

« L'État-guichet, un modèle à bout de souffle dans une France qui a cessé de produire »

EXCLUSIF

Dans une étude publiée par « Le Figaro », le directeur* du département opinion et stratégies de l'Ifop fait le constat de l'impasse absolue du modèle « stato-consumériste » français.



PAR
Jérôme Fourquet

Tout se passe comme si le modèle économique qui s'était progressivement mis en place dans le pays pendant une quarantaine d'années arrivait aujourd'hui en bout de course et avait conduit à une impasse. Ce modèle, que nous qualifierons d'« état-consumériste » ou de « stato-consumériste », a résulté de choix collectifs et politiques qui ont été effectués avec constance par les différentes majorités politiques qui se sont succédé au pouvoir. Ce modèle stato-consumériste repose sur deux postulats et piliers que sont, d'une part, l'extension permanente de la dépense et de la sphère publiques (financée par un niveau de prélèvements obligatoires plus élevé de l'OCDE) et, d'autre part, le primat accordé à la consommation comme principal moteur économique, au détriment de la production. Pour soutenir la consommation et maintenir vaillamment la croissance, les différents gouvernements n'ont cessé d'injecter de la dépense publique, via des investissements, un nombre de fonctionnaires et des budgets de fonctionnement des administrations en hausse ininterrompue, mais également par une protection sociale généreuse se doublant de la « politique du chèque ». Si cette injection constante d'argent public produit à court terme un effet dopant et soutient la consommation, le coût à long terme est faramineux, avec une spectaculaire augmentation de la dette publique, des marges budgétaires qui s'amenuisent et une bureaucratiation galopante, scindées par une administration hypertrophiée, qui complexifie et pénalise au quotidien la vie des acteurs économiques et des citoyens.

Parallèlement, le choix sans cesse réitéré, quelles que soient les sensibilités politiques de nos dirigeants, de favoriser la consommation par rapport à la production, via l'entrée de plain-pied dans un système globalisé permettant d'offrir aux consommateurs français des produits à bon marché, a certes assuré la prospérité de la grande distribution tricolore. Il a aussi permis d'apaiser quelque peu les tensions sociales en France du fait de l'accès d'une large partie de la population à la société de consommation. Mais le revers de la médaille est aussi cuisant : une désindustrialisation massive du pays. De très nombreuses filières productives, lésées d'un haut niveau de prélèvement obligatoire et d'un carcan réglementaire de plus en plus incapacitant, n'ont en effet pas pu lutter à armes égales avec leurs concurrents étrangers.

■ Dette et déficit publics : la grande glissade

En 1978, quelques années après le premier choc pétrolier, qui avait déstabilisé l'économie hexagonale, la dette publique française atteignait l'équivalent de seulement 74,5 milliards d'euros. Elle s'élevait à l'heure où nous écrivons ces lignes à 3101 milliards.

Quelle que soit la conjoncture économique et quelle soit la philosophie politique des dirigeants successifs, le primat de l'augmentation du budget de l'État et le soutien à l'activité par la dépense publique ont constitué le fil rouge de toutes les politiques économiques menées depuis cinquante ans. Il s'agit là d'un invariant de nature systémique et de la pierre angulaire du modèle stato-consumériste. En 2022, la dépense publique atteignait en France 58,1 % du PIB contre 49,8 % en moyenne dans l'ensemble des pays de l'UE. Exposé à ce traitement depuis plusieurs décennies, le métabolisme profond de la société française s'est transformé progressivement. Il ne sait plus fonctionner sans cet appui, la plupart des composantes de la société ne pouvant plus s'en passer.

