

La chronique
de Frédéric Lordon

Micro et macroéconomie d'une crise sociale

Tout ce qui pouvait être dit à chaud, de la crise sociale des carburants l'a probablement été.

Des contradictions intertemporelles de la politique publique qui s'engage sur l'effet de serre d'un côté et la détaxe les carburants les plus polluants de l'autre; de cette particularité française qui voit le corps social rendre le gouvernement responsable d'un choc exogène auquel il ne peut à peu près rien; des contradictions d'un patronat tout à la fois théorisant le libéralisme, courant pleurer misère auprès de l'Etat à la première secousse et recourant aux méthodes d'action qu'il stigmatise d'ordinaire quand elles sont les faits des salariés; des difficultés du même patronat, incapable de tenir sa base et de rendre exécutoires les accords qu'il signe, à rendre crédible

l'avènement d'un ordre social « refondé » autour du contrat, de tout cela donc, rien n'a été oublié. L'effervescence retombée rend toutefois les analyses de la crise à plus de distance théorique et se prête mieux à en faire voir quelques enjeux plus abstraits.

Aux partisans les plus engagés dans le projet d'une « économie scientifique », convaincus d'étudier des marchés universels, invariants en leurs lois éternelles, on rêverait de demander pourquoi le même événement - un choc pétrolier - se manifeste à vingt ans de distance par des effets aussi radicalement différents qu'une inflation à deux chiffres (années 70) et une crise sociale (années 2000). S'il en est ainsi, à rebours de toutes les dénégations de l'histoire où conduisent ces ambitions scientifiques mal placées, c'est bien parce que le capitalisme, emporté par le mouvement de l'histoire, a changé ses structures et donc sa façon d'exprimer ses contradictions fondamentales. En l'espèce, ce qui a bougé dans l'intervalle, ce sont les formes de la concurrence.

Dans la situation de concurrence imparfaite qui est le propre des années 70, les prix sont formés par application d'un taux de marge sur les coûts. Dans cette configuration générale des formes de la concurrence, un choc exogène est « accommodé » par les agents par répercussion intégrale ou presque des variations de coût dans les prix. Dans une économie dont les structures concurrentielles diffusent à ce point les chocs de prix, l'inflation est l'expression macroéconomique privilégiée des tensions, notamment de celles qui sont liées au conflit des agents pour le partage de la valeur ajoutée. À l'encontre des monétaristes obnubilés par l'idée d'une inflation « toujours et partout monétaire », l'emballlement des prix apparaît bien davantage, dans ce régime, comme la résultante des multiples tentatives

des divers groupes sociaux de déformer à leur avantage la structure des prix relatifs.

Le vaste mouvement de déréglementation des marchés transforme profondément le régime général de la concurrence, et l'intensification des pressions de la compétition modifie le mode de formation des prix en rendant notamment impossibles les comportements de marge automatiques en vigueur dans le passé. La contrainte de « prix aligné » en situation de concurrence intensifiée interdit dès lors l'accommodation

des chocs de prix par pure et simple répercussion. La fermeture de ce degré de liberté n'empêche évidemment pas que les tensions s'expriment, simplement cette expression, au terme

d'un véritable déplacement, va-t-elle prendre d'autres formes, en l'espèce celle de la dégradation brutale de la situation financière des entreprises dont la production est la plus intensive en facteur énergie. La phénoménologie d'abord proprement (micro) économique devient rapidement sociale - au delà d'un certain seuil, les pertes de revenu tournent en manifestations - avant de redevenir (macro) économique mais après passage par la sphère des finances publiques. Car en lieu et place de la résolution inflationniste, délocalisée partout dans l'économie, la totalisation des tensions s'effectue maintenant en l'Etat et via son budget, mobilisé pour compenser *directement* les pertes de revenus. La transformation historique d'une caractéristique institutionnelle fondamentale - les formes de la concurrence - retentit directement sur la capacité générale de l'économie à accommoder les chocs exogènes et sur sa façon de les exprimer: l'emballlement inflationniste d'un régime de concurrence monopolistique cède le pas à la dérive des dépenses publiques et du déficit quand les pressions de marché interdisent le jeu du *mark-up* - avec à la clé ce paradoxe incompréhensible aux libéraux que voilà l'Etat appelé en première ligne en corollaire de la déréglementation des marchés!

