

Au Sommet du bien commun

Changer ses modes de vie, de pensée ou de production, quoi qu'il en coûte? Le débat est lancé, mais très loin d'être tranché.

Ce 3^e opus du Sommet du bien commun, organisé à Toulouse les 1^{er} et 2 juin par Challenges, Toulouse School of Economics (TSE) et Les Echos-Événements, nous l'avons titré « *Sacrifices et opportunités* ». Ces deux mots sont un résumé parfait de son débat phare entre Christian Gollier, directeur de TSE, et Carlos Tavares, le patron de Stellantis. Au-delà des extraits à lire ici, ces échanges méritent d'être écoutés en intégralité sur notre site (challenges.fr/common-good-summit) car ils symbolisent toutes les contradictions du bien commun : nécessité absolue de changer nos modes de vie, de pensée et de production, mais totale incertitude sur les moyens de financer ces transformations. Le cas de la voiture électrique, qui représente un investissement de plus d'une année de revenu des classes moyennes, est emblématique.

Cette édition, que nous voulions ouverte sur la société civile, a provoqué quelques rencontres enrichissantes et savoureuses. Comme la présence, côte à côte, de Brigitte Gothière, présidente de L214, et Jean-Baptiste Voisin, directeur de la stratégie de LVMH (actionnaire de Challenges) et initiateur des élevages de crocodiles « sans stress », pour débattre du bien-être animal. Personne n'a mangé l'autre ! Mais c'est

Lucile Schmid, vice-présidente de la Fabrique écologique, qui trouvait les mots justes à l'ouverture du Sommet : « *La difficulté à laquelle nous sommes confrontés n'est pas seulement la question du bien commun mais celle du langage commun entre les activistes, les économistes, les chefs d'entreprise.* » Elle ne croyait pas si bien dire. Peu avant sa conclusion, le Sommet était interrompu par le groupe Extinction Rebellion, dont la principale critique (« *Comment osez-vous vous appeler le Sommet du bien commun?* ») était d'avoir invité des entreprises à la tribune. Comme s'il était sacrilège, par exemple, dans une région en ébullition autour du projet d'autoroute Castres-Toulouse, d'écouter l'opinion d'un concessionnaire, Vinci Autoroutes, certes non concerné par le cas de l'A69, mais rompu aux contestations. « *L'autoroute est cinq fois plus sûre que la route, a tenté d'expliquer Pierre Coppey, son président. Comment ne pas entendre notre point de vue quand la colonne vertébrale des transports en France – 30% des émissions de carbone –, c'est la route. C'est contre-intuitif, mais l'autoroute, qui concentre 25% des déplacements, doit participer à la décarbonation.* » Qu'allaient répondre les activistes ? Ils avaient disparu...
V. B.

Moment fort de ce 3^e Sommet du bien commun : le débat entre Christian Gollier, directeur de Toulouse School of Economics, et Carlos Tavares, directeur général de Stellantis, le groupe automobile aux quatorze marques. Extraits.

Challenges. Le rapport sur les incidences économiques de l'action pour le climat remis par Jean Pisani-Ferry insiste sur le caractère « inégalitaire » de la transition, particulièrement pour les possesseurs d'automobile. Craignez-vous une révolte des clients ?

Carlos Tavares. La liberté de mouvement est fondamentale dans la vie des démocraties modernes. Stellantis considère que sa raison d'être est d'apporter des solutions qui soient propres, sûres et abordables pour protéger la liberté de mouvement de chacun. Nous pensons que s'attaquer à cette liberté de mouvement des citoyens – a fortiori de ceux qui ont les moyens économiques les plus faibles – n'est pas raisonnable. La consultation du Sénat présentée récemment montre que les zones à faibles émissions mobilité sont rejetées par 86% des Français, car la plupart utilisent leur voiture pour, tout simplement, aller travailler. Sommes-nous prêts à critiquer ces conducteurs-là ? Je n'ai pas la réponse.

Christian Gollier. Ce problème d'acceptabilité sociale est central. Pourtant, le secteur de la mobilité est le mauvais élève des trente dernières années en termes de décarbonation. L'Europe a globalement réduit ses émissions de carbone de l'ordre de 25% par rapport à 1990 ; mais le secteur de la mobilité a plutôt augmenté les siennes. On remercie les constructeurs, car ils ont amélioré l'efficacité énergétique des véhicules, mais comme on parcourt plus

PHOTOS : BRUNO LEVY POUR CHALLENGES

amazon



BANQUE des
TERRITOIRES
BANQUE CRÉDIT COOPÉRATIVE

Domus Group

Pfizer



Pierre Fabre

La Région Occitanie



Sommet
"Sauver le bien commun"



Sacrifices et opportunités

Vincent Beauflis (à gauche), directeur de la publication de *Challenges*, Christian Gollier, directeur de TSE, et Carlos Tavares, directeur général de Stellantis (à distance).

DÉBAT CHRISTIAN GOLLIER / CARLOS TAVARES

La route décarbonée est pavée d'inégalités

L'économiste et le constructeur s'entendent-ils sur une vision à long terme de la mobilité? Pas sûr, notamment sur une éventuelle taxe carbone.

de kilomètres, globalement on émet plus de CO₂ dans nos déplacements. Or on voit bien dans le mouvement des Gilets jaunes que toucher à la mobilité, c'est socialement très problématique. Il faut baisser les coûts du passage au véhicule électrique : c'est la clé pour son acceptabilité sociale.

Stellantis a-t-il les moyens de baisser le coût de la voiture électrique?

