

Le capitalisme en crise

Autor(en): **Ghelfi, Jean-Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 1942

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1024550>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

des entreprises. On regroupe les institutions de formation, les hôpitaux, les centres commerciaux, on se déplace pour la culture et le sport, on ne peut pas se rapprocher de son lieu de travail parce que le conjoint travaille ailleurs. Un aménagement du territoire scandaleusement défaillant oblige souvent à se loger trop loin. Tous ces éléments font du financement des transports une priorité de l'Etat qui devrait donc y contribuer plus largement.

Faire payer à l'ensemble des utilisateurs le coût des transports en commun masque l'essentiel: comment répartir ces coûts entre eux? On commence à y réfléchir et l'ouverture du rail à la

concurrence va nous y forcer. Exemple, le trajet Berne-Zurich: trains nombreux, rapides et confortables ce qui justifierait un supplément de prix. Mais aux heures de pointe, un concurrent pourrait offrir un train bien rempli meilleur marché. Autre exemple, est-il normal qu'avec un abonnement général certains fassent chaque jour une heure de trajet et d'autres trois heures, et ceci au même prix.

Enfin, cerise sur le gâteau, il s'agira pour les utilisateurs de contribuer au financement des investissements d'infrastructures – les besoins sont importants, notamment en Suisse romande – et de leur entretien. Mais y sont inclus, et c'est nouveau, les

remboursements à la Confédération des deux transversales alpines – Lötschberg et Gothard – soit 24 milliards de francs. S'il est un coût qu'on ne peut mettre à charge des utilisateurs des transports en commun, c'est bien celui-là. Ces tunnels sont destinés à faciliter le transit nord-sud, et notamment celui des marchandises.

Sans rouvrir ici le débat sur la justification de deux tunnels au lieu d'un seul, il s'agit en tout cas clairement d'un investissement à long terme de notre pays pour protéger l'environnement et éviter d'être envahi de poids lourds européens. C'est donc à la Confédération d'en assumer la charge et elle en a les moyens.

Le capitalisme en crise

Jean-Pierre Ghelfi • 2 février 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/19662>

Il faut soigner un système malade... dont on ne saurait se passer

Une anecdote pour débiter. C'était à Neuchâtel, il y a une bonne vingtaine d'années, à l'occasion d'une assemblée des délégués du syndicat FTMH avec comme *guest star* Klaus Schwab, fondateur du *World Economic Forum*. Son propos était d'informer des syndicalistes sur les perspectives de l'économie.

Tant d'eau a coulé sous les ponts depuis lors que je ne me souviens pas vraiment des considérations émises. Sinon cette affirmation péremptoire qui m'avait d'emblée un peu choqué (et c'est d'ailleurs la

raison pour laquelle je m'en souviens). En gros K. Schwab avait dit que la croissance future de l'économie était assurée car «*nous*» savons maintenant de quelle manière la politique économique doit être conduite pour éviter de nouvelle crise. «*C'est un peu compliqué à expliquer – il s'adressait à des syndicalistes! – mais vous pouvez me croire: il n'y aura plus de crise*».

Inutile d'insister sur la vanité du propos. Notre monde a connu depuis lors quelques crises d'importance, dont la dernière a des effets si profonds et durables que le quotidien britannique *Financial Times*, a sollicité une trentaine d'auteurs, au cours du mois dernier, pour

s'exprimer sur la crise du capitalisme (contributions qui ne sont pas en libre accès).

Il est vraisemblable, c'est une hypothèse, que Klaus Schwab, à Neuchâtel, faisait référence aux théories de l'offre et surtout aux (pseudo-)capacités auto-régulatrices de l'économie de marché. Le discours d'alors était celui de la déréglementation et de la libération des «*forces du marché*» qui nous assureraient une croissance économique continue. Aux gouvernements et aux banques centrales d'assurer le *fine tuning* pour que tout aille bien, et même mieux qu'auparavant. Le marché s'occuperait du reste. En Suisse, on se souvient probablement

que ces théories étaient portées, entre autres, par David de Pury et ses divers «livres blancs».

Toujours prompt à saisir l'air du temps, Klaus Schwab n'hésite pas maintenant à déclarer⁹ que le capitalisme d'aujourd'hui ne passe plus.

On pourrait dire, bien sûr, qu'il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis. Mais tout de même! Au cours de ces vingt dernières années – celles qui précèdent la crise financière de 2007-2008 –, le forum de Davos a été celui des «*global players*» qui n'ont eu de cesse de distiller les mérites infinis du marché, de la mondialisation et de la finance, dans un contexte de néolibéralisme autorégulateur. D'ailleurs, le *Financial Times*¹⁰, qui finit par se poser des questions pertinentes sur le fonctionnement du capitalisme, a aussi été un partisan et un propagandiste émérite de la déréglementation et de l'autorégulation des marchés durant ces deux dernières décennies.

Que nous montre un bilan, tout

rapide et sommaire qu'il soit, des soixante dernières années? En gros, les politiques économiques et sociales, européennes et anglo-saxonnes, ont comporté, durant les trois premières décennies, une bonne dose de propositions réformistes, progressistes, social-démocrates (la terminologie varie selon les pays). Il y a eu des périodes de surchauffe et d'inflation, mais surtout des progressions régulières et significatives du pouvoir d'achat des salariés. Les inégalités salariales ont aussi plutôt reculé, même si ce ne fut pas dans des proportions spectaculaires. Le rôle de l'Etat n'était pas non plus fondamentalement remis en cause, quoique les divergences étaient grandes quant à la manière de l'exercer.

Et le bilan des trois dernières décennies, inaugurées par les conservateurs Thatcher et Reagan, la théorie économique de l'offre, les réductions d'impôts pour les plus aisés, le néolibéralisme? Aussi bien Klaus Schwab que la plupart des contributeurs du *Financial*

Times ne pipent plus mot sur ces thèmes. Très peu de considérations en particulier sur le lien entre néolibéralisme et endettement des Etats, entre déréglementation, creusement des inégalités sociales et hausse du chômage; autant de souffrances que cette idéologie a infligées à un nombre élevé et croissant de ménages.

La seule mention qui fasse à peu près l'unanimité est celle des rémunérations extravagantes dans le milieu financier en particulier. Mais c'est souvent pour ajouter qu'on ne voit pas très bien quels moyens et mesures pourraient être mis en place pour mettre fin à de tels excès.

En forçant à peine le trait, et en dépit de multiples critiques, souvent pertinentes, et de propositions intéressantes, le cadre général n'est pas vraiment remis en cause. Car, devinez, il faut corriger les quelques défauts d'un capitalisme dont on ne saurait se passer! Les 99% ont encore bien du pain sur la planche avant d'être entendus.