

## L'économie stupide

Alain Deneault

Numéro 300, été 2013

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/69418ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Collectif Liberté

ISSN

0024-2020 (imprimé)

1923-0915 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Deneault, A. (2013). L'économie stupide. *Liberté*, (300), 34–35.

# L'ÉCONOMIE STUPIDE

Contrat historique de jets d'affaires chez Bombardier : l'indécence de la *superclasse* mondiale.

ALAIN DENEAULT

**P**OURQUOI cesse-t-on collectivement de penser sitôt qu'il est question d'«économie»? Ou, du moins, pourquoi semble-t-il soudainement si difficile de faire preuve d'un sens critique minimal face aux enjeux d'affaires? Serait-ce parce que l'argent, passé ce seuil d'accumulation où il augmente sensiblement l'indice grossier du «produit intérieur brut», auquel on associe le fétiche de la «création d'emplois», réfère toute manière de réflexion? Si «It's the economy, stupid» – à l'origine une phrase-clé pour structurer le discours des organisateurs de la campagne présidentielle de 1992 de William Clinton – signifie qu'il serait bête de penser que le citoyen moyen s'intéresse à autre chose qu'à l'économie (à l'échelle de ce qu'il en comprend), en inversant la proposition, on entend très bien que l'économie rend bête et interdit toute élévation au-delà d'une problématique aussi vénales qu'immédiate.

Le 28 novembre 2012, le journaliste Éric Desrosiers fait état dans *Le Devoir* de la «commande historique» que vient de recevoir le groupe Bombardier : la production «de 56 biréacteurs d'affaires Global évalués à 3,1 milliards, ainsi que des options pour 86 appareils de la même famille de plus pour une valeur totale qui dépasserait 7,8 milliards». Le contrat lie le constructeur québécois à VistaJet, une société qui loue ses appareils, d'une capacité de dix passagers au plus, à des milliardaires soucieux de voyager, pratiquement à la vitesse du son, dans un «confort ultime».

Pourquoi personne, absolument personne, ne se formalise-t-il du symptôme que représente cette «commande historique»? Elle se signale pourtant comme le fait de dépenses excessives au sein des grandes entreprises et de la classe des grands fortunés, alors même que les États font subir, année après année, des régimes de «rigueur» budgétaire à leur peuple, qu'ils groncent copieusement, discours après discours, pour leur mode de vie allégué prodigue. Ce contrat rappelle que les sociétés financières – que les États ont sauvées du marasme à partir

de 2008 en injectant des milliers de milliards de dollars dans leurs coffres sous prétexte que leur faillite entraînerait celle de l'économie tout entière – ont repris leurs pires habitudes sitôt que leur trésorerie s'est trouvée renflouée : octroi de milliards de dollars en bonis à leurs cadres et aux membres de leur conseil d'administration même en cas d'années déficitaires, création d'objets financiers ultra-spéculatifs, à la manière d'apprentis sorciers, et étalages somptuaires de richesse, tels que l'achat ou la location d'avions du type du Global de Bombardier. Dans ce contexte de décadence, le président fondateur de VistaJet, Thomas Flohr, se frotte les mains :

Le niveau de demande est sans précédent. [...] Nos clients ont besoin de vols directs partout sur la planète et, souvent, à la dernière minute. Que ce soit par vol direct de Los Angeles à Shanghai, de Londres à Luanda ou de Kinshasa à Oulan-Bator, nous relient sans escale nos clients à tous les coins du monde en atteignant des niveaux inégalés sur les plans du style et de la sécurité.

Un expert de la Banque Royale du Canada (RBC) fait remarquer au *Devoir* que «les milliardaires et autres dirigeants des plus grandes multinationales» n'ont pas été touchés par la crise économique et qu'ils continuent de rouler sur l'or. Ou plutôt qu'ils affichent «une belle résilience face au contexte économique», car il ne faudrait quand même pas manquer une occasion de leur attribuer les mérites de leur bon sort, même s'il s'observe dans un ordre qui tourne structurellement en leur faveur.

Les «marchés émergents» où VistaJet souhaite par ailleurs mettre en service ses nouveaux appareils sont ceux de la Russie, de la Chine, du Moyen-Orient et de l'Afrique, soit des endroits où l'«émergence» d'une classe de possédants capables d'acquiescer les coûts de tels caprices aéronautiques a nécessairement à voir avec la corruption politique, la spoliation du bien public, la prédation des richesses naturelles et autres opérations mafieuses.

Pourquoi donc cela ne nous saute-t-il pas aux yeux, comme il sautait aux yeux du peuple abusé de France, en 1789 ou en 1848, qu'il fournissait lui-même à une élite monarchique ses richesses et privilèges, lorsque défilaient dans les rues des colonnes de carrosses arborant leur dorure? Pourquoi tant de cécité? Parce que c'est bon pour l'économie : «Les marchés ont semblé apprécier l'annonce, le cours de l'action de la société mère, Bombardier Inc., gagnant 8 % durant la journée et clôturant à 3,37 \$.» Il s'ensuit même, plutôt que de la colère, un sentiment d'inquiétude. Et si les milliardaires, les *high net worth individuals*, comme les baptise pudiquement la firme Merrill Lynch, perdaient un peu en capitaux et en venaient à annuler ces contrats qui profitent marginalement à la plèbe? Un spécialiste nous prévient que ces *contrats mammoth* «comportent un risque plus élevé d'annulation en cas de chute des marchés». Prions donc pour que le marché et les pouvoirs publics qui le soutiennent propulsent encore à la hausse les cours boursiers dont les milliardaires dépendent...

