

N° 70

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 2002

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2003, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME V

INDUSTRIE

Par M. Francis GRIGNON,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Gérard Larcher, *président* ; MM. Jean-Paul Emorine, Marcel Deneux, Gérard César, Pierre Hérisson, Jean-Marc Pastor, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Patrick Lassourd, Bernard Piras, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beaufiglioli, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cleach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Detraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Bernard Dussaut, Hilaire Flandre, François Fortassin, Alain Fouché, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Charles Guené, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kergueris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, Jean Louis Masson, Serge Mathieu, René Monory, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 230, 256 à 261 et T.A. 37

Sénat : 67 (2002-2003)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
.....	5
CHAPITRE I^{ER} PRÉSENTATION DES CRÉDITS	6
I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE	7
A. L'ÉVOLUTION DES CRÉDITS DEMANDÉS	7
B. LES GRANDES PRIORITÉS DU MINISTÈRE	7
II. LES CRÉDITS OFFENSIFS	8
A. L'INNOVATION ET LA RECHERCHE	8
1. Une priorité du ministère	8
a) Crédits de l'Anvar.....	8
b) Grands programmes et réseaux de recherche technologique.....	9
2. La diffusion de l'innovation dans les petites et moyennes industries	9
a) Des actions entièrement déconcentrées.....	9
b) Le soutien à l'investissement matériel : le Fonds de développement des PMI (FDPMI)	10
B. LES ACTIONS EN FAVEUR DE LA FORMATION	11
1. Les écoles des mines	11
2. Supelec	11
C. LES ACTIONS EN FAVEUR DE LA COMPÉTITIVITÉ	12
1. Une stabilité budgétaire	12
2. L'avenir des Centres techniques industriels.....	12
III. LES CRÉDITS « DÉFENSIFS »	13
A. L'ACTION DU CIRI.....	13
B. LA GESTION DE « L'APRÈS-MINE »	13
C. LES AUTRES MESURES D'AIDES À LA RESTRUCTURATION	13
CHAPITRE II LA SITUATION DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE	14
I. LES PERSPECTIVES DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE	14
A. L'ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE EN FRANCE	15
1. La production a ralenti en raison des déstockages et des reports d'investissements	15
2. Les évolutions sont assez contrastées par branches d'activité	15
B. L'ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MANUFACTURIÈRE.....	15
1. Dans un contexte mondial dégradé, la France résiste mieux que ses partenaires	16
2. Des perspectives de reprise fragilisées par d'importants déséquilibres	16
C. LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE	17

1. Une compétitivité prix qui reste assez satisfaisante, malgré la montée récente des coûts	17
2. En revanche, l'évolution de notre compétitivité structurelle nécessite de nouveaux efforts	18
D. UNE ÉVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT INCERTAINE	19
1. Ralentissement des investissements	19
2. En revanche, les investissements français à l'étranger redeviennent plus équilibrés	21
E. L'EMPLOI INDUSTRIEL	22
1. L'intérim amortit la baisse de l'emploi industriel	22
2. Des évolutions assez favorables comparées aux partenaires européens	23
3. Des perspectives moins favorables pour 2002	24
II. LES SECTEURS INDUSTRIELS SENSIBLES	24
A. L'INDUSTRIE TEXTILE	24
1. Conjoncture et perspectives	25
2. Une structure industrielle fragile	25
a) Un tissu industriel composé de PME/PMI	25
b) Une évolution inéluctable ?	25
3. Des mesures fortes pour soutenir ce secteur	26
a) Une action internationale	26
b) Promouvoir l'innovation	27
B. LE SECTEUR SIDÉRURGIQUE DANS LA TOURMENTE	28
1. Une industrie dans une situation défavorable	28
a) Une industrie en quasi-faillite	28
b) Une industrie déjà protégée	29
2. Impact des mesures américaines pour l'industrie sidérurgique française	29
3. Plan de riposte européenne	30
a) Le détail des mesures de rétorsion	30
b) Une riposte différée	30
4. Evolution de la situation et position française dans ce dossier	31
5. Les prochaines échéances	31
C. LE SECTEUR DE LA MÉCANIQUE	31
1. Les éléments de conjoncture	31
2. La présentation du secteur	32
a) Un poids important dans l'industrie française	32
b) Un tissu composé de PMI	32
3. Un secteur fortement soutenu	33
4. Le projet de création d'un réseau industriel mécanique	33
D. LE SECTEUR DE LA DISTRIBUTION AUTOMOBILE FACE AUX VOLONTES DE LIBERALISATION DE LA COMMISSION EUROPEENNE	34
1. Un secteur déterminant pour l'économie française	34
2. Les dernières évolutions réglementaires	35
3. Les changements apportés par le nouveau règlement	36
4. Des incertitudes pour l'industrie automobile française	36
a) Une vulnérabilité de l'industrie automobile	36
b) Une concurrence perverse et nocive	36
c) La réforme pourrait avoir des effets opposés à ceux escomptés	37
d) Des risques pour le territoire et les emplois du secteur	37
(1) Des risques pour l'aménagement du territoire	37
(2) Des risques pour l'emploi	38
(3) Des pouvoirs trop importants de la Commission européenne ?	39

CHAPITRE III DÉFENDRE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE	40
I. POLITIQUE DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE BREVET INDUSTRIEL	40
II. DANS LE CADRE EUROPÉEN, DES EFFORTS D'AMÉLIORATION DU SYSTÈME ONT ÉTÉ ACCOMPLIS	41
A. AU NIVEAU DES DÉLAIS DE DÉLIVRANCE	41
B. AU NIVEAU LINGUISTIQUE	41
III. POLITIQUE NATIONALE DE SOUTIEN EN DÉPÔT DE BREVET	42
IV. ÉTAT D'AVANCEMENT DU BREVET COMMUNAUTAIRE ET POSITION DE LA FRANCE	42
A. LA GENÈSE DE LA PROCÉDURE	42
B. LES POINTS DE BLOCAGE.....	43
1. <i>La question des taxes</i>	43
2. <i>Le système juridictionnel</i>	44
3. <i>Régime linguistique et coûts</i>	44
4. <i>Rôle des offices nationaux</i>	45
CHAPITRE IV RENFORCER L'INFLUENCE FRANÇAISE POUR LA DÉFINITION DES NORMES	46
I. LA NORMALISATION : UN OUTIL AU SERVICE DE LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES	46
A. DÉFINITION DE LA NORMALISATION	46
B. LE SYSTÈME DE NORMALISATION FRANÇAIS	46
1. <i>Crédits affectés aux actions en faveur de la normalisation et de la qualité</i>	46
2. <i>Présentation de l'AFNOR</i>	47
a) Rôle de l'AFNOR.....	47
b) Une spécialisation par activité.....	48
c) Rôle des pouvoirs publics	49
3. <i>Processus d'élaboration d'une norme</i>	49
C. SYSTÈME EUROPÉEN DE NORMALISATION	50
1. <i>La place des normes européennes</i>	50
2. <i>Les directives « nouvelle approche »</i>	50
D. LE SYSTÈME DE NORMALISATION INTERNATIONAL.....	51
II. L'INFLUENCE FRANÇAISE EN QUESTION	52
A. INTÉRÊT DE LA NORMALISATION.....	52
B. LA PLACE DE LA FRANCE	53
1. <i>Les points forts</i>	53
2. <i>Renforcer l'influence française</i>	55
ANNEXE RÉFORME DE LA DISTRIBUTION AUTOMOBILE EN EUROPE	57

En application de l'article 49 de la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances, toutes les réponses aux questionnaires budgétaires auraient dû parvenir aux rapporteurs avant le 9 octobre 2002.

A cette date, votre rapporteur pour avis n'avait reçu que 54 % des réponses aux questions adressées au ministre délégué à l'industrie. Les dernières réponses reçues lui sont parvenues le 23 octobre suivant, portant le taux définitif de réponse à 96 %.

Mesdames, Messieurs,

Dans le contexte d'une conjoncture dégradée en 2002 -la croissance ne devrait pas excéder 1 % pour cette année- les entreprises industrielles ont dû faire face à un ralentissement de leur activité. L'évolution de la production industrielle a toutefois bien résisté, grâce, notamment, au dynamisme de certains secteurs comme l'automobile, et la compétitivité industrielle française est restée satisfaisante.

Pour l'année 2002, on peut néanmoins craindre une baisse des investissements d'environ 3% et une chute du nombre d'emplois industriels (65 000 en 2001 et environ 130 000 en 2002).

En outre certains secteurs industriels spécifiques sont dans la tourmente. Il en est ainsi de l'industrie textile, qui risque d'être touchée, à terme, par la fin des accords multi-fibres prévue en 2005 et par l'entrée de la Chine dans l'OMC, ou de l'industrie sidérurgique européenne, sous la menace des mesures protectionnistes américaines.

Les crédits de l'industrie pour 2003 qui sont soumis à votre approbation doivent permettre aux entreprises de faire face à ce ralentissement. Ces crédits s'élèvent à 729 millions d'euros en autorisations de programme et à 2 259,6 millions d'euros en dépenses ordinaires et en crédits de paiement, soit une légère baisse de 1,5 %. Toutefois à périmètre constant la baisse n'est que de 1,1%. En outre, l'ampleur des reports de crédits (145,5 millions d'euros) vient largement inverser cette évolution.

Ce budget a l'ambition de favoriser l'innovation et la diffusion de la recherche pour favoriser le développement des petites et moyennes industries. Les crédits de l'agence nationale de valorisation de la recherche (ANVAR) sont stables et les crédits du fonds de développement des PMI sont conformes aux engagements pris dans le cadre des contrats de plan Etat-régions.

Les crédits de paiement affectés à la recherche industrielle accusent une diminution significative (-20,3 %). Mais, compte tenu des reports de crédits (102,6 millions d'euros), la capacité d'intervention sera maintenue au même niveau qu'en 2002.

Par ailleurs, des moyens importants (200 millions d'euros, soit une hausse de 2,5 % par rapport à l'an dernier) seront affectés à la formation des ingénieurs.

Enfin, les crédits consacrés à l'accompagnement des reconversions industrielles sont doublés et atteignent 39,3 millions d'euros. Ces crédits permettront de soutenir les entreprises et, plus largement, les régions touchées par la désindustrialisation.

CHAPITRE I^{ER}

PRÉSENTATION DES CRÉDITS

I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

A. L'ÉVOLUTION DES CRÉDITS DEMANDÉS

PLF - Industrie -Thèmes

DO + CP en millions d'Euros	LFI 2002	Reports Minimums 2002*	PLF 2003	Evolution en %
Energie et matières premières	508.5	5.8	520.4	2.3
dont				
. CEA (fonctionnement et investissement)	425.6		428.0	0.6
. ADEME (fonctionnement et investissement)	27.3		47.3	73.5
. FSH	25.2	5.8	14.1	-43.9
. CRE (personnel et fonctionnement)	10.6		12.2	15.4
. Sûreté nucléaire (ANDRA...)	1.8		1.8	0.0
Soutien R & D et Investissements PMI	459.1	126.4	406.0	-11.6
. ANVAR (Fonctionnement et investissement)	142.3	3.4	142.5	0.1
. Contrat de Plan Etat/Régions	103.4	20.4	93.5	-9.5
. R&D (ch. 66-01) RRIT :	213.4	102.6	170.0	-20.3
Environnement des entreprises	681.7	6.6	681.2	-0.1
. Formation d'ingénieurs	194.8		199.7	2.5
dont Ecoles des mines	96.7		100.5	4.0
dont GET	89.9		90.9	1.1
. Soutien à la compétitivité des entreprises (Actions)	197.3	6.6	191.8	-2.8
. Aide au transport Presse	289.7		289.7	0.0
Reconversions, restructurations	644.7	6.8	652.0	1.1
. Après-mines (Travaux, indemnisation, expropriations...)	20.6	1.8	13.9	-32.8
. Prestations aux mineurs (Ch. 46-93 CDF)	502.1	5.0	501.9	0.0
. Aides à la reconversion et à la restructuration (FIBM)	18.3	0.0	39.3	114.6
. Construction navale	103.7		97.0	-6.4
Total (Hors budgétisation IFP)	2 294.1	145.5	2 259.6	-1.5
LFI 2002 à périmètre 2003 (Hors remboursements DGSNR)	2 285.1		2 259.6	-1.1

* Reports minimums demandés par la lettre du 12 août 2002 du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et du ministère délégué au budget

ART : Autorité de régulation des télécommunications
ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ANDRA : Agence nationale pour les déchets radio actifs
ANVAR : Agence nationale de valorisation de la recherche
CDF : Charbonnages de France
CRE : Commission de régulation de l'électricité
CIRI : Comité interministériel de restructurations industrielles
CTI : Centres Techniques industriels
DGSNR : Direction générale de la sûreté nucléaire et de la radioprotection
FIBM : Fonds d'industrialisation des bassins miniers
FIL : Fonds d'industrialisation de la Lorraine
FSH : Fonds de soutien des hydrocarbures (réseau de recherche sur les technologies pétrolières et gazières)
GET : Groupement des Ecoles de Télécommunications
RRIT : Réseau national de recherche et d'innovation technologique

B. LES GRANDES PRIORITÉS DU MINISTÈRE

Le budget 2003 du ministère de l'industrie a pour ambition de renforcer la compétitivité des entreprises françaises et vise à leur donner les moyens d'une croissance soutenue et durable par une politique active en faveur de l'innovation, de la recherche et de la formation. Il se fixe également comme objectif d'accompagner les mutations industrielles en aidant les entreprises et les régions victimes de sinistres industriels.

