



Nous marchons sur la tête et dépensons (presque) deux années en une.

Selon la presse unanime (celle qui votait Joe Biden, préférant le gâteau de 78 ans au président sortant et qui se couche en permanence derrière le slogan "pas d'amalgame" à chaque attentat islamiste), le déficit, c'est bon pour l'économie. L'Institut économique Molinari a, cette année encore, calculé le jour où les pays de l'Union européenne ont dépensé toutes leurs recettes annuelles. En 2019, déjà, la situation française n'avait rien d'enviable. L'État et la Sécurité sociale avaient dépensé l'intégralité de leurs ressources le 4 novembre 2019, soit 58 jours avant la fin de l'année. Et cela représentait 11 jours de dépenses non financées de plus qu'en 2018. En moyenne dans l'Union européenne, les pays avaient épuisé leurs ressources le 17 décembre, soit 15 jours avant la fin de l'année. L'écart entre la France et la moyenne de ses voisins était donc de 43 jours. «Il a augmenté de 12 jours entre 2018 et 2019, en dépit d'une conjoncture économique à l'époque favorable», souligne l'Institut Molinari. Les champions étaient le Danemark (avec un excédent équivalent à 36 jours de dépenses), la Bulgarie (excédent de 27 jours) et l'Allemagne (excédent de 19 jours). «Leurs recettes 2019 leur ont permis de financer toutes les dépenses de l'année et de se désendetter et/ou financer des dépenses exceptionnelles». Seuls trois pays — dont la France, donc, aux côtés de la Lettonie et de la Roumanie — avaient épuisé leurs recettes avant le mois de décembre. Selon l'étude, le dérapage devrait doubler cette année, avec 114 jours non financés. Ce serait ainsi depuis le 8 septembre que le montant des dépenses pour l'année entière n'est plus couvert par les recettes. Huit mois de recettes, douze mois de dépenses... hardi petit, vogue la galère, après nous, le déluge, le tsunami et la fin de notre système social... Pire, si on limite l'analyse aux seuls comptes de l'État, «l'impasse budgétaire est encore plus significative» — les comptes de l'État étant davantage dégradés que ceux des autres administrations publiques. Toutes les recettes de l'année auraient été épuisées dès le 26 juillet 2020, 158 jours de dépenses n'auraient donc pas été financés. «Ce seuil des 158 jours n'a été dépassé que 10 fois depuis le début du XXe siècle. À chaque fois, cela correspondait à des périodes de guerre : de 1914 à 1919, de 1939 à 1940 et de 1944 à 1945», note l'Institut Molinari. 158 jours sur une année de 366 jours (2020 est bissextile... on est bien à deux années de dépenses en une. Depuis la crise de 2007-2008, les dépenses publiques ont baissé 3 fois moins vite en France que dans l'UE. Elles ont peu reflué lors de la reprise de 2009 à 2019 (-1,6%), alors qu'elles baissaient significativement

dans l'UE (-4,4%). Parallèlement, les impôts augmentaient - au point de susciter, en 2013, le fameux «ras-le-bol fiscal». L'ajustement européen, lui, reposait aux trois quarts sur la baisse des dépenses publiques et pour un quart sur la fiscalité. Nous plantons des fonctionnaires et il pousse des impôts.

La formidable vitalité du vrai capitalisme concurrentiel US.

Le PIB des États-Unis avait connu un recul de 31% en rythme annualisé au second trimestre de 2020 (T2)... voilà que la croissance affiche un record de +33,1% en première estimation pour le T3, toujours en rythme annualisé. Trump avait ramené le chômage aux États-Unis à un record de 3,5% du total des actifs, le plein emploi jamais vu depuis 1945 (avec moitié moins d'actifs alors). Le pic de la crise a fait remonter le chômage US à 14,7%... et on s'achemine vers une fin d'année 2020 entre 5,5% et 6,5% au maximum. Voilà le dynamisme d'une économie libérale et concurrentielle. Aux USA, il n'y a pas de situation acquise et très peu de corruption pour obtenir les marchés de concession publique. Le géant français de l'affichage publicitaire JCDecaux a perdu un prestigieux contrat, celui qui le liait depuis plus de 30 ans avec les quatre aéroports de New York et du New Jersey, il y a eu un mieux disant et il a gagné. Comme je vous l'ai expliqué, seul contre tous, la semaine dernière, l'économie brouille les pistes et donne une dernière chance à Donald Trump de créer la surprise. En effet, aux États-Unis, le Président en place est toujours réélu lorsque le taux de chômage est faible et/ou lorsqu'il est sur une tendance baissière. Les seuls Présidents américains ayant échoués à être réélus depuis 1970 sont MM. Gerald Ford, Jimmy Carter et George Bush père, car ils étaient confrontés à un taux de chômage élevé et sur une tendance haussière. À l'inverse, tous les autres ont été réélus car ils ont bénéficié d'un taux de chômage faible et/ou sur une tendance baissière. À titre d'exemple, en octobre 1984, le taux de chômage américain était élevé à 7,4%, mais sur une tendance baissière ce qui a permis à Ronald Reagan d'être réélu. En octobre 2012, bis repetita : le taux de chômage américain était haut à 7,8%, mais sur une pente baissière ce qui a permis à Barack Obama d'être réélu. Autrement dit, même si Trump est toujours très mal placé dans les sondages, l'économie, le chômage et les marchés financiers continuent de voter pour lui. À suivre... quand le dernier bulletin sera dépouillé, même si le vote massif par correspondance alimente, comme en France naguère, un risque de fraude massive en faveur du gâteau qui vient de

