William Nordhaus](#), a remis en lumière, à l'heure où le [GIEC met une nouvelle fois en garde](#) la planète sur les risques du réchauffement climatique, l'intérêt d'étudier l'impact du changement climatique du point de vue de la science économique.

Dans un [article récent](#) du réputé Journal of Economic Perspectives, Solomon Hsiang et Robert E. Kopp démontrent que les économistes doivent accompagner, plus qu'on pourrait le croire, les climatologues dans l'analyse et la gestion du changement climatique. Mais que disent les chercheurs en sciences économiques sur les effets du climat ?



Dessin [Rémi Malingrèy](#)

Jusqu'à présent, les économètres analysaient les séries statistiques climatiques (températures par exemple) et tentaient d'établir des liens avec des indicateurs économiques pour bâtir des prévisions. Quant aux travaux normatifs – controversés – de Nordhaus et aux analyses de type IAM (*integrated assessment model*), ils visaient à évaluer le bienfait de certaines politiques d'atténuation (*mitigation* en anglais) en matière de bien-être économique.

Interrogations dès le XIV^e siècle

Récemment, au-delà de ces travaux, s'est développée une nouvelle littérature économique du climat. Cette *new climate economy literature* a été popularisée par un [article](#) de Melissa Dell, Benjamin F. Jones et Benjamin A. Olken publié en 2014 dans le *Journal of Economic Literature*. Les auteurs font le point sur les travaux empiriques qui examinent le lien entre températures, précipitations ou événements extrêmes (tempêtes, etc.) et les variables économiques. Il est à noter que Nordhaus lui-même, dès les années 1970, regrettait l'absence de travaux empiriques permettant de mettre en avant les effets des aléas climatiques sur la croissance notamment.

Longtemps, les économistes ont pensé que les éléments géographiques n'étaient pas des déterminants significatifs de la croissance (sauf éventuellement dans certains cas spécifiques). Selon les études empiriques recensées, il ne fait pourtant aucun doute que les chocs climatiques constitueraient bel et bien une entrave à la croissance. C'est au moins le cas pour les pays tropicaux dont les écarts de températures enregistrés engendreraient une volatilité forte des revenus agricoles ou encore du tourisme.

On soupçonne depuis des siècles le climat d'être corrélé négativement au revenu (voir par exemple les écrits de l'historien arabe Ibn Khaldoun au 14^e siècle ou encore ceux du philosophe des Lumières Montesquieu sur l'excès de chaleur). Il a cependant fallu attendre 2014 pour que les économistes disposent d'un véritable article de référence sur la question et

recensent les preuves empiriques des chocs climatiques sur la croissance.

Un degré Celsius supplémentaire, 8,5 % de croissance en moins

Les premières études économétriques en coupe (qui comparent un échantillon à différents instants donnés), menées notamment par [Jeffrey D. Sachs](#) au début des années 2000, montraient déjà des effets de températures élevées sur le revenu par habitant, la productivité agricole et la santé. À partir d'un échantillon mondial, Dell, Jones et Olken indiquent, eux, qu'un degré Celsius supplémentaire se traduirait par [8,5 % de croissance en moins](#).

Selon les travaux menés par Nordhaus en 2006, [20 % des différences de PIB](#) entre les pays africains et les régions les plus riches de la planète s'expliqueraient par des variables géographiques dont la température, les précipitations (*via* leurs effets sur la qualité des sols) et la productivité agricole. Récemment, une étude de [Marco Letta et Richard Tol](#) insiste sur ce point : elle souligne que le changement climatique va accroître davantage les inégalités entre les pays riches et les pays du Sud, ces derniers étant plus vulnérables (forte part du secteur agricole impacté de facto par le changement climatique, accès restreint aux énergies, etc.).

Les études le plus récentes menées en panel (permettant de prendre en compte des effets conjugués et dynamiques à la fois dans le temps et l'espace) comme celles de [Dell et coll. en 2012](#) montrent d'ailleurs que des températures élevées handicapent en premier lieu les pays pauvres (1,4 % de croissance en moins pour un degré Celsius supplémentaire).

Aller plus loin : non-linéarité et hétérogénéité spatiale

Ces études en panel ont permis d'améliorer la robustesse des effets identifiés, mais elles reposent souvent sur une estimation de l'impact de la température ou de la quantité de pluie sur une variable économique. Elles peinent donc à prendre en compte les effets asymétriques et non linéaires du climat sur l'économie. Bien évidemment, les sécheresses ont un impact négatif sur la croissance, *via* leurs effets sur les rendements agricoles. Mais alors qu'une augmentation des pluies est bénéfique pour les terres jusqu'à un certain seuil, son effet s'avère néfaste en excès (voir l'exemple des [intempéries dans l'Aude](#) en France, mi-octobre 2018). Des modèles non linéaires sont donc nécessaires pour capter ces phénomènes, comme l'ont très bien compris [Marshall Burke, Solomon Hsiang et Edward Miguel](#).

Enfin, il est nécessaire de se demander si les périodes considérées dans les études ne sont pas trop restreintes et si les individus ne peuvent pas s'adapter au changement climatique sur très longue période ; c'est ce que fait Maria Waldinger, de la London School of Economics, en s'intéressant aux effets de long terme du climat sur la productivité agricole lors la période du [petit âge glaciaire](#).

À présent, le défi pour les chercheurs en économie est d'aller encore au-delà. Outre la prise en compte de la non-linéarité, les recherches récentes visent à améliorer la qualité des variables climatiques. Les données utilisées, comme la température moyenne ou la quantité de pluies, s'avèrent en effet largement insuffisantes : quel point commun y a-t-il entre Lille et Marseille en termes de climat ? Aucun, et pourtant ils font partie d'une seule et même observation pour la France entière dans les études statistiques.

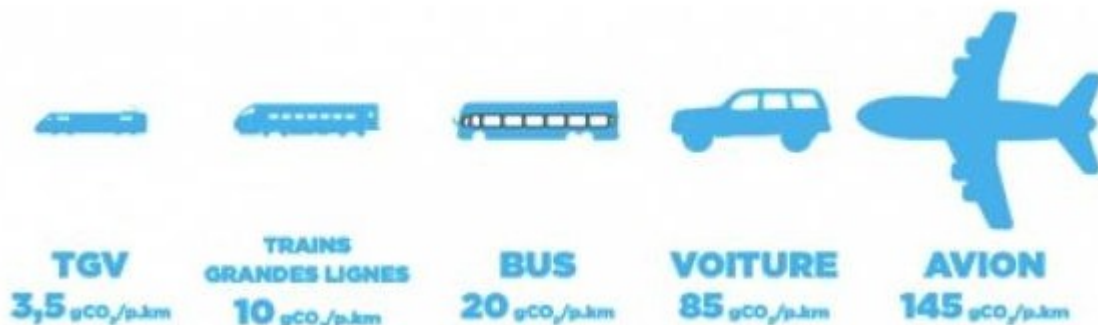
L'émergence de données spatiales et d'indicateurs climatiques plus synthétiques (utilisés par

exemple par les économistes Cécile Couharde et Rémi Generoso dans de [récents travaux](#)) devraient permettre aux approches empiriques de gagner encore en crédibilité. Les économistes pourront ainsi aider au mieux les climatologues et les ingénieurs en sciences environnementales dans la bonne gestion future des effets du réchauffement climatique.

Pour sauver le climat, faut-il renoncer à l'avion ? (1)

Jean Gadrey 12/10/2018

[NYOUZ2DÉS : Jean Gadrey est un bon humoriste.]



Cette question m'a été posée plusieurs fois au cours des 10-15 dernières années, notamment devant des lycéens ou des étudiants, quand je faisais encore des débats « grand public », ce que je ne fais plus : même les meilleures choses ont une fin... Je peux déjà indiquer ma réponse résumée à cette question (délicate, on verra pourquoi dans le second billet) : non, il ne faut pas y renoncer – même si je connais des personnes qui ont fait ce choix par conviction et non par contrainte de revenu –, non, il ne faut pas commencer par culpabiliser les personnes qui prennent l'avion, mais il faut mener des actions collectives de « sobriété » afin d'organiser politiquement, de façon raisonnable et majoritairement acceptée, une nette décroissance du transport aérien. Pas facile, mais possible, on va le voir.

S'il y a un domaine où la décroissance devrait s'imposer sans être imposée de façon autoritaire, c'est bien celui des transports motorisés utilisant les énergies fossiles. Or l'avion est le pire sur le plan du climat (chiffres plus loin). Et il le restera quoi que nous raconte la propagande sur le verdissement du transport aérien ou des aéroports. Je ne vois pas comment on pourrait atteindre l'objectif, dont le GIEC nous montre qu'il est vital pour l'humanité, consistant à rester sous le seuil des + 1,5° d'augmentation de la température moyenne, sans en passer – entre autres politiques de sobriété sur lesquelles je reviendrai dans le prochain billet – par une très nette réduction du recours au transport aérien des personnes (pour des raisons professionnelles ou pour d'autres raisons personnelles) et des marchandises. On ne peut pas à la fois penser qu'il faut en finir au plus vite avec l'extraction des énergies fossiles et ne pas réduire fortement le recours au mode de transport qui en brûle le plus par kilomètre x passager.

Il se trouve que des collectifs, associations et ONG se sont récemment emparées de cet enjeu en créant un réseau « stay grounded » (rester sur terre), dont [voici le lien](#). Elles ont mis au point une « déclaration » fort bien argumentée, dont [la version française](#) est accessible. On la trouve également [ici, sur le site d'Attac](#), qui est signataire, avec la liste très impressionnante des organisations membres. Je n'en citerai que de brefs extraits, mais le tout mérite attention. Cette déclaration expose « 13 étapes pour un système de transports juste et pour une réduction rapide

de l'aviation ». Voici son introduction :

« L'aviation est le mode de transport le plus néfaste [1] pour le climat et une des sources d'émissions de gaz à effet de serre (GES) dont la croissance est la plus rapide [2]. Dans les vingt prochaines années, l'industrie espère doubler le nombre de voyageurs aériens [3]. Une vague massive et globale d'expansion de l'aviation est en place, avec la prévision [4] de près de 1200 projets d'infrastructures aéroportuaires. Beaucoup de ces projets d'aéroports sont parmi les plus coûteux et les plus gros des mégaprojets, un certain nombre étant imposés par des gouvernements servant des intérêts privés.

Alors que moins de 10 % de la population mondiale a déjà mis les pieds dans un avion [5], ce sont principalement les non-voyageurs qui sont le plus durement touchés par la crise climatique et par les effets négatifs de l'extension des aéroports tels que l'accaparement des terres, le bruit ou les problèmes de santé. Les communautés des pays appauvris [6], qui n'ont pratiquement pas contribué à la crise, sont les plus affectées. Le problème de l'aviation est une petite partie d'une histoire bien plus large d'injustices : il est contraire à la nécessité d'éliminer l'utilisation d'énergie fossile ; il est étroitement lié au complexe militaro-industriel ; il est aussi en lien avec l'influence excessive des grandes entreprises sur les politiques publiques, concernant le commerce, le développement économique et le climat. L'aviation reste dépendante des énergies fossiles même si l'industrie fait la promotion de fausses solutions comme de nouveaux avions qui n'existent pas encore. De même, les compensations (voir plus loin) et les agrocarburants ne permettent pas de limiter les émissions sans mettre en danger la production alimentaire, la biodiversité et les droits humains ». Fin de citation

L'AVION EST-IL VRAIMENT LE PIRE ?

D'abord, est-il vrai, comme je l'ai écrit, que l'avion est le pire des modes de transport pour le climat ? À première vue ce n'est pas le cas vu que le transport aérien ne représente aujourd'hui que 3 % des émissions mondiales, en fait 5 à 6 % si l'on tient compte des impacts climatiques hors CO₂, notamment ses émissions d'eau condensée sous diverses formes, des NO_x (oxydes d'azote) et du méthane qui, ensemble, produisent de l'ozone, etc. Voir [ce bilan de l'ADEME](#).

Mais le principal critère est celui des émissions par kilomètre et par passager, et là l'avion émet environ autant par personne qu'une petite voiture avec une seule personne, mais sur des distances moyennes incomparablement plus longues. Ce qui signifie que, dès qu'il y a plus d'une personne dans une voiture petite ou moyenne, alors son bilan carbone au kilomètre x passager, bien que très mauvais, est nettement meilleur que celui de l'avion. Un Paris-Barcelone aller et retour (860 kms x 2) en avion moyen courrier émet environ 200 kgs de CO₂ par passager, selon [l'éco-calculateur de la direction de l'aviation civile](#) qu'on ne peut pas suspecter de gonfler les chiffres. Cela sans tenir compte des impacts climatiques non négligeables des « traînées », des cirrus, etc. Par comparaison, le Paris-Barcelone aller et retour en train, c'est 4 à 5 kgs de CO₂ par passager, soit 40 à 50 fois moins que l'avion...