Alors que le contexte budgétaire général est tendu, les crédits d'investissement sont stabilisés (729 M€ en autorisations de programme). Les dépenses courantes diminuent en revanche de 1,5 %, les crédits s'élevant à 2.259,6 M€ en dépenses ordinaires (DO) et crédits de paiement (CP)¹. Le montant des CP tient néanmoins compte des crédits disponibles fin 2002 et des reports probables (145,5 M€ de reports minimum demandés par la lettre du 12 août du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et du ministre délégué au budget). Toutefois, à périmètre constant, les dotations 2003 sont stables en autorisations de programme (AP) et diminuent de 1,1 % en DO et en CP.

II. LES CRÉDITS OFFENSIFS

A. L'INNOVATION ET LA RECHERCHE

Une attention toute particulière est donnée au soutien des PMI et à la diffusion de l'innovation et des techniques vers ces dernières dans ce projet de budget. Les capacités d'intervention en leur faveur sont maintenues à un haut niveau en 2003 (236 M€).

1. Une priorité du ministère

a) Crédits de l'Anvar

Les crédits demandés pour l'agence nationale pour la valorisation de la recherche (ANVAR) en 2003 s'inscrivent dans le cadre du contrat quadriennal conclu entre l'Etat et l'Agence. Les crédits de fonctionnement de l'ANVAR s'inscrivent en stabilité à 142,5 M€ en DO et CP et 3,4 millions d'euros de reports sont prévus.

Ces crédits lui permettront d'accompagner les créateurs d'entreprises, de favoriser l'innovation -notamment dans les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) et les biotechnologies- et de faciliter les transferts de technologie.

Par ailleurs, en 2002, l'ANVAR a mis la priorité sur trois chantiers :

– elle a favorisé la création de synergies avec les grands groupes désireux de développer dans leur entourage un tissu serré de PME innovantes ;

¹ Ce montant n'intègre pas la budgétisation de la dotation à l'Institut Français du Pétrole (IFP) à hauteur de 197 M€.

– elle a engagé la mutation de son site Internet en un véritable portail de l'innovation permettant un accès rapide à l'ensemble des sites utiles dans la détection, l'accompagnement et le suivi des projets ;

– elle a dématérialisé certaines procédures, tel que le dépôt des demandes d'aide.

Votre rapporteur se félicite du bon fonctionnement de cette agence qui offre une aide appréciée aux entreprises innovantes. **Il convient de souligner à cet égard que les aides de l'ANVAR permettent de créer ou de maintenir un emploi par tranche de 9.000 euros.**

b) Grands programmes et réseaux de recherche technologique

Les dotations budgétaires pour 2003 permettront de financer les interventions du ministère de l'Industrie dans les domaines couverts par les seize réseaux de recherche et d'innovation technologique (RRIT) qui associent l'ensemble des acteurs, publics ou privés, de l'innovation. Une dotation d'animation des réseaux est à ce titre inscrite dans le projet de loi de finances. Les grandes thématiques de recherche prioritaires s'inscriront dans les domaines de la société de l'information (logiciels, composants, multimédia), de la croissance compétitive et durable (matériaux, transports), des sciences du vivant et des technologies de l'environnement. Ces crédits privilégieront la coopération de la recherche publique et des industriels, mais également l'association des PMI aux projets. En terme d'autorisations de programme, on observe une quasi stabilité (278,3 M€ par rapport à 282 M€ soit -1,3 %).

En ce qui concerne les crédits de paiement affectés à la recherche industrielle (chapitre 66-01), ils accusent une diminution significative (-20,3 %). **Mais, compte tenu des reports disponibles (102,6 millions d'euros), la capacité d'intervention sera maintenue au même niveau qu'en 2002.**

2. La diffusion de l'innovation dans les petites et moyennes industries

a) Des actions entièrement déconcentrées

Les actions en matière de développement des PMI et de diffusion des technologies sont gérées au niveau régional et intégralement contractualisées dans le cadre des Contrats de Plan Etat/Régions (CPER). Les crédits inscrits dans le cadre du PLF 2003 (107 M€ en AP et 93,5 M€ en CP) permettent de couvrir les engagements pris. **La participation des régions permet d'obtenir**

un quasi doublement des crédits accordés par l'Etat au titre du développement industriel, voire un quadruplement théorique (compte tenu des règles européennes de quotité des financements nationaux) de ceux-ci dans le cas d'opérations cofinancées par le Fonds européen de développement régional (FEDER).

Les dotations destinées aux actions collectives du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie en faveur des PMI, auparavant dispersées entre les articles 64-92-30, 64-94-40 et en partie sur l'article 64-92-10, seront désormais regroupées sur le nouvel article 64-92-40 pour un montant de 8 millions d'euros en CP. De ce fait, les crédits de l'article 64-92-10 deviennent entièrement déconcentrés et contractualisés dans le cadre des CPER.

b) Le soutien à l'investissement matériel : le Fonds de développement des PMI (FDPMI)

Le Fonds de développement des PMI (FDPMI), dont les financements sont prioritairement destinés aux zones défavorisées, a pour vocation d'encourager le développement des PMI en favorisant **l'élévation de leur niveau technologique** et de leur compétitivité. Les investissements soutenus doivent s'inscrire dans un projet global de développement et représenter un effort significatif de la part de l'entreprise.

Le FDPMI a soutenu 1918 projets en 2001 (contre 1844 en 2000) pour un montant de 117,69 millions d'euros, soit une hausse de 18,8% des soutiens financiers par rapport à 2000. La plupart des projets ont pour objet de moderniser les entreprises (70,8 %). Les investissements de capacités (extension d'activité) viennent ensuite, représentant 19,8 % des projets. Enfin, les créations d'activités nouvelles concernent 8,4 % des projets en 2001.

L'aide à l'investissement matériel bénéficie très largement aux plus petites entreprises : 55,2 % des entreprises aidées comptent moins de 20 emplois et 87,4 % moins de 50 emplois.

Des études d'évaluation du ministère de l'industrie montrent que 150 000 euros de subvention au titre du FDPMI conduit à créer de 9 à 13 emplois stables selon les régions. On peut ainsi estimer de 7000 à 10 100 le nombre d'emplois qui seront créés suite aux interventions réalisées en 2001 au titre du FDPMI.

Les crédits demandés pour 2003 au titre du FDPMI sont de 75,16 millions d'euros en AP (soit une légère baisse par rapport à 2002) et de 72,93 millions en CP.

B. LES ACTIONS EN FAVEUR DE LA FORMATION

Des efforts importants sont réalisés en faveur de la formation des ingénieurs. Globalement, le ministère consacrera près de 200 M€(+2,5 % par rapport à l'an dernier) à la formation d'ingénieurs.

1. Les écoles des mines

Sur la base de propositions formulées en 2001 par un groupe de travail composé d'industriels et d'enseignants, **les écoles des mines** mettront en œuvre à compter de 2003 un nouveau plan d'orientation stratégique. Ce plan permettra d'accroître encore la démarche d'ouverture des élèves ingénieurs vers l'entreprise par la généralisation de l'entrepreneuriat, d'orienter la recherche sur une anticipation des besoins des entreprises et d'accentuer l'ouverture des écoles, tant au plan international que régional. La poursuite en 2003 de la création du centre de micro-électronique de Gardanne s'inscrit dans cette logique. En outre, une plus grande coordination des actions des écoles sera recherchée. Globalement, les écoles des mines bénéficient d'un budget de 100,5 M€ en augmentation de 4 % par rapport à 2002.

2. Supelec

La participation du ministère de l'industrie au fonctionnement de l'Ecole Supérieure d'Electricité (Supélec) est reconduite en 2003 (6,89 M€). Il convient de noter que cette école inscrit sa stratégie dans la préparation d'un nouveau contrat quadriennal de la période 2002-2005, qui devrait voir notamment la réalisation de l'engagement pris par l'Ecole, à la demande du comité interministériel pour la société de l'information du 10 juillet 2000, d'augmenter les promotions d'élèves diplômés de 360 à 440 ingénieurs par an. Pour 2003, le nombre d'élèves devrait augmenter de 82 élèves pour atteindre le nombre de 1384.

C. LES ACTIONS EN FAVEUR DE LA COMPÉTITIVITÉ

1. Une stabilité budgétaire

Pour favoriser la compétitivité des entreprises industrielles, des crédits seront affectés pour mettre en oeuvre une série d'actions portant sur les normes et la qualité, visant à favoriser l'utilisation des nouvelles technologies. Ces crédits sont soit gérés directement par le ministère, soit permettent de soutenir l'action d'organismes publics ou parapublics. En tenant compte des modifications de périmètre budgétaire, ces crédits sont stables et s'élèvent à 191,8 M€.

Par ailleurs, dans un souci de simplification, les actions destinées à l'amélioration de la compétitivité des entreprises, dispersées jusqu'à présent entre les articles 44-80-30, 44-80-40 et 44-93-90, sont désormais regroupées sur le seul article 40.

2. L'avenir des Centres techniques industriels

Les Centres techniques industriels (CTI) ont pour objet de promouvoir le progrès des techniques, de participer à l'amélioration du rendement et à garantir la qualité dans l'industrie. A cet effet, ils coordonnent et facilitent les initiatives et exécutent ou font exécuter les travaux de laboratoires et d'ateliers expérimentaux. Ils participent aux enquêtes sur la normalisation et à l'établissement des règles permettant le contrôle de la qualité.

Pour l'exercice 2003, il est prévu une reconduction des dotations budgétaires des CTI (59 M€). Toutefois, le financement de ces centres est aujourd'hui en question avec la suppression des taxes parafiscales prévue pour la fin 2003 par la loi organique relative aux lois de finances du 1^{er} août 2001. Cette évolution a fait l'objet d'une mission, confiée par les ministres de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, du Budget et de l'Industrie, à l'Inspection Générale des Finances, au Conseil Général des Mines et à l'Inspection Générale de l'Industrie et du Commerce. Les conclusions de cette mission ont été remises très récemment et font maintenant l'objet d'un examen pour des décisions devant être prises en 2003.

III. LES CRÉDITS « DÉFENSIFS »

A. L'ACTION DU CIRI

L'enveloppe des crédits du Comité interministériel de restructuration industrielle (CIRI), inscrits au chapitre 64-96 article 20, a été réduite depuis le début de l'année 2000. **Votre rapporteur note que cette diminution est liée aux mesures successives d'annulations et de blocage des crédits budgétaires dans un contexte de très faible consommation.** En effet, les engagements de crédits ont été de 0,76 M€ en 2000 alors qu'ils sont nuls en 2001 et au premier semestre 2002.

Au cours de l'année 2001, le CIRI a été saisi de sept nouveaux dossiers d'entreprises en difficulté représentant 9.874 emplois, et a exercé une activité de suivi d'une quinzaine de dossiers ouverts au cours des années précédentes. Le CIRI a également apporté sa contribution à l'expertise de projets de restructuration sans que ces derniers fassent l'objet d'une saisine officielle ultérieure du comité.

