



TENDANCE FRANCE | CHRONIQUE

PAR CLAIRE GUÉLAUD

La retraite, l'OCDE et les jeunes générations

Une retraite? Mais on sait bien qu'on n'en aura pas!»: c'est la réponse spontanée que les responsables de la CFDT s'attiraient en 2010 chez les jeunes et jusque dans leurs propres familles lorsqu'ils défendaient la nécessité de réformer le régime par répartition. Le scepticisme des moins de 30 ans est sans doute excessif, mais il trouve à s'alimenter dans l'édition 2015 du *Panorama des pensions* que vient de publier l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques).

Que nous dit-il? Que les trois quarts des économies avancées ont pris des mesures depuis dix ans pour réduire le coût collectif de leurs pensions: relèvement de l'âge légal de la retraite et de celui du taux plein, fréquemment repoussé à 67 ans, voire à 70 ans; adoption de mécanismes d'indexation moins favorables; contingentement des préretraites, etc. Est-ce suffisant pour en assurer la viabilité? Hélas non, assure l'institution, qui prévoit une forte diminution de la générosité des droits à pension pour les générations futures et met en garde contre une possible augmentation du taux de pauvreté parmi les retraités.

Pour pouvoir comparer les régimes des 34 pays de la zone OCDE, les experts du Château de la Muette – le siège parisien de l'institution – sont partis d'un cas type surprenant: une entrée sur le marché du travail à 20 ans et une carrière complète. Sur cette base, et en vertu des législations actuelles, l'âge de la retraite passera de 64 ans en moyenne en 2014 à 65,5 ans en 2050, l'espérance de vie augmentant dans ce laps de temps de quatre ans et demi. A législation inchangée, notre pays ferait alors partie, avec la Slovaquie, le Luxembourg, la Corée et la Grèce, des rares Etats où les hommes arrivant sur le marché du travail à 20 ans pourraient toujours partir à la retraite avant 65 ans.

Ce cas type, toutefois, est tout sauf représentatif en France, où le début de la vie professionnelle est plus tardif et où celle-ci est marquée par des périodes de chômage et d'emplois précaires. Il n'est pour s'en convaincre que de voir à quel point les entreprises s'ingénient à retarder, à coups de stages et de contrats à durée déterminée, le moment de la première embauche à durée indéterminée. L'OCDE a calculé que, dans les éco-

nomies avancées, tout report de cinq ans de l'arrivée sur le marché du travail d'un actif percevant un salaire moyen implique mécaniquement une diminution de 6% en moyenne de sa retraite. Le temps passé hors emploi (chômage, congés maternité ou maladie) est du temps en dehors du système de retraite. Les jeunes non qualifiés, ceux dont l'insertion professionnelle est la plus difficile, disposeront donc de pensions bien plus maigres que leurs aînés.

LA FRANCE, UN PAYS GÉNÉREUX

S'agissant de la France, l'organisation économique reconnaît que «les réformes de ces dernières décennies ont amélioré la situation financière» de l'assurance-vieillesse. Mais, prévient-elle, «à 14% du PIB, les dépenses publiques de retraite restent toutefois élevées, et la pérennité financière demeure dépendante de bonnes performances en matière d'emploi». Les prévisions du Conseil d'orientation des retraites (COR) reposent ainsi sur des hypothèses de chômage optimistes très éloignées de la réalité.

Malgré une impressionnante succession de réformes, la France demeure un pays généreux, où la durée

moyenne de vie passée à la retraite est la plus élevée de l'OCDE: 27,2 ans pour les femmes, du fait de l'allongement de leur espérance de vie, et 23 ans pour les hommes, du fait de leur sortie précoce du marché du travail. Cet écart s'est creusé en vingt ans, les Français continuant de partir nettement plus tôt qu'ailleurs. «Compte tenu de l'allongement prévu de la durée de cotisation nécessaire pour obtenir une pension à taux plein, reculer l'âge minimum de départ en retraite (...) est probablement la mesure la plus efficace pour étoffer l'offre de main-d'œuvre senior», analyse l'OCDE.

L'institution, et c'est dommage, ne s'attarde guère sur «les nouvelles difficultés à plus long terme (...) apparues dans le sillage de la crise financière et économique». «La faiblesse des taux de croissance actuels, alliée à un environnement marqué par des taux d'intérêt bas, ne permet pas d'obtenir les rendements nécessaires pour atteindre des niveaux de pension appropriés, que cela soit au niveau des épargnants ou des prestataires de services financiers qui proposent des contrats d'assurance-vie et de rente viagère et doivent honorer leurs engagements. De surcroît,

LES PRÉVISIONS DU CONSEIL D'ORIENTATION DES RETRAITES REPOSENT SUR DES HYPOTHÈSES DE CHÔMAGE OPTIMISTES TRÈS ÉLOIGNÉES DE LA RÉALITÉ

les tables de mortalité utilisées dans de nombreux pays n'intègrent pas totalement les projections établies pour l'allongement de l'espérance de vie», écrit-elle.