Un aller et retour Paris-New York (5800 kms x 2), c'est environ autant que si vous faisiez la même distance en petite voiture : plus d'une tonne de CO₂ émis par personne (même source). Autant que les émissions moyennes par personne pour le chauffage annuel d'un domicile en France.

Or, pour tenir les « objectifs du GIEC » et tenter encore d'éviter le scénario du pire déjà installé

sous nos yeux, il faudrait que les émissions moyennes de gaz à effet de serre des Français (leur « empreinte CO2 »), [aujourd'hui plus de 8 tonnes par habitant](#), soient divisées par environ deux en 15 ans, pour atteindre 4 tonnes, et moins par la suite. J'en reparlerai avec le « scénario Négawatt ». Comment voulez-vous qu'on y parvienne si, avec un ou deux voyages en avion par an, on « bouffe » le quart ou la moitié de ces quatre tonnes ?

La croissance du transport aérien au cours des dernières décennies est effarante : un doublement tous les 15 ans environ. Et comme le mentionne le texte de « Stay Grounded » par lequel j'ai commencé, l'industrie espère un autre doublement dans les 20 ans qui viennent, avec des centaines d'aéroports à construire ou à étendre.

C'est pure folie, sans doute, cela relève même selon moi d'un crime différé contre l'humanité, mais dire cela ne règle pas grand-chose tant qu'on n'a pas avancé sur la question, bien plus délicate, qui ne relève plus des seuls constats écologiques mais aussi de choix de politiques, de société, de modes de vie, de culture, et de choix personnels : on fait comment ? Quels objectifs à 10 et 20 ans et quels dispositifs pour les atteindre ? Avec qui ? Contre qui ? Pourquoi le sujet est-il si délicat quand on sort du petit cercle des écolos convaincus ?

Ce sera l'objet du [billet suivant](#), dans quelques jours, mais d'ici là tous les commentaires sont bienvenus, critiques ou pas, bien que sur cette nouvelle plateforme des blogs rien ne soit fait pour encourager et faciliter la mise en ligne de commentaires, ce qui est désolant et frustrant pour un blogueur.

[Pour sauver le climat, faut-il renoncer à l'avion ? \(2\) Quelles mesures de sobriété ?](#)

Jean Gadrey 13/10/2018

Il doit y avoir dix à douze ans, dans un débat public, une jeune fille, peut-être lycéenne, m'a apostrophé après une réponse où j'avais évoqué la nécessité de réduire fortement le recours au transport aérien (pas seulement le transport aérien) pour sauver le climat : « si je comprends bien, vous voulez interdire aux jeunes le droit de faire ce que vous avez fait sans trop de scrupule dans le passé, nous interdire le droit de découvrir le monde par nous-mêmes ? ».

Cette jeune fille ne tiquait pas du tout sur la décroissance de l'usage de la voiture, ni sur la plupart de mes arguments d'objecteur de croissance, mais, pour l'avion, elle ressentait mon propos comme une injustice et une entrave à une sorte de « droit » à être un citoyen ou une citoyenne du monde à part entière en ayant la possibilité de découvrir ce monde, ses merveilles et ses peuples autrement que par le biais des écrans. Nous connaissons tous et toutes en grand nombre autour de nous des personnes qui ressentent les choses ainsi, pas seulement des jeunes, pas seulement des gens assez aisés (merci le low cost...). Et pour peu qu'on pratique un minimum d'introspection, on en trouve même... en nous, qui défendons des valeurs écologiques et qui nous mobilisons pour le climat et le vivant.

Je ne suis pas certain d'avoir eu alors une réponse à la hauteur, même si j'ai tenté de prendre son objection au sérieux. Que répondrais-je aujourd'hui ? Voici quelques arguments.

1) Il n'est pas question pour moi ni pour le réseau « Stay Grounded » (billet précédent), ni dans le scénario Négawatt de renoncer totalement à l'avion. Prenons l'exemple de Négawatt dans [leur excellente brochure](#) (12 pages très claires et accessibles) récente sur la sobriété énergétique dans tous les domaines écologiquement importants : transports, bâtiments, agriculture et

industrie. Il y est écrit : « Vous aimez voyager ? Dans le scénario négaWatt, on part toujours en vacances ! Mais pour éviter de prendre l'avion, on imagine des destinations moins exotiques et on ne conserve le transport aérien que de manière ponctuelle pour des voyages plus lointains. Ainsi, **en dessous de 800 km, on remplace l'avion par le train et le nombre de vols supérieurs à 800 km est divisé par deux à l'horizon 2050.** » Il me semble que cet objectif ne fait pas de ceux qui le défendent des « Khmers verts » et laisse aux jeunes comme aux moins jeunes des possibilités de voyages au loin, avec mesure.

2) Dans certains domaines, dont l'avion, ne plus faire à l'avenir tout ce qu'on a pu faire dans le passé (l'ébriété énergétique) est l'une des clés, sans doute la plus importante, de la révolution écologique et sociale à lancer d'urgence. **Ce n'est donc pas une injustice envers les jeunes générations** que de faire décroître fortement le transport aérien et routier pour tout le monde. C'est même l'une des mesures les plus décisives pour que l'avenir de ces jeunes soit vivable. Cela n'enlève rien à l'énorme responsabilité des « vieux » décideurs politiques et économiques de ces dernières décennies, dont les multinationales et leurs lobbies, dans l'aggravation de l'état de la planète.

Cette exigence de sobriété vaut pour l'avion, pour la voiture, pour le transport routier de marchandises, pour la consommation de viande, pour la superficie des logements et pour leur température intérieure, pour le nombre d'équipements électriques (dont les sèche linges et les grands congélateurs), pour l'éclairage public, pour la durée de vie des objets, etc., autant de postes de consommation où l'on peut vivre aussi bien ou mieux en consommant moins et en préservant autant qu'il est encore possible le climat et le vivant. Encore faut-il pour cela des mesures politiques fortes et pas seulement l'appel à des actes individuels. On en trouve dans [la petite brochure de négaWatt](#) sur la sobriété énergétique, et, pour l'avion, à la fin de ce billet.

3) Un « droit » humain auquel seule une petite minorité peut accéder n'est pas un droit humain mais un privilège, et si ce privilège contribue à pourrir la vie actuelle et future d'une bonne partie de l'humanité, alors il devient indéfendable sur le plan moral. Si je considère comme un droit le fait d'émettre une tonne de CO2 par an en avion (une petite « élite » fait beaucoup plus, pour certains ce sont des dizaines de tonnes), et si « par malheur » 8 milliards d'humains revendiquent le même droit, les 8 milliards de tonnes de CO2 rendraient impossible toute politique internationale du climat vu que l'objectif du GIEC pour le milieu de ce siècle est proche de zéro émissions nettes (émissions moins séquestration du carbone), contre environ 40 milliards de tonnes de CO2 par an aujourd'hui.

4) Le cas de l'avion fait partie de ceux où les « petits gestes » individuels, que personne ne néglige, ont très peu de poids. C'est l'une des raisons pour lesquelles la culpabilisation des personnes qui prennent l'avion est stupide et inefficace. Les solutions sont politiques, sous le contrôle des citoyens. C'est un vrai scandale écologique et donc humain que l'aviation prospère en grande partie sur la base de fortes subventions publiques, de fiscalité allégée (TVA réduite de moitié, kérosène exonéré de taxes), d'inégalités de revenu monstrueuses, et ne soit pas soumise à une taxe carbone tenant compte, même très imparfaitement, des dommages écologiques correspondants. [Voir ce document du Réseau Action Climat "CO2 is in the air"](#). C'est un vrai scandale qu'on puisse trouver des billets d'avions bien moins chers que le train pour des destinations à moins de 500 kms ou à moins de 800 kms. Bravo la « concurrence libre et non faussée » contre le climat et la santé humaine !

Comment en est-on arrivé là ? Probablement parce que ceux qui décident en haut lieu, politiques et dirigeants de grandes entreprises, sont ceux qui prennent le plus l'avion et parce que, dans la concurrence néolibérale des territoires entre eux, chaque métropole (en fonctionnant ses contribuables) est prête à payer très cher pour avoir un grand aéroport, un grand stade et bien d'autres grands bazars de prestige, sans considération des gaspillages collectifs associés ni des dommages environnementaux. Ce sont eux qui ont fait du vol low cost une arme de dumping écologique (et social). Et ce sont en gros les mêmes qui s'en prennent au service public du train, et au fret ferroviaire sacrifié, c'est-à-dire aux modes de transport les plus doux avec le climat, après les modes dits actifs pour les petits déplacements (marche, vélo, etc.).

5) Oui mais partir au loin ça fait rêver, on a bien le droit de rêver et de chercher à réaliser certains rêves ? C'est exact, mais est-ce juste ? C'est juste, en termes de justice climatique, si on reste dans des limites où la réalisation de nos rêves ne produit pas des cauchemars chez d'autres humains qui ont d'autres rêves, ou chez nos descendants. C'est pour cela que des scénarios comme ceux de négaWatt peuvent aider à trouver de bonnes limites, sans renoncer aux voyages au loin. J'ajoute que parmi les destinations touristiques les plus populaires, et les plus accessibles aux revenus des classes moyennes en France, on trouve notamment des villes du sud de l'Europe où commencent à se manifester des protestations des habitants contre une « invasion » touristique ayant des impacts négatifs sur la vie des locaux, les loyers, etc. Un dommage collatéral de plus de l'aviation à prix cassés. Sans parler des effets néfastes du tourisme de masse sur les cultures locales et les écosystèmes des pays en développement, sur la bétonisation de certains bords de mer de pays « ensoleillés » qui vont devenir des étuves si le réchauffement n'est pas contenu.

6) Par ailleurs, d'où nous viennent ces rêves d'horizons lointains que nous aurions impérativement « besoin » de visiter ? Quel est le rôle des multinationales du voyage, de la publicité des multinationales du transport aérien, de l'effet Veblen de distinction/imitation des catégories supérieures (donc des inégalités) ? Il existe de chouettes horizons à portée de train et l'on peut aussi découvrir le monde, ou des mondes, pas très loin. Si, comme il faut le souhaiter, le transport aérien devient nettement plus cher, est-ce une mesure juste (compte tenu des risques climatiques qu'il accentue) ou une mesure punitive et excluante ? Autant de questions que je ne traite pas, chacun pouvant y réfléchir à sa façon ou collectivement.

7) Les trois plus importants motifs des voyages aériens des Français.es sont, selon [cette source fiable de décembre 2017](#), les « vacances-loisirs » (48 %), les motifs professionnels (25 %), et les visites à la famille ou à des amis (21 %). Mais selon la même source, les voyageurs pour motifs privés sont 83 % à ne faire qu'un ou deux vols AR par an et moins de 2 % à en faire plus de 10, alors que pour les trajets professionnels ces proportions sont de 69 % et 5 % (dont 1 % qui font plus de 30 vols AR par an !). Il y donc du grain à moudre aussi du côté des grandes entreprises et de leurs pratiques, du côté des programmes de fidélisation « grands voyageurs » qui sont des pousser-au-crime écologiques (et que quelques pays ont commencé à interdire), comme si avec l'achat de 10 paquets de cigarettes on en offrait un gratis pour encourager le cancer...

QUELQUES-UNES DES MESURES POLITIQUES URGENTES EN FRANCE

Ce sont celles mises en avant par la RAC (Réseau Action Climat) dans sa brochure « CO2 is in

the air », téléchargeable via le lien déjà fourni :

Elargir la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE ex-TIPP) et la contribution carbone au kérosène qui est exonéré de toute taxe ;

Instaurer une TVA à taux normal à 20% sur les billets et non à taux réduit de 10% comme c'est le cas aujourd'hui ;

Supprimer les aides publiques aux aéroports et aux compagnies aériennes qui maintiennent sous perfusion de nombreuses infrastructures obsolètes et créent une distorsion de concurrence favorable à l'avion et très défavorable au climat ;

Abandonner les projets d'aéroports et de nouvelles pistes qui pourraient créer un appel d'air tout en portant directement atteinte à l'environnement ;

Investir dans les alternatives comme un système de trains performants et accessibles à tous.

[Personnellement, j'ajouterais l'interdiction de toute publicité liée directement ou indirectement au transport aérien, comme de toute publicité pour les voitures, de la même façon que cela a été fait dès 1991 pour le tabac ou l'alcool (loi Évin). Le réchauffement climatique fait déjà des morts par centaines de milliers dans le monde et malheureusement cela ne va pas s'arranger]

ET AU NIVEAU INTERNATIONAL

Mettre en place un mécanisme international de tarification des émissions de CO2 pour taxer le kérosène au même titre que les autres carburants, seule solution pour rendre possible la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur.

Allouer les ressources aux pays en développement pour les aider à lutter contre les changements climatiques.

Instaurer une norme contraignante sur les émissions de CO2 des avions, comme cela existe pour les véhicules légers, pour inciter les constructeurs à développer de nouvelles technologies plus économes en carburant à un rythme plus soutenu que le scénario du « laissez-faire ».

