

# PRIX DU MEILLEUR ARTICLE FINANCIER

Rigueur de l'analyse, attractivité et originalité du style, vertu pédagogique : les ingrédients d'une réussite depuis 16 ans !

**2025**

Catégorie "Journalistes confirmés"

**Marie BARTNICK**

*Le Figaro*

"Comment les nouveaux médicaments anti-obésité bouleversent la santé et l'économie"



# Comment les nouveaux médicaments anti-obésité bouleversent la santé et l'économie

Marie Bartnik

Ces traitements auront des effets sur l'industrie pharmaceutique, l'agroalimentaire et les comptes publics.

« J'ai perdu 30 kg en un an et demi, pour me stabiliser à 95 kg. Avec mon 1,66 mètre, je suis encore considérée comme obèse, mais ma vie a changé », sourit Marie-Hélène Crépillon. Le surpoids de cette assistante dentaire de 50 ans l'empêchait de se baisser pour nettoyer son poste de travail et la gênait pour marcher. Ces difficultés sont derrière elle. Depuis deux ans, sur prescription de son endocrinologue, la Nimoise s'injecte chaque semaine une dose de Wegovy, le médicament-star du laboratoire pharmaceutique danois Novo Nordisk. Ses fringales boulimiques ont diminué, manger trop gras la rend malade et « la sensation de satiété arrive plus vite », raconte la quinquagénaire. Au lieu de manger un paquet de chips en une heure, je peux le garder une semaine ».

Marie-Hélène Crépillon n'est pas la seule dont la vie a été changée par le Wegovy. L'ancien premier ministre anglais Boris Johnson a, certes, cessé d'en prendre car il n'en supportait pas les effets secondaires, principalement des troubles digestifs. Mais Elon Musk en a vanté les mérites pour perdre du poids, tout comme Oprah Winfrey. « Dans ma vie, le fait qu'il existe une prescription médicale approuvée pour gérer mon poids et rester en meilleure santé, me semble être un soulagement, une rédemption, un cadeau », déclarait, en décembre, au magazine *People*, l'ex-star de la télévision américaine. Jeudi dernier, l'annonce de son prochain départ du conseil d'administration de WeightWatchers, dont elle fait partie depuis presque dix ans, et celle du don de ses actions au Musée national de l'histoire et de la culture afro-américaine de Washington, ont fait l'effet d'une douche froide à Wall Street : le cours de Bourse du groupe spécialisé dans les régimes alimentaires a plongé de 18 %.

## Phénomène sociétal

Le développement récent d'une nouvelle génération de médicaments contre l'obésité a déclenché des bouleversements en cascade, et pas seulement pour les premiers patients et pour les laboratoires pharmaceutiques qui ont développé ces molécules. S'il n'a pas encore d'impact massif sur la santé et les comptes publics dans les pays occidentaux, le phénomène est en train de devenir sociétal aux États-Unis, où le Wegovy est disponible depuis 2021. Ses effets secondaires se font ressentir dans nombre d'industries : la pharmacie, bien sûr, mais aussi la distribution, l'agroalimentaire ou encore la restauration.

Outre-Atlantique, les exemples abondent de personnes obèses ou seulement en surpoids devenues adeptes du Wegovy ou de son rival le Zepbound du laboratoire américain Eli Lilly, quitte à payer de leur poche. Sans couverture médicale, le traitement coûte plus de 1 000 dollars pour vingt-huit jours. Le premier promet entre 15 % à 20 % de perte de poids, sans accoutumance ; le second jusqu'à 25 %. Ces médicaments et leurs homologues fonctionnant sur le même principe, mais destinés aux diabétiques, ont déjà séduit 1 % de la population américaine, soit 3 millions de personnes. « Aux États-Unis, c'est un phénomène sociétal, qui ne se limite plus à la côte ouest », constate Thomas Croisier, associé au cabinet de conseil Kearney. Sur TikTok ou Instagram, des milliers d'internautes témoignent de cette nouvelle façon de maigrir. La demande est telle que les laboratoires peinent à y répondre. A New York, « trouver du Wegovy revient à gagner à la loterie », prévient une infirmière citée par le *New York Times*. Novo Nordisk vient de déboursuer 11,5 milliards de dollars pour s'équiper de trois nouvelles usines destinées à doper sa production.