Il n'a pas été demandé de crédits d'autorisation de programme pour le CIRI dans le projet de loi de finances 2003 ni au titre du chapitre 64-96, ni au titre des prêts du FDES, ni pour la réalisation des audits d'entreprises (chapitre 37-75 article 81).

B. LA GESTION DE « L'APRÈS-MINE »

Les actions menées dans le cadre de ce que l'on appelle « l'après-mines » visent à assurer la sécurité et la gestion des sites miniers qui ne sont plus exploités. Les crédits diminuent (-32,8 % d'une année sur l'autre) conformément à la programmation pluriannuelle et à l'état d'avancement des programmes engagés. Les crédits nécessaires pour verser les prestations prévues aux mineurs sont stables (502 M€).

C. LES AUTRES MESURES D'AIDES À LA RESTRUCTURATION

Les opérations engagées jusqu'à la fin 2001 se sont élevées à 25,33 M€ et correspondent à diverses opérations de restructuration et de développement d'entreprises (12 dossiers). A la fin du premier semestre 2002,

les crédits ouverts sur la ligne s'élevaient à 47,33 M€ et les opérations engagées au début du mois de juillet s'élevaient à 38,67 M€ dont 34,25 M€ pour Moulinex.

Malheureusement, les perspectives ne sont pas beaucoup plus favorables pour le second semestre 2002. A ce jour, sept dossiers de restructuration et de développement d'entreprises ont été présentés.

Par ailleurs, dans une conjoncture internationale difficile pour 2003, les efforts faits en faveur des entreprises en difficultés sont accentués. Ainsi, il est proposé en 2003 un doublement des dotations de CP au titre des mesures de reconversion et de restructuration industrielles (39,3 M€ contre 18,2 M€ en 2002).

CHAPITRE II

LA SITUATION DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE

I. LES PERSPECTIVES DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE

En 2001, l'activité économique a fortement ralenti. Ce ralentissement mondial, qui a démarré aux Etats-Unis, a notamment affecté le secteur des technologies de l'information dès l'été 2000. L'industrie européenne a été touchée en 2001, notamment en Allemagne où le niveau élevé des coûts de production s'est conjugué à une demande intérieure peu dynamique. Les attentats du 11 septembre 2001 ont aggravé la situation en fin d'année et le rebond qui s'était amorcé début 2002 s'est affaibli à partir de l'été.

A. L'ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE EN FRANCE

1. La production a ralenti en raison des déstockages et des reports d'investissements

La production industrielle s'est infléchie dès l'automne 2000. Pour s'adapter au ralentissement de la demande, les entreprises ont allégé considérablement leurs stocks tout au long de l'année 2001, puis ont freiné progressivement leurs investissements. Malgré le soutien de la consommation, la production industrielle a ainsi cessé de progresser. Encore assez résistante début 2001, elle a diminué de 3 % en fin d'année en raison d'un nouvel affaiblissement de la demande accentué par les événements du 11 septembre.

2. Les évolutions sont assez contrastées par branches d'activité

De 2000 à 2001, la production de produits manufacturés non alimentaires a augmenté d'un demi point selon l'indice de la production industrielle, mais de 2 % selon les comptes de la Nation.

Outre la bonne tenue de la consommation en France, **cette résistance de la production industrielle s'explique par le dynamisme de certains secteurs comme l'automobile** qui, en dépit d'une demande incertaine, ont su gagner des parts de marché en Europe. Ce succès des constructeurs français de voitures s'explique par des renouvellements de gamme fréquents et des gains importants de productivité dus à un important effort d'investissement depuis trois ans.

Au delà de la percée de l'automobile, les évolutions sectorielles ont été assez diverses en 2001. Dans les biens de consommation, la conjoncture a été contrastée mais plutôt résistante grâce au soutien de la consommation et à la poursuite du développement du secteur de la pharmacie. A l'inverse, le ralentissement a été marqué dans le secteur des biens intermédiaires en raison de déstockages importants tout au long de l'année. De même, l'expansion est devenue très incertaine dans les biens d'équipement, à cause du ralentissement européen et mondial de l'investissement.

B. L'ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MANUFACTURIÈRE

	1999	2000	2001	mi-2002

Production. manufacturée hors IAA	115	119	120	119
Biens de consommation	104	106	108	106
Automobile	138	146	154	153
Biens d'équipement	115	118	118	119
Biens intermédiaires	114	119	118	117

Sources Sessi - Insee ; indice de la production industrielle

Le poids relatif de l'industrie manufacturière dans l'économie nationale résiste bien et représente, en valeur ajoutée, 15 % du PIB. Il diminue assez régulièrement en raison de gains importants de productivité (de l'ordre de 4 % depuis 20 ans) et de l'externalisation croissante de certains services. Cependant, l'industrie reste, depuis 20 ans, le secteur où la croissance de la production a été la plus rapide. Ainsi, la « désindustrialisation » ne reflète que le transfert du surplus créé par cette forte croissance de l'industrie vers les autres secteurs d'activité, via une baisse considérable des prix industriels.

1. Dans un contexte mondial dégradé, la France résiste mieux que ses partenaires

Évolution de la production industrielle dans les grands pays industrialisés

Base 100 en 1995	1999	2000	2001	Printemps 2002	Variation en 3 ans
Etats-Unis	122	127½	122½	122	0%
Japon	100	105½	98	94	-6%
France	112 ½	116 ½	117	117	+4 ½%
Allemagne	110½	117	118	115	+4½%
Italie	103	108	106½	104½	+1½%

Source : OCDE-Principaux indicateurs économiques

2. Des perspectives de reprise fragilisées par d'importants déséquilibres

Les signes de reprise se sont généralisés dès janvier 2002 en Europe et dans le monde. Cette reprise a néanmoins marqué le pas au cours de l'été 2002 avec l'instabilité des marchés des changes qui s'est accrue en raison de l'ampleur des déficits publics et commerciaux américains, de la montée du

prix du pétrole, du recul des marchés financiers et de la baisse du dollar qui a réduit la compétitivité des industries européennes.

C. LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE

1. Une compétitivité prix qui reste assez satisfaisante, malgré la montée récente des coûts

En 2001, les parts de marché de l'industrie française sont restées satisfaisantes. Le ralentissement des échanges mondiaux a pourtant été important en 2001 et n'a pas épargné la France, occasionnant une chute des exportations. Cependant, la compétitivité de l'industrie française a bénéficié jusqu'en 2001 de la surévaluation du dollar. Les parts de marché des produits français sont donc restées satisfaisantes, surtout en volume. En valeur, par rapport aux vingt-trois autres pays de l'OCDE, les parts de marché françaises se sont légèrement érodées sur le long terme, et de façon un peu plus marquée depuis deux ans, ce qui s'expliquerait pour une bonne part par la faiblesse de l'euro.

PARTS DE MARCHÉ DE LA FRANCE PAR RAPPORT AUX 23 PAYS DE L'OCDE

	1985	1990	1995	1998	1999	2000	2001
En volume	7,4	7,4	7,7	7,7	7,6	7,7	8,0
En valeur	7,6	8,1	7,7	7,7	7,4	6,9	7,2

Source : Direction de la prévision

(parts de marché = exportations du pays / somme des exportations des 24 pays de l'OCDE)

Néanmoins, le solde extérieur industriel s'est nettement amélioré en 2001. Les importations françaises se repliant plus fortement que les exportations, le solde commercial de l'industrie civile s'est vivement redressé, pour dépasser les 11 milliards d'euros. Il a retrouvé ainsi ses meilleures performances de la fin de la décennie précédente.

La compétitivité des coûts de l'industrie française s'était nettement améliorée depuis 1996, mais les coûts par unité produite ont augmenté à nouveau en 2001. Les coûts par unité produite ont toutefois évolué nettement moins vite que ceux des principaux partenaires commerciaux depuis 1996. Cette amélioration de la compétitivité-coût a surtout été liée aux hausses du dollar et de la livre et à un cours d'entrée du franc dans l'euro favorable à l'industrie.

L'industrie française a également profité de coûts salariaux plus faibles qu'en Allemagne pour une productivité du même ordre, et d'un avantage de compétitivité par rapport au Royaume-Uni qui compense

largement l'écart des coûts horaires. Si l'évolution récente des coûts salariaux horaires a été plus rapide en France qu'en Allemagne ou en Italie depuis deux ans, ces hausses ont toutefois été jusqu'ici compensées par des gains plus rapides de la productivité en France.

COÛTS SALARIAUX HORAIRES DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE

en euros	1996	1999	4 ^e trimestre 2001
Allemagne	27,4	28,4	30,3
France	22,4	23,3	25,1
Italie	17,8	19,1	20,2
Royaume-Uni	13,2	18,3	21,4
États-Unis (ouvriers)	14,0	18,1	23,5
Japon (ouvriers)	16,5	19,6	21,3

Sources : Eurostat, BLS (Japon et Etats-Unis) et actualisation SESSI

En effet, la réduction du temps de travail et les difficultés de recrutement constatées en 2000 ont entraîné en 2001 une accélération des salaires mensuels et surtout des salaires horaires.

ÉVOLUTION EN FRANCE DE LA PRODUCTIVITÉ DU TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE, INTÉRIM COMPRIS

% d'évolution $4^e t(n)/4^e t(n-1)$	1999	2000	2001
Valeur ajoutée (VA)	4,8	4,5	-1,4
Productivité par tête hors intérim	4,9	2,7	-1,6
VA + coût salarial de l'intérim*	5,1	4,7	-1,9
Effectifs de la branche y c. intérim	1,0	2,4	-1,4
Productivité par tête y c. intérim*	4,0	2,3	-0,6

Sources : Insee et Dares () estimation du Sessi*

2. En revanche, l'évolution de notre compétitivité structurelle nécessite de nouveaux efforts

Les produits français gardent une bonne image (design, ergonomie, bon rapport «qualité-prix»), mais leur contenu en innovation reste encore insuffisant. Comparativement aux pays leaders d'Europe du Nord, l'effort de recherche et développement doit donc être accentué.

D. UNE ÉVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT INCERTAINE

1. Ralentissement des investissements

Après trois années de forte croissance, l'investissement industriel n'a pas progressé en 2001. Cet agrégat est fortement influencé par les retournements conjoncturels et le ralentissement mondial a pesé lourdement sur son évolution. Avec des taux d'utilisation des capacités de production qui restent assez élevés, l'investissement a stagné en valeur de 2000 à 2001 mais a augmenté encore de 2% en volume. Les perspectives ne sont pas meilleures pour l'année 2002. Selon l'enquête de l'Insee sur l'investissement d'avril 2002, les industriels prévoient une baisse de 3 % de leurs investissements cette année.

INVESTISSEMENT EN VOLUME DEPUIS 10 ANS

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
100	92	75	74	86	92	93	101	111	128	130

Source : Sessi- EAE. Entreprises manufacturières 20 salariés et plus (hors IAA)

**PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE L'INVESTISSEMENT PAR SECTEUR
ET PAR TAILLE EN 2001 (EN %)**

Investissement corporel hors apports % en valeur	De 2000 à 2001	De 1997 à 2000
Ensemble industrie manufacturière	0 %	35 %
Dont PMI (20 à 499 salariés)	3 %	25 %
Grandes entreprises (500 salariés et plus)	-2 %	42 %
Biens de consommation	6 %	8 %
habillement, cuir, industries diverses	19 %	1 %
édition, imprimerie, reproduction	5 %	16 %
pharmacie, parfumerie, entretien	11 %	7 %
Industrie des équipements du foyer	-4 %	7 %
Industrie automobile	3 %	49 %
Biens d'équipement	11 %	26 %
matériels de transports	43 %	25 %
biens d'équipement mécanique	11 %	17 %
équipements électriques et électroniques	-6 %	37 %
Biens intermédiaires	-6 %	42 %
industrie des produits minéraux	-3 %	32 %
industrie textile	-1 %	-17 %
industrie du bois et du papier	-8 %	49 %
chimie, caoutchouc, plastique	-4 %	35 %
métallurgie et transformation des métaux	15 %	13 %
composants – matériels électriques-	-25 %	121 %

Source : Sessi- EAE. (1ers résultats pour 2001) Entreprises de 20 salariés et plus –

En 2001, l'investissement a baissé fortement dans les secteurs des technologies de l'information (surcapacités dans la téléphonie mobile européenne, éclatement de la bulle spéculative sur les valeurs médiatiques, surenchères UMTS...), et en particulier pour les composants (-25 %).

