



le bloc-notes incorrect de...



L'enjeu non négligeable des élections des 20 et 27 juin.

Les Français songent... à la réouverture des restaurants. Ils ont bien raison de vouloir revivre. Il n'empêche que deux élections majeures vont se tenir dans quelques semaines et que cela vaut bien une prise de conscience, même si la campagne électorale est très virtuelle. Elections départementales et élections régionales vont se tenir le même jour, avec plus de 6.000 élus à désigner, qui auront un pouvoir considérable (RSA, Lycées, Collèges, routes, voies ferrées...) dans un contexte modifié. Les partis politiques "du système" (y compris le RN) tirent des conseils départementaux et régionaux des ressources colossales via les cotisations d'élus et des moyens mis à leur disposition (aux frais des contribuables) par les différentes collectivités. Il fut un temps où Nicolas Sarkozy voulait réduire drastiquement le nombre des conseillers départementaux ou régionaux, s'inspirant très partiellement d'une proposition du RCF (un conseiller départemental par 50.000 habitants ou fraction, réunion des conseils départementaux de chaque région en cession "régionale" en lieu et place des conseils régionaux élus à la proportionnelle). Nenni, le coût (hors frais des élections) des instances départementales et régionales représente la somme faramineuse de près de 3 milliards € par an. Il n'y a pas que les ronds-points (signalés par nos amis de Contribuables Associés) qui constituent des gaspillages d'argent public : il y a cette pléthore d'élus "hors sol" qui sont désignés par les partis politiques, au contraire de l'esprit de la V^{ème} République. Comme déjà dit de trop nombreuses reprises dans les colonnes de cet hebdomadaire, c'est de la tête que pourrit le poisson. C'est aussi de l'abstention que vient la préservation de ces parasites de toutes étiquettes. Aller voter, y compris en votant blanc ou nul, c'est une des rares libertés qui nous reste dans cette société de branquignols qui restreignent jusqu'à la liberté d'aller s'allonger sur une pelouse dans un jardin public. La très faible participation a conduit au désastre de la réélection d'Anne Hidalgo, avec juste un tiers d'électeurs s'étant exprimé, les gauchos-islamistes-vertésards ont pris le contrôle de ce qui fut la "ville lumière" avec juste 3 ou 4% des inscrits. Au second tour, il est utile d'éliminer la liste la plus mauvaise en votant pour le moins mauvais (le moins pire). Certains ne sont pas à jeter avec l'eau du bain. Globalement, Valérie Pécresse a fait durant son mandat ce qu'elle avait promis avant en Ile-de-France. Je rigole quand je vois Renaud Muselier s'allier avec les macronistes locaux et prétendre que l'élection de Thierry Mariani à la tête de PACA serait une catastrophe. Dois-je lui rappeler que l'ancien député du Vaucluse (et maire de Valréas) fut toujours réélu contre

le maire d'Orange, alors candidat du Front national ? Il était bon gestionnaire à Valréas puis comme ministre de Nicolas Sarkozy et serait devenu crétin en prenant la tête de la liste RN de PACA ? En Normandie, Nathalie Goulet est minoritaire dans les sondages mais la sénatrice UDI mène le bon combat contre la fraude sociale, ce qui doit être encouragé.

Les 4 principaux dangers qui menacent l'euphorie boursière.