Sur le Vieux Continent, le Wegovy a été approuvé par l'Agence européenne des médicaments en janvier 2022. Il est déjà disponible au Royaume-Uni et en Allemagne. En France, la Haute Autorité de santé le recommande pour les patients de moins de 65 ans dont l'obésité est sévère (IMC supérieur à 35). À l'instar de Marie-Hélène Crépillon, 10 000 patients bénéficient d'un accès précoce au Wegovy en France. Mais les discussions s'étirent en longueur avec les autorités françaises pour le commercialiser dans l'Hexagone, et



Outre-Atlantique, le traitement avec le médicament Wegovy coûte, sans couverture médicale, plus de 1 000 dollars pour vingt-huit jours et promet entre 15 % à 20 % de perte de poids, sans accoutumance. BAZIZ CHIBANE/PHOTOPOR/VOIX DU NORD/MAXPPP

obtenir par la même occasion son remboursement, qui promet d'être coûteux pour les finances publiques.

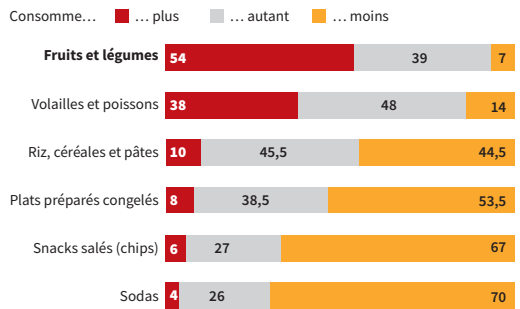
Dans le passé, les patients ont été échaudés par des pilules pour maigrir devenues des scandales sanitaires. Le Pondéral, le Rimonaban et surtout le Mediator ont été retirés du marché en raison de leurs graves effets indésirables. « Pour la première fois, nous disposons de médicaments à la fois efficaces et sûrs », explique le professeur Emmanuel Disse, chef du service endocrinologie, diabète et nutrition aux Hospices civils de Lyon. Les doses administrées aux personnes obèses sont plus importantes que celles qui étaient administrées aux diabétiques. Mais ces derniers sont traités avec ces médicaments depuis dix ou quinze ans, sans que des signes inquiétants aient été détectés, ce qui est rassurant. » Pour Emmanuel Disse, qui traite plus de 600 patients avec du Wegovy, l'arrivée sur le marché de ces médicaments est une révolution : « Jusqu'à présent, nous traitions l'obésité, qui est une maladie, comme le diabète et l'hypertension dans les années 1950 : en s'attendant au symptôme, le poids, au moyen de régimes. Il est maintenant évident que les patients ont également besoin d'un médicament qui traite le problème de fond, le stockage excessif d'énergie par le corps. »

## 1 milliard de personnes dans le monde

Aux États-Unis, 1 % de la population est conquise, mais c'est encore peu comparé aux 42 % d'obèses du pays. Les analystes estiment qu'au moins 15 millions d'entre eux pourraient prendre ces traitements en 2030. Ni l'Europe ni l'Asie ne sont épargnés par ce fléau, qui touche désormais plus de 1 milliard de personnes dans le monde. Alors que se tient ce lundi la journée mondiale de lutte contre l'obésité, la banque Goldman Sachs évalue le marché potentiel pour ces nouveaux médicaments à 100 milliards de dollars d'ici 2030. De quoi bouleverser la donne dans l'industrie pharmaceutique. Pour le moment, Novo Nordisk et Eli Lilly sont les deux seuls laboratoires à commercialiser des médicaments à base de GLP-1, l'hormone de synthèse qui régule la glycémie et renforce la sensation naturelle de satiété. Mais d'autres labos, comme Zealand Pharma, Viking therapeutics ou Roche, se pressent de mettre au point leurs propres traitements. De quoi concurrencer les pionniers, accroître la disponibilité des médicaments anti-obésité, faire baisser leur coût pour les patients et donc

## Les médicaments contre l'obésité changent nos habitudes alimentaires

Changements d'alimentation depuis le début de la prise d'un traitement contre l'obésité, en %



Source : Morgan Stanley Research

accélérer leur adoption parmi les populations obèses ou en surpoids.