Cet endettement croissant a permis de financer l'extension et le fonctionnement d'une sphère publique omniprésente, ainsi que de soutenir la consommation. Mais il a également fourni un débouché à l'épargne de bon nombre de ménages : 25 % de la dette souveraine de l'État français sont ainsi détenus par des épargnants français à travers des placements en « fonds euros » des assurances, offrant des conditions fiscales intéressantes, l'assurance-vie étant plébiscitée par les Français qui ont les moyens d'épargne. Selon l'Insee, 40 % des

Français disposaient d'une assurance-vie en 2022 contre seulement 29 % en 1999. Le choix réitéré pour le déficit public et l'endettement de l'État s'est accompagné du formidable essor de l'assurance-vie, qui ne drainait en 1981 que l'équivalent de 15,6 milliards d'euros, contre pas moins de 1923 milliards à la fin de l'année 2023, selon France Assureurs. 78 % de cette somme sont placés dans des fonds euros, investis en grande majorité dans des obligations, notamment émises par l'État français. Le modèle stato-consumériste présente ainsi une certaine cohérence puisqu'il a su développer un produit d'épargne attractif en direction des classes moyennes et supérieures et de nos établissements bancaires et assureurs (qui détiennent 25 % de la dette publique) qui permet de financer en partie l'endettement public. On rappellera toutefois que la moitié de la dette française est détenue par des investisseurs étrangers, ce qui n'est pas forcément un grand gage d'indépendance et de souveraineté. Autre effet pervers du modèle stato-consumériste, toute cette épargne des ménages et des institutions financières tricolores, fléchée vers la dette publique et les emprunts d'État, ne s'investit pas dans le développement des entreprises françaises, qui manquent cruellement - autre travers hexagonal - de fonds propres et d'investisseurs.

Un autre symptôme préoccupant de l'impasse dans laquelle nous menons le choix de ce modèle stato-consumériste réside dans le creusement spectaculaire de notre déficit commercial. En 2006, la balance commerciale affichait un premier solde négatif (-4,3 milliards d'euros), avant de se dégrader régulièrement : -21,9 milliards en 2013, -49 milliards en 2020 et une perte historique de 102 milliards en 2022.

■ L'abandon de la production

Le passage dans le rouge de la balance commerciale hexagonale à partir du milieu des années 2000 a certes résulté d'une augmentation des prix du pétrole, mais surtout d'une augmentation des importations, tirées par la consommation intérieure, et d'un décalage concomitant de la production et des exportations dans des secteurs industriels clés, qui avaient jusque-là plutôt bien résisté. Ce fut notamment le cas de l'automobile, dont la production s'est effondrée après 2005, puisqu'elle est passée en France de 3,5 millions de voitures et de véhicules légers cette année-là à 2,2 millions en 2010, puis à seulement 1,3 million en 2022.

Sur le vaste segment des petites voitures, la production française devenait moins compétitive et les constructeurs tricolores ont délocalisé la production de ces modèles. Ces petites cylindrées, fabriquées de plus en plus en Europe de l'Est, en Turquie ou au Maroc, étaient ensuite importées en France, tout comme la Logan, puis la Sandero et le Duster produits en Roumanie par Dacia, marque qui prit pied sur le marché français en 2005 sur décision de sa maison mère, Renault.

Alors que le fordisme avait su créer un modèle économique vertueux (Henry Ford avait décidé de payer correctement ses ouvriers pour qu'ils puissent ensuite consommer et acheter ses voitures), une spirale négative entraînant la société française vers le bas, se mettait en place progressivement. Face aux difficultés de pouvoir d'achat d'une partie de la population et pour maintenir ses marges, Renault, à l'instar d'autres industriels, fit massivement le choix de la délocalisation pour importer en France des véhicules bon marché. Mais ce choix entraîna une fonte spectaculaire des effectifs industriels et la suppression d'emplois relativement bien payés. Ce qui, en retour, tira vers le bas le pouvoir d'achat moyen et renforça la nécessité de commercialiser du low cost : la Logan devenait ainsi un des modèles de voiture les plus vendus dans une France en désindustrialisation rapide.

Parallèlement à ce choix antifordiste, l'ouverture croissante du pays à la globalisation (adoption d'une monnaie commune avec nos partenaires européens, traités de libre-échange, etc.), combinée au maintien de notre généreux modèle social, dont le financement reposait principalement sur le travail et la production, a plongé dans une situation très difficile de nombreuses filières industrielles, exposées à la concurrence de rivaux étrangers bénéficiant d'un coût du travail nettement plus faible. Certains territoires, marqués historiquement par la présence d'un groupe industriel, furent durement frappés par la chute de ceux-ci sous l'effet des coups de boutoir de la concurrence étrangère. Ce fut le cas notamment lors du « 11 septembre 2001 normand », date à laquelle Moulins annonça la cessation de l'activité dans ses usines de Cormelles-le-Royal (Calvados), Falaise (Calvados), Bayeux (Calvados), Saint-Lô (Manche) et Alençon (Orne), laissant 3 000 salariés sur le carreau.

