

Isabelle Méjean : « Localiser plutôt que relocaliser »

L'économiste Isabelle Méjean, professeure à l'école Polytechnique et lauréate du prix du meilleur jeune économiste 2020 (1), aborde la question de la relocalisation, en réponse aux fragilités mises en évidence par la crise du Covid-19.

La Croix, le 13/09/2020 à 22:14



C'est durant le confinement que les Winter père et fils, à Roncq, ont eu l'envie de créer une entreprise de fabrication de masques chirurgicaux, avec, à terme, une production de 6 millions de masque par semaine. Thierry THOREL/PHOTOPQR/VOIX DU NORD/MAXPPP

La Croix : La [crise du Covid](#) a mis en évidence la fragilité des chaînes d'approvisionnement et notre dépendance à l'étranger. D'où vient le problème ?

Isabelle Méjean : C'est le résultat d'un double mouvement induit par la mondialisation. Lorsqu'un pays s'ouvre aux échanges, il a tendance à se concentrer sur ce qu'il fait de mieux en comparaison avec ses partenaires. Cela conduit à une spécialisation des activités au niveau géographique.

On s'est ainsi inquiété, pendant la crise, de ce que la France était dépendante de pays asiatiques, notamment de la [Chine](#), pour des produits essentiels, comme les [masques](#), les gants et certains médicaments. Mais la Chine reste, relativement, un petit fournisseur de la France. Le gros du commerce extérieur, à l'import comme à l'export, se fait avec les pays européens.

La fragmentation des chaînes de valeur est une autre facette de la mondialisation. C'est devenu une source de fragilité plus importante que la spécialisation. Aujourd'hui la production des composants nécessaires à la fabrication d'un bien est tellement concentrée entre les mains de quelques entreprises qu'il suffit qu'un de ces fournisseurs fasse défaut pour que toute la chaîne soit affectée.

La relocalisation de la production est-elle une réponse adaptée ?

I. M. : La relocalisation peut être une solution dans certains cas. Si un pays considère qu'il est de son intérêt de ne pas dépendre de l'étranger ou d'une entreprise pour certains produits jugés stratégiques, il peut rapatrier la production sur le territoire national.

C'est ce que la France a choisi de faire pour le [paracétamol](#), par exemple, pour des raisons plus politiques qu'économiques. Mais il existe d'autres options. Notamment celle de diversifier les sources d'approvisionnement, au niveau des pays ou des entreprises. En réalité, quand on regarde les choses à l'échelle européenne, on s'aperçoit que les zones de vulnérabilité sont très limitées en matière de dépendance.

Relocaliser est aussi un enjeu en matière d'emplois industriels...

I. M. : La désindustrialisation du pays est un vrai sujet, mais la relocalisation ne réglera pas le problème de la compétitivité française. Est-ce dû à un coût du travail trop élevé ? La France a fait des efforts considérables pour réduire les charges sur les bas salaires, si bien qu'aujourd'hui elle a même un avantage par rapport à l'Allemagne au niveau du Smic.

Reste la question des impôts sur la production qui peuvent peser. Mais fera-t-on augmenter la production en baissant la fiscalité des entreprises comme cela a été décidé ? Difficile à dire car les études manquent sur ce sujet. Plutôt que de relocaliser, une bonne manière de faire serait de localiser en développant certains secteurs d'avenir et en investissant plus sur la transition écologique.

Justement, la lutte contre le réchauffement climatique est-elle compatible avec la poursuite de la mondialisation ?

I. M. : Produire localement ne signifie pas forcément produire de manière plus écologique. Là encore, la bonne réponse économique serait de taxer les produits importés en fonction de leur intensité en carbone, de façon à intégrer le coût environnemental au prix final.

C'est l'inverse de ce que fait, jusqu'ici, l'Union européenne qui taxe moins les produits les plus carbonés, notamment en [métallurgie](#). Cela revient à subventionner la délocalisation de la pollution à l'étranger, incitant les entreprises européennes à importer plutôt qu'à produire.

« Non, relocaliser n'est pas toujours responsable »

Interview d'Isabelle Méjean

Docteure en économie de l'université Paris-I, professeure à l'Ecole polytechnique, spécialiste des effets de la mondialisation des échanges, Isabelle Méjean, 41 ans, est lauréate du Prix du meilleur jeune économiste 2020, organisé par le Cercle des économistes et le journal « Le Monde » .