«Tout ceci peut pousser les organismes de retraite et les assureurs-vie à mettre en place des stratégies d'investissement plus risquées susceptibles d'éroder, in fine, leur solvabilité» et de «mettre en péril la sécurité actuelle et future des revenus des retraités», précisent ces économistes. On eût aimé en savoir plus sur ce point, car, s'agissant des jeunes générations, on n'a pas attendu l'OCDE pour savoir ce qui les attend: travailler plus tard pour gagner moins. ■

guélaud@lemonde.fr

L'ÉCLAIRAGE

René Girard, la violence et l'économie

PAR JEAN-PIERRE DUPUY

La furie terroriste s'est abattue sur Paris le 13 novembre, quelques heures avant les obsèques de René Girard, en Californie. Il y a une cruelle ironie dans cette coïncidence, car, pour rendre raison de cette violence insensée, rien n'est sans doute plus urgent que de se reporter à l'anthropologie de la violence et du sacré du professeur de Stanford.

«Ils m'ont haï sans raison», dit l'Évangile selon saint Jean. On traduit souvent le mot grec correspondant par «sans cause». Ce mot renvoie en fait à la gratuité du don (*dōron*). Cette violence gratuite a certainement des causes, mais rien qui ressemble à un début de raison, rien qui dépasse l'imbécillité meurtrière. Comme si ces criminels étaient des hommes économiques rationnels, on s'est demandé quels intérêts les portaient à agir comme ils l'ont fait. Mais l'intérêt (*inter esse*), rappelait Hannah Arendt, c'est d'abord le monde d'objets qui se tient entre les hommes, les empêchant de tomber les uns sur les autres en une mêlée violente, de la même manière que la table réunit les convives en les séparant. La violence du 13 novembre a ceci de terrible qu'elle fut sans objet et qu'elle détruit toute objectivité.

On a pu dire de l'œuvre de Girard qu'elle avait révolutionné les sciences de l'homme. Qu'a-t-elle apporté à la pensée de l'économie? La science économique prétend que sa validité est universelle, qu'elle vaut pour les Indiens Navajo non moins que pour les traders de Wall Street, pour le comportement criminel comme pour les investissements énergétiques. Elle est donc incapable de penser ses conditions de possibilité historiques et anthropologiques. La théorie girardienne vient précisément combler ce manque.

Il fallait l'éclipse du sacré pour que l'économie puisse s'épanouir jusqu'à occuper, dans nos vies individuelles

comme dans le fonctionnement de nos sociétés, la place immense qui est la sienne. Avec ses rituels (le sacrifice) comme avec ses interdits et obligations (le devoir de venger le sang versé), le sacré, pour Girard, est le moyen violent qu'ont trouvé les sociétés humaines pour tenir en échec leur propre violence. Le sacré contient la violence dans les deux sens du verbe «contenir»: avoir en soi et faire obstacle. La sécularisation engendrée par le christianisme nous a privés de ce moyen, et c'est l'économie qui l'a remplacé. L'économie, elle aussi, peut faire barrage à la violence par des moyens violents.

SOMBRE DIAGNOSTIC

L'économie est violente, c'est évident. Qu'elle soit aussi un facteur de paix, c'est ce qu'a pensé une tradition libérale qui va de Montesquieu et des Lumières écossaises jusqu'aux fondateurs du traité de Rome instituant l'Europe. Aujourd'hui encore, le Rwanda mise tout sur la croissance économique pour s'arracher au piège du ressentiment et de la vengeance.

Les passions mauvaises sont contagieuses. L'indifférence réciproque et le retrait égoïste dans le domaine des intérêts privés, voilà les remèdes que l'on imaginait au mimétisme de la violence. L'unidimensionnalisation des êtres réduits à leur capacité de calcul économique, l'isolement des individus et l'appauvrissement des relations, la prévisibilité des comportements, bref, tout ce que l'on décrit comme l'aliénation des personnes dans la société capitaliste, était pensé comme devant mettre fin à la lutte meurtrière et dérisoire des hommes pour la grandeur, le pouvoir et la reconnaissance. Il y a quelque chose de fondamentalement sain dans la logique de l'intérêt. Si elle gouvernait le monde, celui-ci serait un endroit beaucoup plus habitable qu'il ne l'est en réalité.

Mais la tache aveugle de la vision économique des choses, c'est que, faisant de l'intérêt une donnée indépensable de la nature de l'homme, elle n' imagine pas la possibilité qu'il n'y ait plus d'intérêt, plus d'objet, plus de monde commun – simplement, la violence pure. Après le 11 septembre 2001 à New York, le 13 novembre à Paris est comme le signe que le monde est en train de prendre ce chemin. C'est le diagnostic que portait René Girard dans les dernières années de sa vie. ■

Jean-Pierre Dupuy est philosophe, professeur à l'université Stanford

Transports franciliens : aucune proposition politique n'est à la hauteur

Les candidats aux élections régionales, quel que soit leur bord, semblent incapables de rompre avec une politique d'équipement héritée des «trente glorieuses»

PAR JULIEN DEMADE

Tous les candidats aux élections régionales en Ile-de-France partagent le constat du dysfonctionnement des transports, qu'il s'agisse des routes, embouteillées, ou des transports en commun, bondés. Ce à quoi l'on ajouterait volontiers d'une part, la pollution, caractéristique, elle, des seuls véhicules individuels (un tiers des gaz à effet de serre sont en Ile-de-France émis par le trafic routier), et d'autre part, le gouffre financier que représentent les transports collectifs aussi bien qu'individuels (32 milliards d'euros annuels).