Pourquoi tant d'inhibition intellectuelle devant d'aussi choquantes situations? Parce que les termes de l'idéologie dominante nous occupent le cerveau et que l'on voit encore

les riches comme ceux qui créent une richesse dont on attraperait une menue part plutôt que comme ceux qui la ponctionnent à notre détriment.

#### LA « SUPERCLASSE »

La production de tels avions consiste, dans les faits, en un détournement de l'intelligence à des fins scandaleusement oiseuses. Un ingénieur spécialisé dans la construction des intérieurs de tels appareils de luxe a pour métier d'y faire entrer tous les objets de distinction sociale dont l'utilisation ne met pas en danger les passagers. On met son savoir-faire au service d'un projet consistant à installer tables de billard, bains tourbillons et salle à manger dans des avions dont profite seulement une poignée de privilégiés.

Pire encore, ce n'est pas strictement par folie dépensière, goût du luxe et soif aveugle de distinction sociale que les titulaires de ces avions en rêvent et les commandent réellement. On ne fait pas que s'y amuser, et sans doute même que l'amusement qui y a cours a quelque chose de plus pavlovien et de bien moins sincère que celui qui écloit dans les chaumières des déshérités, lorsque cela arrive. En fait, les dérives structurelles de notre régime oligarchique ont rendu ces engins indispensables à ceux qui prétendent à la direction du monde depuis leur conseil d'administration et autres fonctions institutionnelles. David Rothkopf, fier témoin de l'oligarchie mondiale,

explique en sociologue dans son livre *Superclass* que la caste des puissants vit l'appropriation de tels engins, plus performants que ceux des courriers réguliers, comme une nécessité propre à leur mode de vie, de la même manière qu'un banlieusard nord-américain ne se sent pas détenteur d'un objet de luxe lorsqu'il acquiert une voiture lui permettant simplement de se rendre à son travail, fût-elle dotée d'accessoires électroniques à la mode. Cette caste se vit authentiquement comme ayant vaincu l'espace et le temps – elle est active en toute circonstance et fait l'économie de tout ce que peut représenter en termes de temps et d'espace la *salle d'attente*. Ce n'est pas du luxe, insiste Rothkopf, considérant que le contexte aéroportuaire standard, qui suppose délais, stress et insécurité, pourrait coûter cher à ceux qui se vivent comme les réels décideurs et les souverains des affaires planétaires. Les oligarques doivent disposer du temps et du monde afin de gouverner où qu'ils se déplacent. Pour eux, le jet privé n'est rien de moins qu'un investissement pour contrer les risques (*a risk-management tool*). C'est ainsi qu'un concurrent de VistaJet, Bryan Moss de Gulfstream, présente froidement les choses : son entreprise est au service d'une classe de clients qui considèrent que le

moins de choses possible doivent résister à leur volonté d'être là où ils croient devoir être, pour voir illico ceux qu'ils croient devoir voir afin de mener les activités qu'ils jugent bon devoir mener. Bien sûr, cela a un coût. Ne serait-ce que les frais d'entretien qui oscillent entre 1,25 à 1,5 million par an, par avion, à supposer qu'on l'utilise quelque cinq cents heures. Il n'est dès lors plus question de revenir en arrière ; il faut impérativement demeurer concurrentiel. Et plus ses membres voyagent et se déplacent ainsi, moins ils sont dépaysés en tous points du monde, car ce *hors temps* et ce *hors monde* deviennent précisément leur point de vue sur le temps et le monde. C'est depuis les nuages ou les sommets de hautes tours, positions indistinctes, qu'ils créent les objets financiers leur permettant par exemple de *parier contre* des conjonctures éco-

nomiques (pensons, entre autres, aux obligations grecques ou aux hypothèques titrisées des familles insolubles), afin de s'enrichir massivement lorsque survient la débâcle.

Rothkopf insiste sur le fait que les employés de Gulfstream – ce pourrait être ceux de Bombardier – sont fiers de travailler à la fabrication d'engins destinés à une classe qu'ils ne pourront jamais même approcher. Ils se considèrent comme les « bénéficiaires de la mondialisation », la classe moyenne qui attrape son bout de gras dans l'organisation même des inégalités sociales. Ainsi tout le monde s'aveugle, y compris le lecteur commun de dépêches journalistiques aussi grossières que celles annonçant

le « contrat historique » de Bombardier, par solidarité avec ceux qui se trouvent ainsi un job et paieront un peu d'impôts (alors que l'entreprise, elle...).

Tous suivent alors en haute altitude et à pleines turbines les termes et l'idéologie d'une caste dirigeante qui elle-même ne voit et n'éprouve plus rien. C'est une *superclasse*, comme l'écrit Rothkopf, une classe qui surclasse le régime de classes lui-même pour littéralement planer au-dessus de toute chose. Et, de ce point de vue, *faire l'économie de toute chose*. Tout paramétrer dans les termes de l'économie marchande et spéculative de façon à ne plus voir du monde les situations insoutenables que celle-ci provoque. Par la médiation des critères étroits de la science comptable et managériale ainsi que par son idéologie fidèlement rapportée, l'oligarchie donne de la hauteur aux propositions abjectes. **L**

Alain Deneault a récemment fait paraître *Gouvernance : le management totalitaire* chez Lux éditeur et a préfacé le livre de Linda McQuaig et Neil Brooks, *Les milliardaires, les ultra-riches, une nuisance morale, politique et économique*, chez ce même éditeur.

On voit encore les riches  
comme ceux qui créent  
une richesse dont on  
attraperait une menue  
part plutôt que comme  
ceux qui la ponctionnent  
à notre détriment.