Mine de rien, la propagande officielle est efficace. GL Events, Air France-KLM, Accor, Pierre & Vacances-Center Pares, la Compagnie des Alpes... sont à des capitalisations boursières peu éloignées de leurs moments d'avant crise, alors que les activités de ces entreprises sont entre zéro (remontées mécaniques) et moins de la moitié de l'ordinaire. Sur les quatre premiers mois de 2021, il manque environ 700.000 ventes par rapport au premier trimestre de 2019 sur le marché européen des VP et VUL. Dans la bagnole, le point mort a été considérablement réduit, du coup, les résultats sont bons, mais dans l'hôtellerie-restauration, il y a eu bien plus d'ouvertures que de démolitions de vieux hôtels. Ont ouvert en début de 2021 des projets lancés en 2019 et avant. L'indice CAC 40 nous joue l'air du "tout va très bien, madame la marquise" et les lecteurs m'enguirlandent car je leur dis qu'il est prudent de garder entre 20 et 25% de liquidités. Il y a des nuages noirs que la propagande vous dissimule. J'en vois quatre très gros. Tout d'abord, la vaccination ne résout pas tout. Parmi les chocs extra-économiques, il ne faut pas oublier une possible nouvelle recrudescence de la pandémie (comme cela s'observe déjà malheureusement au Brésil et en Inde, pays qui cumulent 1,8 milliard d'habitants, sans compter leurs voisins, style Pakistan) ou des drames géopolitiques (après dix ans de guerre en Syrie, on ne vous en parle plus, idem pour l'Irak, le Yémen, l'Afghanistan, le Sahel... loin d'être devenus des zones calmes). Il y a ensuite en second danger la poursuite de la récession dans certaines parties du globe. N'oublions pas que l'Amérique latine, de nombreux pays africains et asiatiques, ainsi que la plupart des membres de la zone euro sont soit en récession soit en stagnation (la France confinée en premier). En troisième, j'indiquerai une forte augmentation de l'inflation à travers la planète. Celle-ci a déjà commencé et va continuer de s'intensifier, en particulier aux Etats-Unis. Face à une croissance américaine soutenue (euphémisme : +6,4% au T1 de 2021 et Joe Biden relance toujours plus fort) et une inflation à plus de 3 %, la Fed aura alors bien du mal à maintenir sa politique monétaire inchangée. Dès lors,

sans la morphine des banques centrales, les marchés boursiers risquent de se réveiller avec la gueule de bois. Les taux qui remontent, ce n'est pas une éventualité, c'est une certitude, seule la date est inconnue. C'est le quatrième grand danger qui plane sur les marchés : dans le sillage de la reflation mondiale et de la flambée des dettes publiques, la remontée des taux d'intérêt des obligations d'Etat devient inévitable. Elle a d'ailleurs déjà commencé aux Etats-Unis et s'installe progressivement en Europe. Là aussi, trop habitués à des taux d'intérêt extrêmement faibles, les marchés boursiers ne résisteront pas à un mini-krach obligataire. Si les taux remontent de 0 à 2% sur les OAT à dix ans, la valeur des obligations françaises va s'effondrer de 15%, on parle d'un stock obligataire énorme. La baisse des cours des obligations se comptera en dizaines de milliards d'euros.

La CGT, une façade, une sorte de décor de cinéma.

Il n'y a pas un port français parmi les dix principaux ports d'Europe. Merci qui ? Merci la CGT ! Stellantis (naguère PSA) a été forcé d'abandonner la fabrication des C3 et 208 en France, fermant l'usine d'Aulnay, celle des AX, des Saxo... alors que Toyota fabrique près de Valenciennes ses Yaris de manière compétitive. La raison ? A Aulnay, l'usine était devenue un fief de la CGT, devenue à l'occasion le support des islamistes et des trotskistes réunis. La presse écrite voit ses tirages diminuer d'année en année, les lecteurs basculent sur Internet. La faute en revient à... la CGT du livre, qui a multiplié les grèves contre les journaux, les imprimeries bloquées ont fait basculer vers les tablettes, les ordiphones et les ordinateurs les maigres troupes d'acheteurs qui restaient. Les camionnettes CGT du 1er mai ont été attaquées par des casseurs, anarcho-gauchistes, enfants de bourgeois et autres "antifas" qui avaient détruit juste avant la façade d'une agence de la Société Générale. L'usine Bridgestone de Béthune, après celle Whirlpool d'Amiens et plusieurs autres usines de Goodyear ou Michelin ont fermé leurs portes... le point commun ? Une CGT "forte" sur chaque site, qui a refusé les adaptations nécessaires pour permettre le maintien de la production. La sidérurgie lorraine est morte suite à cette même action prédatrice. De détournement en détournement, le géant EDF a été fragilisé d'année en année... par la CGT, qui "gère" son comité d'entreprise et n'a jamais été absente des arrêts de production, en pleine ouverture à la concurrence. Les délestages sauvages via des "agents CGT en lutte" ont fait effet : EDF n'est plus en très grande forme. Comment s'étonner