Dernier point : je pense qu'il faudra un jour, pas trop lointain, mettre sous la tutelle des citoyen.ne.s les grandes entreprises privées de transport du public, sous forme d'entreprises « publiques à participation citoyenne » ou coopératives, pour qu'elles ne soient plus sous la coupe d'actionnaires, de la loi du profit privé et de la concurrence destructrice. Le climat est un bien commun vital et je doute qu'on puisse le préserver en se contentant de « réguler » les entreprises polluantes, même s'il faut le faire dans l'immédiat. C'est un peu comme pour les banques avec ce bien commun qu'est, ou que devrait être, la monnaie.

10 idées reçues totalement fausses sur l'écologie

Clément Fournier 13 Novembre 2018

[NYOUZ2DÉS : il arrive parfois que Clément Fournier est un sursaut de bon sens. Voyons voir si c'est le cas aujourd'hui.]



[NYOUZ2DÉS : mythe numéro 0 : le site de Clément Fournier, e-RSE.net, nous aide à sauver l'environnement.]

Voici 10 idées reçues entièrement ou partiellement fausses qui circulent au sujet de l'écologie. Et quelques chiffres pour rétablir la vérité.

L'écologie est un sujet compliqué. Qu'est-ce qui pollue vraiment ? Comment faire pour réduire notre impact sur l'environnement ? Par où commencer ? Autant que de questions que tout le monde se pose, et sur lesquelles un certain nombre d'idées reçues circulent.

Pour vous aider à mieux comprendre, voici 10 idées reçues totalement fausses que l'on entend souvent au sujet de l'écologie, ainsi que quelques chiffres pour rétablir la vérité.

1 – Les voitures ne polluent pas tant que ça



C'est une idée qu'on entend de plus en plus : les voitures ne pollueraient pas tant que ça et il faudrait arrêter de "taper sur les automobilistes" sur les questions écologiques. Il est donc est

nécessaire de le rappeler : les voitures sont parmi les plus grandes sources de pollution sur la planète, en particulier en ce qui concerne les gaz à effet de serre, responsables du réchauffement climatique, mais aussi pour la pollution de l'air aux particules fines.

Quelques ordres de grandeur pour comprendre : dans le monde, les transports sont la seconde source de gaz à effet de serre. 72% de ces émissions polluantes sont causées par le transport routier, essentiellement les voitures. En comparaison, l'avion et les bateaux de transport représentent respectivement 10 et 9% des émissions de CO2 du transport. En France, selon [les données de CITEPA et du Ministère de l'Écologie](#) les voitures des particuliers à elles seules représentent 15.2% des émissions de CO2 de tout le pays. C'est plus que tous les processus industriels réunis, plus que toute la pollution générée par les consommations d'énergie des industries françaises, et autant que toutes les émissions de CO2 des bâtiments résidentiel et des entreprises. Même les camions de transport et poids lourds polluent pratiquement trois fois moins que les voitures. En résumé : les voitures particulières sont parmi les plus grandes sources de pollution en France et dans le monde. Et il faudrait encore y rajouter les autres véhicules particuliers comme les utilitaires ! Et encore, ce chiffre ne prend en compte que la pollution réalisée quand on roule : pas les pollutions générées pour fabriquer les voiture ou l'essence.

Au niveau individuel, c'est encore pire : le transport automobile représente 42% des émissions de CO2 d'un ménage, presque la moitié des émissions de gaz à effet de serre.

En plus de cela, les voitures sont aussi responsables d'une bonne partie de de la pollution de l'air aux particules fines : sur l'ensemble du pays, le trafic routier est la 3ème source d'émissions des particules fines PM2.5 (les plus fines et dangereuses), avec environ 16% des émissions de particules fines, juste derrière le chauffage des bâtiments et les industries. Mais si l'on regarde seulement les villes, le trafic routier (essentiellement les voitures) est la première source de la pollution aux particules fines.

2 – La transition énergétique, c'est surtout le passage aux énergies renouvelables

La transition énergétique, c'est la transformation de nos consommations énergétiques vers des sources moins polluantes. Quand on parle de transition énergétique, on parle toujours de transition vers l'électricité renouvelable. Mais ce n'est en fait qu'une petite partie du problème.

En effet, l'électricité en France ne représente que 23 à 25% de nos consommations énergétiques ! La majorité de l'énergie que nous consommons, c'est du pétrole et des énergies fossiles, notamment dans nos voitures et dans nos chauffages (lorsqu'ils sont au gaz ou au fioul). Et comme on l'a vu, c'est ce qui pollue le plus. Le grand enjeu de la transition énergétique ce n'est donc pas forcément la transformation de nos sources de production d'électricité, mais bien de savoir comment consommer moins de ces énergies fossiles.

Et c'est là que les choses se compliquent. Se passer de pétrole, de gaz et de fioul peut s'avérer extrêmement compliqué : il faudrait passer à la voiture électrique pour remplacer le pétrole dans les transports par exemple. Mais ce n'est pas si facile : cela nécessiterait une infrastructure pour recharger les voitures, beaucoup de ressources pour les batteries... Et si tous les français doivent rouler avec une voiture électrique il faudra surtout produire bien plus d'électricité pour en avoir suffisamment. Problème : produire beaucoup d'électricité, c'est compliqué si on veut

le faire avec des énergies renouvelables. Du coup, la plupart des experts en transition énergétique estiment que l'un des axes les plus importants de la transition énergétique, c'est d'abord de réduire nos besoins en énergie (en réduisant nos déplacements en voiture et nos besoins en chauffage notamment), et non pas de faire toujours plus d'énergie renouvelable.

3 – Les énergies renouvelables sont LA solution à la crise écologique



D'ailleurs, puisqu'on en parle, les énergies renouvelables ne sont pas forcément une solution miracle. Certes, les énergies renouvelables ont un avantage indéniable : elles ne risquent pas de s'épuiser puisqu'il y aura toujours du vent ou du soleil, ou encore des fleuves pour faire des barrages. Mais elles ont quand même certains défauts.

D'abord, elles ne sont pas parfaitement écolo : elles polluent un peu, malgré tout. Par exemple, pour construire des éoliennes ou des panneaux solaires, il faut des matériaux, qu'il faut extraire, souvent avec du matériel de minage qui consomme beaucoup de pétrole. Les énergies renouvelables émettent donc un peu de CO₂, très peu, mais un peu quand même. Deuxième défaut : pour utiliser les énergies renouvelables il faut savoir stocker l'énergie. En effet, un panneau solaire ou une éolienne ne produisent pas sur demande, seulement quand les conditions météo sont réunies. La nuit, ou quand il n'y a pas de vent, pas d'énergie. Et c'est problématique car c'est souvent la nuit que l'on a besoin par exemple d'allumer les lumières (ou de chauffer sa maison). Pour stocker l'énergie, il faut des batteries et c'est aujourd'hui compliqué de les produire. En plus, ces batteries polluent à leur tour. Et même avec des batteries, il est difficile de créer un réseau électrique stable et qui fonctionne bien : il peut y avoir des coupures, des problèmes de stabilité. C'est pour cette raison que RTE, qui gère le réseau électrique en France, a mis en garde le gouvernement contre une transition trop rapide vers le tout renouvelable.

En résumé : les renouvelables sont essentiels pour la transition écologique, mais il faut tout de

même prendre garde à leurs impacts ou leurs défauts. Pour cela, la transition vers le renouvelable doit s'accompagner d'une forte réduction de nos besoins en énergie : c'est la sobriété énergétique.

4 – L'énergie nucléaire est très polluante

En matière d'énergie, il y a aussi une question qui revient souvent : le nucléaire est-il polluant. Là encore, question difficile. Les partisans du nucléaire affirment que le nucléaire est une énergie verte, alors que ses opposants disent au contraire qu'il est très polluant.

La vérité est quelque part entre les deux. Une majorité de français pensent que le nucléaire contribue au réchauffement climatique, mais cette idée reçue est entièrement fausse. Bien sûr, il faut construire les centrales et les entretenir (et même éventuellement les démanteler). Il faut aussi extraire l'uranium et comme pour les énergies renouvelables cela émet un peu de CO₂. Mais au final, le nucléaire émet très peu de CO₂ par rapport à la quantité d'énergie qu'il produit : en moyenne moins que les panneaux solaires. De ce point de vue, on peut donc dire que le nucléaire est une énergie assez propre. En revanche, le nucléaire produit de petites quantités de déchets : les déchets radioactifs. Si l'on ne s'en occupe pas bien, une partie de ces déchets peuvent être dangereux et éventuellement contaminer l'environnement.

Heureusement, en France il existe une filière qui traite ces déchets et évite toute contamination. Reste la question de savoir comment les gérer sur le long terme. Aujourd'hui, la solution la plus sérieuse envisagée est le projet CIGEO, qui consiste à enterrer profondément ces déchets sous terre dans des galeries ultra sécurisées, afin d'éviter toute contamination radioactive. Au final, le nucléaire n'est donc pas une énergie très polluante : le GIEC (le Groupe International d'Experts sur le Climat) envisage même le développement des énergies nucléaires comme une solution pour lutter contre le réchauffement climatique.

5 – Quelques cargos polluent plus qu'un million de voiture



Autre idée reçue concernant l'écologie : quelques cargos ou bateaux de croisière pollueraient plus qu'un million de voitures. C'est une information que l'on entend régulièrement pour dédouaner la responsabilité de la voiture dans la pollution globale, et encore une fois c'est une information fautive. Plus exactement, c'est une information déformée.

Cette idée vient de plusieurs études menées par des chercheurs américains notamment (Daniel Lack, James Corbett) qui ont mesuré les émissions polluantes des bateaux de transport et les ont comparé à celles des voitures. Le problème, c'est que ces études n'ont regardé qu'un seul polluant : le SO₂ (ou dioxyde de soufre). Pour ce polluant spécifiquement, il est vrai que les bateaux polluent beaucoup, car leur carburant n'est pas le même que celui des voitures : il comprend donc des résidus de soufre, alors que celui des voitures est purifié. Mais sur tous les autres polluants, notamment les gaz à effet de serre et les particules fines, les voitures sont bien plus polluantes pour chaque km parcouru. Dire que les bateaux polluent plus qu'un million de voitures, ce serait comme dire qu'une tomate fait plus grossir que 10 côtes de bœuf sous prétexte que la tomate contient plus de sucre. Certes, la tomate contient plus de sucre, mais pour tout le reste (lipides, calories) c'est le bœuf. C'est donc une information qui, tirée de son contexte et déformée par les simplifications, devient fautive.

6 – La voiture électrique pollue plus que la voiture à combustible

Encore une idée reçue qui concerne la voiture : selon certains, la voiture électrique polluerait finalement autant, voire plus que la voiture à essence ou la voiture diesel. Cette idée s'est répandue notamment suite à une vidéo du journaliste Guillaume Pitron où ce dernier indique, citant une étude de l'ADEME de 2016 que "la voiture électrique émet "presque" autant de carbone qu'un véhicule diesel". Cette information a ensuite été déformée et tirée de son contexte et est aujourd'hui largement utilisée par des mouvements anti-écologie ou par des citoyens cherchant à défendre la voiture à essence.

Cette idée reçue vient à l'origine d'un problème bien réel : la construction d'une voiture électrique est plus polluante que la construction d'une voiture diesel ou essence. En effet, pour construire une voiture électrique, il faut beaucoup de matériaux et de technologies complexes, notamment les batteries (voir : [L'impact environnemental des batteries des voitures électriques](#)). De ce fait, la construction d'une voiture électrique est généralement assez polluante et souvent même plus polluante que celle d'une voiture à essence ou d'une voiture diesel. Malgré tout, ce surplus de pollution initial est en général compensé par le fait que la voiture électrique ne pollue plus une fois qu'elle est construite (puisque l'électricité utilisée dans un moteur électrique n'émet pas de polluants). Si on regarde l'ensemble du cycle de vie d'une voiture électrique (de sa construction, jusqu'à sa fin de vie ou son recyclage en passant par son utilisation) on voit qu'elle pollue moins qu'une voiture à carburant fossile sur son cycle de vie.

Bien sûr, cela dépend aussi de l'électricité que l'on utilise pour faire rouler la voiture. Si c'est une électricité produite à partir de sources renouvelable ou faibles en carbone, la voiture électrique sera plus écologique que si c'est une électricité produite à partir de sources polluantes comme le charbon. Sur ce sujet, l'ADEME a d'ailleurs révisé sa copie et publié récemment [une nouvelle étude](#) où elle indique : "Une berline électrique émet en moyenne 2 fois moins (44% de moins) qu'un véhicule diesel de la même gamme (26 t CO₂-eq. et 46 t CO₂-

eq.), une citadine électrique émet en moyenne 3 fois moins (-63%) de gaz à effet de serre qu'une citadine essence (12 t CO₂-eq. contre 33 t CO₂-eq.).”

