

ANALYSE

POUR CHANGER LA FINANCE, APPRENDRE À COMPTER LES EXTERNALITÉS (2/2)



Si l'on ambitionne de changer la finance ou, plus largement, de contribuer à une société plus durable et solidaire, il faut commencer par apprendre à compter et mesurer ce qui compte.

Si le PIB fait partie des concepts utilisés quotidiennement, il est capital de s'approprier (déconstruire) cet indicateur omniprésent (1e analyse).

Et d'identifier avec précision ce que cet indicateur ne mesure pas (2e analyse).

En quelques mots :

- Les externalités, qu'est-ce que c'est ?
- Dire que des coûts sont "externes" ne revient pas à dire que personne ne les paye
- Il y a des externalités négatives (le plus souvent) ou positives
- Et si on les internalisait, ça changerait quoi ?

Mots clés liés à cette analyse :

1. Définition d'un coût externe, le plus souvent payés par quelqu'un

On a parlé de pollution et de dépollution. La pollution est le plus souvent considérée comme "externalité négative" par les économistes. Sous ce terme barbare se cache une idée très simple : il s'agit de dépenses non supportées par les agents impliqués dans la transaction. Ces dépenses sont dites "externes" dans le sens où elles ne sont payées ni par le vendeur ni par l'acheteur, pourtant seuls concernés, en principe. Par exemple, le dommage lié à la fatigue occasionnée par le motard qui réveille des centaines de dormeurs la nuit n'est pas comprise dans le prix de la moto ou de l'essence.

Notons que ces coûts ne sont pas "externes" à l'économie ou à la société. Le plus souvent, ces dépenses finissent par être supportées par quelqu'un ou la collectivité. Si on est régulièrement réveillé la nuit et que ces troubles du sommeil débouchent sur une maladie plus grave, quelqu'un finira par payer le traitement. Le malade, son assurance privée ou la Sécurité Sociale.

Du coup, si ces externalités négatives diminuent, cela peut paradoxalement se traduire par une baisse du PIB. Prenons un exemple fortement inspiré de l'actualité. Un constructeur automobile trafique les tests d'émissions de ses véhicules et est donc responsable d'une pollution plus importante encore. Celle-ci cause des dommages à la santé et à l'environnement. Dommages non payés par le constructeur ni par l'automobiliste. Mais supportés par les malades et la collectivité (via la Sécurité sociale, notamment). Si des contrôles plus sévères mettent fin à ces pratiques criminelles, le PIB pourrait diminuer d'autant, alors que la santé du voisinage augmente.

Et les montants en jeu sont colossaux. Novethic publiait récemment¹ une étude selon laquelle 54 000 milliards de dollars pourraient être économisés au niveau mondial d'ici 2050 si on appliquait l'Accord de Paris sur le climat, rien qu'en frais de santé.

Bien sûr, évaluer le montant des externalités est, par nature, un exercice délicat, puisque les dommages en question ne font pas partie d'une transaction monétaire directe. Comment chiffrer le dommage créé par une moto la nuit ? Il faut identifier le nombre de victimes, compter combien se sont réveillées et pas endormies rapidement, et qui en souffrent, au point de perdre en joie de vivre ou de productivité au travail, exprimer ça en euros... Ou suivre une autre logique et chiffrer combien coûterait l'isolation sonore des bâtiments... Beaucoup d'économistes travaillent là-dessus et le problème est loin d'être simple.

Une autre question est de supposer que l'on sait évaluer monétairement les externalités et voir de plus près qui en supporte le coût. Et du coup, s'il y a des injustices flagrantes dans la répartition des coûts et des bénéfices, externes ou pas.

