



## Le brouillard d'Austerlitz

Après la réforme du Code du travail menée en 100 jours, d'anciens ont en Emmanuel Macron un Napoléon de la réforme, enchaînant les faits d'armes pour transformer le pays, son vœu le plus cher. Sauf que... au passage des 150 jours, le soleil d'Austerlitz est caché par le brouillard et le grand froid de la campagne de Russie. Le chef de l'État reporte le grand soir de la fiscalité à 2020, piétine sur la baisse de la dépense publique... et sur le front de la politique du logement, sujet à 40 milliards d'euros, le projet de réforme tourne à la Bérézina. Après avoir annoncé à la fin de l'été 1,5 milliard d'euros de baisse des APL aux organismes HLM en 2018 pour les forcer à réduire les loyers d'un même montant, le gouvernement a vite ramené l'effort à 800 millions. Les discussions porteraient désormais sur 400 millions d'euros... Au final, il est presque certain que les négociations aboutiront à une baisse minime des APL l'an prochain et surtout à un allourdissement du dispositif du logement social, histoire de le rendre encore plus difficile à réformer.

On marche sur la tête, mais c'est pourtant bien le cas. Soutenus par un bataillon de cabinets de conseils, des élus locaux, des entreprises du bâtiment, les organismes de HLM manœuvrent face aux ministères. Leur plan de bataille consiste à s'opposer coûte que coûte à la baisse des APL tout en offrant d'une façon ou d'une autre le 1,5 milliard réclamé initialement. L'État, dont les caisses sont vides, pourrait y trouver son compte.

Reste à éclairer les Français sur la nature de ces rentrées supplémentaires en discussion: une hausse de la TVA et autres taxes. En matière de réforme de la politique du logement, on a vu mieux!

### L'ANTITRUST AU SERVICE DES GAFAM

Entre la satisfaction du président Donald Trump et l'annonce d'une victoire pour le consommateur, l'interdiction de la fusion entre AT&T et Time Warner n'a pas franchement fait couler des larmes. En avalant le conglomérat du divertissement, ses séries, ses chaînes de télé et sa production, le géant américain des télécoms a fait le pari de renforcer ses contenus pour retenir, voire reconquérir des abonnés happés par la concurrence, notamment celle des nouveaux géants d'Internet. Logique d'un point de vue

industriel, donc. Mais inadmissible pour l'antitrust. L'intégration verticale renchérit l'accès des concurrents à ces contenus, voire les en priverait, ce qui freinerait l'émergence d'acteurs innovants sur le marché... au détriment des consommateurs. CQFD.

Si, en revanche, on analyse ce projet de fusion à l'aune des géants d'Internet, l'approche de l'autorité de la concurrence américaine est beaucoup moins probante. Pour AT&T et d'autres opérateurs, l'intégration verticale est la seule réponse économique à la montée en puissance des Netflix, Amazon et autres Facebook ou Google. Ces sociétés, fortes d'une audience planétaire et de moyens financiers inégalés, ont fait le choix d'acheter des programmes à des groupes de médias comme Time Warner pour satisfaire leurs utilisateurs. Parallèlement, elles investissent des milliards pour créer leurs propres contenus, jusqu'au jour où elles pourront se passer des fournisseurs qui les alimentent aujourd'hui...

En stoppant la fusion AT&T-Time Warner, l'antitrust protège à court terme la concurrence au profit des consommateurs, tout en renforçant la domination des géants d'Internet. Pas sûr que le client y gagne!

### L'EUROPE ÉLIMINÉE

Et si une entreprise Internet chinoise devenait la première capitalisation boursière de la planète. Une blague? Hier, peut-être, mais plus aujourd'hui. Les BATX, pour Baidu, Alibaba, Tencent et Xiaomi, l'équivalent chinois des Gafam, grandissent à vue d'œil. Tencent, le mieux valorisé, a provoqué une déflagration dans l'Internet mondial la semaine dernière, lorsqu'il a franchi les 500 milliards de dollars de capitalisation boursière, avant de se hisser pendant quelques heures devant Facebook.

À l'image des stars américaines, ces rouleaux compresseurs innovants profitent d'un marché national immense pour acquérir une puissance mondiale. La planète a trois grandes zones économiques dont deux sont en mesure de bâtir des géants d'Internet et des nouvelles technologies. L'Europe, avec ses dizaines de langues, de législations sociales, fiscales, est incapable de répliquer et se fait silencieusement coloniser par les Gafam et les BATX. Pour quelle conséquence? Une perte annoncée de souveraineté... ■

## Un accident d'avion est une tragédie, la mortalité routière, une simple litanie

Terrorisme, cancer, alcoolisme... La perception des facteurs de mortalité.

Comparaison n'est pas raison : les rapprochements forcés deviennent très vite odieux dès qu'il s'agit de décompter les morts.