<https://www.capitalisme-responsable.com/2022/01/26/non-relocaliser-nest-pas-toujours-responsable/>

ICR : Pour limiter les émissions de CO2, faut-il relocaliser la production industrielle en Europe ?

Isabelle Méjean : Il est toujours difficile de répondre à une question sur la relocalisation pour deux raisons. D'abord, elle suggère qu'il existe un bouton qu'on peut activer pour rapatrier de la production. En pratique, « relocaliser » signifie utiliser des outils de politique publique, par exemple des subventions à l'investissement, pour encourager des entreprises à investir en France plutôt qu'à l'étranger. Ce type de politiques est toujours difficile à mettre en place car les effets d'opportunité sont importants. Le risque existe que ces subventions soient versées à des entreprises qui auraient de toute façon investi en France, même sans la subvention.

Ensuite, la question suggère que toutes les relocalisations se valent. Ce n'est pas vrai en général et ce n'est pas vrai en particulier dans le cas de relocalisations qui viseraient à réduire l'empreinte environnementale de notre consommation. Le commerce international génère toujours des émissions du fait du transport des biens du lieu de production au lieu de consommation. Il en génère encore plus aujourd'hui par ce biais car, quand la production se fait dans des « chaînes de valeur », les produits sont transportés plusieurs fois avant d'atteindre le consommateur final.

Le commerce international peut aussi économiser du CO2. Pour donner un exemple extrême, il est souvent plus « vert » de produire des bananes dans un climat tropical et de les transporter ensuite vers les lieux de consommation, surtout quand le transport se fait par les voies maritimes qui sont relativement peu émettrices de CO2. Évidemment, on pourrait aussi ne pas manger de bananes mais ce qui est vrai pour la banane est vrai pour de nombreux produits de consommation courante. Il n'y a pas que le climat pour économiser du CO2 mais aussi les économies d'échelle ou une meilleure productivité.

ICR : Le « Green Deal » européen va-t-il changer la donne ?

Aujourd'hui, les modes de production sont très éclatés, parce que cela ne coûte pas beaucoup plus cher d'acheter des intrants au Maghreb ou en Asie, de les assembler en Slovaquie et de les vendre en France ou aux Etats-Unis que de produire dans des chaînes de valeur plus ramassées géographiquement. Le fret international, si on exclut la période récente qui est un peu particulière, est très bon marché. Comme les émissions de CO2 ne sont pas prises en compte dans le calcul des coûts, la pollution correspondante semble gratuite. Si l'Europe fait sérieusement monter le prix du CO2 et harmonise la taxation du carbone dans le secteur du

transport, les coûts de transport vont augmenter et la production va se concentrer géographiquement. Malheureusement, la taxation du CO2 dans le domaine du transport reste un sujet politiquement sensible en Europe. En 2016, seuls 10 pays membres de l'UE appliquaient une taxe carbone spécifique sur les émissions du secteur, à des niveaux qui restent relativement faibles.

ICR : L'Europe est-elle capable d'accélérer ?

La RSE n'est ni une utopie, ni une contrainte. Dans le « Green Deal » (le plan détaillant les étapes nécessaires pour atteindre l'objectif de neutralité carbone pour 2050), la Commission européenne annonce vouloir élargir le mécanisme des quotas de CO2 – les « droits à polluer » – au transport routier. La mise en place de quotas carbone dans le secteur routier ne concernera dans un premier temps que le transport intra-européen, mais la Commission renforce également sa politique environnementale en visant les émissions importées, à travers le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières de l'Union à partir de 2026 et en œuvrant pour l'instauration d'une taxe carbone sur le transport maritime et aérien. La COP 26 montre qu'il faut aller beaucoup plus vite, mais ces annonces vont dans le bon sens.

ICR : Avec quelle conséquence pour la responsabilité des entreprises ?