Prenons l'exemple des voitures de société, problème particulièrement aigu en Belgique, ou même les mesures fiscales de 2012, présentées comme plus pénalisantes, restaient très avantageuses, pour l'employeur comme pour l'employé² et ne semblaient pas affecter l'attrait des véhicules de société, beaucoup plus fréquents en Belgique que dans

¹ Appliquer l'Accord de Paris permettrait au monde d'économiser 54 000 milliards de dollars d'ici 2050, http://www.novethic.fr/actualite/environnement/climat/isr-rse/le-chiffre-54-000-milliards-de-dollars-l-economie-realisee-si-on-appliquait-l-accord-de-paris-soit-les-pib-cumules-de-la-chine-de-l-ue-et-de-l-inde-145571.html?utm_source=Abonnes+Novethic&utm_campaign=f9f0642639-EMAIL_CAMPAIGN_2018_03_19&utm_medium=email&utm_term=0_2876b612e6-f9f0642639-171248993

² "650.000 voitures de société", lesoir.be. Ou "Coût pour l'État, taxation, histoire,... tout comprendre du phénomène des voitures de société en Belgique" <http://www.lalibre.be/actu/belgique/cout-pour-l-etat-taxation-histoire-tout-comprendre-du-phenomene-des-voitures-de-societe-en-belgique-59e70fd5cd70477767c36fd8>

les pays voisins. Elles coûteraient 2 milliards d'euros par an à la société³. La moitié du budget total du RER. Le système, en plus d'être coûteux, est donc inéquitable puisqu'il s'agit d'un système qui génère des externalités négatives (pollution atmosphérique, émissions de CO2, pollution sonore, encombrements, étalement urbain...), et qui détourne indirectement des deniers publiques qui pourraient financer les transports collectifs.

2. Externalités positives

Pour rester au niveau de la problématique de la mobilité, notons que les transports en commun (STIB, SNCB,...) sont de nature à réduire les externalités négatives. Le coût "exorbitant" de la SNCF dont nous parlent régulièrement⁴ les médias français paraît subitement plus raisonnable quand on le compare aux externalités liées au transport routier. Ainsi, l'Université technique de Dresde, à la demande du groupe Verts/ALE du Parlement européen, a publié une étude intitulée « Les coûts externes de l'automobile ». Les chercheurs évaluent ces dépenses à 374 milliards d'euros à l'échelle européenne, 50,5 milliards pour la France. Pour l'Hexagone, selon cette étude, le coût des accidents de la route (16,8 milliards en 2008), dépasse à lui seul le fardeau de la SNCF identifié par le fameux rapport Spinetta (14 milliards). Si on prend en compte l'ensemble des coûts générés par les accidents de la route, y compris ceux qui pèsent sur les particuliers, on atteint même 32,8 milliards d'euros en 2015, d'après les calculs de l'Observatoire national interministériel de l'insécurité routière⁵.

À côté de la réduction des externalités négatives, on peut aussi parler, en théorie au moins, d'externalités positives : les situations où un acteur rend un service économique aux tiers sans être récompensé. Un apiculteur peut par exemple "aider" ses voisins agriculteurs par la pollinisation (gratuite) de leurs cultures. Ces derniers bénéficient d'un service dont le premier ne tire aucun bénéfice (sauf si son miel n'en devient que meilleur; auquel cas l'externalité positive est croisée, double).

Le logiciel libre peut aussi être vu comme une externalité positive : quantité d'universités, ONG et entreprises fonctionnent à moindre coût et avec une grande efficacité grâce aux systèmes d'exploitation comme Linux/Ubuntu⁶ ou des logiciels de

³ Les voitures de société coûtent 2 milliards d'euros par an à la société, Lalibre.be, 2017.

⁴ Cet article est rédigé en plein mouvement social en France.

⁵ <https://www.labecedaire.fr/2017/08/18/cout-de-linsecurite-routiere-represente-22-pib/>

⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Distribution_Linux

bureau comme la suite *openoffice*⁷.

Il semble raisonnable d'espérer de nos politiques publiques qu'elles favorisent ce type d'activités.