Relativiser les 130 vies fauchées au Bataclan sous les mitrailleuses de Daech en rappelant le nombre bien supérieur de décès liés à l'alcoolisme en France, comme l'a fait un politologue connu, est un manque de tact monstrueux. C'est du même tonneau que le mot de Joseph Staline : « La mort d'un homme est une tragédie; un million de morts, c'est une statistique. »

Dans ce domaine aussi les adages latins sont de bon conseil : « Des morts on ne dit rien sinon du bien » (de mortuis nihil nisi bene). Reste toutefois un problème réel et incontournable, dont les journalistes, les économistes et les assureurs connaissent parfaitement les tenants et les aboutissants : les accidents mortels sont perçus très différemment par l'opinion publique selon les circonstances, en fonction de l'éloignement géographique et au gré des conditions pécuniaires. Tous les êtres humains sont certes égaux, mais certains le sont plus que d'autres aux yeux de leurs congénères.

Les écoles de journalisme enseignent ce qu'on appelle « la loi du mort-kilomètre » : les lecteurs de journaux et les téléspectateurs seront d'autant plus sensibles aux accidents que leur localisation est proche de chez eux. Les exemples sont pléthores : en mars 2015, les Européens ont été sidérés par le crash de l'A320 de Germanwings dont le pilote allemand avait précipité dans la mer les 144 passagers et les 6 membres d'équipage. C'était dans les Alpes-de-Haute-Provence. Quelques jours plus tard, 147 étudiants de l'université de Garrissa, au Kenya, ont été massacrés par un gang islamiste, sans que la presse européenne ne s'en fasse pratiquement le moindre écho.

Même à l'âge du « village mondial », les liens de proximité restent essentiels, voire prédominants. Rien n'a vraiment changé depuis que Cicéron affirmait il y a un peu plus de deux mille ans : « Ainsi nous préférons nos concitoyens aux étrangers, nos parents à ceux qui ne le sont pas. » Et cette hiérarchie se retrouve telle quelle dans le Code du travail français : le salarié a droit à cinq jours de congé pour le décès d'un enfant, trois jours pour celui d'un époux ou d'un concubin, etc.

Un autre phénomène psychologique intervient pour fausser les perceptions. La psychologue américaine Daniel Kahneman, dont les travaux ont été couronnés par le prix Nobel d'économie en 2002, a

démontré que les gens fondent leur évaluation des risques selon des exemples précis qu'ils peuvent se remémorer plus ou moins facilement. Ce « biais cognitif » conduit à accorder plus d'importance aux événements bien identifiables et donc mémorables.

C'est là un problème qui intéresse non seulement les psychologues mais également les économistes et plus encore les décideurs publics qui doivent arbitrer entre des infrastructures de transport, par exemple. « Les accidents impliquant des transports collectifs marquent davantage l'opinion publique en raison de l'effet de masse : un accident de chemin de fer ou d'avion qui cause des dizaines, voire des centaines de morts à la fois attire beaucoup plus l'attention et les revendications de sécurité que l'hécatombe rituelle du week-end routier, beaucoup plus disséminée », soulignait en 2001 le rapport Boiteux (« Transports : choix des investissements et coût des nuisances »).

Et Marcel Boiteux, cet homme d'une intelligence exceptionnelle qui a aujourd'hui 95 ans et qui a dirigé EDF de 1967 à 1987, au moment de la montée en puissance de l'industrie nucléaire française, d'observer avec humour : « Pour la mort, le prix de gros est supérieur au prix de détail ! » On remarquera qu'il en va de même à la Bourse : l'investisseur désireux d'obtenir un bloc d'actions pour jouer un rôle clé dans le capital de l'entreprise devra payer ses titres bien plus chers que le particulier qui achète « au détail », au cours du marché.

Loïn d'être une question oiseuse, les différences entre les risques réels et leur perception posent un défi ré-

doutable pour les investissements de sécurité et leur calcul économique. En 2001, le rapport Boiteux avait finalement recommandé au pouvoir politique d'adopter « une valeur de la vie unique pour les décisions publiques d'investissement », quelles que soient les catégories de transport. Un tel choix peut sembler évident par son humanisme, si ce n'est qu'à l'époque « le Royaume-Uni mettait en œuvre une politique de sécurité correspondant à une valeur de la vie humaine en transport collectif égale à cinq fois la valeur routière », notait le rapport Boiteux.

### Dénis de réalité

Combien faudrait-il investir dans la sécurité routière pour ramener la mortalité automobile au niveau du transport aérien? Les chiffres que publie l'OMS, l'Organisation mondiale de la santé, sont terrifiants : chaque année, près de 1,3 million de personnes - plus de 3000 par jour - meurent dans un accident de la circulation, dont 90 % dans des pays pauvres ou à revenu intermédiaire. À titre de comparaison, c'est vingt fois le nombre de tués dans des guerres annuellement. Quant au transport aérien, les 102 crashs répertoriés par le Bureau d'archives des accidents d'avions (B3A) ont fait 629 morts en 2016.