Dans un système plus ambitieux du point de vue de la politique environnementale, les entreprises qui achètent des boulons en Roumanie et assemblent des outils au Maroc vont payer plus cher cette opération, du fait de la taxation du carbone généré par le transport de la marchandise. Cette modification des coûts va mécaniquement affecter les marges des entreprises et donc leurs méthodes d'approvisionnement. La taxe carbone aura un impact sur la compétitivité relative des pays et sur la géographie intra-européenne. Mais il ne s'agit pas ici de renoncer aux gains associés au commerce international. Il sera toujours rentable de produire certains biens hors de France, dans des secteurs où les différentiels de coûts entre la France et le reste du monde sont élevés, ou encore dans des secteurs dans lesquels les économies d'échelle sont importantes et poussent à la concentration de la production dans un petit nombre de pays.

ICR : Donc produire « local » n'est pas la panacée...

Produire « local » n'est pas toujours plus responsable et plus propre. Usiner des procédés chimiques à petite échelle peut s'avérer plus inefficace, en termes énergétiques, que de concentrer la production dans une grande usine. C'est pour cette raison que la taxe carbone est un outil plébiscité par de nombreux économistes. Dans la mesure où il est difficile d'établir en amont quels flux commerciaux sont les plus coûteux en termes de CO2, il apparaît plus simple et plus efficace de taxer directement le contenu en CO2 de ces flux et de laisser aux acteurs du marché la liberté de payer une taxe élevée ou de limiter leur empreinte carbone en concentrant leur production.

Dans l'industrie automobile, les marges sont faibles, ce qui a poussé à délocaliser certains équipements en Asie. Une taxe carbone, même modeste, peut modifier de manière importante la géographie des chaînes de valeur du secteur. En revanche, même une taxe carbone très élevée ne fera probablement pas revenir la production textile en Europe, car produire dans des pays en développement comme le Bangladesh restera longtemps beaucoup moins cher.

Vous pouvez partager un article en cliquant sur les icônes de partage en haut à droite de celui-ci.

La reproduction totale ou partielle d'un article, sans l'autorisation écrite et préalable du [Monde](#), est strictement interdite.

Pour plus d'informations, consultez nos [conditions générales de vente](#).

Pour toute demande d'autorisation, contactez syndication@lemonde.fr.

En tant qu'abonné, vous pouvez offrir jusqu'à cinq articles par mois à l'un de vos proches grâce à la fonctionnalité « Offrir un article ».

https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/05/24/isabelle-mejean-la-relocalisation-est-une-fausse-bonne-idee_6040611_3234.html

Isabelle Méjean : « La relocalisation est une fausse bonne idée »

Lauréate de l'édition 2020 du Prix du meilleur jeune économiste, spécialiste du commerce extérieur, Isabelle Méjean étudie les effets de la mondialisation des échanges.

Propos recueillis par [Philippe Escande](#) et [Julien Bouissou](#)

Publié le 24 mai 2020 Le Monde

Docteure en économie de l'université Paris-I, professeure à l'Ecole polytechnique, Isabelle Méjean, 39 ans, est lauréate du Prix du meilleur jeune économiste 2020, organisé par « Le Monde » et le Cercle des économistes. Etudiant les effets de la mondialisation des échanges, elle s'est notamment intéressée à la manière dont les pays et les entreprises se sont progressivement spécialisés pour s'intégrer dans le circuit commercial mondial et aux conséquences économiques de ces choix. Notamment la fragilité des systèmes, que la crise sanitaire révèle au grand jour.

Vous avez beaucoup étudié l'extension des chaînes de valeur provoquée par la mondialisation. La crise actuelle change-t-elle la donne ?

Elle a mis en avant le sujet de la **fragmentation extrême des processus de production et de la fragilité qui en résulte**. Ce phénomène s'est développé au cours des **années 1990 et 2000** et s'est accompagné d'une concentration très importante de la production dans un petit nombre d'entreprises et de pays. A la faveur de la crise sanitaire, on s'aperçoit que certains produits qui apparaissent comme de première nécessité, les **masques, les médicaments, sont fabriqués par très peu d'entreprises dans le monde**. Si ces producteurs font face à une baisse de productivité, par exemple du fait de la crise sanitaire, l'impact devient très rapidement mondial. **La Malaisie fabrique par exemple 55 % des gants chirurgicaux vendus dans le monde**. Il suffit qu'une catastrophe affecte ce pays pour que toute la planète soit concernée.



