

GRENELLE : LES 35 HEURES DE LA DROITE¹

Rémy Prud'homme²

22 Octobre 2007

Le Grenelle de l'environnement pourrait bien être l'équivalent des 35 heures, avec Jean-Louis Borloo dans le rôle de Martine Aubry. La loi sur les 35 heures a été un choc économique dommageable pour la croissance, le commerce extérieur, les finances publiques. Il faut se demander si les mesures en préparation dans le cadre du Grenelle de l'environnement ne vont pas avoir des conséquences comparables ou pires. On se limitera ici à ce qui concerne le réchauffement climatique.

Les deux trains de mesures partent de bons sentiments : lutter contre ces maux que sont le travail et le réchauffement climatique. Et adoptent à cet effet la même démarche Gosplaniste, qui repose sur deux piliers : augmenter les subventions publiques et surtout réglementer, interdire, empêcher, brimer. Défense de travailler. Défense de rouler à 125 km/h sur les autoroutes. Au fond : réduire la production, cause de tous les maux.

Ces deux trains de mesures ont été ou sont bien accueillis. Travailler moins à salaire égal –la définition des 35 heures– était une mesure très populaire. Il n'y avait guère que des patrons méchants et des économistes grincheux pour crier gare. Sauver la planète –le but du Grenelle de l'environnement– est, s'il se peut, encore plus populaire. Même les méchants patrons n'osent pas se plaindre.

Mais ces deux trains de mesures ont un autre point commun : le choc économique qu'ils causent est du même ordre de grandeur, qui se trouve être aussi celui du premier choc pétrolier. Les 35 heures augmentaient de 10% les salaires qui représentaient 52% du PIB, ce qui faisait 5,2% du PIB ; mais tous les salariés n'étaient pas concernés, et le choc économique était moindre: disons 3%

¹ Publié dans *Le Monde* du 30 Octobre 2007 sous le titre : « Le choc du Grenelle est à venir ».

² Professeur (émérite) Université Paris XII, auteur (avec Michel Didier) du rapport du Conseil d'Analyse Economique intitulé *Infrastructures de Transport, mobilité et croissance*, publié en septembre 2007 à la Documentation Française.

du PIB pour fixer les idées. Le premier choc pétrolier, en 1973-74, est un triplement des prix du pétrole ; comme les importations de pétrole étaient alors égales à 1,4% du PIB, l'augmentation représentait un choc de 2,8% du PIB.

Le coût de l'ensemble des mesures du Grenelle de l'environnement n'est pas chiffré: les Verts ne sont pas des comptables. Mais on a des estimations du coût de la réduction d'une tonne de CO2 associé à une dizaine de ces mesures, dans les domaines de l'habitat et des transports, qui sont les deux secteurs les plus visés. Ces coûts vont de 240 €/tonne pour l'habitat résidentiel existant, à 1400 €/tonne pour le tunnel ferroviaire Lyon-Turin, en passant par 850 €/tonne pour le résidentiel neuf ou 1260 €/tonne pour la limitation de vitesse des poids lourds sur les autoroutes. Prenons un coût moyen de 500 €/tonne, particulièrement modéré au vu de l'échantillon disponible. L'objectif explicite de Grenelle est de réduire les rejets de CO2 d'environ 100 millions de tonnes. Comme chacun peut le calculer, 100 millions de tonnes à 500 € la tonne font 50 milliards –par an. Rapporté au PIB de la France, le surcoût est de 3,1%.

Le Grenelle de l'environnement, dans le seul domaine de la réduction du CO2, implique donc un choc économique tout à fait comparable au choc des 35 heures ou au premier choc pétrolier –qui ont tous les deux eu des effets économiques graves. Le premier choc pétrolier a marqué la fin du plein emploi et de la croissance rapide en France et dans les autres pays développés (dans l'OCDE : 5% de croissance dans la période 1950-73, 2,8% dans la période 1973-79). Même s'il n'a pas été la seule cause de ce changement, il a joué un rôle indiscutable. Le bilan des 35 heures est plus controversé, mais il est généralement admis qu'il a aussi été négatif, et que les 35 heures ont été un mauvais coup porté à l'économie française. La droite, en tout cas, n'a cessé de le répéter. Le troisième choc préparé à Grenelle pourrait-il avoir des effets économiques moins graves –ou plus graves ?

Dans les trois cas, on a bien une augmentation des coûts de production des biens et des services consommés ou exportés par la France. Bien entendu un choc n'est pas une amputation. Une augmentation des coûts de 3% n'est pas une diminution de la production de 3%. L'économie s'adapte et s'ajuste. Mais dans le cas des 35 heures, les possibilités d'ajustement de l'économie étaient bien plus grandes que dans le cas du choc pétrolier ou qu'elles ne seront dans le cas du choc de Grenelle. Les entreprises, en particulier les plus grandes, ont négocié (avec l'accord des syndicats, on doit le souligner) moins de travail

contre davantage de flexibilité et plus de modération salariale, augmentant la productivité par heure et limitant l'impact sur leur compétitivité et leur production. Rien de tel ne se produira dans le cas de la plupart des mesures visant à réduire le CO2. Si les bureaux coûtent plus cher à construire, et les marchandises à transporter, les prix augmenteront, la production diminuera, et l'emploi avec elle (toutes choses égales par ailleurs). On a donc de bonnes raisons de croire que l'impact économique négatif de Grenelle sera nettement plus grave que celui des 35 heures. D'autant qu'il se combine par un malheureux hasard avec un autre choc pétrolier, celui que nous vivons actuellement avec un doublement du prix du pétrole et du gaz, et qui correspond lui aussi à environ 3% du PIB. Borloo pire qu'Aubry pour la croissance et l'emploi !

Le choc de Grenelle est pire que celui des 35 heures pour une autre raison : le gain social associé au choc de Grenelle sera bien plus petit que le gain social associé aux 35 heures. La RTT a au moins un avantage pour les Français qui en ont bénéficié : ils le payent en stress au travail accru, en revenus moindres, et en dette publique augmentée, mais certains au moins ont davantage de loisirs, et ils en profitent. De plus il aurait été difficile d'obtenir cet avantage à un coût plus faible.

La RGS (réduction des gaz à effet de serre) française, en revanche, n'a guère d'avantages pour les Français. Elle bénéficie à toute la planète, et d'une manière absolument dérisoire. 100 millions de tonnes de CO2 de moins réduit de 1/30.000ème le stock de CO2, cause du réchauffement climatique. C'est se donner belle conscience à bon compte.

Ou plutôt à mauvais compte. Car les mesures de réduction du CO2 préconisées sont parmi les plus coûteuses qui se puissent imaginer. La substitution d'une centrale au charbon par une centrale nucléaire, par exemple, entraîne à un coût nul et sans doute même négatif une économie de 10 millions de tonnes de CO2 (bien que ce soit la seule mesure explicitement exclue par Grenelle). Faire cadeau à l'Inde, la Chine ou même l'Allemagne de dix centrales nucléaires aurait sur le réchauffement climatique le même effet que toutes les propositions de Grenelle, à un coût quatre fois moindre. Mais les amateurs de contraintes, de prohibitions, d'impôts, de subventions, et de beaux sentiments n'y retrouveraient pas leur compte.

On conclura par un contraste certes réducteur et caricatural, mais qui donne néanmoins à réfléchir. Durant

les dix dernières années, les rues de Shanghai se sont vidées de vélos et remplies de voitures, pendant que celles de Paris se vidaient de voitures et s'emplissaient de vélos. Dans le même temps, la production de Shanghai a été multipliée par 2,5 et celle de Paris a stagné ou diminué.

(6.000 caractères)