L'effort est resté important dans les matériels de transport (+43 %, grâce au lancement de l'Airbus A380), mais il pourrait se tempérer en raison des graves difficultés rencontrées par le secteur aéronautique depuis le 11 septembre 2001.

Si l'effort d'investissement paraît plus soutenu dans les PMI en 2001 (+3 %), il ne saurait compenser l'avance de 15 % prise depuis 1997 par les grandes entreprises, et qui apparaît encore plus nettement dans l'industrie automobile où les investissements ont augmenté de 49% entre 1997 et 2000.

De surcroît, les investissements immatériels (recherche et développement, publicité, formation, logiciels ...) ont également ralenti. Ces investissements avaient surtout bénéficié en 2000 d'une forte progression des dépenses de publicité. Les achats de logiciels ont diminué, après la marche forcée précédant l'année 2000, et la crise actuelle dans le domaine des technologies de l'information et de la communication ne facilite pas leur

reprise. En outre, l'effort en matière de formation continue des entreprises ne progresse plus depuis 1997, alors que le vieillissement de la main d'œuvre demanderait des efforts accrus d'adaptation aux nouvelles technologies.

Si l'effort de recherche et développement des entreprises se maintient à 1,37 % du PIB en 2000 et 2001, l'envolée récente des fonds investis en capital-risque retombe en 2001, suite à l'effondrement mondial des valeurs de croissance. Proposé au sommet de Lisbonne, l'objectif d'un taux de 3% du PIB consacré à la recherche et développement globale demandera de fortes incitations pour que les entreprises modifient profondément leurs pratiques actuelles.

2. En revanche, les investissements français à l'étranger redeviennent plus équilibrés

Après des opérations de fusions et acquisitions très importantes en 2000, les investissements français à l'étranger redeviennent plus équilibrés. En 2001, le flux des investissements français à l'étranger a diminué de moitié, après leur envolée en 2000 due, pour l'essentiel, aux acquisitions exceptionnelles de France Télécom et de Vivendi. Ce repli est général en Europe et dans le monde. Ces investissements restent cependant à des niveaux élevés (6 % du PIB). A l'inverse, les investissements étrangers en France continuent de progresser légèrement (à 4% du PIB), mais cette progression doit être relativisée car elle serait surtout due à des opérations de trésorerie.

Dans cet ensemble, la part des investissements directs manufacturiers semble faible (moins de 20 %). Elle reste cependant très délicate à apprécier, en raison des difficultés pour distinguer un groupe industriel d'un holding financier.

INVESTISSEMENTS DIRECTS TOTAUX ENTRE LA FRANCE ET L'ÉTRANGER

En millions d'euros	1998	1999	2000	2001
Investissements directs (solde)	-15 855	-75 381	-143 896	-33 739
Français à l'étranger	-43 721	-119 069	-190 492	-92 545
Etrangers en France	27 866	43 688	46 596	58 806

Source : Banque de France

E. L'EMPLOI INDUSTRIEL

1. L'intérim amortit la baisse de l'emploi industriel

Après avoir créé plus de 160.000 emplois en deux ans, intérim compris, et dépassé les autres grands pays européens, l'industrie française a perdu 80.000 emplois au cours de l'année 2001. Les trois quarts de l'ajustement ont porté sur l'intérim. Compte tenu de la réduction de la durée du travail, le volume d'heures ouvrées a diminué encore plus nettement. Cependant, la productivité horaire a continué de progresser, mais à un rythme très inférieur à son évolution tendancielle.

Très fortes en 2000, les tensions sur le marché de travail ont diminué et les recrutements sont devenus moins difficiles dans certaines professions. Bien formées, les ressources en main d'œuvre sont abondantes. Cependant, l'industrie devrait mieux se préparer à employer à l'avenir une main d'œuvre de plus en plus âgée.

A titre de comparaison, les effectifs salariés de l'industrie manufacturière avaient baissé de façon continue de 1990 à 1997 (-568.000 emplois, hors énergie et industries agroalimentaires).

EMPLOI SALARIÉ DIRECT ET VOLUME D'INTÉRIM PAR SECTEUR INDUSTRIEL

<i>Emploi cvs au 31 décembre (en 1000p)</i>	1990	1998	1999	2000	2001	Interim 1999	Interim 2000	Interim 2001
Biens de consommation	915	734	720	721	708	34	36	30
Habillement, cuir	259	159	144	135	128			
Edition	240	215	216	219	215			
Pharmacie, parfumerie, entretien	148	140	140	144	147			
Équipements du foyer	269	221	220	223	217			
Industrie automobile	324	275	282	294	300	29	35	24
Biens d'équipement	941	820	819	841	850	57	61	48
Const. navale, aéronautique, ferroviaire	189	146	142	145	148			
Équipements mécaniques	480	428	434	447	447			
Équip. électriques et électroniques	272	246	243	249	255			
Biens intermédiaires	1677	1463	1461	1497	1486	114	132	99
Produits minéraux	216	172	170	172	170			
Industrie textile	162	125	120	119	113			
Industrie du bois et papier	220	184	182	184	184			
Chimie, caoutchouc, plastiques	382	347	350	357	358			
Métallurgie, travail des métaux	519	449	448	461	456			
Composants	177	187	190	204	204			
Total industrie hors énergie et IAA	3856	3292	3282	3352	3343	236	265	203

Sources : Insee (div. Emploi), Dares pour l'intérim (calculs Sessi, en équivalents temps-plein)

2. Des évolutions assez favorables comparées aux partenaires européens

En Espagne, les effectifs industriels hors intérim ont augmenté fortement de 1996 à 2000, en raison d'une croissance de l'activité industrielle plus rapide qu'en France. Au Royaume-Uni, ils ont augmenté jusqu'à la mi-1998, mais ils baissent depuis, l'activité industrielle ayant été contrariée

par le taux de change élevé de la livre. L'Allemagne a connu une très forte réduction de ses effectifs industriels jusqu'en 1998, suite à la réunification. Depuis, les effectifs sont relativement stables, alors qu'en moyenne, la croissance industrielle allemande est restée assez proche de celle observée en France. Au total, l'emploi industriel hors intérim a évolué assez favorablement en France de 1997 à 2000.

3. Des perspectives moins favorables pour 2002

L'Insee prévoit, pour 2002, une baisse de l'emploi salarié dans l'industrie de 2,2 % au premier semestre, et de 1,7 % au 2^{ème} semestre, soit, courant 2002, une baisse de 130.000 personnes dans l'industrie manufacturière non alimentaire.

II. LES SECTEURS INDUSTRIELS SENSIBLES

A. L'INDUSTRIE TEXTILE

L'industrie du textile et de l'habillement représente près de 200.000 emplois en France et regroupe environ 2.800 entreprises, pour un chiffre d'affaires en 2001 de l'ordre de 26 milliards d'euros. Directement et indirectement, ce sont près de 450.000 salariés qui sont concernés. Ces industries ont cependant été affectées par de lourdes restructurations : **en vingt ans, elles ont perdu près de 55 % de leurs effectifs**. Cette évolution inquiétante est appelée à se poursuivre du fait notamment de la montée en puissance de certains pays en voie de développement.

En effet, les industries du textile et de l'habillement ont une technicité accessible à la plupart des pays et les coûts de main d'œuvre dans la valeur ajoutée pèsent lourdement. De ce fait, la pression concurrentielle croissante des pays à faible coût de main d'œuvre a pesé fortement sur l'ensemble de ces secteurs. En 2000, deux tiers du marché français de l'habillement était approvisionné par des importations en provenance de sociétés étrangères. On constate donc dans les secteurs du textile et de l'habillement une baisse progressive des parts de marchés mondiales des pays développés.

1. Conjoncture et perspectives

Le secteur traverse actuellement une conjoncture difficile. Entre 2000 et 2001, la production française en volume (tonnages) a enregistré un repli de 6 % et les industriels restent pessimistes pour 2002, en raison d'un volume de commandes jugé trop faible.

Par ailleurs, le solde du commerce extérieur était déficitaire de 6,5 milliards d'euros en 2001, poursuivant un mouvement ancien. La balance commerciale s'est en effet fortement dégradée depuis 1980 du fait de la pression des importations et de la délocalisation.

2. Une structure industrielle fragile

a) Un tissu industriel composé de PME/PMI

L'industrie du textile et de l'habillement est composée essentiellement de PME. Ces entreprises sont implantées dans les régions traditionnellement industrielles comme le Nord-Pas-de-Calais et la région Rhône-Alpes, qui emploient 46 % des effectifs des industries textiles. Ces industries sont également présentes en Champagne-Ardenne, Alsace, Lorraine, Picardie et Midi-Pyrénées. L'habillement est implanté principalement en Ile-de-France (59 % des effectifs), Pays de la Loire, Nord-Pas-de-Calais, Rhône-Alpes et Centre.

Certaines régions ont été plus particulièrement touchées par les restructurations industrielles. Ainsi, la région Rhône-Alpes, notamment les départements de l'Ardèche et de la Drôme, pâtissent fortement de la crise que traversent les industries textiles situées en amont du secteur (moulinage, texturation, peignage, filature). La région des Pays de la Loire, qui comporte un nombre important d'entreprises de confection, a été très affectée par le transfert d'activités industrielles dans les pays à bas coût de main-d'œuvre.

b) Une évolution inéluctable ?

L'analyse des facteurs de la concurrence internationale montre que **la tendance à la restructuration permanente de l'industrie ne devrait pas se ralentir** car le différentiel de coût de travail avec les pays en développement ne devrait pas se réduire sensiblement à court terme, et d'autres pays (Vietnam, Cambodge) font leur apparition sur le marché mondial. Par ailleurs, la croissance de la consommation a lieu surtout dans les nouveaux pays

industrialisés, et ceux-ci procèdent à des investissements de capacité considérables (Turquie, Chine, Inde). Enfin, **la libéralisation du commerce international devrait être effective en 2005, avec la fin des accords multi-fibres (AMF) et l'entrée de la Chine dans l'Organisation Mondiale du Commerce.** Il en résultera sans aucun doute dans un premier temps un renforcement de la concurrence internationale au bénéfice de la Chine et de l'Inde.

Dans le contexte international du dernier trimestre 2001, l'Union européenne a été amenée à accorder des avantages au Pakistan. En particulier, ses quotas d'importation à destination ont été augmentés de 15 %, en plus des mesures déjà comprises dans l'accord bilatéral textile de progression automatique. Ces mesures ont surtout permis à ce pays de conforter sa position de premier exportateur de linge de lit dans l'Union, accroissant les difficultés des producteurs français de la région Nord et des Vosges.

3. Des mesures fortes pour soutenir ce secteur

Face à cette situation, votre rapporteur ne peut que se féliciter des mesures annoncées par la Ministre de l'industrie au Sénat, le 10 octobre dernier, pour soutenir ce secteur.

a) Une action internationale

Tout d'abord, la constitution d'une zone pan euro-méditerranéenne, au sein de laquelle les activités pourraient se développer en fonction des avantages comparés de chaque pays, et qui aurait une compétitivité globale au regard de l'Asie, doit être encouragée à un rythme supérieur à ce qui est proposé aujourd'hui par la Commission européenne.

Par ailleurs, au niveau des échanges mondiaux, la réciprocité des concessions doit être renforcée et il importe d'intensifier la lutte contre la contrefaçon. Dans cette perspective, le gouvernement devrait s'engager dans un renforcement de la défense des droits de propriété intellectuelle.