La révolution en cours se lit en Bourse : le danois Novo Nordisk vaut désormais plus de 500 milliards de dollars et est devenu la première capitalisation européenne (celle de LVMH étant de 424 milliards) ; la valorisation d'Eli Lilly, la plus importante du secteur dans le monde, dépasse les 700 milliards. Par comparaison, celle de Sanofi est de 110 milliards d'euros. Si elle fait des gagnants en Bourse, la révolution des médicaments anti-obésité fait aussi des perdants... et pas seulement dans l'industrie pharmaceutique. Et pour cause : Walmart, le premier distributeur alimentaire américain, à même de traquer les données de ses clients, en voit déjà les effets dans ses hypermarchés. John Furner, le patron des opérations américaines du groupe, a observé une baisse de la consommation chez ses clients sous traitement. Il constate « un panier du consommateur légèrement moins plein, un peu moins d'articles, un peu moins de calories », expliquait-il à Bloomberg en octobre. L'effet ne s'est pas fait attendre : Pepsi, Coca-Cola, Kellanova (chips Pringles), Mondelez (Oreo, Toblerone...) et McDonald's ont alors immédiatement chuté en Bourse.

En France aussi, les achats des patients sous traitement changent. « Le chocolat et les glaces, que j'adorais avant, me dégoûtent aujourd'hui », confie Dany Deck, une patiente lyonnaise traitée depuis deux ans sous Wegovy. « La prise de ces médicaments induit de nouveaux comportements de consommation », souligne John Plassar, directeur à la banque Mirabaud. Les patients semblent acheter moins de denrées alimentaires et notamment moins de produits gras et sucrés. Au rythme d'adoption de ces médicaments, Morgan Stanley estime que la chute des volumes de produits alimentaires concernés pourrait atteindre 3 % d'ici à 2035. »

Le patron de Novo Nordisk, Lars Fruergaard Jorgensen, assure recevoir régulièrement des appels de PDG d'industriels de l'agroalimentaire « effrayés par l'impact » des médicaments tels que le Wegovy sur leur activité. Une étude récente de l'institut Numerator, citée par Morgan Stanley, confirme que leurs craintes sont justifiées. Elle révèle que la consommation alimentaire des ménages dont un membre est traité par un médicament anti-obésité est inférieure de 6 % à celle des autres. En outre, leurs paniers changent : ces foyers délaissent les chips, les pâtisseries et les glaces et achètent plus de yaourts, de poisson et de snacking à base de légumes.

Certes, les ventes globales de McDonald's et des géants de l'agroalimentaire ne s'en ressentent pas encore. Mais ces acteurs adaptent déjà leur stratégie.

Nestlé travaille à une gamme de compléments alimentaires destinée aux personnes suivant ces traitements. « Lorsque vous mangez moins, vous avez besoin de vitamines et de minéraux », explique Mark Schneider, le patron du groupe suisse. La plupart de ces acteurs développent, depuis plusieurs années déjà, des produits moins gras et moins sucrés. « Les ket-chips de Kraft sont moins caloriques et les portions ont tendance à devenir plus petites », explique John Plassar. Cette tendance va s'accroître. « Les GLP-1 pourraient être un handicap supplémentaire pour l'industrie du tabac, dont les ventes sont en recul depuis quarante ans », souligne Goldman Sachs.

## « Ce poids en moins, ça change la vie »

Certains économistes estiment même que ces médicaments pourraient avoir un effet sur le PIB américain. En réduisant le nombre de personnes obèses aux États-Unis, ils limiteraient les complications qui y sont liées, et comme les maladies cardio-vasculaires... et leur coût pour la société. Par ailleurs, « les études universitaires montrent que les personnes obèses sont à la fois moins susceptibles de travailler et moins productives lorsqu'elles le font », note Goldman Sachs. Selon la banque, les médicaments anti-obésité pourraient ainsi doper le PIB américain de 0,4 %, et même de 1 %, s'ils venaient à conquérir 60 millions d'utilisateurs, « ce que nos analystes estiment possible », souligne la banque.

