

Les entreprises face à la crainte de la grande paralysie



[lesechos.fr/industrie-services/industrie-lourde/les-entreprises-face-a-la-crainte-de-la-grande-paralysie-2186866](https://www.lesechos.fr/industrie-services/industrie-lourde/les-entreprises-face-a-la-crainte-de-la-grande-paralysie-2186866)

Lionel Steinmann, Sharon Wajsbrot, Bruno Trévidic, Denis Fainsilber, Anne Bauer

September 18, 2025



Les entreprises craignent une nouvelle paralysie en France, alors que la perspective d'un compromis sur le budget devient de plus en plus incertaine. (AFP)

Par [Lionel Steinmann](#), [Sharon Wajsbrot](#), [Bruno Trévidic](#), [Denis Fainsilber](#), [Anne Bauer](#)

Publié le 18 sept. 2025 à 06:10 Mis à jour le 18 sept. 2025 à 06:19

Alors que la grève va battre son plein dans les transports ce jeudi et que les tractations se poursuivent à Matignon pour tenter de dénouer un compromis impossible sur le budget, les patrons montent au front, un à un, pour parer le coup de massue fiscal qui s'annonce. « Si les impôts augmentent, il y aura une grande mobilisation patronale », a menacé d'emblée, le patron du Medef, Patrick Martin, en fin de semaine dernière.

« Sous Hollande et sous Macron, on a réduit de 20 % [l'écart de compétitivité de la France](#) par rapport à la moyenne européenne. Depuis trois ans, on a commencé à faire le chemin inverse : les taxes de production comme le coût du travail qualifié sont repartis à la hausse et il y a une très grande inquiétude des entreprises pour la suite », abonde encore Philippe d'Ornano, le président de Sisley, coprésident du Meti. Certes, comme le confesse un gestionnaire d'actif français, « dans l'esprit des investisseurs la nouvelle censure du gouvernement n'est qu'un épiphénomène au regard d'une tendance très négative engagée depuis la dissolution ». Mais ce nouveau vide gouvernemental fait craindre aux entreprises une paralysie plus profonde encore, avec un vote du budget qui s'annonce toujours plus incertain.

Outre le coup de massue fiscal, elles craignent le contre-coup d'un gel de la commande publique, d'un nouveau changement de cap sur la politique énergétique, ou encore des retards à l'allumage dans le financement des projets d'ampleur dans le ferroviaire ou dans la défense. Ceci alors que les vents de face sont déjà très nombreux à l'international, avec le coup de frein en Chine et l'offensive protectionniste de Donald Trump. Tour d'horizon des dossiers en souffrance.

• Dans la défense, les commandes se font désirer

L'an dernier, les industriels de la défense ont beaucoup grogné en se demandant où était donc passée la hausse des commandes promises par la hausse des budgets militaires et le scénario pourrait se répéter. Dans un contexte de guerre et de promesses constantes de dépenses accrues, certaines entreprises ont perdu confiance en attendant leurs chèques. Sévèrement mis en cause lors d'une audition au Sénat en juillet dernier, [Sébastien Lecornu](#) finissait par admettre un premier retard de trois mois dans le lancement des commandes, en raison de la censure du gouvernement Barnier et de l'absence de budget. « L'année budgétaire a commencé le 2 mars et non le 2 janvier, s'excusait-il, en ajoutant : la censure gratuite, ça n'existe pas ! »

En ajoutant le gel par Bercy d'une partie des crédits, nombre d'industriels ont bien cherché la concrétisation de leurs commandes pendant six mois, alors que la bosse du reste à payer au sein du ministère des Armées atteint des niveaux records.

Si les grands groupes peuvent lisser leurs budgets grâce à leurs exportations, certains sous-traitants ne peuvent tout simplement pas financer leurs investissements, faute de cohérence entre commandes et paiements. Le décalage vécu cette année risque d'être pire encore, en 2026, puisque la promesse était d'accélérer la mise en oeuvre de la loi de programmation militaire avec une hausse des crédits de 6 milliards d'euros et non de 3 milliards comme prévu. L'idée était aussi de réviser au plus vite la liste de course pour boucher les « trous », en matière de défense aérienne, de munitions, de guerre électronique, etc.