Ce triple échec est le résultat d'une politique qui remonte aux «trente glorieuses». On s'est alors mis à tout organiser autour de la double création d'un réseau autoroutier (le périphérique et les grandes radiales) et d'un réseau ferroviaire souterrain (le RER); politique qui a depuis été poursuivie en varietur avec la création des autoroutes en rocade et de nouvelles lignes de métro et de RER. Or, quoique l'on ne puisse imputer à rien d'autre qu'aux politiques suivies jusqu'ici la responsabilité de l'échec, la seule solution proposée par l'ensemble du spectre politique consiste à approfondir ces mêmes politiques: la seule différence entre les candidats porte sur le point de savoir s'il faut poursuivre aussi bien les politiques autoroutières et ferroviaires, ou cette

dernière seulement. Le maître mot en la matière est Grand Paris Express, soit rien moins que le projet de doublement du réseau de métro actuel.

L'écart entre l'échec des politiques portées par les candidats franciliens et leurs ambitions partagées en matière de transports est d'autant plus frappant que, alors qu'ils font de l'extension du réseau ferré l'objectif principal de la prochaine mandature, ils ne sont aujourd'hui pas capables de maintenir en l'état le réseau hérité. Le réseau ferré francilien est en effet vétuste (un seul exemple: un quart des aiguillages ont dépassé leur durée de vie maximale...). Au total, ce sont 8 milliards d'euros qu'il faudrait de ce fait dégager en urgence. Croire que l'on pourrait au même moment s'engager dans une extension jamais vue du réseau ferré francilien (extension dont le coût est chiffré à 30 milliards) n'est qu'un fantasme.

PRATIQUES RÉELLES

La situation des transports franciliens est-elle pour autant pleinement décrite par ce double constat de leur dysfonctionnement et de notre incapacité à y remédier? Nullement, mais pour le voir, il convient de rompre avec les politiques reproduites depuis plus d'un demi-siècle.

Pour ce faire, il suffit de partir des pratiques réelles de déplacement des Franciliens, parce qu'elles donnent du problème une tout autre image que celle véhiculée par le débat politique. En effet, le premier mode de déplacement des Franciliens est non pas l'un de ces modes motorisés qui intéressent tant le personnel politique, mais la marche, qui représente 39% de leurs trajets. Car l'essentiel des déplacements se fait sur des distances qui ne requièrent pas l'emploi de modes motorisés: 45% font moins de 1 km, et 30% entre 1 et 5 km, ce qui correspond à des distances aisément réalisables à vélo – et ce n'est certes pas un hasard si ce pourcentage est peu ou prou celui de la part du vélo dans un pays doté d'une véritable politique cyclable, tel que les Pays-Bas.

On ne saurait alors s'étonner que le

vélo soit, de tous les modes de déplacement, celui qui, et de très loin, croît le plus rapidement (+115% entre 2001 et 2010, contre +1% pour la voiture et +21% pour les transports en commun). Au total, 75% des déplacements franciliens font moins de 5 km et sont de ce fait aisément réalisables par le biais de modes non motorisés – pour autant qu'ils ne soient pas exclus de la voirie par l'aménagement strictement automobile de celle-ci, qui est actuellement la règle.

On voit ainsi que ces modes non motorisés, généralement considérés comme «complémentaires» de la voiture et des transports en commun, sont en fait d'ores et déjà au centre des déplacements franciliens, et pourraient l'être considérablement plus si l'on faisait pour eux une fraction seulement des efforts déployés en faveur des modes motorisés.

Il convient donc d'inverser la politique francilienne des déplacements, non seulement pour l'adapter aux pratiques réelles de déplacement des Franciliens et aux transformations rapides de celles-ci en faveur des modes non motorisés, mais aussi parce que seule cette inversion permettra de résoudre les dysfonctionnements actuels des transports motorisés. En effet, transports en commun comme en voiture, délestés de ceux de leurs usages qui pourraient être aisément effectués à pied et surtout à vélo (la moitié des déplacements en voiture font moins de 3 km), non seulement ne seront plus engorgés, mais ne seraient plus les causes des problèmes liés à cet engorgement. D'une part, la pollution automobile s'en verra drastiquement diminuée, d'autre part, les besoins de financement des transports en commun, en fonctionnement mais aussi en investissement (puisque bon nombre des points d'engorgement auront disparu d'eux-mêmes), connaîtront une forte baisse. ■

Julien Demade, chercheur au CNRS rattaché à l'université Panthéon-Sorbonne, est l'auteur de «Les Embarras de Paris ou l'illusion techniciste de la politique parisienne des déplacements» (L'Harmattan, 278 pages, 29 euros)