En outre, les actions de la Direction générale du comité de développement et de promotion du textile et de l'habillement (DEFI) permettent de favoriser les exportations par un soutien constant aux entreprises. Des actions ont été conduites aux États-Unis par les professions avec le soutien du DEFI, grâce à une sensibilisation des producteurs et distributeurs français aux marchés américains par des séminaires et par la promotion de l'image française grâce au logo «la Mode de France». Par

ailleurs, le soutien de la présence d'industriels à des salons dans des pays émergents comme la Russie permettent aux entreprises françaises d'être présentes sur de nouveaux marchés.

b) Promouvoir l'innovation

L'ouverture grandissante de ces secteurs à la concurrence internationale intensifiera ce phénomène de mondialisation et fragilisera le tissu industriel français. Ces industries seraient donc condamnées inéluctablement au déclin si la concurrence continuait à s'opérer uniquement sur les prix. Les industries doivent donc **se positionner sur des produits innovants à forte valeur ajoutée** ou s'appuyer sur **une politique de marque et de notoriété** conférant aux produits une valeur immatérielle. Un tel positionnement requiert des investissements adaptés et une main d'œuvre qualifiée. **C'est pourquoi votre rapporteur ne peut que se féliciter de la réflexion qui est menée par le gouvernement visant à renforcer la formation et qui devrait s'exprimer région par région en fonction des besoins précis.**

S'agissant de l'innovation, il convient de renforcer l'appui du secteur s'exprimant par l'intermédiaire des centres techniques ou des comités de développement. En outre, le réseau industriel d'innovation textile-habillement, qui associe entreprises, instances professionnelles, centres de formation, laboratoires de recherche et de développement, et services de l'État, est un outil particulièrement bien approprié. S'appuyant actuellement sur huit pôles régionaux, cette structure légère a déjà permis de faire émerger des projets collectifs innovants et de soutenir le financement de plates-formes technologiques d'applications industrielles. Cinq millions d'euros y ont été consacrés en 2002 et cet effort sera maintenu en 2003.

Votre rapporteur approuve également le choix du gouvernement de mobiliser les trois organismes auxquels l'État apporte une aide globale de plus de douze millions d'euros, l'Institut français de la mode, l'Institut français du textile et de l'habillement, ainsi que le Centre technique de la teinture et du nettoyage, pour redresser le secteur.

Par ailleurs, le concours des laboratoires des universités doit contribuer à faire de la France un leader dans le domaine des textiles innovants, utilisant des fibres généralement non naturelles ou mixtes. D'ores et déjà, avec 24 % de la production européenne, la France en est le deuxième producteur européen après l'Allemagne. Le potentiel de croissance annuelle est estimé à 5 %.

Au total, il est fondamental de soutenir le développement des secteurs du textile et de l'habillement, qui restent particulièrement emblématiques du savoir-faire industriel et de la création française et qui s'exportent à travers le monde. La prise de conscience par les industriels de la nécessité d'innover, conjuguée au soutien des pouvoirs publics, doivent permettre, à terme, aux entreprises de ces secteurs de trouver un nouveau dynamisme dans le cadre d'une concurrence désormais internationale.

L'enjeu en termes d'emplois et de vitalité de régions françaises déjà fortement touchées par les restructurations industrielles constitue également un aspect fondamental.

B. LE SECTEUR SIDÉRURGIQUE DANS LA TOURMENTE

Le 5 mars dernier, le gouvernement américain a décidé, dans le cadre de la clause de sauvegarde prévue par les accords de l'OMC, la hausse des droits de douane sur les produits sidérurgiques importés. Ces hausses, touchant sur toute une gamme de produits sidérurgiques, peuvent aller de 8 % à 30 %,.. Au total, la sauvegarde américaine porte sur un montant de 360 millions d'euros représentant 690.000 tonnes de produits et doit permettre à l'industrie sidérurgique américaine de se restructurer.

1. Une industrie dans une situation défavorable

a) Une industrie en quasi-faillite

L'industrie sidérurgique américaine est en effet dans une situation économique délicate. Depuis la crise asiatique de 1998, plus de trente sociétés du secteur ont connu une forte dégradation de leurs résultats, si bien qu'elles ont été dans l'obligation de demander la protection du « *chapitre 11* » (législation américaine sur les faillites). Parmi ces sociétés figurent deux des plus importantes sociétés américaines de l'acier, Bethlehem Steel et LTV Corporation. C'est principalement la filière traditionnelle de l'acier (haut fourneau) qui est touchée par cette crise.

b) Une industrie déjà protégée

Ces mesures ont eu des conséquences immédiates et se sont traduites par une remontée sensible des prix de l'acier sur le marché américain, les hausses de prix, par rapport à celles de la fin de l'année 2001, pouvant atteindre 50 % pour certains produits. Or, les prix des produits sidérurgiques étaient déjà plus élevés que ceux relevés dans le reste du monde, en raison notamment de la protection dont bénéficie depuis longtemps l'acier américain au travers de nombreuses mesures de protection commerciale. On estime à 200 le nombre des mesures antidumping et antisubvention couvrant le secteur, ce qui exerce une pression à la hausse sur les prix.

En tout état de cause, ces mesures ne peuvent qu'améliorer de manière artificielle la situation du marché de l'acier américain car elles favoriseront le retour sur le marché d'entreprises non viables qui étaient jusqu'à présent en état de faillite et ne feront que reculer dans le temps les nécessaires restructurations.

2. Impact des mesures américaines pour l'industrie sidérurgique française

Les hausses des droits de douane américains peuvent porter un préjudice grave à l'industrie sidérurgique européenne et notamment française car elles touchent un large éventail de produits sidérurgiques.

La France exportait, en 2001, pour un montant total de 520 millions d'euros de produits sidérurgiques, soit 780.000 tonnes. Cependant, si la France reste un pays très exportateur, ses principaux clients se situent majoritairement en Europe (80 % des exportations françaises sont destinées à des partenaires de l'Union européenne).

Toutefois, les effets induits des mesures américaines pourraient s'avérer plus préoccupants. Il subsiste en effet un risque important de voir se déverser sur le marché européen des quantités importantes de produits ne trouvant plus leur place aux Etats-Unis. A plus long terme, on peut redouter une fermeture progressive de l'ensemble des marchés. Neuf pays ont pris ou s'apprêtent à prendre des mesures visant à limiter les importations. Parmi eux figure la Chine, troisième zone d'exportation, qui vient de mettre en place un dispositif destiné à limiter l'accès à son marché à une très large gamme d'aciers. Cette décision est inquiétante car elle risque de déstabiliser un peu plus la région. La Corée et le Japon pourraient alors voir se fermer un marché important, ce qui les obligerait à trouver de nouveaux débouchés, notamment en Europe.

3. Plan de riposte européenne

En réaction à ces mesures de sauvegardes, l'Union européenne a décidé le 28 mars 2002 la mise en place de ses propres mesures afin de parer à l'éventuel afflux de produits sidérurgiques n'ayant pu se placer sur le marché américain.

En outre, l'Union a entamé dès le mois de mars une procédure auprès de l'organe de règlement des différends de l'OMC afin d'obtenir la condamnation des mesures prises par les Etats-Unis. Un panel d'experts a été désigné afin de procéder à une enquête et devrait rendre ses conclusions au cours du printemps 2003.

a) Le détail des mesures de rétorsion

Eu égard au préjudice causé aux producteurs communautaires et conformément aux dispositions de l'accord de l'OMC, le Conseil de l'Union européenne a adopté le 13 juin 2002 un règlement en vue de suspendre les concessions (i.e. application de droits de douanes supplémentaires) à l'égard de produits sidérurgiques et d'autres produits fabriqués aux Etats-Unis. Deux listes sont annexées au règlement. La première de ces listes, dite liste « courte », concerne des suspensions de concessions immédiates, au maximum à hauteur de 379 M€ applicables en octobre 2002 en fonction des progrès réalisés dans la négociation des compensations et du niveau d'exclusions de produits accordés aux producteurs européens. La deuxième liste, dite liste « longue », concerne des droits additionnels applicables dans un deuxième temps, une fois connue la décision de l'organe des règlements des différends.

b) Une riposte différée

Cependant, les Etats membre ont décidé à la fin du mois de septembre dernier la non-application des mesures de rétorsions de la liste courte, compte tenu des nouveaux délais octroyés par l'administration américaine pour des exclusions supplémentaires de produits importés de l'Union européenne. En effet, les Etats-Unis ont décidé d'exclure un grand nombre de produits sidérurgiques des mesures de sauvegarde, ce qui représente environ 60 % des exportations communautaires d'acier.

4. Evolution de la situation et position française dans ce dossier

Malgré ces négociations, les inquiétudes demeurent puisque il est difficile de mesurer l'impact de la fermeture progressive d'un certain nombre de zones d'échange. Selon les industriels, une baisse trop accusée de leur capacité à exporter ou une nouvelle déstabilisation du marché européen ne seraient pas sans conséquence sur leur activité et pourraient les contraindre à de nouveaux ajustements, certains ayant déjà été opérés fin 2001/début 2002, chez Usinor Packaging par exemple.

Votre rapporteur déplore que la gestion de ce dossier par les autorités américaines ait été dictée, en grande partie, par des considérations de politique intérieure, le Président américain ayant dû affronter en novembre le renouvellement du Congrès. Or, le poids de certains Etats comme l'Ohio ou la Pennsylvanie, dont les économies dépendent beaucoup de la sidérurgie, compte de façon importante dans ce type d'élections.

Il n'est en outre pas acceptable que le prix des restructurations de l'industrie sidérurgique américaine soit supporté par l'Europe.

5. Les prochaines échéances

Ce conflit commercial n'est toutefois pas terminé car même en cas de décision favorable à l'Europe du panel de l'OMC, les Etats-Unis pourraient demander un nouvel arbitrage auprès de l'Organe d'Appel, ce qui repousserait la résolution du conflit à septembre 2003. Dans ce cas, l'Union européenne se verrait dans l'obligation, afin de conserver sa crédibilité, de recourir aux sanctions prévues dans le cadre de la liste longue de suspension des concessions. Il faut cependant s'attendre à des difficultés en termes de solidarité communautaire pour la mise en oeuvre d'une telle décision.

C. LE SECTEUR DE LA MÉCANIQUE

1. Les éléments de conjoncture

Après une conjoncture porteuse en 2000 (+8 %), l'année 2001 s'est traduite par une légère croissance des facturations (+1,6 % en valeur), et les

exportations ont progressé d'environ 3 %. Après un certain essoufflement, perceptible dès le courant du premier semestre 2001, l'activité s'est fortement contractée au cours du dernier trimestre, en particulier les exportations, jusque là bien orientées (6 % sur les trois premiers trimestres).

Surtout, l'activité a reculé au cours de l'année 2002 (-2 %) et ne devrait pas rebondir au cours de l'année 2003, une stabilité étant attendue au mieux. En effet, l'activité du secteur de la mécanique, traditionnellement très cyclique, souffre de la forte baisse des investissements industriels au premier trimestre 2002. En outre, la moindre croissance du chiffre d'affaires en 2001 a entraîné une baisse de la valeur ajoutée de l'ordre de 2,4 %, ce qui l'a portée à 29,4 % contre 30,4 % en 2001. Compte tenu d'une hausse des frais de personnel de 2,5 %, la rentabilité nette des entreprises du secteur s'est effondrée.

2. La présentation du secteur

a) Un poids important dans l'industrie française

La mécanique regroupe trois branches industrielles, les biens d'équipement mécanique, les services industriels du travail des métaux et les produits métalliques.

De nombreuses entreprises cohabitent donc dans cet ensemble et assurent des activités assez diverses, comme le développement de produits propres ou la sous-traitance, concentrées sur le marché national ou régional.

L'industrie mécanique occupe une place importante au sein de l'industrie française. En 2001, elle rassemblait **6.970 entreprises** (de 20 personnes et plus), réalisant un chiffre d'affaires cumulé de 85,8 Md€ et employant **571.593 personnes**. Elle représente environ **16,5 % de la valeur ajoutée de l'ensemble de l'industrie manufacturière**. Ces résultats donnent à la mécanique française le **cinquième rang mondial**, loin derrière les Etats-Unis, le Japon et l'Allemagne, mais aussi derrière l'Italie.

b) Un tissu composé de PMI

Le secteur de la mécanique est avant tout un monde de PMI. En effet, les deux-tiers des entreprises mécaniciennes comptent moins de 50 salariés et un tiers du total des PMI est dans le secteur de la mécanique. **Ce secteur a un caractère structurant pour l'industrie française.** En effet,

l'industrie mécanique est étroitement liée à la quasi-totalité du tissu industriel car elle est un **client important de l'industrie**, notamment de la sidérurgie et de la construction électrique et de l'électronique.

Votre rapporteur constate que ce secteur ne pourrait qu'être fragilisé par les mesures américaines sur la sidérurgie et il restera attentif à l'évolution de ce dossier.