Un peu plus à l'est, la vallée de la Seine porte les stigmates de cette grande bascule ayant fait passer la France d'un pays de production à un marché de consommation. En une vingtaine d'années, des dizaines d'usines ont fermé leurs portes, comme on peut le voir sur la carte suivante. Si, heureusement, des activités productives subsistent, ce vieux coloir industriel situé entre Le Havre et Rouen a vu se multiplier les implantations logistiques. Idéalement placée à proximité du Havre, où accostent quotidiennement les porte-conteneurs, et en aval de la conurbation française, la vallée de la Seine parcourue par l'autoroute A13 est devenue un hub

logistique où l'on stocke, puis dispatche quantité de productions importées ayant vocation à alimenter la région parisienne, premier bassin de population et donc de consommation d'Europe.

Durant la décennie 2000-2010, l'agriculture, autre pilier productif de notre économie, perdit également beaucoup de terrain et de forces. Exposée elle aussi à la concurrence étrangère venant de pays d'Europe du Nord ayant fait le choix d'une agriculture intensive très productiviste et de pays du Sud à faible coût de main-d'œuvre, la ferme France céda des parts de marché, non seulement à l'export, mais, fait plus nouveau, sur son propre marché intérieur. Ainsi, la part des importations dans le poulet consommé en France est passée de 25 % en 2000 à 40 % dix ans plus tard. Du fait des difficultés de cette filière et de la concurrence accrue (en provenance du Brésil ou de l'Ukraine, notamment), la part des importations de poulets a franchi le seuil des 50 % en 2022.

Sur le plan européen, les pertes de marché à l'export des industriels et des agriculteurs français comme le recours à un volume croissant de produits importés sont venus fragiliser la filière du transport routier, les marchandises venant de l'étranger étant le plus souvent acheminées vers l'Hexagone par des entreprises de transport étrangères. À cela se sont ajoutées l'accélération de l'intégration du marché européen du transport routier, puis son élargissement, avec l'entrée, en 2004, de la Pologne, de la Hongrie, de la République tchèque et de la Slovaquie, ainsi que de la Roumanie et de la Bulgarie, en 2007. De nombreux citoyens de ces pays sont employés à bas coûts comme chauffeurs routiers par des entreprises de leurs pays ou des groupes allemands, notamment le géant Willi Betz. Face à cette concurrence très agressive et pénalisée par une réglementation du travail ne lui permettant pas de lutter à armes égales, le pavillon français a été totalement marginalisé sur le continent. Alors que les camionneurs français assuraient 55 % du transport de marchandises entre la France et les autres pays européens en 1991, cette part est tombée à 36 % en 2000, pour s'effondrer à seulement 7,7 % en 2021. Ainsi, dans ces années, la France est non seulement passée de la production à l'importation, mais ces produits importés et consommés en France sont désormais essentiellement acheminés par des transporteurs étrangers.

L'ouverture croissante du pays à la globalisation combinée au maintien de notre généreux modèle social, dont le financement reposait principalement sur le travail et la production, a plongé dans une situation très difficile de nombreuses filières industrielles, exposées à la concurrence de rivaux étrangers bénéficiant d'un coût du travail nettement plus faible

Ce spectaculaire déclin du pavillon français à l'international, bien raconté dans son livre par Jean-Claude Raspigneaux, s'est soldé par une fragilisation de la filière du transport routier de marchandises tricolore. Atomisé en de nombreuses petites structures, ce secteur se voit attaqué sur son marché intérieur par des concurrents étrangers. En 2000, ces opérateurs étrangers n'assuraient que 27 % du transport routier de marchandises dans l'Hexagone contre plus de 42 % aujourd'hui.