Là où les conflits fondamentaux pour le partage de la valeur ajoutée s'exprimaient par le symptôme macroéconomique de l'inflation, la transformation des structures concurrentielles, et donc des mécanismes de formation des prix, rendant impossible les comportements de report, y a substitué le symptôme de l'érosion des marges, de la crise sociale et de la sollicitation des finances publiques, mobilisées comme amortisseurs et priées d'absorber le choc à la place des autres agents. Avec cette difficulté particulière qu'un non-résident sur lequel personne n'a barre s'est désormais invité au partage du revenu national - il s'agit

du groupe de la rente pétrolière bien sûr. En fait c'est d'un conflit de répartition plus large qu'il s'agit, et portant sur la valeur ajoutée mondiale. Une occasion supplémentaire est donc donnée de voir ce que valent les généreux discours du développement lorsque les pays défavorisés - on pense plus au Venezuela qu'aux Emirats Arabes Unis! - accèdent au pouvoir et aux moyens concrets de retirer une part plus grande de la valeur ajoutée mondiale. Car les pays de l'Opep ne font jamais, *mutatis mutandis*, que ce que font les agents de l'économie nationale eux-mêmes dans un cadre plus étroit, lorsqu'ils tentent de manipuler en leur faveur les prix relatifs; et les cris de fureur des automobilistes occidentaux n'expriment jamais qu'un mélange d'égoïsme patenté, de rage impuissante d'avoir le dessous dans un « jeu de répartition » international qui les favorise ordinairement et d'impérite collective. Non seulement il n'est pas anormal que des pays pauvres se lancent dans l'exploitation de la rente pétrolière autant qu'ils le peuvent, mais il faut probablement les effets d'incitations de prix dissuasifs pour décider enfin les pays développés à se tourner vers des ressources énergétiques moins catastrophiques pour l'équilibre écologique global. La collectivité qui n'a jamais reconduit au pouvoir que des gouvernements bien décidés à leur épargner tous les inforts d'un changement de modèle énergétique, n'a à s'en prendre qu'à elle-même, et le choc d'aujourd'hui aura peut-être pour vertu de faire entreprendre avec un peu d'avance les efforts de toute façon rendus nécessaires par la contrainte terminale de l'épuisement des ressources fossiles.

Cette crise sociale invite décidément aux réflexions de structure et de long terme et, en revenant à une problématique plus nationale, attire l'attention sur cette bizarrerie de la déréglementation qui en lieu et place du meilleur des mondes concurrentiels aura en fait conduit à ce résultat inattendu de la perte de viabilité globale de toute une économie sectorielle. Atomisée en une multitude de petits entrepreneurs, l'industrie des transports est sous la dépendance complète de ses gros donneurs d'ordre. Aucune concentration ne s'y est produite qui aurait pu faire émerger des acteurs dotés d'un minimum de pouvoir de négociation, c'est-à-dire d'un pouvoir de *price maker*. Sa seule capacité de manipulation des prix relatifs n'est dirigée que « vers le bas », c'est-à-dire vers ses propres salariés, réduits à des salaires et des conditions de travail indignes. Le

« haut » n'offre, lui, aucune issue. De ce point de vue on admirera l'habileté de la grande distribution qui a réussi à éviter à peu près complètement d'être mise en cause dans le conflit, alors même évidemment qu'elle détenait la clé de sa résolution. Car la solution n'était pas en l'Etat, qui ne fait ni les prix du brut, ni ne peut renoncer à la taxation des carburants sauf à sacrifier le long terme, mais bien dans les données structurelles de la formation des prix relatifs et du partage de la valeur ajoutée entre transporteurs et donneurs d'ordre. Aussi l'Etat, qui ne peut se dégager de la responsabilité d'entendre les doléances des groupes sociaux, aurait-il pu intervenir sans verser dans les concessions de crise, en se proposant d'aider à la reconstruction de cette économie sectorielle, c'est-à-dire à la réorganisation des rapports de concurrence et à la redistribution du pouvoir sur les prix. C'est là qu'était la solution: dans une stratégie visant à *remettre du jeu dans la structure des prix relatifs*, stratégie supposant notamment de forcer la grande distribution à la négociation pour lui faire accepter des répercussions de prix *a minima* et ainsi faire partager le choc de consommations intermédiaires par tous les agents situés en aval. Des multiples crises catégorielles, n'est ce pas significativement celle des taxis qui s'est réglée le plus rapidement et selon ce principe général, c'est-à-dire par un réajustement des prix? Il est vrai, *horresco referens*, que la solution et sa facilité doivent beaucoup au caractère exceptionnel du secteur où les prix sont encore réglementés et se négocient au

ministère de l'intérieur - comble de l'abomination! En tout cas en une soirée l'affaire était réglée et selon un schéma de report contrôlé et de partage négocié du choc qui était finalement le seul possible à court terme. Ainsi faut-il constater qu'au-delà des lieux communs idéologiques, le marché n'est pas toujours la flexibilité incarnée qu'il prétend être. Le transport routier en sait quelque chose qui a vu la déréglementation rigidifier la configuration de rapports de force qui se tient en arrière-plan de la structure des prix relatifs. C'est à cette configuration et à cette structure que l'Etat aurait dû s'attaquer pour y remettre du jeu. Faisant d'une pierre trois coups, il aurait pu ainsi à la fois, réaffirmer la cohérence de sa politique de long terme, en tirer l'occasion d'une pédagogie énergétique plus nécessaire que jamais, et surtout démontrer que face aux carences des ajustements spontanés de marché il reste, pour certains secteurs, un régulateur indispensable des rapports de concurrence qui sont inséparablement des rapports de pouvoir.

▲ F.L.

Chargé de recherche au CNRS