C. T. A Stellantis, nous n'avons aucun problème avec l'interdiction de vente des véhicules thermiques en 2035. Cette décision impose, en revanche, une transformation très profonde, très rapide, voire violente de ce que nous faisons. Stellantis

s'adapte vite : nous avons douze modèles de véhicules électriques dans nos usines françaises.

Le problème va venir tout simplement de l'équation suivante : dans le coût total de fabrication d'une auto, il y a trois grands facteurs – en gros, 5% de coûts logistiques, 10% de valeur ajoutée dans l'usine du constructeur, et 85% de coûts des pièces achetées auprès des fournisseurs. Si le coût de la technologie électrique que Bruxelles nous impose est de 40 à 50% plus élevé que celui de la motorisation thermique, nous n'avons pas d'autre solution que d'absorber ce surcoût. Toutes les autres solutions sont des désastres sociaux, ou des désastres en matière d'instabilité, si l'on cherche à brider la liberté de mouvement des citoyens. On comprend donc aisément que cet effort va porter essentiellement sur le tissu de fournisseurs de pièces auto. Or, en Europe, vous avez 14 millions ▶▶▶





Carlos Tavares / Stellantis

“ J’ai promis à mes quatre petits-enfants que Stellantis sera neutre en carbone en 2038. ”

►►► d’emplois dans l’automobile. C’est là que se situe véritablement le problème.

C. G. Effectivement, l’augmentation des coûts va conduire à une augmentation des prix et à un problème d’acceptabilité sociale. Oui, la voiture électrique va coûter plus cher pendant encore longtemps. Donc, en 2035, se posera la question : quand on dira au consommateur qu’il ne peut plus acheter cette voiture thermique qui est jusqu’à deux fois moins chère, qui est plus efficace, et qui peut-être utilise des sources d’énergie moins coûteuses, alors effectivement, se posera la question de savoir s’il faut résoudre le problème par des subventions ou par un bonus-malus boosté, par exemple.

Boosté par la taxe carbone ?

C. G. Les voitures électriques, aujourd’hui, sont achetées par des clients plutôt aisés. Ce sont ces classes aisées qui profitent du bonus, lequel accroît, en un sens, les inégalités sociales. C’est un vrai sujet : les économistes disent que l’Europe aura des difficultés pour financer ce soutien aux ménages et nos efforts de transition énergétique par de l’endettement. Donc, l’acceptabilité sociale va être complexe à gérer. En particulier, je pense qu’en 2035, si on n’a pas mis en place une taxe carbone à un niveau qui est socialement désirable (sans doute à hauteur de 200 euros la tonne de

CO₂), on aura une vraie tension quand on verra que les voitures d’occasion sont moins chères que les électriques.

Ces 200 euros la tonne, quelles incidences auraient-ils sur le prix de carburant ?

C. G. Cela impacterait le litre de carburant de 50 centimes. Oui, les « gilets jaunes » sont sortis dans la rue pour une taxe moins élevée. Mais est-ce plus raisonnable d’interdire des voitures beaucoup moins chères à produire, en 2035 ? Or la taxe carbone, elle, a un avantage : celui d’engendrer un revenu fiscal qui peut être utilisé pour aider les foyers les plus modestes. Et plus la taxe sera élevée, plus nous disposerons de revenus fiscaux pour soutenir les ménages et faire en sorte que la lutte contre le changement climatique se combine avec une lutte contre les inégalités.

Carlos Tavares, acceptez-vous le principe de la taxe carbone ?

C. T. Si, en Europe, nous voulons protéger notre mode de vie avec des taxes, notamment à l’importation, la première conséquence de cela, c’est que les classes moyennes, qui ont construit leur pouvoir d’achat sur un *sourcing low cost*, vont pâtir d’une inflation plus importante. Quelle est la voiture électrique la moins chère disponible sur le marché français ? Elle est importée de Chine. Si demain vous taxez le carbone à l’importation, la première

victime est le client de cette voiture qui va la payer plus cher.

Ce que je veux partager avec vous, c’est l’idée qu’on assiste à une fragmentation du monde et au renforcement des bulles. Les économistes nous disent que la création d’une bulle conduit à de l’inflation à l’intérieur de la bulle. Mais cela nous revient dans la figure : car une fois la bulle créée, qui génère de l’inflation, comment faites-vous pour assurer la stabilité sociale ? Vous êtes revenu à la case départ.

C. G. Oui, effectivement, la transition énergétique est inflationniste, que cela soit par la taxe carbone ou par n’importe quelle méthode. Interdire la production d’acier par des hauts fourneaux et obliger la sidérurgie à remplacer cette technologie par des technologies à hydrogène et de l’électricité verte, cela va doubler le coût de production de l’acier, disent certaines études. Et que cela soit par le biais d’une taxe carbone ou par des interdictions, le résultat est le même. Je trouve donc la critique de Carlos Tavares à propos de la taxe carbone un peu injuste, car nous sommes confrontés au mur de l’inflation lié à la transition énergétique. Mais, sauf miracle technologique à venir, nous sommes aussi confrontés à une obligation morale vis-à-vis des générations futures.

C. T. D’abord, concernant les générations futures, j’ai promis à mes quatre petits-enfants que Stellantis sera neutre en carbone en 2038 ; et notre empreinte carbone a déjà été réduite de 30% par rapport à 2019. Mais je m’engage également devant vous : la part de marché de Stellantis restera raisonnablement à hauteur de 20% du marché européen, même si les Chinois arrivent avec un avantage coût de l’ordre de 25%. Ce sera dur, ce sera probablement brutal. Mais à mon avis, Stellantis va garder 20% du marché.