fêter ses 78 ans et s'endort dans les interviews télévisuelles. Si la "promise" de PSA qu'est Fiat Chrysler Automobiles va dégager un bon gros bénéfice opérationnel en 2020, malgré la crise et une perte significative au S1, c'est en raison du gros carton de ses marques nord-américaines Dodge-RAM et Jeep surtout, qui font face avec succès à une très forte concurrence dans un marché libre. Il y a près de 40 marques qui se disputent les clients "à la loyale" aux USA. Ford (dont le F-150 aligne un demi-siècle de leadership) fait 13,75% du marché et Chevrolet 11,73%, mais Toyota est à 12,23%, Honda à 8,52%, Nissan à 5,75%, Jeep à 5,6%, RAM à 4,27%, Subaru à 4,2%... et tout le monde se bat à la loyale. Concurrence forte. Comme nous l'avions dit la semaine dernière, les Américains ont voté avec comme principal sujet en tête l'économie. À l'heure où ce journal est imprimé, la polémique sur des fraudes massives dans des États dirigés par des "démocrates" bat son plein. Bizarre le dépouillement de votes par correspondance donnant zéro voix de plus à Trump dans le Michigan (là où une fraude massive donna la victoire à JFK en 1960, sic) dans la nuit et près de 140.000 à Biden (100% des bulletins, pas discret) ou encore les 3,25 millions de votants dans le Wisconsin... où il y a 3,13 millions d'inscrits. Le gâteau élu via une fraude massive ? Plus c'est gros, mieux cela passe...

Faute de touristes chinois, les Galeries Lafayette vendent bio.

Faute de vendre bien, on vendra bio... ou non bio d'ailleurs. La célèbre chaîne de grands magasins qui trône boulevard Haussmann à Paris et dans d'autres lieux cumule les sept plaies d'Égypte sur ses seules épaules : fin des touristes chinois depuis déjà un an, grèves RATP et SNCF l'an dernier, Hidalgo qui rend la circulation impossible à Paris, fermeture totale durant le premier confinement, baisse de 70% du tourisme à Paris cet été (la plupart des hôtels sont fermés), télétravail qui vide le quartier Haussmann-Saint-Lazare de ses actifs habituels... et voilà que Bruno Le Maire comme Jean Castex interdisent l'accès aux rayons textiles des magasins ouverts. Les grandes surfaces alimentaires n'ont plus le droit de vendre des articles qui ne sont pas de première nécessité (dans la langue d'avant, on disait «non-essentiels»). Les grands magasins non plus. Mais ces derniers, dans leurs espaces, disposent aussi de produits rentrant dans cette catégorie des articles de première nécessité. Ceux-là, donc, peuvent continuer à être vendus. Dans les magasins Galeries Lafayette et au BHV, les espaces dédiés au bricolage et à l'alimentaire continuent d'assurer leurs ventes. C'est ainsi que le groupe Ga-