En France, aucun ministre ni économiste ne se hasarderait encore à faire du Wegovy et de ses rivaux un moteur de la croissance du PIB. Mais le fait est que le quotidien des personnes obèses pour qui le traitement est efficace s'en trouve souvent amélioré. À 51 ans, Dany Deck se réjouit ainsi de pouvoir refaire plus facilement du sport. « Lorsque je faisais 150 kg, il n'y avait guère que le vélo en salle qui me convenait car une fois baissée, je n'arrivais plus à me relever », confie la Lyonnaise. Et puis je suis passée au sport sur tapis et enfin au cours collectif, c'est une victoire. » Avec 45 kg de moins, elle s'est achetée des jupes et des chaussures à talons qu'elle n'osait pas mettre avant : « Ce poids en moins, c'est le bonheur, ça change la vie. » ■

# PRIX DU MEILLEUR ARTICLE FINANCIER

Rigueur de l'analyse, attractivité et originalité du style, vertu pédagogique : les ingrédients d'une réussite depuis 16 ans !

**2025**

Catégorie "Jeunes journalistes"

**Claire BOULEAU**  
*Challenges*

"Le business model des petits  
aéroports régionaux bat de l'aile"



# Le business model des petits aéroports régionaux bat de l'aile

*La volonté du gouvernement de taxer davantage le secteur aérien ne fait pas les affaires des plateformes aéroportuaires intermédiaires, déjà fragilisées par leur dépendance aux subventions et aux compagnies low cost.*

**D**épartement au sud de la Bretagne, le Morbihan est prisé par les touristes... qui sont de moins en moins nombreux à s'y rendre en avion. Son aéroport, à la sortie de Lorient, ne propose qu'une seule destination : Toulouse. Le nombre de visiteurs accueillis l'an dernier ? 6400, contre 103000 avant la crise sanitaire. Au total, cinq aéroports maillent cette région, dont plusieurs en difficulté. Même situation en Normandie, où quatre des cinq plateformes locales sont situées dans un mouchoir de poche : Caen, Deauville, Rouen et Le Havre. Alors, de plus en plus d'observateurs s'interrogent : la France aurait-elle trop d'aéroports intermédiaires de proximité, ceux qui accueillent entre 10000 et 1 million de passagers par an ? Et a-t-elle encore les moyens de subventionner massivement ces infrastructures fragiles et déficitaires ?

## Trois fois plus qu'en Allemagne

Notre pays est le champion de ces aéroports régionaux. On en compte au total 32, trois fois plus qu'en Allemagne. Or, depuis la pandémie de Covid, leur santé se dégrade, surtout ceux dépendants de la clientèle d'affaires. « Les entreprises ont diminué leurs déplacements, donc les compagnies aériennes ont revu leur positionnement, en particulier Air France, qui quittera Orly d'ici à 2026 et a retiré sa compagnie Hop ! d'un certain nombre de villes », décrypte Thomas Juin, président de l'Union des aéroports français (UAF).

Les préoccupations environnementales et la concurrence du train ont



Laurent Dard/La Dépêche du Midi/MaxPPP

**Aéroport de Tarbes-Lourdes (Hautes-Pyrénées). Ici, à 50 kilomètres du tarmac de Pau, la low cost Volotea bénéficie d'une subvention de 4,8 millions par an.**

aussi contribué à vider les tarmacs. Le trafic national s'est effondré. Et par ricochet, celui des aéroports de proximité aussi, en chute de 17% entre 2019 et 2023. Les discussions actuelles des parlementaires sur la hausse des taxes aériennes et aéroportuaires ne vont pas arranger la situation. « Je m'attends à des suppressions de lignes en série et certaines compagnies pourraient placer leurs avions dans d'autres pays », alerte Thomas Juin, qui rappelle : « En dessous d'1 million de passagers, un aéroport ne peut pas gagner de l'argent. »