Et si, avec l’évolution des usages, le marché français se réduit de 500 000 voitures, comme l’anticipe le rapport Pisani-Ferry, cela veut-il dire qu’il y aura une usine Stellantis en moins quelque part ?

C. T. Je vais vous répondre avec une autre question : pourquoi voulez-vous qu’il y ait des usines, si vous ne voulez pas de voitures ?

Propos recueillis par Eric Bergerolle ►



Christian Gollier / Directeur général de TSE

“ La taxe carbone engendre un revenu fiscal qui peut servir à aider les foyers les plus modestes. ”



INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

Par Joëlle Barral,
directrice de la recherche
en IA de Google-DeepMind.

« L'usager a plus d'imagination que nous. L'intelligence artificielle est un outil et doit rester un outil. Et nous avons besoin d'une réflexion globale sur l'utilisation de cette technologie en prenant en compte le bien commun. Quand nous voyons par exemple le potentiel de l'IA dans la santé, où nous travaillons depuis une dizaine d'années, nous pensons toujours au serment d'Hippocrate (ne pas faire de mal) et nous avons une approche méticuleuse pour comprendre les limites de nos modèles. A Google, même si nous n'avons pas un tel serment, nous avons évidemment un code de conduite et des pratiques d'intégrité.

La façon dont chaque métier va s'approprier ces technologies doit être co-construite. L'IA est une technologie qu'il faut réguler, certes, mais bien réguler. A Google, nous sommes attachés à ce que l'intelligence artificielle ne renforce pas les biais et respecte un haut niveau d'exigence scientifique. Toujours dans le domaine médical, où j'ai beaucoup travaillé, la filiale DeepMind de Google a ainsi développé Med PaLM 2. Un système intelligent pour poser des diagnostics médicaux. Mais elle s'interdit de le soumettre à des professionnels de santé avant de pouvoir s'assurer que ses réponses ne peuvent induire un médecin en erreur. Enfin, quant à la question souvent posée de l'utilisation de l'IA par les étudiants, c'est quelque chose qu'il faut encadrer. Nous sommes dans un pays historiquement fort en maths. On est largement capable de relever le défi. »

CLIMAT

La difficile recherche d'un langage commun



Yann Leriche, directeur général de Getlink, **Ghislaine Ottenheimer,** de Challenges, **Lucile Schmid,** vice-présidente de La Fabrique écologique et, à distance, **Philippe Ducom,** président d'ExxonMobil Europe.

le débat en interpellant directement... le Sommet du bien commun. « La difficulté à laquelle nous sommes confrontés, ce n'est pas

Signé en décembre 2015, l'Accord de Paris est devenu la boussole du climat. Toutes les parties prenantes le reconnaissent. Mais huit ans après la COP 21, on est loin du compte. Au lieu de l'augmentation de 1,5 degré d'ici à la fin du siècle, la planète est plutôt sur une trajectoire de + 3, voire + 4 degrés. Dire pour autant que rien n'a été fait serait, bien sûr, réducteur. Président d'ExxonMobil Europe, Philippe Ducom indique que son entreprise a créé une division « Solutions bas carbone » dans laquelle elle compte investir 17 milliards de dollars d'ici à 2027 : « La réduction des émissions sera réalisée via trois technologies : la capture et le stockage de CO₂, les biocarburants et l'hydrogène vert. »

L'entreprise Getlink est dans une problématique différente. Le train pollue évidemment beaucoup moins que l'exploration pétrolière. Mais le réseau ferré français n'est électrifié qu'à moitié. La partie non électrifiée fonctionne toujours avec des trains diesel. Que faire, alors ? « Nous avons signé un partenariat avec le groupe agro-industriel Avril, indique Yann Leriche, directeur général de Getlink. On récupère de l'huile de colza pour faire rouler nos trains de fret. Ça va nous permettre de réduire nos émissions de CO₂ de 60% pendant les dix prochaines années. »

Lucile Schmid, vice-présidente de l'association La Fabrique écologique, a replacé

seulement la question du bien commun mais la question du langage commun. Y aura-t-il un jour un langage commun entre les activistes, les économistes, les chefs d'entreprise ? Le Sommet du bien commun doit chercher ce langage partagé par tous. Le langage économique doit être le langage commun sur l'écologie. Et cela ne va pas de soi. Car, dans les partis écologistes, l'économie et l'entreprise sont plutôt l'ennemi. »

Il faut aussi savoir travailler ensemble. « Sur les solutions bas carbone à mettre en place, il faut s'entendre avec les politiques et les gouvernements pour s'assurer que ça se fasse dans de bonnes conditions économiques », indique Philippe Ducom. Getlink doit-il acheter une locomotive diesel qui puisse rouler sur l'ensemble du réseau ou investir dans une locomotive à hydrogène ? « Le problème, c'est que la technologie de l'hydrogène dans les trains lourds n'est pas mature, note Yann Leriche. On pourrait envisager si l'on avait une idée du prix du carbone dans le temps. Mais aujourd'hui, on n'a pas de visibilité. » Le prix du carbone, tous les détracteurs de la table ronde en conviennent, constitue l'alpha et l'omega de la transition écologique. Pour autant, les écueils ne manquent pas. Une des craintes est d'assister, concomitamment à la mise en place d'un mécanisme carbone, à une hausse de l'arsenal bureaucratique.

N. S. ▶



ALIMENTATION

Par Thierry Blandinières, directeur général d'InVivo.