3. Un secteur fortement soutenu

La forte proportion de PMI fait que ce secteur est le premier bénéficiaire du dispositif de soutien à cette catégorie d'entreprises mis en place par les pouvoirs publics. Ce dispositif d'incitation, géré par les Directions Régionales de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE), en liaison étroite avec les pouvoirs publics locaux, comporte notamment des mesures en faveur des investissements matériels de modernisation (Fonds de Développement des PMI), du recours aux cabinets conseils (Fonds Régionaux d'Aides au Conseil). Les entreprises de la mécanique bénéficient d'environ 38 % du nombre total des dossiers de soutien, le secteur des services industriels du travail des métaux étant le plus actif dans ces divers domaines.

4. Le projet de création d'un réseau industriel mécanique

Le gouvernement précédent avait prévu de formaliser, d'ici la fin de l'année 2002, en association avec le ministère de l'industrie, la Fédération des Industries Mécaniques, l'Association Française de Mécanique et les Centres Techniques Industriels du secteur, la création d'un « réseau industriel mécanique » ayant pour objectif de renforcer la coopération entre les différents acteurs, par leur mise en réseau. Ce réseau aurait pour tâche de renforcer l'innovation pour conduire au développement et à la commercialisation de produits, et de contribuer à améliorer l'image et l'attractivité du secteur, notamment auprès des jeunes.

Votre rapporteur aimerait connaître l'opinion du gouvernement sur cette initiative et savoir quels axes forts il entend impulser pour dynamiser ce secteur, qui sera aussi fortement touché, dans les années à venir, par l'élargissement de l'Union européenne aux PECO.

D. LE SECTEUR DE LA DISTRIBUTION AUTOMOBILE FACE AUX VOLONTES DE LIBERALISATION DE LA COMMISSION EUROPEENNE

1. Un secteur déterminant pour l'économie française

L'industrie automobile (constructeurs et équipementiers) est un secteur essentiel de l'économie française. Elle emploie directement près de 300.000 personnes et assure l'emploi de 270.000 salariés par ses achats aux autres branches de l'économie. Plus largement, en intégrant les secteurs situés en amont et en aval (distribution, réparation, etc.), l'automobile représente autour de 2,5 millions d'emplois en France. Les constructeurs d'automobiles français ont réalisé en 2001 un chiffre d'affaires de 89,2 milliards d'euros. Premier secteur industriel, l'industrie automobile affiche, après des années favorables (1999-2001), des perspectives plus contrastées.

Le marché français des véhicules particuliers neufs oscille depuis dix ans autour de deux millions d'immatriculations par an, avec un niveau particulièrement élevé au début des années 90 (2,3 millions) et un creux en 1997 (1,7 million). Avec 2.254.732 voitures particulières immatriculées en France en 2001, le marché a progressé de 5,7 % par rapport à 2000. En 2001, les marques françaises détenaient 60,40 % du marché national soit le plus haut niveau atteint depuis les années 1989-1990. Cette bonne tenue du marché automobile s'est traduite par une croissance de la production de 5,9 % en volume en 2001, soit un taux trois fois supérieur à celui de l'industrie manufacturière (+2 %).

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE

Année	1990	1997	1998	1999	2000	2001	2002 6 mois
Nombre d'immatriculations	2 309 130	1 713 030	1 943 553	2 148 423	2 133 884	2 254 732	1 158 446
Evolution annuelle			13,40%	10,50%	-0,60%	5,60%	-3,80%

Néanmoins, on observe, parallèlement à cette stabilité des parts détenues sur le marché français, la décroissance constante depuis quinze ans de la part des véhicules vendus en France dans le total des ventes européennes des constructeurs français, traduisant ainsi la réalité de l'internationalisation de Renault et de P.S.A. Sur le marché français, les constructeurs européens détiennent plus de 88 % des parts. Les Japonais se situent autour de 5,2 % contre 10,4 % en moyenne dans l'Union européenne.

Pour le premier semestre 2002, le marché français s'est replié et le reflux atteint 3,8 % par rapport à l'année précédente, le nombre d'immatriculations ayant encore chuté au mois de septembre de 4,6 %.

Ce ralentissement constitue une mauvaise nouvelle pour les constructeurs, mais également pour le reste de l'économie tant le secteur demeure déterminant pour les autres branches. En effet, le retournement de conjoncture et la baisse des immatriculations diffusent des effets négatifs dans l'ensemble de l'économie et pénalisent les fournisseurs de biens intermédiaires (acier, plastique, etc.), les équipementiers, les industries de la mécanique et les prestataires de service.

En outre, les évolutions réglementaires pour l'organisation du secteur de la distribution automobile réalisées sous l'impulsion de la Commission européenne risquent de fragiliser un peu plus l'industrie automobile.

2. Les dernières évolutions réglementaires

La Commission européenne a, le 5 février dernier, présenté un projet de règlement ayant pour but de réorganiser le secteur de la distribution automobile. Ce règlement, devant remplacer le règlement n° 1475/95 qui arrivait à expiration le 30 septembre 2002, modifie profondément le fonctionnement de la vente des véhicules neufs, des marchés de pièces de rechange et de services de réparation et d'entretien des véhicules. Ce projet de règlement a été adopté de manière définitive le 31 juillet dernier (règlement 1400/2002), et est entré en vigueur le 1^{er} octobre. Le Sénat, sous l'impulsion de votre rapporteur, a eu l'occasion de s'exprimer sur ce sujet par le biais d'une résolution sur le nouveau projet de règlement.

Néanmoins, la Commission européenne, dans le cadre de ses compétences pour unifier le marché intérieur européen, dispose d'un pouvoir prétorien et peut passer outre l'avis des Etats membres, qui ne sont que consultés sur ces matières au sein d'un Comité consultatif.

Or, dans la gestion de ce dossier, la Commission européenne s'est montrée plus obstinée qu'ouverte à la discussion. Malgré les initiatives du Parlement européen, de votre Haute Assemblée et des Etats membres s'exprimant en Comité consultatif, elle a finalement décidé d'aller jusqu'au bout de sa démarche de libéralisation sans prendre en compte les avis divergents qui se sont exprimés.

3. Les changements apportés par le nouveau règlement

Ce nouveau règlement devrait modifier profondément les conditions d'activité des acteurs de la distribution automobile et renforcer la concurrence sur ce marché¹ :

- il oblige les concessionnaires à opter entre un système de distribution exclusive ou sélective et, à terme, il empêchera les constructeurs d'attribuer à leurs concessionnaires un territoire exclusif de vente ;
- il casse le lien entre la vente et le service après-vente des véhicules ;
- il permet un développement des concessions multi-marques ;
- il renforce la concurrence sur le marché des pièces détachées.

4. Des incertitudes pour l'industrie automobile française

a) Une vulnérabilité de l'industrie automobile

A forcer encore la concurrence dans le secteur, on pourrait fragiliser ce secteur clé pour l'Europe. Aujourd'hui, les marges réalisées par les acteurs de la branche automobile sont faibles tout au long de la chaîne. Les constructeurs réalisent des marges qui tournent autour de 3 % et les concessionnaires autour de 1 à 2 %. Il n'y a donc pas de «cagnotte» qui pourrait être partagée par de nouveaux opérateurs entrant sur le marché. Le risque est ainsi élevé que les constructeurs français et européens soient touchés de manière très directe s'ils étaient confrontés demain à une pression concurrentielle encore plus importante, les obligeant à diminuer leurs prix sur le marché intérieur pour résister à la concurrence mondiale.

b) Une concurrence perverse et nocive

Le règlement va également déstabiliser la distribution automobile. Ainsi, dans le cadre de la sélection d'un système de distribution qualitative ou quantitative, les concessionnaires auront la possibilité de s'installer en tout

¹ Voir annexe

pays de l'Union (phénomène dit d'essaimage). Cela autorisera des concessionnaires de pays membres de l'Union européenne, dans lesquels le prix hors taxes des véhicules d'une marque représentée en France sera plus faible, à venir s'implanter physiquement dans notre pays et à faire concurrence à des concessionnaires nationaux.

Par ailleurs, les grandes surfaces pourront acquérir un concessionnaire dans un pays où les prix hors taxes sont faibles et inonder ensuite le marché national de véhicules à des prix artificiellement bradés.

Certes, le choix d'une distribution exclusive permettrait d'éviter ce phénomène d'essaimage. Cependant, dans un tel cadre, les constructeurs ne peuvent empêcher leur distributeur de vendre des véhicules à des intermédiaires, comme les grandes surfaces par exemple, qui pourraient s'imposer progressivement comme des acteurs majeurs de ce secteur et qui pourraient ensuite revendre ces véhicules sans aucune contrainte territoriale. **Or, tant la domination d'un acteur sur un marché que la concentration des acteurs sont toujours contraires aux intérêts du consommateur** car ces phénomènes conduisent à terme à une diminution de l'offre, à une augmentation des prix et parfois à une détérioration de la qualité du bien ou de son service après vente.

c) La réforme pourrait avoir des effets opposés à ceux escomptés

Les concessionnaires et les constructeurs font valoir qu'il n'y a aucun pays où les constructeurs ne peuvent définir l'emplacement de leur réseau. **La réforme va néanmoins imposer des contraintes aux constructeurs européens que leurs concurrents américains et japonais ne connaissent pas sur leur marché intérieur.** La Commission le note d'ailleurs dans le rapport d'évaluation du règlement 1475/95 : les constructeurs américains et japonais peuvent opter pour des systèmes qui combinent distribution sélective et exclusive. En comparaison, le système européen n'apparaissait nullement exorbitant.

d) Des risques pour le territoire et les emplois du secteur

(1) Des risques pour l'aménagement du territoire

La réforme présentée peut aboutir à un mouvement de concentration des concessionnaires. Les constructeurs estiment que cette réforme ferait disparaître environ 25 % des concessionnaires actuels.

Une telle évolution porterait en germe le délitement du maillage territorial réalisé par les concessionnaires. Cela obligerait les utilisateurs, notamment dans les zones rurales, à réaliser de grands déplacements pour acheter un véhicule, pour l'entretenir ou le réparer.

Par ailleurs, la réforme poussée par la Commission européenne pourrait menacer un grand nombre d'emplois dans la distribution automobile. A terme, on pourrait redouter une évolution similaire à celle observée dans le passé pour les stations services. En effet, l'arrivée de la grande distribution sur le marché de la vente des carburants dans les années 80 s'est traduite par la perte de plus de 100.000 emplois et par la réduction du nombre de points de vente (33.700 en 1985 contre 11.800 en 2000). Cette évolution s'est peut être traduite par une baisse des prix pour les consommateurs mais ils y ont perdu en qualité de service et en proximité.

Or, les entreprises de la distribution automobile dépassent largement leur vocation commerciale et assument pleinement leur rôle d'entreprises citoyennes. Elles assurent un maillage du territoire que beaucoup de secteurs d'activité ne garantissent plus. Ces PME jouent un rôle d'acteurs économiques locaux important comme employeurs et formateurs (75.000 jeunes sont formés tous les ans).

Par ailleurs, les réparateurs agréés n'ont pas, dans le règlement, d'obligation d'installation à proximité du concessionnaire. Le risque d'installation de ces réparateurs agréés dans des zones les plus rentables, notamment à la périphérie des villes, n'est donc pas que théorique.

(2) Des risques pour l'emploi

Le secteur automobile assure aujourd'hui un grand nombre d'emplois en France. A titre d'exemple, la construction automobile est le premier secteur en termes d'effectifs et d'investissements en Alsace, en Franche-Comté, en Haute-Normandie et dans le Nord-Pas-de-Calais. Dans d'autres régions, l'industrie équipementière arrive en tête pour les investissements (Aquitaine, Basse-Normandie). Au total, en France, la distribution automobile emploie de nombreux salariés, dont une grande part dans les 67.000 petites et moyennes entreprises liées à la vente et à la réparation automobile.

Au niveau européen, ce sont plusieurs millions d'emplois qui sont concernés dans le secteur automobile.

Comme le notent certains syndicats, l'arrivée sur le marché de la distribution automobile de grands groupes peut bouleverser les rapports sociaux dans les entreprises concernées. Ce nouveau règlement pourrait également accentuer gravement des évolutions, socialement ébranlantes,

comme la dégradation de l'emploi et des conditions d'exercice de l'emploi sur fond de guerre des prix et d'exigences de rentabilité accrues. L'ouverture à une concurrence débridée est donc indéniablement de nature à menacer un secteur économique fondamental pour l'emploi et pour le dynamisme économique des régions.

