

Medicaments : le plan antipénuries de l'Etat

Le projet de loi de financement de la Sécurité sociale prévoit des mesures destinées à éviter le gaspillage

Après un hiver marqué par les tensions d'approvisionnement en amoxicilline et en paracétamol, qui ont fait grand bruit, ces derniers mois n'auront guère apporté de répit aux pharmacies françaises. Certes, l'antibiotique et l'antidouleur sont tous deux de retour derrière le comptoir, mais de nombreux médicaments continuent de manquer sur les étagères des officines. Pour tenter de remédier à ce fléau, l'Etat est monté au créneau à l'occasion de la présentation du budget 2024 de la Sécurité sociale, mercredi 27 septembre.

Sur la cinquantaine d'articles que contient le projet de loi de financement de la Sécurité sociale, trois sont ainsi consacrés à la mise en place de mesures vouées à enrayer les pénuries. Le gouvernement y esquisse notamment les grandes lignes d'un plan blanc du médicament, destiné à être activé par le ministre de la santé lors d'une situation d'urgence. Ce dernier figurait parmi les principaux chantiers identifiés par le comité de pilotage sur les médicaments, lancé au début du mois de février pour poser les jalons d'une « nouvelle stratégie de prévention et de gestion des pénuries ».

Délivrance à l'unité

En cas d'insuffisance observée de certains antibiotiques, ce plan blanc planifie tout un lot de mesures dérogatoires pour rationner les produits en tension et éviter le gaspillage, le temps que la situation se résorbe. Le gouvernement y prévoit notamment de rendre obligatoire la délivrance à l'unité des médications concernées par des tensions. Selon les calculs de l'exécutif, cette mesure, qui ne présenterait aucun surcoût et ferait même économiser plusieurs millions d'euros à l'Assurance-maladie, aurait permis d'épargner près de 12 millions de comprimés et de gélules d'amoxicilline lors de la dernière saison hivernale.

Elle suscite toutefois la colère des pharmaciens, qui estiment sa mise en place particulièrement contraignante pour les officines. « En distribuant en vrac, nous ne pourrions pas gérer la traçabilité des lots. De plus, sur l'amoxicilline, la majorité des pénuries observées concernent des versions pédiatriques sous forme de sirop, pour lesquelles il n'est pas possible de dispenser à l'unité. C'est une mesure populiste qui ne résoudra rien »,

s'agace Pierre-Olivier Variot, président de l'Union des syndicats des pharmaciens d'officine.

Pour éviter les prescriptions inutiles, la délivrance des antibiotiques en situation de pénurie sera par ailleurs conditionnée à la réalisation d'un test rapide d'orientation diagnostique, pris en charge par l'Assurance-maladie. Sous réserve d'un résultat confirmant l'origine bactérienne de la pathologie, le patient pourra alors récupérer son traitement auprès du pharmacien. Dans le cas contraire, l'ordonnance sera caduque. Avec plus de 9 millions d'angines diagnostiquées chaque année, dont seulement un tiers nécessite un traitement antibiotique, la généralisation de ces tests de dépistage offrirait une soupape bienvenue en cas de pénurie. Elle a toutefois son coût, mal-

gré les économies réalisées en évitant la délivrance d'antibiotique : environ 3,3 millions d'euros.

A ces mesures ciblées sur la réduction des consommations, s'ajoute un volet centré sur la production. Appelées à la rescousse au pied levé lors des pénuries d'amoxicilline de l'hiver 2023, les préparatoires, ces pharmacies agréées pour réaliser des préparations magistrales – des remèdes confectionnés « sur mesure » lorsque le dosage ou la formulation des produits commercialisés par les laboratoires est inadapté au patient –, verront leur rôle renforcé. Le projet de loi prévoit d'adapter le cadre législatif pour les autoriser à produire plus facilement des médicaments manquants en cas de crise.

Cela suffira-t-il à enrayer les pénuries qui frappent l'Hexagone ?

« Le gouvernement ne propose que des mesures de gestion de crise »

JÉRÔME MARTIN
Observatoire
de la transparence dans les
politiques du médicament

Le choix de l'Etat de limiter son plan blanc uniquement à certains antibiotiques, alors que les tensions et ruptures d'approvisionnement touchent toutes les classes de produits, permet d'en douter. « Le gouvernement ne propose une fois de plus que des mesures de gestion de crise. Il n'y a rien qui s'attaque aux causes structurelles

des pénuries », déplore Jérôme Martin, cofondateur de l'Observatoire de la transparence dans les politiques du médicament.

Loi Florange de 2014

Une mesure contenue dans le projet de loi, la seule impliquant directement les laboratoires pharmaceutiques, pourrait apporter quelques changements de fond à plus long terme. Inspirée de la loi Florange de 2014, qui vise à éviter ou limiter les effets sur l'emploi d'un projet de fermeture de site, cette disposition a pour objectif de maintenir sur le marché des médicaments anciens essentiels, les plus touchés par les tensions d'approvisionnement. Les industriels sont en effet libres d'en arrêter la commercialisation sans justification, ce qui occasionne parfois de graves conséquences lorsque ces

remèdes ne disposent d'aucune solution de remplacement.