« Les céréales sont dans notre ADN. Nous sommes numéro un de la meunerie et de la boulangerie. Notre groupe, InVivo, repose sur l'intuition que nous devons contrôler toute la chaîne de production, de la semence à la fourchette, pour parvenir à l'objectif d'être neutre en carbone en 2030. Aujourd'hui, le bilan carbone de la baguette de pain est constitué à 50% de son bilan agricole, qui lui-même repose à 60% sur le bilan CO₂ des engrais. Or les engrais ne sont pas produits en France. Il est devenu

crucial de relocaliser la production d'engrais dans le pays. On m'interpelle, aussi, sur les légumineuses. Je dis « oui » aux légumineuses, et nous avons constitué, avec notre groupe « cousin » Avril, une filière puissante en la matière. Mais les céréaliers peineront à se reconverter tant que cela diminuera leurs revenus. Il faut que les consommateurs, les crédits publics de la politique agricole commune (PAC) et un système de crédit carbone à mettre en place financent, chacun

pour un tiers, cette coûteuse transition. Je rentre d'un voyage dans le Middle West où j'ai pu constater que les agriculteurs américains, tout comme les canadiens d'ailleurs, sont déjà très concentrés sur les sujets environnementaux. Nous sommes en train d'essayer de mettre en place une cotation de blé écologique sur le marché de Chicago. C'est un des moyens de développer une filière vertueuse. Car, attention, oui au localisme, mais notre agriculture a aussi une vocation exportatrice ! »

BIEN-ÊTRE ANIMAL

Hommes et bêtes, même planète



Laurence Parisot, présidente de Citi France, Nicolas Treich, Toulouse School of Economics, Ghislaine Ottenheimer, Challenges, Jean-Baptiste Voisin, directeur de la stratégie de LVMH, Brigitte Gothière, présidente de L214.

« On n'a jamais élevé, pêché, tué autant d'animaux en France comme dans le monde, alors qu'on n'en a pas besoin. Un milliard d'animaux terrestres sont tués chaque année en France et 80% proviennent d'élevages intensifs. » Voilà le constat dressé par Brigitte Gothière, présidente et fondatrice de l'association militante L214. Elle reconnaît néanmoins qu'il y a « eu des avancées à la marge ». Désormais, la loi défend notamment de broyer les poussins mâles et les campagnes visant à interdire les

poules pondeuses en cage commencent à porter leurs fruits. « Le groupe Avril [leader dans la production d'œufs en France] a fait évoluer ses méthodes, tandis que les élevages français ont réduit de 80% les souffrances sévères du poulet, se félicite Brigitte Gothière. Les commandes publiques des municipalités sont aussi plus regardantes. »

Laurence Parisot, présidente de la banque Citi France, est également très engagée pour la cause animale en tant que vice-présidente de la Fondation droit animal.

« Qu'on ait une sensibilité exacerbée ou pas, nous devons admettre que nous sommes d'une cruauté absolue depuis des millénaires avec les animaux », pose l'ancienne présidente du Medef qui salue « le rôle essentiel des vidéos de L214 dans le débat public ». Ces vidéos qui ont montré au grand jour les conditions d'élevage ou d'abattage de certaines entreprises en France ont « provoqué une véritable prise de conscience, notre devenir est commun avec les animaux sur la même planète », estime Laurence Parisot. Un constat partagé par l'économiste Nicolas Treich, de Toulouse School of Economics : « Ces vidéos très réalistes et crédibles ont créé une vraie émotion. »

Le seul groupe industriel autour de la table, LVMH (actionnaire de Challenges), par la voix de Jean-Baptiste Voisin, son directeur de la stratégie, rappelle que « l'élevage n'est pas le métier de LVMH », mais le groupe a tiré parti de son besoin en cuir et peau de crocodiles pour « essayer de faire les choses le mieux possible » car « un animal en bonne santé et bien traité produit une peau de bien meilleure qualité ». Une démarche « gagnant-gagnant ». Les fermes de crocodiles avec lesquelles travaille LVMH disposent d'un guide devenu la norme des agences de certification.

Mais peut-on se passer de l'élevage ? Les produits de substitution sont-ils fiables ? « Quand on pose la question aux Français, ils répondent favorablement à 65% mais les pouvoirs publics ne suivent pas », regrette Brigitte Gothière. « Deux voies sont insuffisamment explorées, la finance et la gouvernance, pointe Nicolas Treich. La finance doit avoir des pratiques plus vertueuses incluant ces problématiques, tandis qu'il serait temps que la France se dote, comme en Belgique, d'un Secrétariat d'Etat à la condition animale. » ■

JEAN TIROLE, PRIX NOBEL 2014, PRÉSIDENT D'HONNEUR DE TOULOUSE SCHOOL OF ECONOMICS.

Trois défis à relever pour réussir dans la santé

Les enjeux économiques et humains de l'innovation pharmaceutique sont considérables. Seule une politique publique bien conçue permettra à l'Europe d'exister dans le nouveau paysage de la biotechnologie. Y sommes-nous prêts? On peut en douter. Non que nous manquions de talents. Mais l'exemple du secteur de la tech, où aucune des 20 premières entreprises mondiales n'est européenne, augure mal de ce qui se passera dans une industrie où les données de santé, l'intelligence artificielle et les capacités financières seront des atouts majeurs. Aujourd'hui, sur les quinze premiers laboratoires pharmaceutiques mondiaux, trois sont européens (dont Sanofi), mais qu'en sera-t-il demain? Pour réussir, il nous faut relever trois défis. D'abord celui des maladies négligées. La R&D est naturellement insuffisante quand son produit financier ne peut couvrir les dépenses de recherche. De

demande en garantissant des achats minimaux à des prix intéressants pour les entreprises.