■ Luxe, Rafale, champagne et cognac

Quelques secteurs ont échappé à cette lame de fond ayant frappé la plupart des filières industrielles et agricoles, entraînant dans leur sillage des activités connexes, comme le transport routier de marchandises. Le luxe fait partie de ces secteurs qui demeurent des fleurons français très performants. Hormis le savoir-faire indéfectible des professionnels et des dirigeants de ce secteur, le positionnement ultra-primé de ces productions permet de supporter un coût du travail conséquent. Les impressionnantes marges dégagées permettent également de surmonter sans difficultés majeures les contraintes administratives et réglementaires hexagonales, qui handicapent bon nombre d'entreprises à plus faible rentabilité. Alors que la plupart des autres secteurs industriels n'ont cessé de fermer des usines en France au cours des dernières décennies, les géants du luxe inaugurent chaque année de nouveaux ateliers. Des groupes comme LVMH ou Hermès disposent aujourd'hui d'un très dense maillage de sites de production et leurs sites et ceux de leurs sous-traitants constituent désormais une part substantielle de l'activité industrielle dans de nombreuses régions.

Illustration de la place prépondérante qu'occupe aujourd'hui le secteur du luxe dans l'économie française, LVMH représente 15,4 % de l'ensemble de la capitalisation boursière du CAC 40, alors que ce groupe ne pesait que 4,1 % de l'indice en 1999. Avec Kering (1,7 %) et Hermès (9,2 %), les trois géants du luxe constituent 26,3 % de la capitalisation du CAC 40. On mesure ici l'hypertrophie de ce secteur, qui s'explique à la fois par les performances spectaculaires de ces fleurons, mais aussi par l'affaiblissement concomitant des autres filières industrielles.

Le secteur de l'armement fait également partie des domaines d'excellence de notre économie, la France se situant au deuxième rang mondial des exportations d'armes. Mais, là aussi, les atouts français reposent sur un nombre très limité d'acteurs. Sur la période 2019-2023, les avions Rafale construits par le groupe Dassault* ont représenté à eux seuls un tiers des exportations d'armes tricolores. À l'instar des sacs Hermès ou des mallettes Vuitton, les précieux Rafale font partie des joyaux de la couronne et surcontribuent à nos exportations. Mais ces arbres majestueux cachent hélas une forêt très clairsemée. Dans le secteur de l'armement, des concurrents européens, mais aussi coréens ou israéliens, taillent des crouperies aux industriels français sur de nombreux créneaux moins prestigieux que celui des avions de chasse - blindés, munitions, armes légères, etc. L'industrie française ne produit plus par exemple de fusil d'assaut et c'est le HK 416F, fusil d'assaut allemand, qui a été choisi pour remplacer le Famas, fabriqué jadis par la manufacture d'armes de Saint-Étienne, pour équiper les militaires français. Prenant conscience à l'occasion du conflit ukrainien des risques que présentait le fait de ne plus disposer de capacités de production sur une vaste gamme de matériels et d'équipements militaires, les autorités françaises ont engagé la relocalisation de certaines activités. Emmanuel Macron a ainsi posé le 11 avril dernier, la première pierre d'une usine de poudre pour obus à Bergerac, l'Hexagone ne produisant actuellement plus de poudre.

Même configuration très contrastée dans le secteur de l'agroalimentaire. À elle seule, la filière d'excellence et premium des vins et spiritueux (avec notamment le champagne, le bordeaux et le cognac) dégageait en 2022 un solde exportateur positif de 15,7 milliards d'euros. Cette très belle performance contribue puissamment à équilibrer la balance commerciale du secteur, qui n'affiche un solde positif que de 5,6 milliards, de nombreuses filières agroalimentaires étant aujourd'hui importatrices. Le cheptel bovin à vu sa taille divisée par deux en quarante ans et, si la France exporte beaucoup de bovins en Italie, ils sont abattus sur place et la viande est ensuite réimportée en France. De même, de grandes quantités de pommes de terre sont expédiées en Belgique avant de revenir sous forme de frites ou de chips dans l'Hexagone. L'exemple des chips constitue un cas d'école et une parabole des effets pervers générés par le modèle stato-consumériste. Bénéficiant d'une réglementation sociale et environnementale plus souple que leurs homologues français, les fabricants belges ont capté une grande partie du marché hexagonal (en transformant, on le rappelle, des pommes de terre françaises). Cet avantage social et réglementaire et donc tarifaire (les coûts de production étant plus faibles qu'en France) est par ailleurs maximisé sur un marché comme celui des chips, au sein duquel 40 % des volumes sont commercialisés sous des marques de distributeur (entrée de gamme) dans la grande distribution ainsi que dans le hard-discount. On retombe ici sur le primat des prix les plus bas pour favoriser la consommation la plus massive.