CONCLUSION

Il est capital de bien évaluer les externalités. Ne serait-ce que parce que des activités générant des externalités négatives seront “naturellement” encouragées (vu la sous-estimation des coûts sociaux). De la même manière, toute activité donnant lieu à des externalités positives sera paradoxalement découragée par la sous-estimation des bénéfices (sociaux) qu'elle procure à la société.

Il faut dès lors une intervention des pouvoirs publics dans le but de mettre en place des politiques économiques qui corrigent ces paradoxes. Dans le jargon, internaliser les externalités.

Mais la tâche est loin d'être simple.

D'abord, on l'a dit, les coûts et les bénéfices externes dont on parle sont le plus souvent extrêmement difficiles à chiffrer (a fortiori en espèces sonnantes et trébuchantes). Pas étonnant : on parle de maladies, de fragilisation d'écosystèmes, de pollutions visuelle et sonore,... Pas de marché pour ça ! Donc pas de prix. Donc pas d'estimation monétaire. Et tout le monde autour de la table n'a pas forcément les mêmes intérêts à aboutir à une estimation hausse ou basse...

Ensuite, ces dommages ou bénéfices sont répartis entre un grand nombre d'acteurs (et générant donc des coûts de transaction trop élevés⁸) ou même des êtres sans personnalité juridique (les arbres qui subissent les pluies acides).

À ces difficultés énormes s'ajoutent encore des enjeux politiques, voire philosophiques.

Notamment l'idée même de monétariser les dommages à l'environnement.

⁷ <https://fr.wikipedia.org/wiki/OpenOffice.org>

⁸ Pensons à une moto qui traverse la ville la nuit : combien de personnes indemniser et combien cela coûterait de les identifier et de les indemniser...

Pour les uns, tant qu'on n'attribue pas de valeur économique à la nature, on la gaspille. Pour les autres, attribuer un prix à la nature, c'est implicitement nier son droit absolu à exister, indépendamment de l'espèce humaine.

Et même si on admettait la nécessité de donner un prix à la nature, on le ferait sur base des prix existants. Qui dépendent de la répartition du pouvoir d'achat actuelle. Qu'on peut juger biaisée voire injuste...

Difficultés énormes. Peut-être même insolubles.

Pour autant, rien n'empêche de commencer par identifier les activités permettant de réaliser d'énormes gains sociaux, bénéficiant au plus grand nombre. Comme le soutien à l'agroécologie ou la mobilité douce.

Apprendre à bien compter est sans nul doute un premier pas qui ne coûte rien et qui peut s'avérer précieux.

Valéry Paternotte

Août 2018

Si vous le souhaitez, vous pouvez nous contacter pour organiser avec votre groupe ou organisation une animation autour d'une ou plusieurs de ces analyses.

Cette analyse s'intègre dans une des 3 thématiques traitées par le Réseau Financité, à savoir :

Finance et société : *Cette thématique s'intéresse à la finance comme moyen pour atteindre des objectifs d'intérêt général plutôt que la satisfaction d'intérêts particuliers et notamment rencontrer ainsi les défis sociaux et environnementaux de l'heure.*

Finance et individu : *Cette thématique analyse la manière dont la finance peut atteindre l'objectif d'assurer à chacun, par l'intermédiaire de prestataires « classiques », l'accès et l'utilisation de services et produits financiers adaptés à ses besoins pour mener une vie sociale normale dans la société à laquelle il appartient.*

Finance et proximité : *Cette thématique se penche sur la finance comme moyen de favoriser la création de réseaux d'échanges locaux, de resserrer les liens entre producteurs et consommateurs et de soutenir financièrement les initiatives au niveau local.*

Depuis 1987, des associations, des citoyens et des acteurs sociaux se rassemblent au sein du Réseau Financité pour développer et promouvoir la finance responsable et solidaire. Le Réseau Financité est reconnu par la Communauté française pour son travail d'éducation permanente.