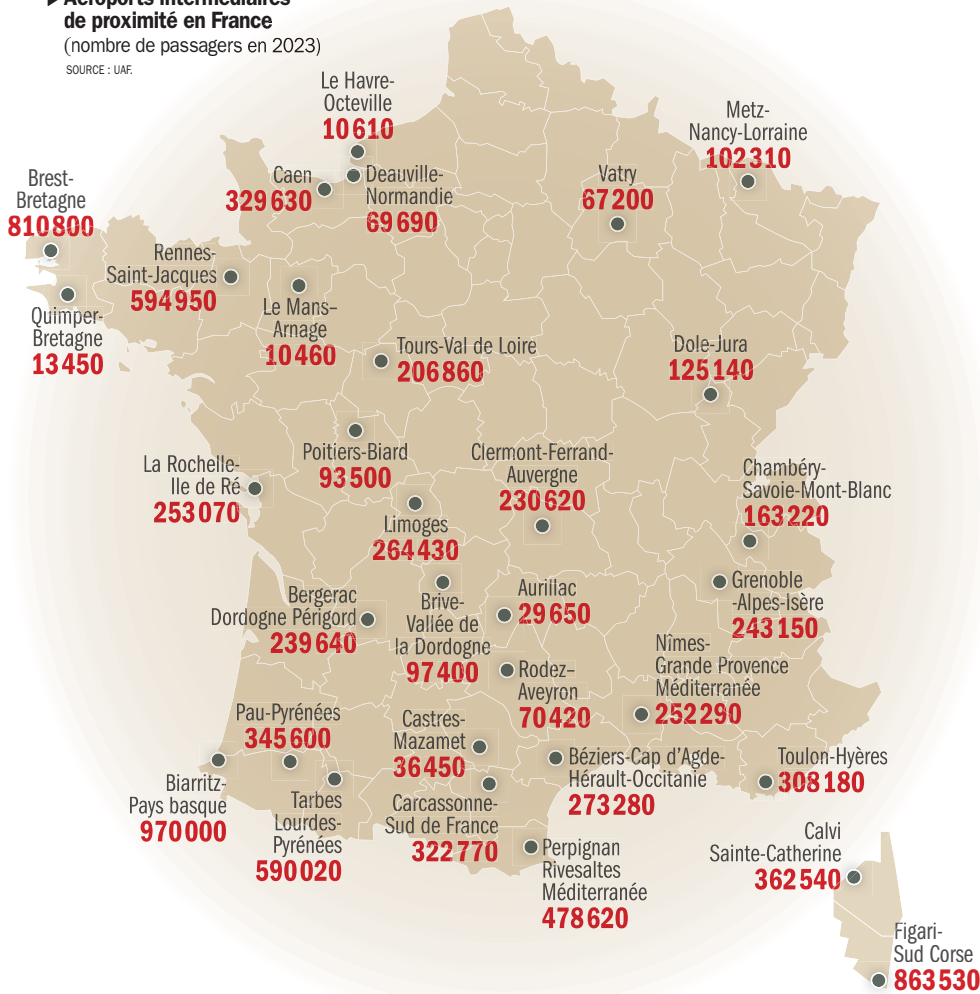
C'est bien là tout le problème. Leurs bilans sont structurellement déficitaires. La faute à la loi de décentralisation de 2005, qui a confié la propriété de ces aéroports aux collectivités. Selon un rapport de la Cour des comptes de 2023, elle a créé « une situation où aucun des

acteurs publics ne dispose plus, en matière de maillage, de responsabilité ni de vision d'ensemble ». Et où les villes et départements, en concurrence, dépensent chacun des millions pour soutenir leurs aéroports. Ainsi, entre 2019 et 2021, 30 aéroports intermédiaires ont reçu au total près de 200 millions d'euros de financements publics, pour des dépenses de fonctionnement ou d'investissement. A cela s'ajoutent les chèques signés dans le cadre des lignes à obligation de service public (OSP). Ces liaisons non rentables, aussi appelées lignes d'aménagement du territoire (LAT), sont considérées comme nécessaires au désenclavement de certaines zones. Les compagnies qui les opèrent reçoivent une subvention.

## Aide de 40 euros par passager

S'ajoute, enfin, un autre poste de dépense publique, plus surprenant : le financement des compagnies low cost, dont les aéroports de province sont de plus en plus dépendants pour maintenir leur activité. En échange de leur installation, les collectivités locales leur versent des « prestations marketing », soit en réalité des subventions déguisées. Ryanair est le champion toutes catégories de ces pratiques. A Nîmes, où elle pèse à ce stade 100% du trafic, la low cost irlandaise perçoit, selon nos informations, une aide équivalente à une quarantaine d'euros par passager. Quasiment le prix du billet ! La compagnie dirigée par Michael O'Leary a beau être dans le viseur de la Commission européenne – elle a été condamnée en 2022 à rembourser 8 millions d'euros

► **Aéroports intermédiaires de proximité en France**  
(nombre de passagers en 2023)  
SOURCE : UAF



d'aides reçues de l'aéroport de La Rochelle –, elle continue à faire sa loi. Pour l'instant.