En fait, ce qu'il faut bien comprendre, c'est que les voitures électriques et les voitures à combustible ne génèrent pas les mêmes pollutions aux mêmes moments et aux mêmes endroits. La voiture électrique va créer des pollutions au niveau de l'extraction des matériaux (les mines) ou au niveau de la production d'électricité alors que la voiture à essence ou diesel polluera un peu moins à sa construction mais beaucoup plus tout au long de son utilisation. Mais généralement, la voiture électrique reste plus écologique qu'une voiture classique, d'autant plus si l'électricité qui l'alimente est elle-même décarbonée – comme c'est le cas en France -, et si on garde sa voiture longtemps.



7 – Le textile est la deuxième industrie la plus polluante du monde

Apparemment, ce serait Eileen Fisher une styliste américaine qui aurait fait cette affirmation à Manhattan lors d'une remise de prix de l'industrie de la mode. On ne sait pas trop d'où sort cette affirmation, ni comment elle a pu être si couramment diffusée alors qu'elle est entièrement fautive, mais aujourd'hui beaucoup de médias notamment spécialisés sur la mode reprennent cette donnée lorsqu'ils veulent parler de l'impact environnemental de l'industrie textile.

Alors c'est vrai, l'industrie textile représente de gros impacts environnementaux : production du coton, utilisation de pesticides, consommations d'eau... Le tout dans une industrie qui se renouvelle très vite, sans vraiment prendre en charge le recyclage et l'économie circulaire de ses produits. Mais l'industrie de la mode et du textile est très loin d'être la deuxième industrie la plus polluante du monde ! Si l'on en croit [le rapport du Global Fashion Agenda](#) sur l'impact environnemental du textile, cette industrie représente environ 1.7 milliard de tonnes de CO₂ sur les 35 milliards que nous émettons chaque année. Cela représente 5% des émissions, ce qui placerait le textile loin derrière la production d'énergie (31%), les transports (14%), l'agriculture, l'élevage et bien d'autres industries en termes d'impact carbone. Le textile consomme aussi moins d'énergie, moins d'eau, moins de matériaux ou de pesticides que les

secteurs du bâtiment ou encore l'agriculture et l'élevage.

Si le textile est en effet une industrie polluante et s'il faut agir pour réduire ses impacts, il faut garder en tête les priorités : les principales industries polluantes dans le monde, c'est avant tout la production d'électricité et d'énergies fossiles (pétrole et gaz), le transport routier, et l'agriculture (notamment l'élevage).

8 – La viande pollue plus que les transports

Puisque l'on parle d'élevage, là aussi il y a des idées reçues. Il est vrai que l'élevage pollue beaucoup, mais la plupart des chiffres que l'on entend à ce sujet sont faux.

Notamment, on entend souvent dire que l'élevage est l'industrie la plus polluante du monde, devant les transports. Certains documentaires comme Cowspiracy avancent même des chiffres complètement farfelus, affirmant par exemple que l'élevage est responsable de 51% des émissions de CO2 mondiales. Bien sûr, ce chiffre est complètement faux : selon le GIEC l'ensemble de l'agriculture et de l'utilisation des sols (élevage mais tout le reste de l'agriculture, la déforestation, la foresterie...) représente seulement 24% des émissions de CO2 mondiales. En fait, le problème c'est qu'il s'agit souvent de chiffres faux, manipulés ou diffusés par des personnes qui ne les comprennent pas vraiment.

Selon les données officielles du World Resource Institute, l'élevage émet directement environ 5.1% des émissions de gaz à effet de serre mondiales (incluant le CO2 mais aussi les autres gaz à effet de serre comme le méthane). Pour le transport routier, c'est environ 10.5%. La confusion vient généralement du fait qu'il existe plusieurs chiffres différents selon ce que l'on regarde et ce que l'on compare (par exemple, si l'on inclue dans "élevage" les émissions de CO2 liées au transport du bétail, qui peuvent aussi être mises dans "transports"). Pour bien comprendre, consultez notre article : [“Non, l'élevage n'émet pas plus de CO2 que les transports”](#)



9 – Ce sont les petits gestes quotidiens qui peuvent nous sortir de la crise écologique

Ici, c'est plutôt une idée qui est mal comprise. On dit souvent que si chacun de nous faisait un geste pour la planète, multiplié par 7.5 milliards d'individus cela aurait un impact positif global. Ce type de raisonnement pousse à penser que l'on pourrait "changer le monde" en se contentant de petits gestes écologiques (éteindre les lumières en sortant d'une pièce, recycler, économiser l'eau).

Mais les choses sont en fait plus compliquées que ça. D'abord, il faut être bien conscient que la crise écologique est extrêmement profonde. En France, par exemple, nous émettons environ 8 fois plus de CO₂ que ce que les limites de la planète sont capables de réguler sans déstabiliser le climat. Il faudrait donc théoriquement diviser nos pollutions par 8, soit une baisse de plus de 80%. Même chose pour notre impact sur la biodiversité, la pollution de l'air. Pour parvenir à ce résultat, ce ne sont donc pas de "petits gestes" qu'il faudrait mettre en place, mais bien des changements très profonds qui remettraient en cause notre mode de vie.

Par exemple, ce n'est pas en pensant bien à éteindre les lumières chez soi que l'on fera significativement baisser son empreinte carbone : même si on n'utilisait plus aucune lumière dans toute la France, nos consommations électriques ne baisseraient que d'à peine 10%, et nos émissions de CO₂ ne diminueraient que de moins de 5-7%... De même, on entend souvent qu'il suffirait d'être végétarien pour être écolo : c'est faux. Même en ne mangeant plus rien du tout, un Français ne diminuerait son empreinte carbone que de 19%. Pour parvenir à réduire suffisamment notre impact, il faudrait à la fois réduire notre usage de la voiture, réduire nos consommations d'énergie et de ressources, manger moins de produits polluants (viande, riz, produits importés, alcool)... Bref, il faudrait révolutionner notre mode de vie.

En résumé : ce ne sont pas les petits gestes qui feront la différence, il faut un changement drastique de mode de vie, accompagné par une vraie révolution de nos pratiques agricoles, industrielles et énergétiques.

10 – Pour être écolo, le plus important c'est...

Être écolo, c'est changer son mode de vie : ça d'accord. Mais alors que faire pour être le plus efficace ? Sur ce sujet aussi, chacun sa théorie : pour certains, le plus important, c'est d'être zéro-déchet, pour d'autre, c'est d'être vegan, pour d'autres encore c'est de surveiller sa consommation d'eau, alors que certains fabriquent eux-même leurs cosmétiques et produits d'entretien ou achètent local. Mais quel est vraiment le plus important ?

En théorie, tous ces gestes sont importants ou au moins utiles. L'idéal serait donc sans doute de faire un peu de tout ça. Mais pour savoir par où commencer, il est quand même utile de connaître les ordres de grandeur. Alors, quels sont les gestes qui ont le plus d'impact ? Prenons l'exemple des émissions de CO₂.

- D'après l'étude de l'Observatoire du Bilan Carbone des français, le transport représente 54% des émissions de CO₂ d'un ménage. C'est donc par là qu'il faut commencer si l'on veut réduire son empreinte carbone. 42% des émissions de CO₂ d'un ménage français viennent de la voiture. Priorité donc : rouler moins. L'avion représente quant à lui en moyenne 11% de ces émissions.
- Après la voiture, le deuxième poste à surveiller est la consommation d'énergie du

logement. Mais attention, la priorité ce n'est pas l'éclairage, c'est le chauffage ! 30% des émissions d'un ménage sont dues aux consommations d'énergie notamment pour le chauffage. Priorité numéro 2 : baisser le chauffage, bien isoler son logement, mieux se couvrir.

- Ensuite, c'est l'alimentation (environ 22% des émissions d'un ménage). Priorité numéro 3 : moins gaspiller sa nourriture, manger moins de produits à fort impact carbone (viande, produits laitiers, riz, aliments importés)

Mais il n'y a pas que le CO2 ! Il y a aussi la biodiversité par exemple, qui est détruite par l'étalement urbain et l'expansion de l'agriculture intensive. Ou encore la surconsommation de ressources, due à la surconsommation des ménages notamment. On voit bien : certains gestes sont fondamentaux (réduire l'usage de la voiture et de l'énergie notamment), mais surtout, l'important est d'avoir globalement un mode de vie plus sobre (consommer moins).

SECTION ÉCONOMIE



La croissance américaine dopée aux Stéroïdes va-t-elle bientôt caler ?... Avec Denis Ferrand

Publié le 14 novembre 2018 à 09:00:19 / 4 commentaires / 412 vues

Xerfi Canal a reçu Denis Ferrand, Directeur général de coe-rexecode, pour parler de la croissance américaine. Une interview menée par Adrien de Tricornot. Récession aux... Lire la suite



Philippe Béchade – Séance du Mardi 13 Novembre 2018: "Va falloir sortir la bombe anti crevaison !"

Publié le 13 novembre 2018 à 20:13:15 / 2 commentaires / 930 vues

Philippe Béchade, rédacteur en chef du site La bourse au quotidien, de la Chronique Agora et Président des Econoclastes, présente l'actualité boursière du Mardi... Lire la suite



Bruxelles met en garde l'Italie contre une grosse dérive financière

Publié le 13 novembre 2018 à 13:00:50 / 8 commentaires / 1 210 vues

Bruxelles prévient l'Italie: d'après les prévisions économiques de la zone euro, cette dernière irait dans le mur. Charles Gave: "L'Italie va sortir de... Lire la suite



Alain Minc: "Il est clair qu'il va y avoir une dégringolade des marchés !"

Publié le 13 novembre 2018 à 09:00:56 / 7 commentaires / 1 541 vues

Pouvoir d'achat, Europe, et risques sur les marchés... Tour d'horizon de l'actualité économique et politique avec Alain Minc, économiste et... Lire la suite



Philippe Béchade – Séance du Mercredi 14 Novembre 2018: “Quand Trump se fait un trip, le pétrole passe à la trappe !”

Publié le 14 novembre 2018 à 14:00:07 / 0 commentaire / 133 vues

Philippe Béchade, rédacteur en chef du site La bourse au quotidien, de la Chronique Agora et Président des Econoclastes, présente l'actualité boursière du... Lire la suite

Selon la BCE, il y a un... ralentissement de la croissance

par [Charles Sannat](#) | 14 Nov 2018



C'est l'agence Reuters qui se fait écho des derniers propos tenus par Peter Praet, l'économiste en chef de la Banque centrale européenne, pour qui les « dernières données disponibles reflètent un ralentissement du rythme de croissance dans la zone euro, lié principalement à une perte de dynamisme de la croissance mondiale »...

Bon, en gros, les taux montent aux États-Unis, le pétrole se tenait sur des niveaux élevés, et l'économie mondiale a moins de liquidités alors qu'elle était véritablement dopée à l'argent abondant et gratuit.

De surcroît, la démondialisation trumpienne commence à faire son œuvre. Au bout du compte, logiquement, la croissance mondiale se fait plus que mollassonne.

Mais pas d'inquiétude... « La vigueur sous-jacente de l'économie de la zone euro continue toutefois de rendre la BCE confiante dans l'atteinte de son objectif d'inflation, a-t-il ajouté lors d'une conférence à Londres, en se félicitant par ailleurs que la communication avancée de la banque centrale en matière de taux soit « solidement ancrée » dans les anticipations de marché »...

Blablablablablaba...

On va au krach, et ce krach est souhaité et voulu. Mais comme à chaque fois, officiellement, « on sait qu'il y a avait une bulle que lorsqu'elle a éclaté »...

D'autant plus que la BCE s'apprête à cesser ses achats d'actifs à la fin de cette année et prépare le terrain à une première hausse de taux au deuxième semestre 2019...

Ce sera l'heure de vérité pour l'euro et pour l'Europe.

Pour le reste il n'y a rien d'étonnant.

Charles SANNAT Source Reuters via le site Boursier.com [ici](#)

Les accords gagnant-perdant portent les germes de la guerre

Rédigé le 14 novembre 2018 par [Bill Bonner](#)

La guerre commerciale dégénère facilement en vraie guerre tout comme l'ascension d'une super puissance.

Les cloches se sont mises à sonner à précisément 11h, le 11ème jour du 11ème mois de l'année. Et les coquelicots ont commencé à tomber.

La cathédrale St Canice, à Kilkenny, a marqué la fin de la Grande Guerre en lançant des coquelicots de papier rouge, marqués du nom des soldats locaux, depuis le clocher vers la nef.

Pendant deux heures, les coquelicots sont ainsi tombés, un pour chaque jeune Irlandais mort à la guerre ; 35 000 en tout.

Ils furent tués par balles... gazés... ou réduits en lambeaux par les obus. Frères, maris, fils — et pères aussi. Environ 25 000 enfants irlandais ne revirent plus jamais leur père.

Nous étions à Kilkenny pour parler économie, ce qui nous a mené à la politique... et à la guerre.



La cérémonie de commémoration de la Première Guerre mondiale à Londres. Chaque coquelicot symbolise un soldat tué (DR)

De la guerre commerciale à la guerre ouverte

L'économiste David McWilliams nous avait invité à participer au « Kilkenomics Festival ». Nous avons écrit tant de choses au sujet de la guerre commerciale de Trump que David a dû se dire que nous y connaissions quelque chose. Il nous a donc demandé d'intervenir durant un

débat.