■ La grande distribution : pilier et grand bénéficiaire du modèle stato-consumériste

Dans le modèle stato-consumériste, un acteur occupe une place et un rôle de poids dans la production publique, il s'agit de la grande distribution. Dans ce modèle centré sur la consommation, les grandes enseignes ont acquis au fil du temps un poids économique majeur, qui fait d'elles des acteurs incontournables de la société contemporaine.

Les enseignes de la grande distribution font ainsi partie des principaux employeurs privés du pays : Intermarché emploie 150 000 salariés (en intégrant ses sites de production agroalimentaires), Leclerc 133 000, Carrefour 105 000 et Auchan et Système U autour de 70 000 chacun. Soit des chiffres bien supérieurs aux effectifs des grands groupes industriels en France. À titre de comparaison, Airbus compte 49 000 salariés en France, Renault 48 000 et Total environ 30 000. On peut également mettre en regard les effectifs de la grande distribution à ceux de quelques grandes masses de fonctionnaires ou d'agents des services publics : la France compte 282 000 postiers, 150 000 policiers, 41 800 sapeurs-pompier professionnels.

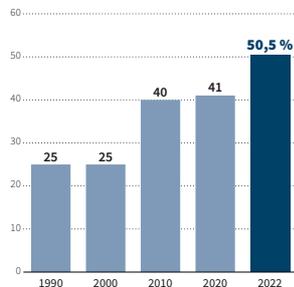
D'un point de vue économique et financier, en 2019, le groupe Leclerc a enregistré un chiffre d'affaires de 48 milliards d'euros et Carrefour, un CA de 38 milliards, soit des masses financières du même ordre de grandeur que le budget des principaux ministères français : 52 milliards pour l'éducation nationale et 37,5 milliards pour les Armées. On le voit, même si d'autres opérateurs sont apparus sur le marché, comme le hard-discount ou les plateformes en ligne, même s'il est vrai que les commerçants traditionnels se sont en partie réinventés, notamment dans le cœur des grandes métropoles, la grande distribution continue de bénéficier d'une force de frappe sans égale sur le plan économique.

Ce poids déterminant acquis par la grande distribution ne s'observe pas qu'au niveau national et macro-économique. Sur le plan local, le secteur marque également fortement son empreinte sur les paysages et l'aménagement du territoire, l'implantation d'un super ou d'un hypermarché s'étant soldée par le développement d'une zone commerciale

Un pays qui ne produit plus mais qui consomme et réglemente

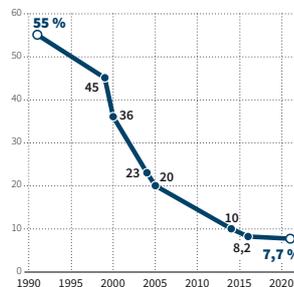
L'agriculture française en recul sur son propre marché intérieur

Part de la consommation française de poulet qui est importée, en %



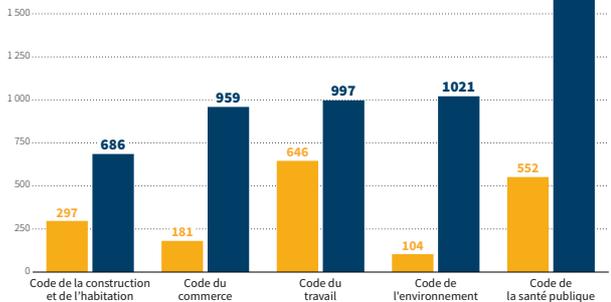
Le transport routier français marginalisé sur le continent

Part du pavillon français dans le transport routier de marchandises entre la France et l'Europe, en %