Il nous faut ensuite surfer sur les rendements d'échelle. Comme dans beaucoup d'autres domaines, nous avons besoin de plus d'Europe. Les sommes colossales impliquées dans la R&D de pointe nécessitent une collaboration accrue entre les membres de l'Union dans leurs politiques de *push and pull*, c'est-à-dire l'accompagnement des dépenses de R&D et la création d'une demande interne. L'exemple des antibiotiques – dont l'absence de nouvelles classes pourrait bien être à l'origine de la prochaine pandémie – est parlant. Enfin il nous faut réguler intelligemment. Le prix des médicaments fait toujours l'objet de controverses dans l'opinion publique. Il semble naturel de réguler les prix pour éviter les dérives américaines en la matière [lire les propos d'Ariël Pakes, page suivante]. Il faut absolument empêcher les créations de

quasi-monopoles non liées à une innovation substantielle. Nous avons tous en tête les prix astronomiques de

l'insuline aux Etats-Unis, totalement déconnectés de la rémunération d'une innovation disruptive! De nombreuses politiques peuvent permettre de limiter ces comportements opportunistes : importation de génériques, surveillance des fusions-acquisitions pour éviter qu'une entreprise n'acquière une molécule similaire à la sienne et ne la mette au placard. Dans le même ordre d'idées, il ne faut pas donner à l'industrie la possibilité de retarder l'entrée des génériques ou des biosimilaires. La question est beaucoup plus complexe pour les médicaments innovants, ceux pour lesquels le service médical rendu est important. Le cas des anticancéreux,



qui aujourd'hui peuvent coûter quelques centaines de milliers d'euros, est typique des difficultés que nous rencontrerons à l'avenir. Il faut trouver un modèle économique pour les laboratoires sans trop compromettre l'accès aux soins ou mettre en danger l'équilibre de l'assurance santé. Si le sujet est complexe, on peut se prévaloir de quelques principes généraux. Pour ne prendre qu'un exemple, l'apparition il y a une dizaine d'années du Sovaldi, traitement définitif et sans effet secondaire de l'hépatite C, impliquait une dépense de santé importante (30 000 à 40 000 euros par personne), mais presque négligeable par rapport aux coûts à long terme pour les individus infectés et pour le système de santé de cette grave maladie chronique. Les pays riches doivent par ailleurs admettre que les innovations ne tombent pas du ciel et qu'ils ont une responsabilité vis-à-vis du reste du monde ; au-delà de toute considération éthique, la santé est aussi l'un des transferts les plus efficaces pour les pays en voie de développement. Les pays riches eux-mêmes bénéficient dès aujourd'hui de ces nouveaux médicaments et des retombées scientifiques de la recherche associée, et, à l'expiration de la propriété intellectuelle, profitent des génériques. Le contrat social a pour corollaire que nous prenions nos responsabilités et acceptions de contribuer au développement de la médecine du futur. ■

« Il faut empêcher l'industrie de retarder l'entrée sur le marché des génériques ou des biosimilaires »

nombreuses innovations thérapeutiques sont handicapées par un petit nombre de patients ou une capacité de paiement limitée. Dans tous ces cas, la propriété intellectuelle ne suffit pas pour inciter les entreprises à faire la recherche adéquate. Seule une politique industrielle intelligente peut résoudre le problème de ces maladies négligées. Il faut utiliser un bon mix de politiques d'encouragement à la R&D, non seulement par les crédits d'impôt traditionnels, mais aussi par la création d'une agence indépendante européenne d'aide à l'innovation dotée d'une gouvernance adéquate. Et aussi par des méthodes indirectes de stimulation de la





ARIÉL PAKES, PROFESSEUR D'ÉCONOMIE À HARVARD.

La recherche pharmaceutique en équilibre instable

Bien que les avantages de la recherche pharmaceutique soient difficiles à quantifier, 1 dollar investi dans la recherche pharmaceutique est probablement plus bénéfique aux consommateurs que 1 dollar investi dans toute autre industrie. Cela étant posé, nous devons quand même être prudents lorsqu'il s'agit des nouveaux produits pharmaceutiques.

« Les coûts de production sont souvent similaires, plutôt faibles, au contraire des prix de vente »

Il y a, selon moi, deux types de recherche pharmaceutique : la recherche financée par les agences gouvernementales, les universités, les labos de recherche... et qui produit une internalisation des bénéfices et des avantages au-delà des frontières ; et un second type de recherche, conduite par les entreprises pharmaceutiques qui est davantage une recherche appliquée, sachant, bien sûr, que les entreprises visent à optimiser leurs bénéfices. Voyons maintenant quelques chiffres. Les montants alloués à la recherche varient d'un pays à l'autre. Aux Etats-Unis par exemple, les sommes investies en recherche s'élèvent à 135 milliards de dollars, soit 0,21% du PIB. Vous pouvez

comparer les chiffres avec ce qui se fait en Europe. En Europe, on en est à 0,07% du PIB uniquement. Pour la France, les dépenses gouvernementales s'élèvent à 127 milliards, soit 0,004% du PIB, soit cinquante fois moins que ce qui se fait aux Etats-Unis!

Passons maintenant à l'aspect bénéfices des entreprises. En ce qui les concerne, ils sont essentiellement déterminés par les différences de prix que l'on observe entre les pays car les coûts de production sont souvent similaires, et très souvent assez faibles.

Les prix américains de ces produits pharmaceutiques sont en règle générale bien plus élevés qu'en Europe. Le General Accounting Office, qui est un bureau du Congrès américain chargé de vérifier l'utilisation des fonds publics, a comparé en 2020 les prix d'une vingtaine de médicaments, les best-sellers en quelque sorte : ils étaient deux à quatre fois plus élevés sur le marché américain que les prix pratiqués dans d'autres

pays, et c'est, me semble-t-il, une sous-estimation.