Au total, le règlement imposé par la Commission européenne est porteur de sérieuses menaces pour l'aménagement du territoire, pour l'emploi dans les régions françaises et pour la sécurité des utilisateurs.

(3) Des pouvoirs trop importants de la Commission européenne ?

Votre rapporteur tient à souligner que ce dossier a mis en lumière le fait que la Commission européenne dispose de pouvoirs disproportionnés en matière de concurrence. En effet, cette institution cumule le pouvoir de définir les règles, de les exécuter et de les faire respecter. On peut alors se demander s'il est normal que l'avis des Etats membres ne soit pris en compte qu'au sein d'un Comité consultatif, sur un sujet comme celui-ci qui a des implications aussi larges et pouvant emporter nationalement des conséquences politiques lourdes. Cette réforme pourrait en effet accentuer les phénomènes de restructuration industrielle dans des régions déjà fortement touchées par le chômage et dans lesquelles les électeurs ont pu manifester leur mécontentement au premier tour des dernières élections présidentielles en votant massivement pour les candidats extrémistes.

Il conviendrait donc, dans le cadre de la Convention européenne sur l'avenir de l'Union, d'examiner dans quelle mesure les compétences en matière de concurrence pourraient être mieux exercées, et de faire en sorte que les Etats membres, sur des sujets aussi sensibles, puissent avoir voix au chapitre.

CHAPITRE III

DÉFENDRE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

I. POLITIQUE DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE DE BREVET INDUSTRIEL

Dans le contexte de « l'économie de la connaissance », la propriété intellectuelle -notamment le brevet- apparaît comme un élément indispensable de la stratégie de l'entreprise innovante. Le brevet constitue un outil essentiel pour protéger et valoriser l'innovation et la recherche, afin de mieux s'adapter à la concurrence mondiale et de partager les évolutions rapides dans certains secteurs clés pour l'économie ou la santé humaine (biotechnologie, technologie de l'information et de communication, etc...). Divers analystes, et notamment votre rapporteur dans un rapport paru en juin 2001¹, ont mis en lumière une sous-utilisation par les entreprises françaises des outils de propriété industrielle, en particulier du système des brevets, alors que leurs homologues américains et japonais adoptent une attitude plus offensive.

La question de l'utilisation des outils de la propriété industrielle est devenue une priorité partagée au niveau de l'OMC (accord ADPIC « droits de propriété intellectuelle touchant au commerce »), de l'Office Européen des Brevets (adaptation du brevet européen, amélioration de l'accès au système et de son efficacité, réduction du coût), de la Commission européenne (initiative du brevet communautaire) et de l'Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle.

La position française en terme de parts de brevets européens se dégrade et passe de 17,4 % des brevets européens déposés par la France en 1989, à 15,2 % en 1999. Dans le système américain, la position française diminue de 3,8 % à 2,9 % durant cette même période.

En outre, les demandes d'origines américaine et japonaise représentent respectivement 28 et 17 % du nombre total de demandes de brevet européen déposées auprès de l'OEB (soit 45 % au total). Une forte proportion des dépôts de brevets pour une protection en France provient également de déposants étrangers, notamment américains, allemands et japonais.

Même si la chute du nombre de dépôts des brevets en France a été interrompue depuis 1995, l'utilisation par les acteurs économiques français demeure relativement insuffisante.

¹ Rapport d'information n° 377 (2000-2001) fait par M. Francis Grignon, « Stratégie du brevet d'invention »

II. DANS LE CADRE EUROPÉEN, DES EFFORTS D'AMÉLIORATION DU SYSTÈME ONT ÉTÉ ACCOMPLIS

A. AU NIVEAU DES DÉLAIS DE DÉLIVRANCE

La situation s'est améliorée en 2001 (augmentation de 26 % du nombre des brevets délivrés) suite à la mise en place d'une simplification des procédures de recherche et d'examen (procédure « BEST », Bring Examination and Search Together) et à un renforcement des ressources humaines par le recrutement d'examineurs.

B. AU NIVEAU LINGUISTIQUE

Sur une initiative française, un groupe de travail sur les coûts du brevet européen est parvenu à la rédaction d'une proposition sur le régime linguistique du brevet européen, visant à diminuer de l'ordre de 50 % les coûts de traduction. Le résultat de ces travaux a été présenté à une conférence intergouvernementale des Etats membres de l'Organisation européenne des brevets qui s'est tenue à Londres les 16 et 17 octobre 2000.

La proposition adoptée par la conférence, dite « accord de Londres » et signée par la France le 29 juin 2001 après un débat public nourri, engage les Etats signataires à renoncer à la faculté qui leur était offerte par l'article 65 de la convention sur le brevet européen de subordonner la production d'effets du brevet européen sur leur territoire à sa traduction intégrale dans leur langue officielle aux frais du déposant.

La compatibilité de l'accord avec la Constitution a été évaluée. Le Conseil d'Etat, saisi pour avis par le Premier ministre, a estimé que le projet d'accord n'était pas contraire à l'article 2 de la Constitution. Préalablement à la ratification, une concertation a été engagée avec l'ensemble des milieux intéressés, dont les enjeux ont été identifiés par une mission nommée à cet effet et dirigée par M. Georges Vianes¹, qui a préconisé un certain nombre de mesures d'accompagnement.

Par la reconnaissance mutuelle entre les pays, l'accord de Londres affirme la prédominance des trois langues officielles de l'OEB et, *ipso facto*,

¹ « Brevet Européen, les enjeux de l'Accord de Londres », 2000

la place du français aux côtés de l'anglais et de l'allemand. La ratification sera soumise prochainement au Parlement.

Votre rapporteur appelle de ses vœux la ratification de l'accord de Londres dans les délais les plus rapides afin que les entreprises françaises puissent bénéficier au plus tôt des avantages que le nouveau système pourraient leur apporter.

En outre, le groupe de travail sur les litiges examine actuellement une proposition de juridiction d'appel commune pour les aspects de validité et de contrefaçon du brevet européen. La France adopte sur ce point une position prudente, la mise en place d'un tel système d'appel devant être validée au niveau constitutionnel.

III. POLITIQUE NATIONALE DE SOUTIEN EN DÉPÔT DE BREVET

Au niveau national, les pouvoirs publics ont poursuivi en 2001 et 2002 les politiques de soutien au dépôt de brevet par les entreprises et les centres de recherche. Des réflexions ont été engagées pour structurer et organiser les formations initiales et continues en propriété industrielle afin d'inculquer une véritable culture de la propriété industrielle auprès des acteurs économiques. Par ailleurs, une réflexion a été entreprise pour faire évoluer et adapter le statut des conseils en propriété industrielle afin de leur permettre de mieux répondre aux besoins du marché dans l'environnement communautaire.

D'autres actions sont prévues pour mobiliser des soutiens financiers incitatifs et pour aider les entreprises à mettre la propriété industrielle au cœur de leur stratégie, ou pour mieux sécuriser et indemniser les titulaires du droit vis-à-vis de la contrefaçon. En outre, une réforme du cadre institutionnel du pilotage de la politique de propriété industrielle est actuellement envisagée.

Enfin, l'INPI offrira la possibilité d'un dépôt électronique des brevets d'ici la fin de l'année 2002.

IV. ETAT D'AVANCEMENT DU BREVET COMMUNAUTAIRE ET POSITION DE LA FRANCE

A. LA GENÈSE DE LA PROCÉDURE

Au niveau communautaire, plusieurs tentatives visant à instituer un régime unique de protection des inventions pour l'ensemble des Etats

membres de l'Union ont finalement échoué (convention de Luxembourg sur le brevet communautaire du 15 décembre 1975, qui n'est jamais entrée en vigueur, tout comme l'accord du 21 décembre 1989). Conformément à cet objectif, la Commission a transmis une proposition de règlement sur le brevet communautaire le 28 juillet 2000.

Cette question était réellement cruciale pour les utilisateurs européens, la création d'un brevet communautaire avant la fin de l'année 2001 a été fixée comme une priorité par les chefs d'Etat et de gouvernement lors du Conseil européen de Lisbonne, rappelée lors de celui de Feira.

Le brevet communautaire vise à mettre en place un autre système de brevet en Europe. Il doit donc, pour être utilisé par les entreprises innovantes, présenter des avantages non négligeables par rapport aux systèmes existants et ne pas les rendre plus complexes. A cette fin, la Commission envisage en premier lieu, dans sa proposition de règlement, d'utiliser pleinement le système de la Convention sur le brevet européen. Il est donc envisagé que la Communauté européenne¹ devienne partie à la Convention sur le brevet européen. La Commission propose en effet que le brevet communautaire soit délivré par l'Office européen des brevets selon les règles de la Convention sur le brevet européen : le brevet communautaire serait un brevet européen désignant la Communauté. La proposition de règlement définit le régime juridique dont jouira le brevet communautaire une fois qu'il aura été délivré par l'Office européen des brevets. Après une controverse juridique menée notamment par l'Allemagne, ce point essentiel a fait l'objet d'un accord.

B. LES POINTS DE BLOCAGE

Quatre points essentiels restent encore en suspens et n'ont pas fait l'objet d'un consensus lors du dernier Conseil Marché intérieur du 21 mai 2002. Les trois dernières questions ont cependant fait l'objet d'un accord franco-allemand, appuyé par l'industrie européenne.

1. La question des taxes

L'instauration d'un brevet communautaire implique la fixation d'un niveau unique de taxes dans les Etats membres et le choix de la répartition entre les Etats membres et l'OEB. L'Allemagne et la France considèrent qu'il faut conserver le partage 50-50 des revenus liés aux taxes entre l'OEB et les offices nationaux. Cependant, certains Etats membres estiment que cette règle

¹ car l'Union européenne n'a pas la personnalité juridique.

doit pouvoir être remise en cause. S'agissant de la clé de répartition entre les Etats membres, la France et l'Allemagne seraient favorables à ce que plusieurs critères soient pris en considération, notamment l'importance économique et politique des Etats concernés et le concours de chaque pays au système européen des brevets.

2. Le système juridictionnel

La proposition de règlement de la Commission prévoyait que le brevet communautaire, constituant un titre unitaire, serait soumis à un contrôle juridictionnel unifié et spécialisé (création d'une juridiction communautaire spécialisée comprenant un premier ressort et un appel avec un recours du type du recours dans l'intérêt de la loi devant la CJCE). Cependant, certains Etats se sont opposés à la mise en place d'une juridiction communautaire en première instance. La France et l'Allemagne reconnaissent que la création d'un tel système constitue un des éléments essentiels du brevet communautaire mais estiment qu'il doit notamment offrir au justiciable un certain degré de proximité géographique et linguistique. En conséquence, ils proposent que la première instance du système juridictionnel soit formée de chambres décentralisées qui seraient des juridictions communautaires créées en application de l'article 225A du traité, et qui pourraient s'appuyer sur les compétences et les infrastructures existant dans les Etats membres.

3. Régime linguistique et coûts

La proposition de la Commission prévoyait de se limiter aux règles de l'OEB, c'est-à-dire que la demande soit faite dans une des trois langues de l'Office (anglais, français ou allemand) ou traduite dans l'une de ces langues si elle était effectuée dans une autre langue. Le brevet aurait dû être publié intégralement dans la langue de la demande et les revendications traduites dans les deux autres langues. Cependant, certains Etats souhaitent que les revendications soient traduites dans toutes les langues de l'Union, les frais y afférant devant être partagés équitablement entre les Etats membres (mutualisation des frais de traduction). La France et l'Allemagne rejettent l'option consistant à traduire les revendications dans toutes les langues de l'Union et souhaitent maintenir le régime prévu par la proposition de règlement. A titre de compromis, elles se disent toutefois prêtes à accepter que, dans l'hypothèse où le dépôt et la recherche sont effectués dans une autre langue que le français, l'allemand ou l'anglais, la traduction des

revendications soit effectuée dans la langue du déposant, avec un coût mutualisé.