Une inflation réglementaire qui continue malgré les engagements des gouvernements successifs

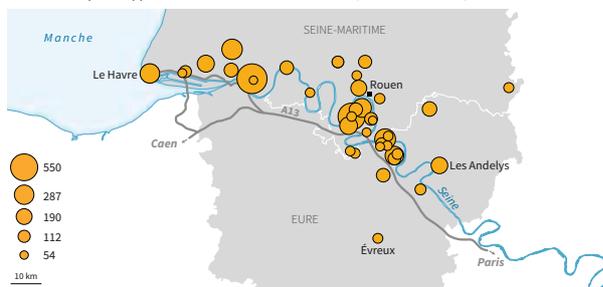
Évolution du nombre de mots dans différents codes entre le 1^{er} janvier 2002 et le 1^{er} janvier 2022, en milliers



De la France des usines à la France des entrepôts, l'exemple de la vallée de la Seine

Désindustrialisation

Nombre d'emplois supprimés lors de la fermeture de l'usine (entre 2005 et 2024)



Source : Jérôme Fourquet, Ifop

Développement de la logistique

Implantation d'un site ou entrepôt logistique



Infographie LE FIGARO

en sortie de ville, qui draine les flux de circulation et de consommation. À l'instar des pouvoirs traditionnels (les seigneurs de jadis avec leurs châteaux, le clergé avec ses églises et ses cathédrales, la République avec ses préfectures, ses tribunaux et ses écoles), ce sont les grandes usines - pour beaucoup aujourd'hui fermées, disparues ou reconverties - qui organisaient et structuraient les territoires de la société industrielle. Dans notre société stato-consumériste, c'est la grande distribution qui imprime désormais sa marque sur le territoire. La carte suivante montre par exemple l'impressionnant maillage déployé par les différentes enseignes, y compris dans un département rural et assez faiblement peuplé comme l'Aveyron.

L'influence et la puissance de ce secteur se manifestent urbistiquement et géographiquement, mais également économiquement et socialement. Dans bon nombre de villes petites ou moyennes, le propriétaire de la grande surface locale (pour les réseaux franchisés ou coopératifs) est désormais l'une des plus importantes fortunes locales, tout comme sur le plan national les patrons des grandes enseignes font partie du gotha économique français. Illustration parmi d'autres du soft power acquis localement par le secteur, les enseignes sont désormais souvent les sponsors des clubs et équipes sportives locales, alors qu'il y a encore une quarantaine d'années ce rôle était rempli par des entreprises industrielles implantées sur place. Il faut dire que, dans ces villes petites ou moyennes, où l'industrie a périéclaté, la grande surface est souvent désormais, avec l'hôpital public, le premier employeur du bassin d'emplois.

L'observation du métabolisme économique d'une ville moyenne française et des flux monétaires et financiers qui l'irriguent donne à voir la réalité crue et le fonctionnement concret du modèle stato-consumériste. Dans une ville moyenne type, les principaux flux monétaires entrants sont assurés par la sphère publique qui verse les traitements des nombreux agents publics (fonctionnaires d'État, agents hospitaliers, fonctionnaires territoriaux), les pensions de retraite aux retraités, qui représentent une part substantielle de la population, mais aussi les multiples prestations sociales (allocation chômage, prime pour l'emploi, RSA, APA, allocations familiales...). Une bonne partie de cette masse financière va ensuite être dépensée dans les zones commerciales de périphérie, 68 % des Français déclarant effectuer prioritairement leurs achats dans ces lieux, selon une enquête de l'Ifop pour l'Anact, Villes de France et la Banque des territoires.

Une fois qu'elles ont capté, via les achats effectués par les habitants dans leurs magasins, une part substantielle des flux financiers circulant dans notre ville moyenne type, ces enseignes de la grande distribution et leurs multiples satellites reversent à l'État de la TVA, qu'elles ont collectée sur les achats effectués dans leurs magasins. Cette TVA représente aujourd'hui la principale ressource de la sphère publique (avec 37,5 % des recettes brutes), loin devant l'impôt sur le revenu (17 %), l'impôt sur les sociétés (12 %) et la TICPE (6 %), d'après les chiffres de la DGFIP.