Voici deux exemples de blockbusters que je voudrais citer et qui expliquent les

différences de prix. Prenons le Humira qui est en fait un médicament anti-arthrose : son prix est l'équivalent de 1,09 dollar en France, 1,57 en Allemagne, et 4,48 aux Etats-Unis. Quant au Keytruda, un médicament pour traiter le cancer du poumon, le prix est de 87 dollars aux Etats-Unis, 34 au Royaume-Uni et 27 en Allemagne. Ces derniers chiffres sont très parlants. Ces médicaments sont nettement moins chers sur le continent européen. Pour conclure, je dirais que, bien que les coûts de production des nouveaux médicaments sont moins élevés aux Etats-Unis, les bénéfices ne sont pas proportionnels, si l'on regarde ce qu'il se passe aux Etats-Unis et en Europe.

Comment expliquer tout cela? Tout peut venir des attitudes des politiques telles qu'elles sont pratiquées dans les différents continents et dans les différents pays. Si l'on regarde les Etats-Unis, on s'aperçoit que les Américains paient des prix beaucoup plus élevés pour les médicaments que dans d'autres pays. Cela a conduit l'administration actuelle à modifier la politique pharmaceutique dans le cadre de la loi IRA (*inflation reduction act*) votée en 2022. Les programmes publics de couverture médicale aux Etats-Unis, Medicare et Medicaid, qui représentent 57% des dépenses américaines de médicaments – elles-mêmes en assurant 40% du marché mondial – vont être autorisés à négocier le prix avec les laboratoires, ce qui n'était pas le cas jusqu'alors. Cela implique que les profits de l'industrie, actuellement réalisés aux deux-tiers aux Etats-Unis, pourraient chuter entre 20 et 25%! Et cela aura de lourdes conséquences sur la politique de recherche des grands laboratoires, quelle que soit la zone où celle-ci est effectuée.

En conclusion, je dirais que nous sommes dans un équilibre tout à fait instable pour assurer le financement de la recherche des produits pharmaceutiques. Les Etats-Unis payent une part disproportionnée des coûts et les citoyens reçoivent en fait moins que ce qu'ils devraient. Cela induit des changements au niveau de la politique américaine, avec des implications fort négatives pour la recherche dans le domaine des médicaments. S'il n'y a pas de changement, il faut se préparer à observer de fortes coupes dans les investissements, ce qui créera évidemment un frein au progrès pour lutter contre la morbidité et la mortalité, avec un impact considérable dans le monde entier, puisque nous fournissons le monde entier en nouvelles molécules. ■





SANTÉ

Par Eric Ducournau,
directeur général de Pierre Fabre.

« Le médicament est un bien particulier pour deux raisons : son élaboration demande des moyens considérables et sa commercialisation nécessite des coûts très élevés de distribution et de surveillance pour en garantir la sécurité. Son accès dépend donc d'un financement pérenne de la protection sociale et d'un usage raisonné de l'arsenal thérapeutique. Dans les pays du Sud, l'accès généralisé au médicament n'est pas encore une réalité. La réponse ne peut être que collective et globale, les laboratoires devant accepter d'y pratiquer des prix supportables en échange d'une protection juste de l'innovation. Car, même si le groupe Pierre Fabre est détenant à 86 % par une fondation reconnue d'utilité publique, il n'y a pas d'investissement sans création de valeur. Et sans investissement, il n'y a pas de progrès, y compris social et environnemental. Concernant nos produits cosmétiques et de bien-être, avec 25 autres acteurs réunis au sein du consortium Green Impact Index développé depuis 2021 par le groupe Pierre Fabre et l'Afnor, association fixant des normes au service de l'intérêt général et du développement durable, nous élaborons une nouvelle méthodologie faite de vingt critères qui déterminent l'impact social et environnemental de nos produits. Cela nous a conduits à adapter 80 % de nos formules depuis trois ans. Cet outil est désormais adopté par 200 entreprises qui comptent rendre transparents leurs résultats auprès des consommateurs. Un moyen de se contraindre à agir pour le bien commun. »



Pierre Dubois, Toulouse School of Economics, Reda Guiha, président de Pfizer France, Thuy-Diep Nguyen, Challenges, Jean-Pierre Delord, directeur de l'Institut Universitaire du Cancer Toulouse Oncopole.

SANTÉ

Le modèle économique du médicament est à revoir

Logique financière et bien commun font-ils bon ménage, en particulier dans le domaine du médicament ? Pour Reda Guiha, président de Pfizer France, cela ne fait aucun doute : « *Le bien commun, pour une entreprise pharmaceutique, est un devoir. C'est même notre raison d'être, de trouver des médicaments innovants et d'assurer l'équité et la rapidité en termes d'accès aux patients.* » Véritable « cash machine », le vainqueur de la course mondiale au vaccin contre le Covid 19, qui a généré 100 milliards de dollars de chiffre d'affaires et 30 milliards de profits sur l'exercice 2022, vient d'annoncer un investissement de 500 millions d'euros dans la recherche en France, en marge de Choose France 2023, après avoir déjà engagé 500 millions l'an dernier.