« Nous parlons là de deux choses différentes », avons-nous clarifié pour notre public. « Il y a une guerre commerciale, majoritairement factice. Et il y a la menace d'une *vraie* guerre, qu'une guerre commerciale peut effectivement causer ».

Nous avons expliqué notre point de vue. C'est M. Trump qui a le plus à perdre, dans une guerre commerciale contre la Chine. Sa réputation de créateur d'une économie forte... sa réputation de *deal-maker* costaud... les fortunes de ses principaux contributeurs, ainsi que sa propre fortune personnelle — toutes dépendent d'un accord avec les Chinois.

Il pourrait mettre la Chine à genoux, avons-nous expliqué, en bloquant les importations chinoises vers les Etats-Unis. Il ne profiterait de ce triomphe que pendant 10 secondes environ, cependant — le temps qu'il faudrait pour se rendre compte que le marché américain s'effondre.

Le président est peut-être un fanfaron qui ne connaît rien à pas mal de domaines, mais il sait parfaitement où sont ses intérêts. Il voudra revenir de sa réunion avec M. Xi, lors du sommet du G20 en Argentine à la fin du mois, avec une annonce de victoire, pas avec une double nécrologie — une pour « son » économie et l'autre pour sa carrière.

Le piège de Thucydide ou quand les challengers vont en guerre

Mais attendez... ce n'est pas aussi simple que ça.

« Trump est avant tout un homme de spectacle », avons-nous dit à la foule. « Mais parfois, le spectacle vire en situations inattendues et fâcheuses.

« Le président ne fait peut-être que gesticuler à l'adresse de ses admirateurs, mais la Chine voit son avenir et son gagne-pain menacés. Il se pourrait qu'elle n'ait pas reçu l'info : ce n'est que de la poudre aux yeux. Elle ne voudra peut-être pas coller au scénario ou jouer son rôle pour les fans de Trump. Les choses pourraient très mal tourner ».

Les autres participants avaient de l'avance sur nous. Ils étaient d'avis que les choses ont déjà mal tourné.

« Cette guerre commerciale a déjà dépassé le commerce, et de loin », a dit Neil Howe, qui a développé une théorie sur le cycle générationnel dans la politique américaine. « On parle désormais de [vol de la propriété intellectuelle](#) et de transferts de technologie. C'est passé à la géopolitique et à l'ascension de la Chine en tant que grande puissance. Les Etats-Unis se sentent menacés. Ils sentent qu'ils perdent leur place dans le monde ».

Howe a cité le « piège de Thucydide », de Graham Allison. Le principe est simple : à mesure que les grandes puissances sont remises en questions par les puissances émergentes, cela mène à la guerre.

Selon l'historien grec Thucydide, c'est le désir des Spartes d'empêcher Athènes de prendre trop ses aises qui a causé la guerre du Péloponnèse.

Et nombre de personnes pensent que c'est l'ascension de l'Allemagne comme super-puissance au début du XX^{ème} siècle qui a poussé la France et l'Angleterre à se jeter dans la Première Guerre mondiale... et à punir l'Allemagne si durement après la guerre.

Hier marquait le 100^{ème} anniversaire de la fin de la Première Guerre mondiale. Depuis 100 ans, les historiens tentent de trouver une explication plausible à la mort de 37 millions de personnes. Thucydide n'était probablement pas tombé très loin.

Impulsions contraires et danger des accords gagnant-perdant

L'Allemagne ne s'est jamais rendue. Elle a seulement signé un armistice.

Mais ensuite, avec ses ports bloqués, sa population affamée et ses ressources épuisées, elle a été forcée d'accepter la « culpabilité de la guerre » — quand bien même l'Allemagne n'était sans doute pas plus coupable que les autres participants au conflit.

L'Allemagne croulait également sous le fardeau des « réparations » qui handicapaient son économie. En 1921, lorsqu'elle fut incapable d'assurer ce paiement — en or, bien entendu —, les troupes françaises et belges vinrent occuper la vallée de la Ruhr.

Comme nous l'explorons de longue date, il y a deux impulsions principales dans les transactions humaines : gagnant-gagnant et gagnant-perdant. Soit on passe des accords volontaires, dans l'espoir que les deux parties sortent gagnantes. Soit on force un autre à perdre pour qu'on puisse « gagner ».

La majeure partie de la vie privée est basée sur le principe gagnant-gagnant (même s'il y a toujours des gens qui essaient de prendre de l'avance en faisant perdre les autres).

La vie publique, en revanche, est dominée par le gouvernement, qui est une entreprise gagnant-perdant, « eux contre nous ».

C'est dans la guerre que la notion de gagnant-perdant trouve son expression la plus dramatique. On ne peut pas gagner une guerre sans que d'autres perdent. Dans le cas de la Première Guerre mondiale, ce sont les 37 millions de cadavres mentionnés ci-dessus qui ont été les grands perdants.

Les accords gagnant-gagnant mènent souvent les participants à vouloir gagner à nouveau... c'est-à-dire passer plus d'accords (affaires, consommation, sexe... et ainsi de suite).

Les accords gagnant-perdant, en revanche, font que les participants cherchent la vengeance. Les 37 millions de perdants de la Première Guerre mondiale n'ont donc finalement été qu'un acompte sur la facture totale du XX^{ème} siècle.

Adolf Hitler était sur le coup. En 1921, il avait pris la tête du Parti national-socialiste des travailleurs allemands — le parti nazi — et il colportait déjà ses idioties eux-contre-nous, gagnant-perdant. « On nous a poignardés dans le dos », affirma-t-il. En 1945, 60 millions de personnes supplémentaires étaient venues s'ajouter à la liste des perdants.

A Kilkenny, le service religieux s'est achevé sur le *Last Post* joué à la trompette — le morceau que l'on jouait à la fin de la tuerie.

Le dernier coquelicot flotta ensuite jusqu'au sol... comme le dernier soldat tombant dans la boue des tranchées.

Le silence se fit dans l'église.

Puis, après une ou deux minutes de pause, un bébé se mit à pleurer.

Comment on sombre dans la folie

Rédigé le 14 novembre 2018 par [Simone Wapler](#)

La France s'enfoncé dans toujours plus d'étatisme et se paralyse avec ses éternels systèmes de taxation-subvention décidés par des irresponsables.

La folie, disait Albert Einstein, consiste à « toujours se comporter de la même manière et de s'attendre à un résultat différent ».

Nos gouvernements semblent avoir basculé dans la folie en proposant systématiquement plus de tout ce qui n'a pas marché jusque-là, même ce gouvernement Macron pourtant composé de nouveaux venus en politique.

Il ne va pas tarder à affronter les gilets jaunes à cause de sa politique de taxation des carburants décidée en haut lieu par des irresponsables.

Pourtant, la démocratie de proximité fonctionne plutôt bien. A un échelon de proximité, des décisions raisonnables sont prises et si jamais le résultat attendu n'est pas au rendez-vous, on sait faire machine arrière.

La Voix du Sancerrois (je passe un tiers de mon temps dans cette région agricole, viticole et forestière) parlait des différentes politiques des maires pour détruire les nids de frelons asiatiques.

Ces frelons sont nuisibles car ils attaquent les abeilles. C'est à l'automne, au moment où les feuilles tombent, que leurs nids sont repérables. Les pompiers n'interviennent plus, la destruction par une entreprise spécialisée est à la charge du propriétaire du terrain. Il faut compter 400 € pour un nid accessible et les frais peuvent aller jusqu'à 750 € s'il faut intervenir avec une nacelle.

Pour faire plus économique, certains maires font appel aux chasseurs pour tirer sur les nids. Un apiculteur a même développé des balles insecticides dérivées des balles de *paintball*. Mais il s'est vu refuser l'agrément de ses munitions très efficaces par une obscure bureaucratie.

Un maire a décidé que les frais de destruction seraient pris en charge par la municipalité et donc ses contribuables. Argument : si le nid de frelons est bien sur une propriété privée, la nuisance essaime au-delà et il est par conséquent normal de mutualiser les frais. Cette décision a été discutée en conseil municipal et bien acceptée.



Nid de frelons asiatiques bien visible à l'automne (DR)

Les comptes-rendus de débats municipaux et interviews de maires diffusés par *La Voix du Sancerrois* montrent des gens préoccupés par la saine gestion de leur municipalité, soucieux de l'équilibre financier et de l'efficacité des dispositions prises.

Sautons un échelon de décision et changeons de région.

Un des mes amis est un gros exploitant agricole dans la Marne. Conformément à la réglementation bruxelloise, il doit « semer des jachères ». L'expression est idiote puisque, par définition, une jachère n'est pas plantée mais rien ne dérange les eurotechnocrates une fois prise en haut lieu la décision d'imposer des jachères.

Cette année, en raison de la sécheresse de la fin de l'été et de l'automne, cet exploitant a sollicité de pouvoir décaler le semis de jachère de 15 jours par rapport à la date réglementaire. Cette autorisation lui a été refusée par la bureaucratie dite compétente. Il a donc semé dans les délais.

Ses semis sont morts puisqu'il n'a pas arrosé sa jachère pour éviter de tirer sur des nappes phréatiques au plus bas, qu'il faut préserver pour les semis productifs.



Les jachères sont censées lutter contre la surproduction céréalière (DR)

Sautons encore un échelon et arrivons à Paris.

Le gouvernement n'a pas jugé bon d'expliquer ni de justifier en quoi la généralisation des véhicules à essence et la disparition des véhicules diesel influenceraient de façon positive le climat.

Que représentent les émissions des moteurs diesel des véhicules particuliers face à celles des véhicules industriels, du transport routier, des locomotives diesel ? Qu'attend-on comme résultats dans l'atmosphère ? Comment va-t-on les mesurer ? Comment va-t-on ensuite mesurer

en quoi le climat aura évolué ? Aucune de ces informations n'a été donnée.

Une décision qui influence la vie de millions de gens est prise sans aucune étude sérieuse ; surtout, il n'est absolument pas prévu de mesurer son efficacité. Les gens qui l'ont prise ne souffriront pas de ses conséquences nuisibles. Leurs frais de déplacement sont payés par les contribuables. Le pire qui puisse leur arriver serait de n'être pas réélus.

Face à une levée de bouclier de gilets jaunes, comment réagit ce gouvernement ?

Comme d'habitude, comme tous ses prédécesseurs, par des subventions.



Taxations-subventions : le cercle infernal qui nous a conduit à ce que l'Etat contrôle 57% du PIB national, à dégringoler dans le classement des pays développés, à afficher le plus fort taux de chômage et d'imposition.

Certains dans ce pays s'obstinent à accuser d'ultralibéralisme nos voisins qui refusent cette folie collective.

L'ultra-étatisme français continue sous Macron qui est tout sauf libéral. Assommés de taxe et anesthésiés de subventions, les Français confondent « libéralisme » et capitalisme de copinage couvé par l'étatisme.

Au-delà de nos frontières, cette même folie ne règne pas partout. L'économie allemande est en train de ralentir très fortement et l'inflation atteint 2,5%.

Dans ces conditions, il n'est pas sûr que les Allemands veuillent encore plus de tout ce qui n'a pas marché, à savoir les taux nuls ou négatifs imposés par l'interventionnisme de la Banque centrale européenne.

Dans le cas où les taux d'intérêt seraient libérés, le futur des zombies et des gouvernements cigales qui dépendent de taux bas sera sombre.

Les élections européennes du 19 mai 2019 risquent bien d'être déterminantes pour l'euro tel que nous le connaissons.

Le doigt sur les erreurs intellectuelles des élites de l'establishment

Bruno Bertez 13 novembre 2018

Le doigt sur les erreurs intellectuelles des élites de l'establishment, par Nassim Taleb:

Il manque l'essentiel, à savoir la démystification des concepts, des mots, des articulations .

Les élites utilisent des mots et des effets de langage sans faire le travail critique qui consiste à vérifier l'adéquation entre les symboles utilisés et la réalité qu'ils sont censés exprimer.

C'est particulièrement net chez Macron.

Cette insuffisance est un produit de l'influence de la Communication laquelle donne la priorité aux perceptions sur le sens.

La pensée critique doit reposer sur un va et vient perpétuel entre les mots, les concepts, les narratives, les modèles, les schémas et le Réel: la cohérence langagière ne suffit pas. Il faut surtout s'assurer la cohérence entre le signifiant, le signifié et l'expression du réel que l'on tente de faire passer. Avant de lire et de faire le perroquet il faut de-lire, de-construire.

Chez Taleb il manque l'essentiel à savoir le soupçon systématique que les mots et le langage ne reflètent pas la réalité.

L'establishment véhicule l'idéologie par cette incapacité critique, même quand il est de bonne foi. Présenté autrement l'establishment est dans bouteille, dans l'asile , aussi fou que les fous. Il habite la névrose ambiante.