La TVA et la TICPE viendront ainsi alimenter les caisses de l'État, qui pourra de nouveau irriguer via la dépense publique ces territoires, dans lesquels les activités de production ne génèrent plus guère de richesses. La boucle est ainsi bouclée. Mais le modèle stato-consumériste n'est pour autant pas à l'équilibre. La puissance publique dépense structurellement beaucoup plus que ses recettes depuis des décennies (d'où le déficit public et l'endettement croissant) et toute une partie des produits écoulés quotidiennement dans les rayons de la grande distribution sont fabriqués à l'étranger (d'où le déficit commercial).

Soutenir la consommation : la politique du chèque et du guichet

La consommation occupe ainsi une place centrale dans notre modèle stato-consumériste. En cumulant la consommation des ménages (56 % du PIB) et celle des administrations (23,2 %), elle représente aujourd'hui 79,2 % du PIB, contre par exemple 71,8 % en Allemagne selon l'OCDE. Pour la soutenir coûte que coûte, de nombreuses mesures se sont ajoutées les unes aux autres au fil des ans. Cette politique de soutien à la consommation peut être de nature purement keynésienne ou se doubler de motivations visant à atteindre certains objectifs, comme davantage de justice sociale, l'accélération de la transition écologique ou bien encore un meilleur accès à la culture pour les jeunes. Ces initiatives visent souvent à encourager certaines pratiques (recyclage, gestes de prévention...) et, prises isolément, elles ont toutes leur légitimité. Mais, se succédant les unes aux autres, elles contribuent au fil du temps à profondément ancrer dans les représentations collectives la logique du chèque et du guichet et à installer l'idée qu'en France la puissance publique doit intervenir sur tous les sujets et prendre en charge toutes les demandes.

Parallèlement à la politique du chèque et du guichet, une autre des caractéristiques du modèle stato-consumériste qui s'est mis en place au cours des dernières décennies réside dans l'extension ininterrompue

À l'instar des pouvoirs traditionnels (les seigneurs de jadis avec leurs châteaux, le clergé avec ses églises et ses cathédrales, la République avec ses préfectures, ses tribunaux et ses écoles), ce sont les grandes usines - pour beaucoup aujourd'hui fermées, disparues ou reconverties - qui organisaient et structuraient les territoires de la société industrielle. Dans notre société stato-consumériste, c'est la grande distribution qui imprime désormais sa marque sur le territoire

du périmètre de la sphère publique, avec en corollaire une bureaucratiation et une complexification réglementaire et administrative de plus en plus paralysantes pour la société, comme pour les agents publics.

L'augmentation de la taille des différents codes (du travail, de la santé publique, du commerce...) constitue un bon indicateur. Sans même remonter aux années Giscard et en ne prenant que vingt ans de recul, l'inflation réglementaire est spectaculaire. En vingt ans, la taille du code de la santé publique a été multipliée par trois, celle du code du commerce par cinq et celle du code de l'environnement par... dix!

Emmanuel Macron face au carcan bureaucratique : la stratégie du contournement

Conscient de la lourdeur du système bureaucratico-administratif français et de la somme d'énergie à déployer pour le transformer, Emmanuel Macron a, à plusieurs reprises, choisi de le contourner et de recourir à des procédures dérogatoires au droit commun pour faire avancer plus rapidement ses projets.

Ce fut le cas notamment en avril 2019 à la suite de l'incendie de Notre-Dame de Paris, que le président s'est solennellement engagé à reconstruire en cinq ans. Dix jours après la catastrophe, le Conseil des ministres examinait ainsi un projet de loi spéciale dédié à la cathédrale, texte devant « donner la possibilité au gouvernement de prendre par ordonnance les mesures d'aménagement ou de dérogation (...) pour faciliter la réalisation des travaux. » Concrètement, cette loi permettait de déroger à des obligations en matière de marchés publics et des réglementations en matière de protection du patrimoine.