D'après Reda Guiha, « *l'antibio-résistance est la prochaine pandémie. Elle a causé 1,27 million de décès dans le monde en 2019, plus que le sida ou le paludisme, et pourrait en provoquer 10 millions par an en 2050.* ». L'industrie doit donc créer de nouveaux antibiotiques, tout en assurant la fabrication de molécules. L'industrie doit donc créer de nouveaux antibiotiques, tout en assurant la fabrication de molécules anciennes qui sont encore utilisées. « *Problème, les pipelines, ces portefeuilles de médicaments en développement, pourraient ne pas être suffisants car ces produits ne sont pas rentables* », relève Pierre Dubois, professeur à Toulouse School of Economics. Selon lui, le modèle écono-

mique du médicament est à revoir, par exemple dans le cas des maladies rares pour lesquelles les cibles de patients sont très limitées [lire la chronique de Jean Tirole]. « *Mais pour les vieux médicaments, dont les brevets expirent, le système n'est pas très bon non plus. Un médicament commercialisé à 100 euros voit son prix tomber à 40 euros pour sa version générique.* » Le président de Pfizer France plaide pour certains modèles comme celui des pays nordiques, qui ont opté pour une rémunération au forfait d'un médicament avec des prix garantis sur une durée, que le médicament se vende ou pas. Encore faudrait-il savoir évaluer le prix : « *Un médicament ne tombe pas d'un arbre, c'est vrai, admet le professeur Jean-Pierre Delord, directeur de recherche de l'Institut Universitaire du Cancer Toulouse Oncopole. Mais le problème ne se résume pas à combien il a coûté et combien il vaut en fonction des bénéfices qu'il va apporter. Quand on soigne un malade, on change le destin de toute sa famille. Quand on évite une rechute de cancer, un patient peut reprendre une vie normale, sociale et professionnelle. Or tout cela est très difficile à modéliser, aujourd'hui.* »

Plus globalement, Pierre Dubois estime qu'il faut, en France ou à l'échelle européenne, un organisme de subvention à la recherche, comme aux Etats-Unis. « *Il pourrait ensuite servir à financer le secteur privé qui investit énormément dans les essais cliniques qui coûtent extrêmement cher.* »

I. de F. ▶

RELOCALISATION

La contre-offensive industrielle gagne du terrain



MOBILITÉ

Par Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse.

« Depuis vingt-cinq ans, l'agglomération toulousaine est celle qui se développe le plus en France. En témoignent nos 150 000 emplois créés, une population jeune, et une aire urbaine qui représente 40% de la progression démographique en Occitanie. Cette dynamique nous a poussés à avoir une politique de mobilité très ambitieuse : deux lignes de métro, prolongement du tram, lancement d'une troisième ligne de métro, projet très important puisqu'il se monte à plus de 3 milliards d'euros pour 27 kilomètres. Nous voulons cibler les déplacements qui provoquent le plus d'embouteillages et de pollution – les trajets domicile-travail. En 2027, quand tout sera terminé, un emploi sur deux sera desservi par le métro. Nous avons aussi onze lignes de bus à haute capacité et haute fréquence – bientôt quinze – qui nous permettent de gagner de 30 à 40% de passagers supplémentaires. Enfin, depuis le Covid, nous avons observé une croissance de 77% des déplacements à vélo : nous avons donc doublé nos investissements avec la création de quatorze itinéraires stratégiques entre la périphérie et le cœur de l'agglomération. Et Vélo Toulouse, que j'ai créé en 2007, va disposer de 50% de stations supplémentaires ; enfin, en 2024, la moitié des vélos seront électriques. Tout cela nous permet d'espérer diminuer le recours à la voiture individuelle, même si la croissance démographique fait que la course entre l'offre et la demande de transport alternatif est une course permanente. »

Il y a de multiples manières de participer à la relocalisation des territoires. Bien sûr, chacun garde en tête les dégâts de la désindustrialisation. « Dans les années 1980, la France avait 20% d'emplois industriels pour seulement 12% aujourd'hui, rappelle Emmanuelle Auriol, professeure à la Toulouse School of Economics (TSE). Il faut parier sur les PME et ETI pour inverser la tendance. Les ETI sont intéressantes, car elles sont implantées en région. Et ce sont elles qui innovent et qu'il faut aider. Mais nous n'avons que 5 500 ETI en France, pour 12 500 en Allemagne. » C'est à ce déficit que s'attelle la Banque des Territoires, née au sein de la Caisse des dépôts : « En Occitanie, nous sommes mobilisés autour de Toulouse et Montpellier sur la reconversion industrielle et l'accompagnement de start-up qui ont vocation à s'implanter sur des friches industrielles », explique Annabelle Viollet, directrice de la Banque des Territoires pour la région.

été créés, dont les trois-quarts proposés à des anciens chômeurs. Au total, en France, nous avons ouvert une trentaine de sites, les élus locaux sont satisfaits, et notre activité en France permet de soutenir 100 000 emplois! » Les services publics, accusés d'avoir abandonné les villages et bourgs, joueront-ils leur partition dans ce chant du retour? SNCF Gares & Connexions, promet d'ouvrir de nouvelles voies pour dynamiser les petites villes. Marlène Dolveck, directrice générale, assure qu'elle veut « faire vivre toutes les gares de France, pas uniquement dans les grandes villes, en remettant du service dans la gare ». Elle déploie



Thierry Cotelle, vice-président de la commission Economie, emploi, innovation et réindustrialisation de la région Occitanie, Frédéric Duval, directeur général d'Amazon France, Thierry Fabre, Challenges, Pierre Coppey, président de Vinci Autoroutes.



Marlène Dolveck, directrice générale SNCF Gares & Connexions, Annabelle Viollet, directrice de la Banque des Territoires en Occitanie, Vincent Beaufiglioli, Challenges, Emmanuelle Auriol, Toulouse School of Economics, Sylvain Rabuel, président de DomusVi.