Mais pour le reste ce tableau est intéressant.

Linear Thinkers	Systems Thinkers
Break things into component pieces	Are concerned with the whole
Are concerned with content	Are concerned with process
Try to fix symptoms	Are concerned with the underlying dynamics
Are concerned with assigning blame	Try to identify patterns
Try to control chaos to create order	Try to find patterns amid the chaos
Care only about the content of communication	Care about content but are more attentive to interactions and patterns of communication
Believe organizations are predictable and orderly	Believe organizations are unpredictable in a chaotic environment

Complexity Labs @Complexity_Labs
 1 563 07:08 - 13 nov. 2018
 667 personnes parlent à ce sujet

Le désendettement, un débat mené à reculons quand il devient inévitable

François Leclerc 14 novembre 2018 <https://d%C3%A9codages.com/>



Nyouz2dés : se désendetté?

Le débat clé sur le meilleur moyen de réduire l'endettement massif rejailit à propos de l'Italie après être réapparu en Grèce. On sait qu'il n'y a pas trente-six mille manières d'y parvenir, une forte inflation et une forte croissance étant les préférables. Par défaut, il ne reste que le réaménagement de la dette, et dans les cas ultimes sa restructuration. Mais, longtemps monnaie courante, cette dernière option est devenue un interdit, au nom des intérêts supérieurs du système financier.

Les deux premières options ont peu de chances de régler le problème dans le contexte actuel, et

la dernière relève du tabou. C'est donc par des mesures de rééchelonnement de la dette grecque que la question primordiale de sa soutenabilité a été éludée en la repoussant à plus tard.

Comment procéder dans le cas de l'Italie ? Faut-il aller à l'affrontement en jouant la pression irrésistible des marchés, et en assumer toutes les conséquences, ou bien rechercher un compromis ? Wolfgang Schäuble, du temps où il était ministre des Finances et en charge du dossier grec, avait dans un premier temps choisi la première attitude, avant de finalement opter pour la seconde.

Le débat sur la dette italienne couvait dans les instances européennes, en particulier en Allemagne où se fera la décision, et il vient d'apparaître publiquement. David Folkerts-Landau et Jörg Krämer, respectivement économistes en chef de Deutsche Bank et de Commerzbank – les deux principales banques allemandes – s'expriment contradictoirement dans les colonnes du Financial Times pour le premier, et dans celles de Handelsblatt pour le second.

David Folkerts-Landau observe qu'en matière de déficit budgétaire, l'Italie fait partie des bons élèves de la classe depuis la création de l'euro, et que c'est le coût du service de la dette qui pèse principalement sur son déficit. Ainsi, il remarque que les émissions obligataires intervenues depuis 2000 ont servi à payer les intérêts des titres précédemment émis. Afin de détendre la situation, il propose l'intervention combinée du Mécanisme de stabilisation de l'économie (MES) et de la BCE pour rééchelonner ses remboursements. Le MES financerait aux taux du marché ce dispositif, afin que cela ne s'apparente pas à un soutien budgétaire prohibé, et la BCE activerait son programme OMT afin de faire baisser les taux de la dette italienne en achetant ses titres sur le marché. En contrepartie, le gouvernement italien s'engagerait à mener à bien les réformes structurelles, ce cœur idéologique de la politique économique de l'Union.

L'économiste en chef de la Deutsche Bank a averti que faire dépendre le désendettement du seul accroissement du surplus budgétaire renvoie à l'erreur, précédemment commise en Grèce. Il aurait pu rappeler le FMI a reconnu dans le cas de la Grèce une utilisation de triste mémoire du « coefficient multiplicateur » qui ne l'a pas grandit.

Son homologue de la Commerzbank s'en tient pour sa part à une argumentation des plus sommaire en défendant la plus stricte fermeté pour laisser agir le marché. La discipline budgétaire est prioritaire à toute autre considération afin de préserver la cohésion idéologique de la politique économique de l'Union. Un point de vue qui manque peut-être un peu de souplesse, mais qui a le mérite d'être en phase avec celui du Bundestag, qui sera appelé à approuver un quelconque plan.

Alors que David Folkerts-Landau manifeste la crainte devant les conséquences européennes d'une crise italienne aiguë, Krämer préfère les minorer. Serait-ce parce que l'exposition à l'Italie des banques allemandes est bien moindre que celle des banques françaises ? Ce serait faire un calcul fort peu réaliste qui refléterait combien la pensée économique allemande est bardée de dangereuses certitudes.

Les autorités européennes s'engagent dans le débat sur la dette à reculons, le fait n'est pas nouveau. Ne pouvant d'une main consolider le système bancaire avec des titres de celles-ci pour renforcer ses capitaux propres, comment pourraient-elles abandonner la fiction selon laquelle elles ne sont porteuses d'aucun risque ? Il faut choisir ! Ce n'est pas seulement pour

des raisons idéologiques que toute restructuration de la dette des pays avancés est impossible, c'est parce que, tout particulièrement dans le cas de l'Europe, le système bancaire n'y survivrait pas. Alors quoi faire si ce n'est renvoyer au plus tard possible le débat sur la restructuration ?

La production d'or de l'Afrique du Sud en chute libre

Par [Or-Argent](#) - Nov 12, 2018

[**NYOUZ2DÉS : les banques centrales font le plein d'or? Mais d'où vient cet or?**]

Les sociétés minières éprouvent de plus en plus de difficultés à extraire de l'or. Ce problème est particulièrement aigu en Afrique du Sud, un pays qui doit exploiter des gisements compliqués d'accès, comme l'explique cet article de [Bloomberg](#) :

La production d'or de l'Afrique du Sud a connu sa baisse la plus précipitée de ces 4 dernières années durant le mois de septembre 2018.

Selon Statistics South Africa, une institution basée à Pretoria, la production d'or a baissé de 19 % par rapport à l'année dernière, selon un communiqué publié jeudi dernier. La production minière globale du pays a reculé de 1,8 %. La production des métaux de la famille du platine a augmenté quant à elle de 7,2 %.

Les producteurs d'Afrique du Sud, qui doivent travailler dans les mines les plus profondes et les plus exigeantes en travail manuel du monde, ont été contraints de réduire leur production et de licencier des milliers de travailleurs alors qu'elles éprouvent toutes les peines du monde à contrôler leurs coûts de production. L'économie la plus industrialisée du continent africain vient de connaître sa première récession depuis presque 10 ans à l'occasion du T2 2018.

69 mineurs ont déjà perdu la vie depuis le début de l'année 2018 dans les mines sud-africaines. Les mines d'or du pays représentent plus de la moitié des accidents mortels, a déclaré Gwede Mantashe, ministre des Ressources minérales, le mois dernier.

Comment remédier à la schizophrénie européenne?

Par [Michel Santi](#) novembre 13, 2018



L'interdépendance des pays européens contribue à exacerber toute dépression atteignant un membre de l'Union car l'incendie se propage du fait de l'intégration européenne. Au risque de me répéter inlassablement, aucune reprise ne sera durable et pérenne en l'absence de nouveaux règlements européens communs crédibles et réalistes. Voilà pourquoi le mythe selon lequel une formule ayant fait ses preuves dans un pays fonctionnerait nécessairement dans un autre – à plus forte raison dans plusieurs autres – achèvera de couler l'Union.

Il est donc vital de diagnostiquer séparément chaque pays membre afin de lui appliquer des remèdes différents, ou le même remède selon un dosage différent. C'est cet esprit de nuance, pourtant indispensable si le but est bien la réduction des déficits et le redémarrage de la croissance, qui fait cruellement défaut en Europe. Car l'exemple allemand n'est pas aisé à reproduire, même si ce pays n'a pu doper ses exportations dans de telles proportions que parce qu'il a appauvri ses pauvres ! C'est en tout cas ce que crient très fort ses employés à un euro de l'heure et les ouvriers à 400 euros par mois. Du haut de sa priorité absolue accordée à l'équilibre de ses comptes publics, l'Allemagne peut bien sûr se targuer de résultats incontestables en termes de redressement de ses finances publiques. Elle se devait en effet de réagir avec détermination face au coût colossal de sa réunification et suite à la très faible compétitivité des usines de l'Est. Ayant en cela suivi les préceptes de Keynes, elle a mis en place en 2007 une mesure contre-cyclique judicieuse consistant à augmenter sa T.V.A. de 16 à 19 %, et ce à l'issue de trois années prospères sur le plan économique. Si ces nouvelles recettes engrangées autorisèrent incontestablement l'assainissement de ses comptes publics, il est à l'évidence tellement plus aisé de procéder à une consolidation fiscale en cas de prospérité que dans le cadre d'une crise économique et financière. Cette majoration de la T.V.A. fut un jalon fondamental posé dans le cadre d'une politique de dévaluation intérieure volontaire dont la manifestation la plus évidente fut une austérité stricte en matière de salaires. Les excédents commerciaux furent en quelque sorte la sécrétion naturelle de cette rigueur allemande qui se solda également par une balance des paiements très nettement excédentaire. Impressionnés par ces performances et toujours en quête de placements solides, les investisseurs mondiaux se ruèrent vers les bons du Trésor allemands, contribuant ainsi mécaniquement à instaurer dans le pays un contexte général – et permanent – de taux d'intérêt réels extrêmement bas, néanmoins sans aucun impact sur la consommation intérieure.

Il n'en reste pas moins que l'exemple suprême à suivre était là : les pays européens en difficulté devaient strictement se prescrire à un régime fait de salaires et de cotisations chômage en berne, assortis d'une pression fiscale indirecte substantiellement plus élevée. Telle était donc la formule magique que se devaient d'appliquer les pays d'Europe périphérique pour doper leurs exportations en adoptant un modèle de relance de la croissance par les exportations. Le tout dans un souci d'émulation vis-à-vis du modèle allemand présenté comme parfait, si ce n'est que les excédents d'un pays sont tout bonnement le pendant aux déficits des autres et que la dynamique allemande n'a été couronnée de succès – en se soldant en excédents commerciaux substantiels – que du fait de la consommation européenne (et mondiale) en produits manufacturés de ce pays. La prospérité allemande est effectivement construite intégralement sur les activités économiques des pays importateurs car l'Allemagne greffe sa propre croissance sur celle des autres pays.

Il est donc totalement contre-productif que toutes les nations européennes adoptent en même temps des mesures de rigueur budgétaire ayant pour but de doper leur productivité et de

relancer leur économie grâce à leurs exportations. La seule et unique condition du succès d'une telle entreprise serait que l'Europe cesse de consommer et que le reste du monde se rue sur ses produits, ce qui est bien peu réaliste.

Dettes publiques en Zone euro : à quand la restructuration ? (2/2)

Rédigé le 14 novembre 2018 par [Nicolas Perrin](#)

La Zone euro comporte de sérieux candidats à un défaut sur la dette publique. La normalisation de la politique monétaire par la BCE fait figure de doux rêve.

Pour certains commentateurs, il serait déjà trop tard : la BCE ne pourra pas revenir en arrière. Voyons quelles en sont les conséquences.

La Zone euro, condamnée à « gérer la crise » ?

Cet été, l'équipe de recherche de Natixis n'en finissait plus de se lamenter devant les piètres avancées en matière de gouvernance de la Zone euro. Voici ce qu'elle titrait le 13 juillet (1) :



Le problème est assez simple :

« L'absence de fédéralisme dans la Zone euro, l'absence de mobilité des capitaux entre les pays de la Zone euro provoquent et vont continuer à provoquer des crises à répétition dans la Zone euro [...]

La Zone euro a su organiser la défense contre ces crises inévitables : quantitative easing et Plan Juncker pour soutenir la croissance, ESM pour prêter aux pays ou systèmes bancaires en difficulté, Target 2 pour continuer à transférer la liquidité d'un pays à l'autre.

Mais la Zone euro ne sait pas mettre en place les réformes institutionnelles qui éviteraient ces crises : budget de la Zone euro, Eurobonds. »

Au final, tant que la gouvernance n'aura pas été réformée dans le sens de la fédéralisation, « la répétition des crises est inévitable dans la Zone euro », estime l'équipe de recherche de Patrick Artus. Et il ne fait aucun doute qu'elle a raison.