On retrouvait la même philosophie - et le même constat en creux de la lourdeur des procédures réglementaires et administratives françaises - lors de la mise en place du dispositif des sites industriels « clé en main » dans le cadre du plan France Relance, adopté à la suite de la crise du Covid, en 2020. Désireux de « favoriser et d'accélérer l'implantation des entreprises industrielles et logistiques » à la sortie de la pandémie, les pouvoirs publics sélectionnèrent 127 sites pour lesquels les procédures administratives concernant l'urbanisme, l'archéologie préventive et les études environnementales (notamment faunistique et floristique) - étapes et démarches obligatoires pour tout projet de construction ou d'implantation - furent effectuées préalablement. Ce traitement, que l'on pourrait qualifier de « préventif », que l'administration déployait sur ces sites identifiés, avait pour but que les retards précoces systématiquement générés lors du lancement de chantiers de ce type, soient évités. Le gouvernement sommat ainsi ses propres administrations d'adopter un régime spécifique pour ces sites afin de les prémunir des dérives et des lourdeurs procédurales qu'ils allaient inévitablement rencontrer si le droit normal était appliqué... Toutes choses étant égales par ailleurs, on peut ainsi comparer ces sites industriels « clé en main » au plan de

relance macroniste aux zones économiques spéciales, que Deng Xiaoping avait instaurées en 1979. Lucide quant au fait que les pesanteurs du modèle communisme empêcheraient tout développement économique rapide et que le carcan bureaucratique était très difficile à attaquer de front, le dirigeant chinois créa les fameuses ZES, territoires qui bénéficiaient d'avantages administratifs et fiscaux et qui constituaient ensuite le fer de lance du miracle chinois.

Dans la veine des sites industriels « clé en main », le gouvernement lanca, en novembre 2023, le programme ETIncelles, dispositif visant à accompagner 500 PME dans leur développement pour qu'elles deviennent des ETI (entreprises de taille intermédiaire). Selon les services d'Élisabeth Borne, alors première ministre, « le programme ETIncelles entend lever les éventuels freins administratifs bridant des petites et moyennes entreprises prometteuses pour qu'elles deviennent des entreprises de taille intermédiaire ». Une fois encore, les autorités étatiques reconnaissent de leur propre aveu les freins et lourdeurs engendrés par la réglementation et les administrations.

Le gouvernement semble avoir pris conscience de l'ampleur de la thrombose bureaucratique et administrative qui étouffe le pays. Selon Bruno Le Maire, l'accomplissement des tâches et procédures administratives par les différents acteurs économiques représenterait l'équivalent de près de 3 % du PIB chaque année. Pour alléger ce fardeau, le ministre de l'Économie vient de dévoiler des mesures de « débureaucratiation », dont par exemple la suppression des... 1800 formulaires administratifs Cerfa d'ici à 2030, ou bien encore une « revue complète » sur trois ans des 2500 autorisations administratives que compterait le pays. Espérons que ce projet de loi de vingt-six articles et de plusieurs dizaines de pages ne sera pas une énième version du « choc de simplification » maintes fois promis par les différents locataires de Bercy.

De la même manière, différentes mesures relevant d'une « politique de l'offre » ont produit certains effets au cours de dernières années; 120 000 postes ont ainsi été créés dans le secteur industriel depuis 2017 et plusieurs dizaines d'usines ont ouvert leurs portes durant cette période. Mais le prix de l'électricité, qui a longtemps constitué un avantage compétitif important pour l'Hexagone, a beaucoup augmenté depuis la crise énergétique, ce qui pourrait freiner cette dynamique. Et, si la France est bien devenu le pays européen le plus attractif pour les investisseurs étrangers, il faudrait pouvoir quantifier la part des investissements étrangers consacrés à la création d'activités nouvelles sur notre territoire et celle dévolue à l'achat d'actifs français, ces flux financiers amplifiant la détention croissante de l'économie nationale par des investisseurs étrangers. La poursuite de ce processus, tout comme le maintien à des niveaux très élevés de notre déficit budgétaire et du déséquilibre de notre balance commerciale illustrent l'impasse dans laquelle le choix du modèle stato-consumériste a conduit le pays. ■

*Dernier livre paru : « La France d'après.

Tableau politique » (Seuil, 2023).

**Le groupe Dassault est propriétaire du « Figaro ».