Pour prévenir cette situation (400 arrêts de médicaments sont recensés en moyenne chaque année en France depuis 2018), le gouvernement prévoit donc d'obliger les industriels à mettre en œuvre des démarches actives pour trouver un repreneur au produit arrêté, sous peine d'une amende. Si aucun candidat n'est trouvé, un établissement pharmaceutique public pourra en reprendre l'exploitation et la fabrication à titre gracieux pour une durée de deux ans reconductible. « C'est une mesure intéressante, mais sa mise en application est renvoyée à des textes de décrets. Or on sait à quel point les décrets peuvent vider une bonne idée de toute substance », tempère M. Martin. ■

ZELIHA CHAFFIN

Stellantis sécurise sa production de composants chimiques rares

Le constructeur automobile a repensé sa stratégie d'approvisionnement en matières premières indispensables à la mobilité électrique

J eudi 28 septembre, à l'invitation de l'Agence internationale de l'énergie, quarante-sept Etats étaient réunis à Paris pour réfléchir à une nouvelle « diplomatie des métaux critiques », permettant à chacun d'avoir accès aux matières premières nécessaires pour réussir la transition énergétique. Sans attendre les initiatives politiques, les grandes entreprises ont pris les devants. Groupe mondial né de la fusion de Fiat Chrysler et Peugeot-Citroën en 2021, Stellantis annonce chaque mois un investissement dans un projet minier ou dans la création d'une coentreprise avec un fournisseur de semi-conducteurs. Nommé en juin 2022 directeur des achats et de la chaîne d'approvisionnement du groupe, Maxime Picat en a fait sa priorité. « Pendant des années, on a construit des voitures avec de la tôle, du

plastique et des moteurs dont les pièces venaient de fournisseurs dédiés à l'automobile. Il nous suffisait de dire que nous voulions faire 7 millions de voitures pour avoir 7 millions de chaque pièce », explique ce lieutenant du patron Carlos Tavares. Avec les nouveaux véhicules, truffés d'électronique, et encore plus avec les voitures électriques, dont les batteries font appel à des composants chimiques rares, tout change.

« Pour les fournisseurs de l'électronique ou de la chimie, l'automobile n'est qu'une petite partie du business », constate le directeur des achats. Pour le fabricant de puces taiwanais TSMC, le secteur pèse à peine 4 %, confirme une étude du cabinet de conseil en stratégie Roland Berger. Côté chimie des batteries, Roland Berger indique qu'il y aura juste assez de lithium pour répondre aux besoins de l'indus-

trié en 2030 mais sans doute pas assez de matériaux transformés, comme le carbonate de lithium ou le sulfate de nickel.

A cela s'ajoutent des contraintes géopolitiques : Joe Biden exige que les batteries des véhicules vendus aux Etats-Unis intègrent au moins 40 % de minerais extraits ou traités localement, un taux qui montera à 80 % en 2027. La France, elle, va mettre en place, au 1^{er} janvier 2024, un score environnemental qui ouvrira, ou pas, l'accès aux bonus pour l'achat d'une « watture », incitant aussi les industriels à relocaliser.

Le département des achats de Stellantis – 4 500 personnes dans le monde, pour 120 milliards d'euros de commandes – a donc été réorganisé. Une division matières premières a été créée, avec des compétences en ingénierie. « Nous cherchons en permanence

où il peut y avoir un nœud : manque de ressource, procédé maîtrisé par trop peu d'acteurs [le raffinage des matériaux, par exemple], explique Maxime Picat. Quand on l'identifie, on cherche des alternatives et, le cas échéant, nous pouvons investir directement. »

« Repousser l'horizon »

Depuis juin 2022, Stellantis enchaîne les annonces. Le constructeur est devenu le deuxième actionnaire de Vulcan Energy, société germano-autrichienne, qui va chercher du lithium en Alsace. Il a investi près de 100 millions d'euros dans un projet similaire du groupe américain CTR en Californie et pris 11,5 % du capital de la société australienne Alliance Nickel, avec la promesse d'un accès privilégié au sulfate de nickel et de cobalt. Pour sécuriser la production des cathodes de batteries,

Stellantis a passé des accords avec l'australien Element 25 Limited et le finlandais Terrafame, deux fournisseurs de sulfate de manganèse, et il est devenu, en déboursant 155 millions d'euros, le deuxième actionnaire de l'américain McEwen Copper (approvisionnement en cuivre). Si on ajoute un investissement de 5 millions d'euros, en juin, dans le norvégien Kuniko (prospection de nickel, de cobalt et de cuivre) et l'association avec NioCorp, qui explore aux Etats-Unis pour extraire des terres rares, Maxime Picat promet avoir « déjà sécurisé [ses] besoins en nickel, lithium et cobalt jusqu'en 2027, et ce n'est pas fini : on repousse l'horizon ».

En parallèle, le directeur des achats a conduit un grand chantier pour verrouiller, d'ici à 2030, 10 milliards d'euros d'approvisionnement du groupe en semi-

conducteurs. « Si la croissance de Tesla est plus rapide que celle de ses concurrents, c'est en partie grâce à la priorité dont ce constructeur a bénéficié auprès des producteurs », note l'étude de Roland Berger. La société d'Elon Musk travaille très en amont avec ses partenaires de l'électronique. Elle réduit le nombre de puces, en centralisant les fonctions. Stellantis s'y met aussi.

Cette stratégie nécessite des investissements colossaux. Le cabinet de conseil a fait les comptes, en intégrant le coût de construction de giga-usines de batteries : loin devant tous les autres, Tesla a annoncé déboursier 500 milliards de dollars (476 milliards d'euros), devant Volkswagen (112 milliards de dollars), Toyota (70 milliards de dollars), Ford (50 milliards), Daimler (47 milliards) et Stellantis (35,5 milliards). ■

SOPHIE FAY