Au mois d'août, Charles Gave déclarait d'ailleurs à ce sujet :

« Comme c'est en Europe qu'on a le plus manipulé et les taux de change et les taux d'intérêt – à cause de cette imbécilité de l'euro – il est tout à fait évident que la prochaine grande crise commencera en Europe. »

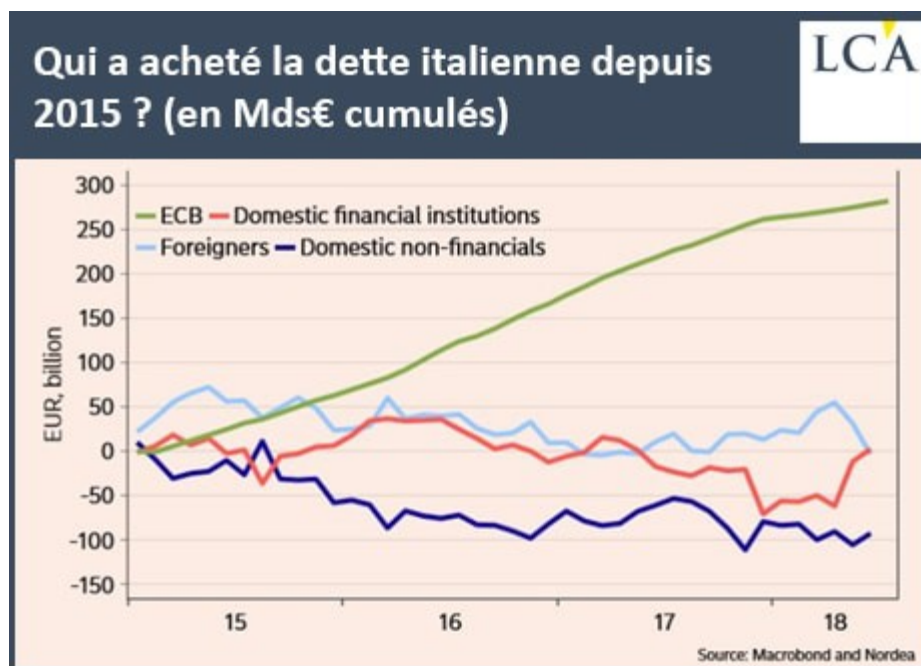
La situation est tellement dramatique que Natixis va jusqu'à préconiser (2) « l'obligation pour les banques d'investir dans un panier des dettes publiques de la Zone euro, et plus, comme aujourd'hui, essentiellement dans la dette publique de leur pays. Ceci permettrait de décorrélérer le risque souverain et le risque bancaire. »

Mutualiser la pourriture, ou quand l'union des faiblesses est censée faire la force. Je n'en rajoute pas, vous savez comment les utopies socialistes se terminent.

Par conséquent, malgré les velléités qu'elle a officiellement exprimées, on n'est sans doute pas près de voir la BCE se débarrasser des tombereaux de dettes publiques qu'elle a accumulés au fil des années. Si vous vous demandez pourquoi les taux longs sont si bas, la réponse figure ci-dessous.



Voici un zoom sur l'Italie :



Comme vous pouvez le constater, à part à la BCE, cela fait plusieurs années que la dette

italienne n'est plus en vogue sur les marchés...

Bruno Bertez conclut : « soit on trouve un stratagème accepté par les Allemands pour mutualiser, soit la correction sera sévère. »

Dans deux *Flash Economie* des 3 (3) et 6 juillet (4), Natixis en arrive à confier qu' « avoir un processus de résolution des crises de la dette incluant une possibilité de restructuration de la dette est donc nécessaire. »



Comme le relève la banque, les élites dirigeantes de la Zone euro ne pourront pas avoir le beurre et l'argent du beurre :

« Il faut, en théorie, qu'il y ait restructuration de la dette s'il y a crise de solvabilité ; mais la réaction des marchés financiers à cette annonce peut être très déstabilisante. »

Natixis ne parle pas encore de jubilé, mais allez savoir, cela pourrait bien finir par arriver.

Quel avenir pour l'euro ?

D'ici les élections européennes de mai 2019, les choses ont le temps de bouger, tant sur le plan politique qu'économique et financier. Comme le relève Simone Wapler, ce n'est sans doute pas la France qui écrira le futur de la Zone euro :

« Que peut-il se passer après les élections européennes ?

– L'Italie met de l'eau dans son vin et se 'grecquise'...

– L'Italie sort de l'union monétaire

– L'Allemagne sort de l'union monétaire

Dans les trois cas, l'euro va plonger. Peu importe l'issue politique, en fait. Qui à l'étranger voudra stocker de cette devise ? Soit les taux d'intérêt proposés sont minables car c'est la condition pour que l'euro survive ; soit les taux reflètent les risques de pays comme l'Italie, la Grèce, l'Espagne, le Portugal, la France et l'euro s'autodétruit. »

Je pense que c'est dans un premier temps l'hypothèse 1 (la BCE reprendra son programme d'achats d'actifs à la première difficulté) qui l'emportera, jusqu'au jour où un problème suffisamment épineux surgira (politique ou économique – gare à la prochaine récession), lequel remettra en cause la confiance que les marchés attribuent à la BCE.

Ce jour-là, l'hypothèse 2 se réalisera, et l'euro – en tout cas tel que nous le connaissons – disparaîtra.

Un scénario alternatif dont rêve l'exécutif français est celui de l'Europe fédérale, mais nous avons vu qu'il n'est pas tout à fait au goût du jour. Les peuples ont tendance à « mal voter » ces

derniers temps.

D'où l'importance de diversifier votre épargne dans des devises alternatives, notamment dans l'or, et dans les cryptomonnaies lorsqu'elles se seront rapprochées de la « vallée de la mort », comme l'a confirmé Incrementum dans la IV^e édition de son *Crypto Research Report* publié le 3 octobre dernier.

NOTES :

(1)

<https://www.research.natixis.com/GlobalResearchWeb/main/globalresearch/ViewDocument/ps5M1UERHONibdALjcKshQ>

(2)

<https://www.research.natixis.com/GlobalResearchWeb/main/globalresearch/ViewDocument/FOATkaurnY1BUr4gVPvH3A>

(3)

<https://www.research.natixis.com/GlobalResearchWeb/main/globalresearch/ViewDocument/KTx8oWk1OplEu7xbM8rCg>

(4)

<https://www.research.natixis.com/GlobalResearchWeb/main/globalresearch/ViewDocument/FOATkaurnY1BUr4gVPvH3A>

« Est-ce que ça va Casta(g)ner ? »

par [Charles Sannat](#) | 14 Nov 2018



Mes chères impertinentes, mes chers impertinents,

La tension monte et le gouvernement de mamamouchis commence à s'inquiéter de cette mobilisation nationale de gilets jaunes qui semble promettre une plus ou moins joyeuse chienlit dans tout le pays.

C'est cela qui est très inquiétant. Dans tout le pays. Diantre !

Du coup, place Beauvau, chez le premier flic de France, les genoux tremblotent et jouent des... castagnettes.

Il faut donc faire peur au petit peuple de gilets jaunes. Manifestez si vous voulez, mais que vos manifestations ne bloquent rien, ne servent à rien, sinon, force restera à la loi et nous enverrons les pandores débloquer les routes et rues... Enfin, ceux qui ne seront pas en grève.

Il n'a jamais manqué de fayots dans ce pays jouant de la matraque aux ordres des nantis. Parfois, ils jouaient même du fusil pour assassiner de pauvres gosses craquants, pauvres croquants, dans la boue, le froid et l'angoisse terrible, viscérale, des tranchées. D'ailleurs, certains sont qualifiés par le Président de « grand soldat ».

Alors, je me pose la question...

Est-ce que ça va Casta(g)ner ?

Sacrée question, n'est-ce pas ?

Il y a une double lecture à cette question. Une double lecture volontaire.

La première question est de savoir si Castaner se sent bien !! La seconde si cela va castagner... Les deux étant... liés !

Qu'est-ce que cherche notre pandore en chef ? Le Castaner veut-il créer les conditions de la castagne ?

Castaner cherche-t-il la bagarre ?

Cette attitude, qui est vécue comme arrogante et menaçante, est à l'image de la politique d'un gouvernement et d'un président méprisant.

On pourrait même parler du méprisant de la république.

Ce n'est pas une attitude pacificatrice et c'est très dangereux, car Castaner n'a plus les moyens de la maîtrise du territoire dans une telle situation.

Être pacificateur est aussi une obligation stratégique !!

Le problème avec ce gouvernement qui se croit très fort dirigé par un méprisant de la république, c'est qu'il manque tout de même souvent cruellement de bon sens !

Quand on n'a pas les moyens de son ambition, on se la ferme...

Et Castaner est exactement dans ce cas-là.

Entre les policiers qui seront en grève, les gendarmes qui obéiront sans trop de zèle et avec la matraque légère, et les milliers de points de blocage prévus sur la totalité du territoire, il va faire quoi Castaner ?

N'y a-t-il donc personne pour lui dire que Benalla n'est plus là ?

Quand on est chroniquement en incapacité d'assurer la sécurité sur le territoire y compris quand tout va bien (et je ne parle pas que de ce gouvernement), mieux vaut faire profil bas et ne pas agiter le torchon rouge.

Comprendre la détresse des gens, comprendre la détresse des travailleurs !

Être pacificateur lorsque l'on est responsable de la gestion d'un pays et de sa sécurité, comme c'est le cas de Castaner, c'est comprendre le désarroi des gens d'en bas, comprendre que la politique fiscale qui consiste à ne plus taxer les entreprises qui se délocalisent pour taxer les travailleurs est douloureusement ressentie par ceux dont les revenus se situent entre 1 200 et 2 000 euros nets par mois.

Être pacificateur, c'est les comprendre et proposer des mécanismes de lissage et de compensation dont on peut discuter évidemment des modalités.

Être pacificateur, c'est garder la porte ouverte, c'est ne jamais tuer l'espoir d'une solution, et faire en sorte que les revendications puissent s'exprimer dans un cadre serein et que ces dernières soient entendues par le gouvernement.

Être pacificateur, ce n'est certainement être menaçant et provocateur.

Se méfier des provocations de toutes sortes.

Je ne suis pas franchement un partisan énamouré de notre méprisant de la république. Je pense que vous l'avez compris. Je n'ai rien contre lui non plus. J'observe et je constate.

La politique menée est clivante et conduite dans l'intérêt des puissances totalitaires marchandes. Pas dans l'intérêt du peuple qui est le mien. Tout projet politique doit trouver sa finalité dans la recherche de l'épanouissement de sa population et des gens qui vous confient leurs destinées.

Vision évidemment idéaliste, mais idéal qui ne doit jamais être perdu de vue. Quand cet idéal se perd, les dictatures ne sont jamais loin.

Néanmoins, nous sommes dans une situation où les agitateurs sont nombreux, où les intérêts peuvent vite devenir divergents. Dans un tel contexte, les provocations ne sont jamais loin.

À sa manière, le ministre de l'Intérieur, jeune dans ses fonctions, rentre dans ce jeu au mieux maladroit, au pire funeste.

Personne n'a fondamentalement d'intérêt à provoquer un effondrement de nos institutions, aussi imparfaites soient-elles.

Ainsi, le 17 novembre, mieux vaudra se souvenir des paroles du jeune Philippe âgé de seulement 14 ans et qui protégeait son père le roi de France Jean II dit Jean le Bon des mauvais coups des Anglais en lui criant : « Père, gardez-vous à droite ! Père, gardez-vous à gauche ! »

Gardons-nous tous des pièges que l'on nous tend, et des provocations qui ne manqueront pas d'avoir lieu.

Il est déjà trop tard, mais tout n'est pas perdu. Préparez-vous !

L'Italie maintient son budget et joue la montre... Explications

L'Italie refuse de changer son budget et elle n'a aucune raison de le faire.

Explications trouvées dans cet article d'Euractiv.fr qui revient sur les rapports de force en

Europe et le fait que les élections européennes pourraient mal se passer pour les partis classiques.

« Matteo Salvini, patron de la Ligue, n'en a cure. Il a appelé à manifester le 8 décembre à Rome pour dire «pacifiquement» aux «messieurs de Bruxelles : laissez-nous travailler, vivre et respirer».

Il n'y a en effet pas de quoi s'inquiéter dans l'immédiat, confirme Lorenzo Codogno, fondateur du cabinet LC Macro Advisors. «La Commission fera un premier pas pour mener l'Italie vers la procédure de déficit excessif (PDE) avec la publication d'une mise à jour du rapport sur la dette attendue le 21 novembre.»

«D'ici fin janvier, l'Italie sera en PDE mais le délai prévu pour préparer des plans de correction (environ trois à six mois) permettra à l'Italie d'atteindre les élections européennes sans obstacle», a précisé l'ancien économiste en chef du Trésor italien. Et «rien ne se passera avant que la nouvelle Commission soit en place» à l'automne 2019.

D'après Lorenzo Codogno, faute d'action rapide au niveau européen, les marchés financiers seront, «comme d'habitude, les vrais gardiens de la discipline budgétaire».

Depuis mi-mai, date du début des discussions pour la formation de la coalition populiste, le spread, l'écart très surveillé entre les taux d'emprunt italien et allemand, a doublé, oscillant désormais autour de 300 points. Selon la Banque d'Italie, cela représente un coût supplémentaire de 1,5 milliard d'euros en intérêts sur six mois. »

Reste à voir si les marchés feront véritablement pression sur l'Italie avant les élections de l'année prochaine.

Rien n'est moins sûr...

À suivre.