Comment en est-on arrivé là ?

La spécialisation et la production à grande échelle génèrent des bénéfices économiques importants. C'est ce qui permet aux consommateurs d'avoir accès à des biens sophistiqués à un coût faible. A l'inverse, **si on revient en arrière, pour construire des chaînes de valeur moins fragmentées et plus résistantes aux chocs, les coûts de production vont augmenter, et le consommateur paiera la note. La question, autant politique qu'économique, est donc celle de l'arbitrage entre le prix des biens et la solidité du système.**

Faut-il relocaliser de la production en Europe ?



C'est toujours possible. Mais je pense que la relocalisation est une fausse bonne idée. **Le problème de la fragmentation des chaînes de production ne provient pas de la distance géographique, mais du niveau de concentration.** Relocaliser la production de gants chirurgicaux de Malaisie en Slovaquie ne résoudra pas mécaniquement le problème qui nous concerne aujourd'hui. La fragilité sera la même. **Il convient au contraire de diversifier les sources d'approvisionnement pour réduire notre exposition à des risques spécifiques** à certains pays ou à certaines entreprises.

Quel est l'impact des tensions entre les Etats-Unis et la Chine sur le commerce mondial ?

Les tarifs douaniers imposés par Washington n'ont profité qu'à quelques entreprises, alors qu'elles ont pénalisé les consommateurs et les nombreuses industries américaines qui utilisent les produits chinois dans leurs chaînes de production. Les études économiques qui ont été faites ont montré que **les politiques protectionnistes sont très coûteuses pour ceux qui les mettent en place, surtout dans des systèmes de production très fragmentés.**

Quel doit être le rôle de l'Europe ?

Elle doit jouer la carte du multilatéralisme et donc de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). On peut bien sûr se demander si la Chine doit continuer de bénéficier de certaines dispositions spéciales, comme les subventions aux entreprises d'Etat. Mais il vaut mieux réformer le système de l'intérieur plutôt que d'en sortir et en payer le prix fort. L'Europe a beaucoup tiré profit du libre-échange organisé dans le cadre du marché unique ou à travers ses accords avec d'autres pays.

N'est-on pas protectionniste en voulant imposer, comme certains le réclament en Europe, des normes environnementales et sociales à d'autres pays ?

Ce n'est pas du protectionnisme, dans la mesure où ces normes ne sont pas destinées à avantager nos entreprises. **Ces normes sociales et environnementales sont indispensables à une croissance durable sur le long terme.** Il faut qu'elles fassent partie des règles du commerce international pour inciter les pays à participer à la lutte contre le changement climatique. **La fragmentation des chaînes de valeur, du fait de l'éclatement des lieux de production entre différents pays, a un coût environnemental important, qui n'est pas internalisé par les entreprises. Or la taxe carbone aux frontières est le meilleur moyen de l'intégrer au coût de production.** Il faut que le prix final reflète le coût environnemental de la production. **Cela ne veut pas dire produire localement, puisque le coût environnemental n'est pas nécessairement plus faible parce que le bien n'est pas transporté.** Il faut cependant que le système de prix reflète effectivement le contenu en carbone de la production.



Les pays pauvres et émergents ne sont-ils pas les plus grands perdants du ralentissement du commerce mondial ?

Certains pays émergents, comme la Thaïlande ou le Vietnam, ont réussi à s'intégrer dans le commerce mondial via leur participation aux chaînes de valeur. C'est une stratégie d'intégration relativement peu coûteuse, car au lieu de bâtir toute une industrie compétitive, il leur suffit de se spécialiser sur une étape de la chaîne de production. Mais tous les pays en développement n'ont pas bénéficié de la mondialisation, loin de là. Si on retire les quelques émergents qui en ont tiré profit, on voit qu'en réalité le reste du monde stagne. Une partie de la planète, notamment l'Afrique, reste à l'écart de la mondialisation et de la croissance.

Annexe = SOUVERAINETÉ ÉCONOMIQUE : relocaliser, pourquoi et comment ?

file:///Users/clairejoigneauxdesplanques/Downloads/corpus%20M3%20souverainete%20eco_Boris_Chabanel.pdf