Et que penser des gros projets, comme les implantations d'Amazon, qui sont parfois contestés, comme à Fournès, en Occitanie? « Les Français veulent d'Amazon », assure Frédéric Duval, son directeur général, qui prend en exemple le dernier entrepôt, installé à Augny, en Moselle : « Un an et demi après, 4 000 emplois en CDI ont

à cette fin le programme « Place de la gare », qui vise à faire de la gare un centre de village, en accueillant, par exemple, sous son toit des services de télémedecine. De manière contre-intuitive, la présence des seniors peut, elle aussi, participer à la dynamisation des villes moyennes. « Nous interagissons dans un périmètre d'une dizaine de kilomètres autour de chacune de nos résidences, tant pour les personnes âgées que nous accueillons, que pour les salariés auxquels nous procurons de l'emploi, assure Sylvain Rabuel, président de DomusVi. On ne délocalise pas un sourire. »

BENGT HOLMSTRÖM, PROFESSEUR AU MIT, PRIX NOBEL 2016.

Le marché serait un facteur aggravant de pollution

Tout le monde, me semble-t-il, s'accorde à reconnaître que nous sommes en train de détruire nos ressources. Évidemment, nous faisons cela depuis des centaines d'années. La tendance n'a fait que s'accroître dans les dix ou quinze dernières années. Nous sommes parvenus à un stade périlleux. Espérons qu'il ne soit pas trop tard pour notre qualité de vie, souhaitons qu'elle ne soit pas grandement affectée par cette tendance. Il convient donc d'essayer de comprendre qu'un des éléments fondateurs de cette situation est intimement lié à ce qu'il se passe sur le marché. Le marché, c'est une chose mais l'utilisation des ressources, c'en est une autre. Il faut, à cet égard, penser aux coûts liés au phénomène global mondial du réchauffement climatique par exemple. Certains de ces éléments peuvent être appelés « externalités »,

L'objectif de 1,5 °C ou 1,7 °C de réchauffement n'est pas le meilleur indicateur à prendre en compte

comme on nomme les facteurs qui ne sont pas au cœur du système. Il faut donc que les entreprises et les personnes qui réagissent au facteur prix puissent changer de braquet, et voir les choses selon une autre optique. Nous polluons beaucoup, bien sûr. Pourquoi ? Parce que, peut-être, nous mettons trop le curseur sur le marché. Nous essayons de rendre le marché de plus en plus efficace, efficient, mais parallèlement nous ne faisons que polluer de plus en plus. En fait, nous faisons une course ininterrompue avec le marché. Cela enclenche des externalités de plus en plus importantes. Nous sommes tout à fait capables de mesurer une activité isolée et nous sommes capables de savoir si une activité isolée pollue, mais il est très

difficile de mesurer les choses de façon globale. Prenons un exemple pour comprendre la difficulté de valoriser certaines choses. Pendant le Covid, nous avons demandé aux habitants de Boston quelle serait, pour eux, la valeur estimée de pouvoir accéder aux parcs dans la ville, compte tenu du fait qu'ils étaient alors pour la plupart fermés. Or ce qui est généralement gratuit était soudain valorisé des centaines de dollars ! Certes cet exemple est trivial. Mais on s'aperçoit que, lorsqu'on regarde les marchés de près, la valorisation que nous faisons des biens, des marchandises et des actifs est essentielle. Et que, selon ce qu'on prend en compte, on peut arriver à des distorsions très importantes. Revenons au climat. Nous n'avons pas fait attention jusqu'à présent à tout cela car la valeur des externalités était estimée à zéro. Les choses ont changé

comme je vous le disais. Nous commençons par bien mesurer les choses, en prenant en compte l'impact sur le climat de l'activité humaine.

Cela ne veut pas dire pour autant que le volet économique va être plus efficace. Nous sommes parvenus à un stade auquel nous devons donc vraiment faire attention à cet aspect, prendre en compte la valeur de tous les éléments qui sont des externalités du marché. Tout le monde sait que nous polluons, que l'activité humaine pollue, que nous n'allons jamais atteindre les objectifs qui ont été proposés par l'Accord de Paris. Peut-être n'arriverons-nous pas à nous en tenir à 1,5 °C de réchauffement à la fin du siècle, et que nous serons à 1,7 °C. Est-ce que cela fera terriblement peur de passer de 1,5 °C à 1,7 °C ? En fait, la température en Finlande est de 9 degrés moins élevée qu'en France. Et alors ! En réalité, il faut prendre en compte les éléments tels que les ouragans, les



tempêtes, les cyclones, qui se multiplient. Jusqu'à présent cela n'a pas été fait. Cet objectif de 1,5 °C ou 1,7 °C n'est peut-être pas le meilleur indicateur à prendre en compte.

Je crois aussi que, s'il faut penser plus globalement, il faut, en même temps, penser au niveau local. Les gens sont beaucoup plus touchés par un événement local que par un événement mondial. Peut-être sont-ils éloignés de leurs préoccupations quotidiennes, comme cela peut être le cas en Finlande où il fait moins chaud que dans le Sud de la France.

Un lauréat récent du prix Nobel indique que lorsqu'on traite les externalités d'un point de vue local, les solutions touchent la population de façon plus prégnante et efficace. Ce qui aide à mieux prendre en compte ce qu'il se passe. Je crois qu'on peut faire beaucoup pour essayer d'embarquer les populations au plan local. De façon paradoxale, en prenant l'exemple de la Chine et de la pollution de l'air, on voit que les Chinois sont confrontés à un problème énorme, mais qu'ils savent aussi gérer les choses au niveau local en embarquant, en engageant les populations. Je crois que les gens qui sont impactés de près et au quotidien sont davantage prêts à s'engager dans la bonne direction. ■