leries Lafayette annonce (presque triomphant) que, « pendant toute la durée du confinement, plusieurs espaces des deux marques restent ouverts, parmi lesquels : l'épicerie, le marché, les comptoirs sucrés et salés et la cave des Galeries Lafayette Gourmet du boulevard Haussmann (...) et, du côté du BHV Marais, le rayon bricolage ainsi que les boutiques La Niche et Mobicity de la rue de la Verrerie ». Le BHV Parly 2 maintient également ouvert son espace bricolage, de même que le comptoir Boulanger présent en magasin. Enfin, l'épicerie, le marché de fruits et légumes et les comptoirs de produits frais d'Eataly Paris Marais sont eux aussi accessibles. Pour le reste, évidemment, les sites marchands et services de click & collect, drive et e-réservation, demeurent opérationnels pour l'ensemble des gammes de produits. Donc, si vous avez suivi, pour acheter un costume sans l'essayer (s'il ne vous va pas, il sera possible de le retourner), il vous faudra aller sur le site Internet du magasin, c'est légal, alors que l'accès aux rayons concernés sera interdit. Vous n'avez pas Internet ? C'est que vous êtes un mauvais mouton de cette "nouvelle société" où 67 millions d'habitants sont confinés chez eux et doivent montrer une attestation à la police lorsqu'ils sortent acheter une baguette de pain, muselière obligatoire, alors que plus de 500.000 "sans papiers" circulent en toute liberté et se permettent de faire des manifestations de grande ampleur pour exiger une régularisation de leur situation. Un "réfugié politique" venu chez nous pour fuir l'horrible Russie de Poutine décapite un enseignant. Un "sans papier" venu de Tunisie en fait de même dans la cathédrale de Nice. Un de leurs "collègues" sème la mort à Vienne, les Turcs défilent en bande contre les Arméniens. Pas bio : fou.

Les moteurs thermiques ne cessent de progresser.

L'ancienne Renault 12 pesait moins lourd que l'actuelle Twingo et elle exigeait presque deux fois et demi plus de carburant. C'est facile de mesurer le progrès effectué en un demi-siècle me direz-vous, OK, prenons une base plus récente. L'hebdomadaire Auto Plus vient de mesurer les consommations (non optimisées, chiffres réels tirés de leurs essais) des modèles actuels et les a comparées avec celles d'il y a dix ans, une époque où L'Hebdo BoursePlus avait consacré une étu-

de sur les progrès à venir en ce qui concerne les moteurs à combustion thermique (essence et Diesel). Les normes de sécurité, l'obligation de rouler avec les feux de croisement, la multiplication des équipements ont eu pour conséquence une nouvelle poussée de l'embonpoint des voitures, mais il y a eu des progrès énormes pourtant, sans même parler de l'alternatif-démarrateur qui commence juste à arriver (micro-hybride). Une C3 de 110 ch d'aujourd'hui consomme 0,6 litre/100 km de moins que celle d'il y a dix ans. De la 207 de 95 ch à la 208 de 100 ch, on est tombé d'une moyenne de 7,51/100 km à 5,9 litres seulement. La Clio 3 de 98 ch glougloutait 8,2 litres pour faire les fameux 100 km, la version 5 n'est qu'à 5,8 litres, soit 2,4 litres en moins (environ 3,50 euros d'économisés pour 100 km, 7.000 euros sur les 200.000 km de la vie de la voiture. L'Opel Corsa de GM, version 2010 (95 ch), avalait 5,6 litres de gazole pour 100 km et sa version PSA n'a besoin que de 4,8 litres en moyenne pour une puissance portée à 100 ch. La Clio 5 est à 4,6 litres/100 km, sa devancière était à 5,2 litres. Il est à noter que Volkswagen n'a pas réduit d'un décilitre la consommation de ses Polo essence et de seulement 0,2 litre celle des Diesel, qui vont brûler pas moins de 1.400 litres de gazole de plus qu'une Clio 5 en 200.000 km, c'est bon à savoir : 1.600 euros de dépenses énergétiques en plus que pour la reine de chez Renault. Plus haut en gamme, on remarque que le passage de la 407 à la 508 "opus 2" permet au client de Peugeot d'économiser 1,4 l/100 km, la lionne consommant beaucoup moins que ses concurrentes Audi A4 ou BMW Serie 3, qui ont levé le pied... sur les investissements dans l'efficacité des moteurs. En dix ans, le Dacia Duster (pas cher à l'achat déjà) a réduit de 2 litres sa consommation d'essence et de 0,9 l/100 km celle des versions Diesel. Le crossover 3008 d'il y a dix ans "buvait" un litre de plus aux 100 km que l'actuel SUV 3008 qui vient d'être restylé. Les économies sont colossales, à la fin. Il y a encore plus de quinze millions de voitures de plus de dix ans qui circulent tous les jours en France : leur remplacement par des voitures modernes permettrait d'économiser entre 2 et 3 milliards de litres de carburant chaque année en France, autant de CO2 en moins dans l'atmosphère. Comme le carburant incorpore 10% d'éthanol environ, le thermique aux progrès continus permet de répondre positivement aux questions de la pollution comme du pouvoir d'achat. ■