• En mal de fonds supplémentaires, le ferroviaire attend un chef de file

Le prochain gouvernement Lecornu aura plusieurs fers au feu en matière de transport ferroviaire. Même si la décision finale revient au chef de l'Etat, un sujet très attendu sera le remplacement de [Jean-Pierre Farandou à la tête de la SNCF](#), alors que celui-ci joue les prolongations depuis plus d'un an. L'ancien Premier ministre Jean Castex, actuel PDG de la RATP est plus que pressenti à ce poste, mais la transition a été repoussée à novembre, pour des raisons déontologiques.

Le prochain exécutif doit en outre mettre en musique les conclusions de la récente conférence sur le financement des transports, achevée début juillet. Le ministre des transports sortant Philippe Tabarot a annoncé pour décembre prochain le passage au Parlement d'une loi-cadre.

Il s'agira de trouver des nouvelles ressources, à hauteur de 1 milliard par an supplémentaire à compter de 2028, pour soutenir la modernisation du réseau ferré national et éviter sa dégradation. Y compris avec la mobilisation de fonds privés. La SNCF a promis de son côté d'accroître de 500 millions la part prélevée sur ses bénéfices annuels, mais compte bien en rester là.

• Les investisseurs dans les énergies vertes en mal de cap

Echaudés par les récents coups de rabots sur les mesures de soutien aux énergies vertes et surtout par le manque de perspectives sur les projets prévus par la France dans les années à venir, les investisseurs et les industriels commencent sérieusement à s'impatienter. En atteste, le départ de l'énergéticien allemand RWE qui vient d'annoncer en interne son projet de cesser ses activités dans l'éolien en mer en France.

Faute d'accord au parlement sur la feuille de route énergétique de la France - [la fameuse « programmation pluriannuelle de l'énergie »](#) - la situation risque encore de se dégrader. De quoi décourager les investissements industriels. Sans cesse repoussée, la publication de ce document clé doit en effet donner l'ampleur et le cadencement des appels d'offres qui seront mis sur le marché par l'Etat dans les années à venir dans l'éolien en mer, à terre, le photovoltaïque, la géothermie, le biométhane, etc.

· Le transport aérien et l'industrie dans le flou sur les taxes

En retardant les arbitrages budgétaires, la chute du gouvernement Bayrou prolonge le suspens sur l'évolution des taxes sur le transport aérien en 2026. Après la forte hausse des prélèvements en 2025, qui semble avoir déjà impacté la croissance du [trafic aérien en France](#), tous les acteurs du secteur, Airbus inclus, réclamaient un allègement de la taxation. Le précédent Premier ministre et le ministre des Transports sortant s'étaient déclarés en faveur d'une stabilisation de la fiscalité sur les billets d'avion. Mais des voix se sont fait entendre du côté de la gauche et des écologistes pour réclamer une nouvelle hausse des taxes, afin de réduire l'écart de prix entre le train et l'avion et plus généralement, afin de rendre l'avion moins accessible financièrement aux Français.

Du côté des industriels, on s'inquiète également d'une possible révision à la baisse des aides publiques à la recherche et au développement et du crédit impôt recherche. Deux dispositifs jugés essentiels pour le maintien de la compétitivité française et dont les montants ont été plusieurs fois remis en cause par le passé.

· Le secteur automobile en mal d'influence à Bruxelles

Pour [le secteur automobile](#), la vacance de l'exécutif est jugée moins pénalisante aujourd'hui que lors de la démission de Michel Barnier il y a dix mois. « Nous étions à l'époque dans une séquence d'arbitrage, aujourd'hui on est plutôt dans l'exécution », résume-t-on du côté de Mobilians, la fédération qui regroupe les services de la branche. Les barèmes du malus écologique et du malus au poids pour l'an prochain ont notamment déjà été calés.

Le secteur reste toutefois très vigilant sur les amendements qui pourraient surgir lors de la discussion au parlement pour durcir ces malus. La majorité des acteurs du secteur redoutent également que ce flottement politique nuise à la capacité de la France à se faire entendre à Bruxelles, au moment où le débat sur un éventuel ajustement de l'objectif du 100 % électrique en 2035 vient de s'ouvrir.

Denis Fainsilber, Bruno Trevidic, Anne Bauer, Lionel Steinmann, Sharon Wajsbrot