

## La planification à l'ordre du jour

Michel Husson, *Le Sarkophage* n°9, 15 novembre 2008

Le capitalisme est au fond un système économique où les choix de société sont tranchés par des intérêts privés, à travers les mécanismes de marché : ce qui est bon pour la rentabilité du capital est bon pour la société. La prétendue souveraineté du consommateur est donc un leurre, puisqu'elle se limite au droit d'utiliser au mieux son revenu disponible, sans pouvoir donner son avis sur ce qui est produit et, en général, sur l'ordre des priorités. Le consommateur-citoyen est libre, par exemple, de choisir entre plusieurs banques, mais ne peut arbitrer entre le luxe des sièges sociaux des banques et la misère des hôpitaux. A contrario la planification peut être définie comme la prédominance des choix collectifs sur les intérêts privés. Cette notion a aujourd'hui disparu du débat économique. Face à la marchandisation du monde, on a encore le droit d'évoquer de possibles « régulations » mais le débat classique entre plan et marché semble définitivement mort et enterré. Pourtant, ce n'est qu'une apparence, pour trois raisons : la notion de planification renaît sous l'appellation de biens communs, elle structure implicitement le débat écologique et va être remise à l'ordre du jour par la crise actuelle.

Les rapports récents du GIEC, du PNUE, de l'OCDE, les orientations de la Commission européenne ou les débats sur l'après-Kyoto ont en commun de fixer des objectifs de réduction des émissions de CO2 spécifiés en termes physiques - par exemple une division par quatre à l'horizon 2050 pour le rapport Stern. C'est typiquement une démarche planificatrice qui introduit une contrainte nouvelle dans l'activité économique. Les méthodes préconisées pour atteindre cet objectif - taxe sur le carbone ou marché des permis d'émission - cherchent à conserver la logique marchande (on joue sur les prix et/ou on institue un pseudo-marché) mais, de l'aveu même de Natalia Tamirisa, chef de division au Département des études du FMI : « les taxes sur le carbone ne garantissent pas la réduction des émissions » (<http://tinyurl.com/5tnnco>).

Ces procédés relèvent néanmoins d'une pratique caractéristique de la planification, celle des « prix administrés ». Il s'agit d'élargir le calcul économique en y incluant des éléments de coûts que le calcul marchand privé ne peut prendre en compte. Il y a là un basculement décisif qui inverse en partie le rapport entre les objectifs et les procédures et met à mal un principe essentiel de l'économie dominante. Dans sa représentation du capitalisme, l'initiative privée et la libre concurrence conduisent à un optimum où les entreprises produisent avec une efficacité maximale, tandis que les consommateurs arbitrent entre travail et loisirs de manière à maximiser leur utilité. Les comportements individuels, guidés par les signaux envoyés par les prix qui se forment sur des marchés concurrentiels, se coordonnent spontanément pour conduire au maximum de bien-être possible. C'est le respect des procédures concurrentielles et l'absence de distorsions qui garantissent cette convergence. On peut à la rigueur « démontrer » ces propriétés dans le cas d'une économie parfaitement statique. Mais si l'on raisonne sur la réalité du capitalisme où les choix d'investissement sont faits par les propriétaires des moyens de production, on s'aperçoit que la société s'en remet à ces choix privés pour révéler ses priorités.

La question écologique l'établit de manière fracassante. Elle conduit en effet à cet aveu fondamental : en laissant faire le tout marché (*business as usual*), nous allons à la catastrophe. C'est reconnaître que la poursuite de cet objectif élémentaire de l'humanité - sa survie - n'est pas garantie par le libre jeu du marché et qu'une intervention consciente et rationnelle de l'humanité en tant que telle - et non réduite à une multitude d'individus - est absolument nécessaire.

Il s'agit alors de préserver les formes. La littérature écologique d'inspiration néo-classique effectue une sorte de repli tactique autour du refus de toute politique qui reviendrait à imposer purement et simplement des normes de production et de consommation. Prenons l'exemple, marginal mais très parlant, des 4x4 : on pourrait imaginer l'interdiction pure et simple de leur fabrication à partir d'une évaluation en termes de valeur d'usage montrant que les nuisances qu'ils provoquent sont sans commune mesure avec le bien-être qu'ils procurent. Or, ce type de mesures fait l'objet de critiques systématiques et une grande partie de la littérature est consacrée à démontrer qu'une

action par les prix est toujours plus efficace. La raison de cette crispation est simple : si l'on commence à débattre du contenu de la production et de la manière dont on produit, on remet en cause la liberté d'entreprendre et en fin de compte la propriété privée. On voit apparaître ainsi une opposition entre deux modalités du calcul économique : d'un côté un calcul marchand privé mais corrigé à la marge, et de l'autre un calcul fondé sur la maximisation de ce que le vieil Engels appelait les « effets sociaux utiles ». Les économistes libéraux l'ont bien compris et consacrent beaucoup d'énergie (il y aurait sans doute là des économies à réaliser) à discuter de la possibilité de conciliation entre efficacité environnementale et concurrence.

Le débat écologique tourne autour de deux grandes questions : la définition des objectifs adéquats, et ensuite les méthodes à suivre pour les atteindre. Sur ce dernier point, la mise en cause de l'efficacité des solutions marchandes doit conduire à une refondation écologique d'un principe de planification à l'échelle mondiale. Les reculs que l'économie dominante a dû concéder sur cette question doivent être mis à profit pour l'étendre à d'autres secteurs de l'activité humaine. Face à la crise alimentaire, la première réaction de plusieurs pays a été de taxer, voire contingenter, les exportations agricoles afin de garantir la satisfaction de la demande domestique. C'est une esquisse de planification, et un nouvel hommage du vice à la vertu.

Autre exemple : la hausse du prix du pétrole et les enjeux écologiques rendent nécessaires à terme une réduction drastique du transport routier qu'il est nécessaire de planifier, autrement dit d'anticiper en enclenchant les nécessaires transitions. Si l'on s'en tient aux seuls mécanismes marchands, les riches continueront à polluer et les pauvres verront leur niveau de vie baisser faute de moyens alternatifs de transport et de chauffage.

Ces défis nouveaux devraient permettre de dépasser le vieil argument tiré de l'expérience des pays dits socialistes où la planification était synonyme d'inefficacité et de désastres écologiques. La propriété privée y avait été en grande partie supprimée, sans que soit mis en place la démocratie sociale qui est la condition d'efficacité d'une planification authentique. S'il apparaît que le terme est définitivement déconsidéré, on pourra en choisir un autre, par exemple celui de gestion des biens communs. L'essentiel ne se trouve pas dans l'appellation mais dans les dispositifs sociaux, en l'occurrence les processus de choix démocratiques.