Alarmée par ses chiffres, l'ONU (Organisation des Nations unies) a décrété que 2011-2020 serait une « décennie d'action pour la sécurité routière ». Certes, les conséquences économiques des accidents routiers sont gigantesques et leur coût annuel représente plus de 500 milliards de dollars, entre 1 % et 3 % du PIB de chaque pays, selon l'OMS. Mais les campagnes de sensibilisation semblent vouées à l'échec alors que l'OMS reconnaît elle-même ne disposer d'aucune donnée ni d'aucune étude sur la perception par le public des accidents entraînant des morts. Or ces dénis de réalité de la part des populations sont bien le cœur du problème.



## LIBRES ÉCHANGES

JEAN-PIERRE ROBIN

Chaque année, près de 1,3 million de personnes - plus de 3000 par jour - meurent dans un accident de la circulation, dont 90 % dans des pays pauvres ou à revenu intermédiaire



Les conséquences économiques des accidents routiers sont gigantesques et leur coût annuel représente plus de 500 milliards de dollars, entre 1 % et 3 % du PIB de chaque pays. FOTOLIA

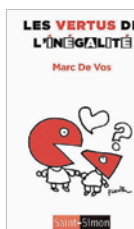
## LIVRES & IDÉES

Jean-Pierre Robin jprobin@lefigaro.fr

## Défense et illustration des inégalités, moteur de la prospérité

**CROISSANCE** L'alternative est simple pour un auteur en quête de sujet. Soit il se coule dans le mainstream des idées en vogue, au risque de hurler avec les loups. Soit il s'inscrit à contre-courant, ce qui lui garantit un minimum d'originalité et retient l'attention. Marc De Vos, spécialiste belge du droit social, a choisi cette seconde option pour son livre *Les Vertus de l'inégalité*.

On ne saurait être plus provocateur alors que la montée des inégalités est pointée du doigt du soir au matin, d'est en ouest, et que leur dénonciation est en passe de devenir une cause universelle. Le livre ne conteste pas la réalité du phénomène, dont il rappelle quelques chiffres bien connus. Aux États-Unis, champion mondial en la matière, « les 400 Américains les plus riches détiennent ensemble une fortune plus importante que les 150 millions sui-



**MARC DE VOS**  
LES VERTUS DE L'INÉGALITÉ  
Éditions Saint-Simon



vants... En France, les 10 % les plus fortunés possèdent près de la moitié du patrimoine ».

Le mouvement de concentration des revenus et du capital est mon-

dial et remonte au début des années 1980. « Même les États-providence les plus généreux avec la pression fiscale et la redistribution la plus large connaissent un accroissement de la part des revenus du top 1 % depuis 1980. » Cette tendance est d'autant plus frappante, qu'elle succède aux « Golden Sixties », 1913-1973, qui constituent « une anomalie historique, la seule période de l'histoire économique où les revenus les plus élevés ont crû plus lentement que tous les autres ». Ce qu'on qualifie parfois de « Grand Nivellement » a été marqué par « deux guerres mondiales, une Grande Dépression, le chaos politique des années 1930 et une éprouvante guerre froide », observe l'auteur, qui ne porte pas cette opinion dans son cœur. « Il y a eu sans doute plus d'égalité mais aussi une misère commune sans précédent. »

Pour expliquer la rupture des an-

nées 1980, Marc De Vos invoque moins la révolution libérale de Thatcher et Reagan que les forces techniques et géopolitiques : « L'économie de la connaissance, la mondialisation du commerce et l'innovation technologique sont les grandes causes de l'inégalité économique. La croissance concentre plus et répartit moins. » C'est dit.

Au passage, il conteste les analyses de Piketty et son best-seller *Le Capital au XXI<sup>e</sup> siècle*, notamment sur l'idée que les « riches » et les « super-riches » formeraient une caste indéboulonnable. « De nos jours, quelque 70 % des fameux « Forbes 400 » (les 400 Américains les plus riches) sont des entrepreneurs de la première génération, contre 40 % dans les années 1980... L'élite capitaliste ne s'enroule pas, elle se renouvelle. » Le livre est une apologie de l'esprit d'entreprise et d'innova-

tion, une reconnaissance du mérite individuel et non de la rente, ce que l'auteur appelle « le capitalisme humain ». C'est en cela que l'inégalité peut-être vertueuse et porteur de bien-être collectif à travers la création de produits performants et de plus en plus abordables, comme l'emblématique téléphone portable.

Paradoxalement, l'inégalité économique est la conséquence d'une égalité des chances grandissante qui caractérise le monde actuel. « L'inégalité au XXI<sup>e</sup> siècle ne reproduit pas la division des classes du XIX<sup>e</sup>, mais accuse les différences personnelles et culturelles. » Et c'est à ce niveau individuel qu'il faut jouer pour aider à s'en sortir les millions de personnes déclassées, par des actions de formation et d'émancipation, insiste Marc De Vos : « Ce n'est pas l'inégalité, mais l'obsession de l'inégalité qui doit nous préoccuper. » ■