que la centrale syndicale communiste suive, avec retard, l'effondrement du parti communiste français ? Le nombre des actifs ayant payé une cotisation à ce "syndicat" au cours de l'année 2020 (minimum 7 cotisations mensuelles sur les 12 mois) n'excède pas les 300.000 selon mes informations, contre 2,5 millions au début des années 1970. Les politiques font mine de considérer que la CGT existe toujours. Nos importations débarquent à Barcelone, Gênes, Anvers ou Rotterdam, ce qui est plus fiable que via Le Havre, Rouen, Dunkerque ou Marseille... L'usine de recyclage de papier de La Chapelle Darblay va fermer, alors qu'on nous bassine avec l'économie circulaire et la nécessité de réduire la consommation de matières premières. Dans la désindustrialisation de la France, il y a le poids des politiques qui mettent trop d'impôts de production et de charges sur le travail en France, mais il y a aussi et surtout le grand banditisme d'un "syndicat" qui a oublié de se consacrer à la défense des intérêts de ses mandants pour ne se préoccuper que de la paye de ses milliers de permanents, déconnectés totalement des réalités. Rien à voir avec IG Metall en Allemagne, avec les syndicats espagnols (qui ont rendu possible la construction et la pérennisation d'usines automobiles en Espagne) ou même avec les syndicats italiens. La CGT n'est plus qu'une façade mais c'est encore un "syndicat" nuisible, même moribond.

Boeing a de nouveaux soucis. C'est ballot.

Il y a une trentaine d'années environ, l'avionneur Boeing rachetait son concurrent US McDonnell-Douglas (le fameux initiateur du DC 3), prenant 80% du marché face à un groupe Airbus à 15%. Quoi faire quand on a une sorte de monopole ? On s'endort et on facture... Le Boeing 737 faisait face à un Airbus A320 plus large, vingt ans plus moderne et moins coûteux à l'emploi ? La belle affaire : Boeing vendait toujours des 747, des 757 et 767, et les compagnies clientes du 737 en commandaient toujours, low-cost style Ryanair en tête. Quand Airbus a décidé de remotoriser ses A319-320-321 pour réduire de 15% la consommation de carburant, Boeing a cru bon de prendre la base du vieux 737 né à la fin des années 1960 pour lui mettre de nouveaux moteurs en lançant le 737 MAX. Souci ? Court sur pattes, le 737 n'était pas adapté à ces réacteurs plus larges. Pour les certifications de l'appareil remotorisé, Boeing a rempli le dossier en lieu et place des autorités US de contrôle (véridique). Du coup, le tampon OK a été posé sur les formulaires sans trop de vérifications. Résultat ? Deux crashes aériens et des centaines de morts. Un an et demi d'arrêt de vol pour l'avion concerné. Les autorités de certification ont pris leur temps pour autoriser l'avion à voler de nouveau. Patatras ! L'autorité de l'aviation civile américaine vient de publier une directive imposant des modifications sur une centaine de B737 MAX. Un souci électrique (pas gravissime) concernant 106 appareils (16 compagnies) cloue au sol l'avion. La FAA est en plein audit du système de fabrication des 737 et la Chine n'a toujours pas levé l'interdiction de vol pour cet appareil. Le marché chinois re-

présente 25% des ventes et Boeing a en théorie (des annulations sont possibles) 3.200 MAX à fabriquer dans son carnet de commandes. Boeing n'a pas de soucis qu'avec le 737. Malgré les commandes militaires (subventions déguisées), Boeing a sorti de piteux résultats au titre du premier trimestre de 2021. Le géant américain de l'aéronautique a publié une perte nette de 561 millions de dollars sur la période contre une perte nette de 641 millions de dollars un an plus tôt. En 2020, Boeing avait accusé une perte nette abyssale de 11,9 milliards de dollars et vu son chiffre d'affaires fondre de 24% à 58,2 milliards de dollars. Boeing avait été pénalisé par les déboires de son 737 MAX et par la pandémie de Covid-19, qui avaient lourdement pesé sur les livraisons et les commandes. Mais il y a eu aussi des soucis à corriger sur le 787 "dreamliner" et on a l'impression que le gros porteur 777 "nouveau" est une sorte d'arlésienne. Pourtant, avec l'arrêt du géant A380 d'Airbus, le biréacteur modernisé de Boeing avait une sorte de tapis rouge pour remplacer les derniers 747 en service et s'installer sur les grandes liaisons mondiales. Chez Airbus, personne ne ricane des déboires du concurrent, même si les bénéfices furent au rendez-vous du T1 et que le rythme des livraisons se poursuit avec une perspective de remontée des cadences au second semestre. Boeing devra songer à arrêter la guerre juridique avec Airbus. ■