Charles SANNAT

Source Euractiv.fr [ici](#)

L'économie se fiche de savoir qui a gagné les élections de mi-mandat

Par Brandon Smith – Le 7 novembre 2018 – Source Alt-Market.com

Au cours des dernières semaines, j'ai reçu de nombreuses demandes de lecteurs qui m'ont demandé de publier mes prédictions sur les résultats des élections de mi-mandat, mais je ne l'ai pas fait pour deux raisons. D'abord et avant tout, je vois le processus électoral très différemment de bien des gens. Je ne le considère pas du tout comme légitime, c'est pourquoi mes prédictions du passé n'ont pas été fondées sur la participation électorale, les sondages ou d'autres absurdités du genre. Les élections sont des événements moulés, encadrés sous le faux prétexte que le paradigme gauche/droite en politique est réel. En ce qui concerne les échelons supérieurs de la politique, le paradigme est complètement théâtral.



Certes, l'Américain moyen tient compte de la « *gauche* » ou la « *droite* » du spectre politique. De telles divisions font naturellement partie du discours social. Cependant, le théâtre politique est conçu dans la plupart des cas pour éloigner les citoyens des principes centraux partagés de liberté et d'égalité des chances (et non d'égalité des résultats) pour les pousser vers l'extrémisme et la zéloterie. Et pour être clair, il n'y a pas de « *bonne* » forme de fanatisme.

Les zélotes ne sont pas conscients d'eux-mêmes, et ils ne soumettent jamais leurs propres positions à un examen critique minutieux. Ils partent du principe qu'ils sont divinement corrects dans tout ce qu'ils font, et quiconque n'est pas d'accord avec eux, même juste un peu, est un ennemi qui doit être détruit par tous les moyens nécessaires. Le zèle est la racine de l'atrocité humaine. Les zélotes sont un raz-de-marée de guerre et de génocide. Ils sont un cancer de l'âme de l'humanité.

Certains groupes de personnes au sein de l'establishment, à savoir les globalistes qui souhaitent un contrôle total et centralisé de tous les aspects de l'économie et de la société, préfèrent que le public reste aussi radicalisé et divisé que possible. Pour eux, la fanatisme est un atout.

Pour atteindre cet objectif, ils achètent l'allégeance des politiciens par divers moyens, y compris des faveurs financières, des faveurs médiatiques et des contributions électorales. Il reste très peu de gens en politique qui ne font pas partie du « *club* ». Les dirigeants démocrates et républicains sont globalement du même côté, celui des globalistes. Ils s'attaquent les uns les autres par la rhétorique, mais lorsqu'il s'agit de politiques et d'actions concrètes, ils sont tous très semblables.

Le résultat des élections est donc trompeur à long terme. Leur seul but est de manipuler la psychologie publique à une certaine fin réactionnaire.

Lorsque j'ai prédit l'élection de Donald Trump en 2016, plusieurs mois avant le début du scrutin, je l'ai fait en fonction des résultats électoraux qui servaient le mieux les intérêts des globalistes. J'ai conclu avec la plus grande certitude que Donald Trump « *gagnerait* » sur la base de la même prémisse qui m'a poussé à prédire le [succès du vote Brexit](#) au Royaume-Uni ; cette prémisse étant que les globalistes permettraient aux « *populistes* » (conservateurs) de [poser la main](#) sur le pouvoir politique pour ensuite faire tomber l'économie mondiale sur leur

tête pour les rendre responsables de cette catastrophe.

À l'époque, il n'était pas clair si Trump jouerait le jeu avec le discours globaliste sur les conservateurs présentés comme « *méchants, égoïstes et maladroits* ». Aujourd'hui, grâce à ses relations constantes avec les élites bancaires et les membres des groupes de réflexion globalistes, il est évident que Trump a l'intention de jouer le rôle qui lui a été confié. Les actions politiques de Trump au cours des deux dernières années indiquent qu'il suit un modèle très similaire à celui du président républicain Herbert Hoover utilisé juste avant le crash de 1929. Trump était un choix parfait pour les globalistes.

Donc, la question que je devais poser au sujet des élections de mi-mandat est la suivante : quel résultat sert le mieux les intérêts globalistes cette fois-ci ? La seule conclusion à laquelle j'ai pu arriver dans ce cas-ci, c'est que peu importe qui remporterait les examens de mi-mandat. Les globalistes auront quand même leur crash économique et les conservateurs en seront quand même blâmés.

Le résultat final s'est avéré mitigé, les démocrates s'emparant de la Chambre et les républicains tenant le Sénat. L'affirmation dans les médias dominants étant que cela aboutira à un « *blocage politique* ». En ce qui concerne les marchés boursiers, il n'est pas surprenant que la réaction soit euphorique, puisqu'elle ne s'est pas fait attendre longtemps comme après presque tous les événements électoraux. Mais il y en a beaucoup qui pensent que c'est une euphorie qui va durer. C'est une vision étroite de la situation qui ignore la réalité économique.

Il est certainement possible que les actions fassent un bond avec la nouvelle d'une victoire républicaine, mais je vois cela comme un événement très limité, qui pourrait durer une ou deux semaines. À long terme, à l'approche du mois de décembre, les marchés et tous les autres secteurs de l'économie continueront d'accélérer le déclin observé en octobre.

Voici les faits :

Les [ventes de maisons neuves](#), un indicateur très apprécié des économistes, sont en baisse depuis un an, atteignant leur plus bas niveau en deux ans en septembre.

Cela a surpris bon nombre d'analystes officiels, car jusqu'à maintenant, on entendait que les États-Unis sont en phase de reprise avancée, ce qui devait poursuivre le supposé rajeunissement du marché du logement. Les économistes alternatifs vous donneront la vraie histoire sur les ventes de maisons, cependant.

Le « *boom* » du logement salué dans les médias dominants au cours des dernières années a été une farce menée principalement par des [béhémoths](#) du monde des affaires comme Blackstone. Les entreprises qui achètent des propriétés en difficulté dans l'ensemble des États-Unis au moyen de prêts bon marché et de renflouements par l'intermédiaire de la Réserve fédérale et qui les transforment en loyers ne constituent guère une « *reprise* » du secteur du logement.

Les acheteurs ordinaires de maisons bénéficient également de taux hypothécaires artificiellement bas depuis de nombreuses années. Mais maintenant, le coût des prêts hypothécaires [grimpe en flèche](#) alors que la Fed augmente les taux d'intérêt et que la dette des entreprises devient plus chère, ce qui rend moins rentable pour les entreprises de continuer à aspirer des propriétés. Ajoutez à cela le fait que la Fed est en train de se débarrasser des titres adossés à des créances hypothécaires (mortgage-backed securities – MBS) de son bilan. Ce

sont ces mêmes titres qui ont constitué une influence « *toxique* » qui a conduit à la bulle des hypothèques et des produits dérivés. Il est difficile de dire exactement quels en seront les effets, car ils s'ajouteront aux prêts hypothécaires et aux produits dérivés de type MRA déjà sur le marché, mais je soupçonne que le résultat sera déstabilisant.

Les [ventes d'automobiles](#), un autre indicateur fondamental utilisé dans les médias dominants comme signal pour juger de la santé économique, ont également faibli récemment. Les ventes d'automobiles aux États-Unis ont chuté en septembre, de 11% à 25% selon la compagnie et la marque du véhicule. Alors que les médias grand public affirment que cette baisse massive d'une année sur l'autre est due aux ouragans destructeurs de 2017 qui ont créé une demande manifeste, la vérité est que le paiement mensuel moyen sur les véhicules neufs a grimpé à plus de 525 \$ et les taux d'intérêt ont augmenté en raison de la Réserve fédérale.

Les ventes d'automobiles, neuves et d'occasion, ont prospéré au cours des dernières années, en grande partie à cause des taux artificiellement bas et des prêts de type [ARM](#) (variables) consentis aux personnes qui n'en ont pas les moyens. Tout comme la bulle hypothécaire de 2008, la bulle de l'automobile est appelée à imploser, car les paiements automobiles deviennent trop chers pour l'acheteur moyen et les défauts de paiement augmentent.

Le déficit budgétaire américain a [atteint en 2018 des sommets](#) depuis six ans, sous la direction de Donald Trump depuis 2016, alors que les dépenses budgétaires montent en flèche. Les conservateurs qui espèrent une responsabilisation budgétaire et une réduction des dépenses de l'État sont une fois de plus confrontés à un réveil brutal, alors que les républicains et démocrates et Trump cherchent TOUS à obtenir un plus grand gouvernement. Ce n'est pas une impasse. En fait, il y a eu une unité retentissante à Washington pour une puissance toujours croissante, et des coûts toujours croissants.

Le déficit commercial, qui était censé diminuer de façon agressive face à la guerre commerciale de Trump, a en fait [atteint des sommets](#) avec la Chine (parmi d'autres pays). J'ai entendu dire que le résultat des élections de mi-mandat forcera Trump à mettre fin à la guerre commerciale parce qu'il ne reçoit plus de soutien de la Réserve fédérale ou du Congrès. La guerre commerciale ne s'arrêtera pas. Elle offre une couverture parfaite aux banques centrales qui continuent de supprimer le soutien artificiel de l'économie dans son ensemble.

Le facteur le plus important du déclin économique aux États-Unis sera peut-être la dette des entreprises, comme nous l'avons mentionné précédemment. La dette des entreprises a atteint des sommets sans précédent depuis 2008, le ratio de la dette par rapport à la trésorerie atteignant son niveau le plus bas à 12 % en 2017. Autrement dit, en moyenne, pour chaque dollar d'encaisse en réserve, une entreprise a une dette de 8 dollars.

Comment cette dette est-elle générée ? C'est une question de [rachat d'actions](#). En 2018, les sociétés américaines ont augmenté leurs dépenses au titre des rachats d'actions de 48 %, alors qu'elles n'ont augmenté que de 19 % pour celles consacrées au développement. Autrement dit, les sociétés dépensent beaucoup plus de capitaux et empruntent beaucoup plus d'argent pour maintenir artificiellement leurs cours boursiers que pour investir dans la croissance future.

Depuis près d'une décennie, les marchés boursiers reposent sur deux piliers : les taux d'intérêt quasi nuls et les achats d'actifs par la Fed. Les rachats d'actions dépendent de taux bas et de la capacité des entreprises à emprunter essentiellement de l'argent gratuit, qu'elles transforment

ensuite en titres pour acheter des actions, réduisant ainsi le nombre d'actions existantes sur le marché et augmentant ainsi la valeur des actions restantes par une forme de manipulation juridique.

Mais à mesure que la Fed relève les taux et cesse d'agir comme acheteur en dernier ressort, les emprunts des entreprises deviennent plus coûteux et les rachats diminueront. En fait, le dernier semestre de 2018 montre une baisse marquée des rachats annoncés, alors que le pic apparent en juillet s'estompe. À l'approche du mois de décembre, la Fed est prête à faire correspondre les taux d'intérêt à son taux d'inflation officiel, ou « *taux neutre* ». C'est quelque chose qui n'a pas été fait depuis des décennies.

Je pense que les rachats d'actions vont s'essouffler à ce moment là, car le coût de la dette exorbitante nécessaire pour continuer à soutenir les marchés va devenir trop élevé.

Les élections de mi-mandat sont maintenant terminées, mais il est important de comprendre qu'en ce qui concerne les conséquences économiques, le résultat aurait été le même, peu importe qui s'est classé premier. Il est logique pour les globalistes de vouloir un parti républicain dominant, car lorsqu'ils effondreront les marchés, le blâme retombera entièrement sur la tête des conservateurs. D'autre part, il est également logique pour les globalistes d'introduire une prise de contrôle des Démocrates au Congrès, car ils peuvent continuer à pousser les citoyens vers d'autres extrémismes politiques, la gauche accusant la droite de la crise financière et la droite d'ingérence politique.

En attendant, les élites bancaires peuvent simplement blâmer l'extrême clivage politique, attendre que le crash suive son cours, puis s'emparer de la « *structure capitaliste* », du nationalisme barbare, du populisme, etc. après que la poussière sera retombée. Ils nous admonesteront comme si nous devions avoir honte et nous offriront ensuite leur propre solution au désastre, ce qui comprendra sûrement encore plus de centralisation et plus de pouvoir pour la classe bancaire.

La Fed continuera à augmenter les taux et à réduire les actifs. La guerre commerciale va s'intensifier. Le marché de l'immobilier continuera de vaciller, les marchés de l'automobile imploseront et la dette des entreprises deviendra une pierre au cou des marchés boursiers.

La fonction économique et ses capacités de réparation dépassent de loin la portée de tout organisme politique lorsqu'il s'agit de régler un dysfonctionnement au point où nous en sommes aujourd'hui. Croire le contraire est téméraire. Croire que les élites politiques veulent vraiment réparer l'économie est encore plus téméraire. La réponse n'est pas de remplacer une série de marionnettes politiques par une autre série de marionnettes politiques, mais de permettre aux gens ordinaires de commencer à relocaliser leur propre production et leur propre commerce – de se dissocier de la dépendance à l'égard du système existant et de commencer leur propre système. Ce n'est que grâce à cela, et à l'élimination de la tumeur globaliste de sa position de pouvoir et d'influence, que tout changera pour le mieux.