**Dix sites rien qu'en Occitanie**

Car d'ici à 2027, Bruxelles va trancher sur la question de la légalité de ces aides publiques aux plateformes aéroportuaires en France. L'état se resserre d'autant plus qu'au même moment, « les collectivités ont un budget de plus en plus contraint, décrypte un connaisseur. Il tacle : « Quand il faudra arbitrer entre fermer une cantine et payer des millions à Ryanair, le choix s'imposera, surtout face à la pression des écologistes. »

De plus en plus d'acteurs dénoncent en effet haut et fort une gabegie publique et une aberration écologique à l'heure où certains avions financés par le contribuable volent à moitié vides. A Saint-Etienne, l'association Forez Agir réclame la fermeture de l'aéroport, qui a reçu l'an

dernier 1,5 million d'euros de subventions pour transporter seulement 4500 personnes ! En Occitanie, c'est la députée écologiste Christine Arrighi, rapporteure chargée du transport à la commission des Finances de l'Assemblée, qui s'agace : « Avoir des aéroports proches n'a aucun sens et coûte cher aux collectivités. » Et pour cause, sa région affiche le record de densité aéroportuaire du pays, avec dix sites dont celui de Nîmes, dimensionné pour 800 000 passagers, mais qui n'en accueille que 252 290.

Face aux critiques, les défenseurs des aéroports régionaux ne sont pas à court d'arguments. Que ferait Clermont-Ferrand sans son aéroport, interroge ainsi Sabine Granget, la directrice des cinq aéroports de proximité exploités par le géant des concessions, le groupe Vinci. « La vétusté de la ligne ferroviaire entraîne des retards conséquents, observe-t-elle. Cet aéroport, qui

Cette carte présente la liste des 32 aéroports qui ont accueilli entre 10 000 et 1 million de passagers l'année dernière. Les plus touchés par la chute de la clientèle d'affaires et la concurrence du train.

rassemble 2500 emplois, est nécessaire pour Michelin comme pour les entreprises de maintenance aéronautique qui y sont implantées. » Martin Meyrier, directeur général des concessions d'Edeis (qui exploite dix-sept aéroports en métropole et outre-mer) insiste, lui, sur les efforts budgétaires consentis : « Les collectivités négocient davantage qu'auparavant leurs contrats avec les gestionnaires, ce qui entraîne une baisse de la subvention publique aux aéroports. Et c'est très sain ! »

**Pilotage politique**

Ces groupes possèdent des alliés de choix : aux quatre coins de l'Hexagone, élus et personnalités influentes défendent leur aéroport. Comme à Nîmes, où le président de la métropole Franck Proust s'agace : « On dit que ces aéroports vivent de subventions, mais quid de la SNCF ? D'Air France ? Les subventions sont dans l'ADN des transports, car ils rendent une mission de service public ! » Ce qui fait soupirer un acteur du secteur : « Dès que les compagnies essaient de se désengager de certaines dessertes déficitaires, il y a une levée de boucliers. »

François Bayrou aura du mal à dire le contraire. Le maire de Pau défend mordicus les dessertes de l'aéroport béarnais, malgré ses difficultés : le trafic y a fondu de 43% depuis 2019 à cause de la baisse des voyages d'affaires, de l'essor du train... et de la concurrence de la plateforme voisine de Tarbes-Lourdes, à seulement 50 kilomètres de distance. Cet été, Transavia a fini par jeter l'éponge et a annoncé la fermeture de sa ligne vers Orly, la plus déficitaire de son réseau, avec 6 millions de pertes. Impossible de rivaliser avec la low cost Volotea, qui bénéficie entre Paris et Tarbes d'une OSP subventionnée à hauteur de 4,8 millions par an. A peine le nouveau gouvernement nommé, François Bayrou a débarqué dans le bureau de Michel Barnier et obtenu son soutien pour rouvrir la ligne. Dans la foulée, il l'annonçait... mais sans l'accord de Transavia. Sa proposition ? Créer une double OSP commune à Pau et Tarbes. Autrement dit, encore plus de fonds publics à sortir des caisses. Pas sûr que ça passe. **Claire Bouleau**