4. Rôle des offices nationaux

De nombreux Etats membres estiment que la mise en place d'un brevet communautaire risque de diminuer de manière conséquente la charge de travail de leur office national. Or, cette diminution entraînera, selon eux, une difficulté pour conserver la masse critique de personnel qualifié dans ces offices. Ces derniers exercent une forte pression pour qu'une partie du travail de l'OEB (recherche et examen) soit sous-traitée à leur office national. Une option serait d'autoriser une telle sous-traitance à la demande du déposant pour les pays n'ayant pas de langue commune avec les trois langues officielles de l'OEB. La France y est très opposée dans la mesure où la qualité et l'homogénéité du brevet communautaire s'accommoderont mal de la sous-traitance. Au contraire, le Royaume-Uni souhaite l'introduction d'une clause de sauvegarde permettant l'élargissement de cette sous-traitance à tous les offices nationaux en cas de saturation des équipes de l'OEB.

Malgré les efforts de la Présidence espagnole, le dossier « brevet communautaire » est aujourd'hui paralysé du fait des divergences des Etats sur ces quatre questions essentielles. Il appartient désormais à la Présidence danoise de tenter de débloquer la situation. **Votre Commission sera attentive à l'évolution des négociations et veillera à ce que le brevet communautaire réponde aux besoins de l'industrie et de la recherche européennes.**

CHAPITRE IV

RENFORCER L'INFLUENCE FRANÇAISE POUR LA DÉFINITION DES NORMES

I. LA NORMALISATION : UN OUTIL AU SERVICE DE LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

A. DÉFINITION DE LA NORMALISATION

Selon les termes du décret n° 84-74 du 26 janvier 1984, « *la normalisation a pour objet de fournir des documents de référence comportant des solutions à des problèmes techniques et commerciaux concernant les produits, biens et services qui se posent de façon répétée dans des relations entre partenaires économiques, scientifiques, techniques et sociaux* ».

Les normes sont des accords documentés contenant des spécifications techniques ou autres critères précis destinés à être utilisés systématiquement en tant que règles, lignes directrices ou définitions de caractéristiques pour assurer que des matériaux, produits, processus et services sont aptes à leur emploi.

Par exemple, le format des cartes de crédit est dérivé d'une norme internationale ISO. Le fait d'adhérer à la norme, qui définit des caractéristiques telles que l'épaisseur optimale (0,76 mm), signifie que les cartes pourront être utilisées dans le monde entier.

B. LE SYSTÈME DE NORMALISATION FRANÇAIS

1. Crédits affectés aux actions en faveur de la normalisation et de la qualité

Les crédits demandés pour l'Association française de normalisation (AFNOR) pour l'année 2003 s'élèvent à 18,62 millions d'euros en DO, en légère baisse par rapport à 2002.

Toutefois les seuls crédits en faveur de l'AFNOR ne reflètent pas la totalité des efforts faits en faveur de la promotion de la qualité. Les dotations inscrites sur les chapitres 44.93 et 64.94 dans le projet de loi de finances pour 2003 viennent abonder les actions de contrôle du ministère, le bureau national de métrologie (BNM) ou le laboratoire national d'essais (LNE), et s'élèvent à 53,103 M€ soit une diminution de 6 % par rapport à 2002.

Cependant, cette évolution faciale s'explique en partie par les fusions des articles 44.93.90 et 64.94.40 au sein d'autres chapitres (respectivement 44.80.40 et 64.92.40). A périmètre constant, les dotations 2003 des chapitres 44.93 et 64.94 diminuent de 1,35 million d'euros, ce qui correspond à la baisse des crédits de paiement du LNE qui avait bénéficié d'une dotation exceptionnelle en 2002 en vue de la construction d'un nouveau bâtiment.

Au sein de ces organismes, l'AFNOR occupe une place prépondérante.

2. Présentation de l'AFNOR

a) Rôle de l'AFNOR

Le décret du 26 janvier 1984, cité précédemment, délègue à l'AFNOR plusieurs attributions auparavant exercées directement par les pouvoirs publics. Il régit également les relations entre l'Etat et cette association. L'AFNOR est une association relevant de la loi du 1^{er} juillet 1901, créée en 1926, qui rassemble l'ensemble des acteurs économiques concernés par la normalisation, y compris les pouvoirs publics, les industriels et les acteurs de la société civile. Elle est chargée par le décret d'une mission générale de recensement des besoins en normes nouvelles, de coordination, de diffusion et de promotion de la normalisation, et de représentation des intérêts français dans les instances internationales de normalisation. C'est l'association qui procède à l'homologation des normes, et qui veille au bon déroulement des travaux, notamment au respect du consensus, et à l'arbitrage des conflits éventuels.

L'AFNOR emploie plus de 600 personnes et les bureaux de normalisation mobilisent environ 350 personnes dont une centaine à l'Union Technique de l'Electricité (UTE). Plus de 30.000 experts réunis en quelque 3.000 instances de travail travaillent à l'élaboration des normes.

Jusqu'à la fin de 1975, l'AFNOR était financée par une taxe additionnelle à la patente. Lors de sa suppression, une ligne budgétaire a été créée sur le budget du ministère chargé de l'Industrie. La part de la subvention

dans le budget de l'AFNOR est passée progressivement de 70 % au début des années 1980 à environ 20 % en 2000. L'Association a été incitée à accroître ses ressources propres, notamment en diversifiant ses prestations. Aujourd'hui, l'AFNOR exerce plusieurs métiers différents, parmi lesquels la normalisation, la certification, le conseil et la formation.

L'organisation du système français de normalisation autour de l'AFNOR permet de répondre à une des caractéristiques fondamentales de la normalisation qui est la recherche systématique du consensus de toutes les parties intéressées. Cette organisation nationale et sectorielle permet en effet de faciliter l'accès à la normalisation aux petites et moyennes entreprises, ainsi qu'à des associations.

La pérennité de cette organisation est une priorité du ministère de l'Industrie et votre rapporteur ne peut qu'approuver cette volonté. En effet, il est fondamental, en contrepoids des tentatives de la Commission européenne pour renforcer le système européen de normalisation, d'appuyer le système de normalisation français car les systèmes nationaux sont plus faciles d'accès pour les petites et moyennes entreprises, ainsi que pour les organisations de consommateurs.

b) Une spécialisation par activité

Chacun dans leur secteur d'activité, les bureaux de normalisation (BN), au nombre de trente-deux, établissent les projets de normes. En l'absence de bureau de normalisation compétent, c'est l'AFNOR qui constitue elle-même les commissions de normalisation. Les BN doivent animer les commissions de normalisation et les groupes d'experts, formaliser les projets normatifs et les transmettre à l'AFNOR pour l'enquête probatoire et l'homologation, faire des propositions pour la définition des positions françaises pour le secteur technique concerné. Dans la plupart des cas, ces BN sont rattachés à des organisations professionnelles ou des centres techniques et sont financés par les entreprises et les partenaires du secteur concerné.

Appartenant à tous les secteurs économiques, les experts constituent la base du système français de normalisation. Sur chaque sujet, ils apportent leurs compétences liées à leur origine (organisations professionnelles et syndicales, producteurs, distributeurs, associations de consommateurs, laboratoires, acheteurs publics, collectivités locales, ministères). Ils expriment les besoins en nouvelles normes, fournissent le contenu technique des documents normatifs et leur mise à jour, et participent aux travaux européens et internationaux de normalisation.

c) Rôle des pouvoirs publics

En plus de leur expertise, les pouvoirs publics ont un rôle particulier. **Le délégué interministériel aux normes** représente les pouvoirs publics. Il est placé auprès du ministre de l'Industrie pour l'exercice des attributions confiées au ministre par le décret. En outre, il assure le rôle de rapporteur général du « Groupe interministériel des normes », qui assiste le ministre de l'Industrie dans la définition des orientations de la politique nationale et internationale des pouvoirs publics en matière de normes et dans l'évaluation de cette politique. Enfin, le délégué exerce les fonctions de commissaire du gouvernement auprès de l'AFNOR et peut s'opposer à l'homologation d'un projet de norme.

3. Processus d'élaboration d'une norme

L'élaboration d'une norme comporte plusieurs phases. Les partenaires identifient leurs besoins, évaluent l'intérêt de la normalisation et engagent alors une réflexion. Puis, les parties (producteurs, distributeurs, utilisateurs, consommateurs, administrations, laboratoires...) élaborent un projet de normalisation. C'est à ce moment que peut se dégager le consensus des experts sur le projet de norme. La norme doit être validée à l'issue de ce processus par une large consultation, sous forme d'enquête probatoire, de l'ensemble des partenaires économiques, pour s'assurer que le projet de norme ne soulève aucune objection majeure. Le texte définitif du projet de norme peut alors être mis au point.

Le texte est enfin approuvé par l'organisme de normalisation pour être publié en tant que norme nationale. L'application de toute norme fait l'objet d'une évaluation régulière de sa pertinence par l'organisme de normalisation, afin de pouvoir l'adapter aux besoins nouveaux.

En règle générale, la norme est d'application volontaire. Cependant, elle peut être rendue d'application obligatoire par les pouvoirs publics dans quelques cas (notamment les domaines liés à la sécurité et les conditions liées aux marchés publics). C'est un document de référence utilisé notamment dans le cadre des marchés publics ou dans celui du commerce international et sur lequel s'appuie la plupart des contrats commerciaux. Elle est utilisée comme la référence incontestable simplifiant et clarifiant les relations contractuelles entre partenaires de la vie économique.

C. SYSTÈME EUROPÉEN DE NORMALISATION

1. La place des normes européennes

Plusieurs organismes de normalisation existent au niveau européen : le Comité européen de normalisation (CEN), le comité pour la normalisation électro-technique (CENELEC) et l'institut européen de normalisation pour les télécommunications (ETSI). Il existe actuellement 5.800 normes européennes. Les normes européennes sont systématiquement reprises, sans aucune modification, en normes nationales dans tous les pays de l'Espace Economique Européen, avec suppression obligatoire des normes nationales divergentes.

Les normes européennes, destinées à se substituer aux normes nationales, constituent la référence commune pour la définition des exigences techniques dans le cadre des transactions commerciales, et notamment pour tous les marchés publics.

Les normes harmonisées servent de guide pour l'application des directives européennes et de référence pour la conception des produits, sans néanmoins constituer des contraintes intangibles. Elles traduisent, sur un plan industriel, les exigences essentielles fixées par les textes réglementaires.

2. Les directives « nouvelle approche »

Les directives « nouvelle approche » constituent aujourd'hui un élément fondamental de la libre circulation des produits en Europe. Elles permettent un rapprochement et une harmonisation entre les Etats membres de l'Union européenne et sont l'un des éléments de la construction du marché unique. Leur principe a été adopté par la Commission européenne en 1985 afin de faciliter les échanges intra communautaires et de renforcer le principe de reconnaissance mutuelle. Toutes les entreprises qui souhaitent échanger des produits en Europe sont donc tenues de respecter ces directives.

Le travail d'harmonisation des textes législatifs et réglementaires est donc fondé aujourd'hui sur des directives « nouvelle approche ». Celles-ci ne fixent plus de spécifications techniques précises mais se bornent à imposer des exigences très générales, dites exigences essentielles. Ces directives n'ont donc plus à être modifiées en fonction du progrès technique.

Il est néanmoins indispensable, pour les appliquer, de disposer de spécifications techniques détaillées, ce que permettent les normes européennes.

En outre, la directive 98/34/CE modifiée du 22 juin 1998 instaure, pour les Etats membres, l'obligation d'informer leurs partenaires européens de leurs projets de réglementations techniques ou de normes. Elle couvre les produits industriels et agricoles ainsi que les services de la société de l'information. Les réglementations sur les services sont également concernées si elles ont une incidence sur les produits. Un mécanisme formalisé de notification préalable est mis en place à cet effet. Garante de la transparence et de la fluidité des échanges au sein du marché unique, cette notification doit être systématique. Elle ouvre une période de statu quo pendant laquelle des réactions au projet notifié peuvent être formulées. Pour la partie normes nationales, l'AFNOR est chargée de consulter les milieux professionnels en assurant la diffusion la plus large possible des projets.

Pour la partie réglementaire, le ministère de l'Industrie communique les projets de textes français à la Commission et transmet ceux qu'il reçoit des autres Etats membres, non seulement aux départements ministériels concernés, mais également à l'AFNOR en vue d'une consultation des milieux professionnels.

Une procédure comparable est mise en place dans le cadre de l'accord OTC (Obstacles Techniques au Commerce), signé entre l'Union européenne et l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). Le ministère de l'Industrie a la responsabilité des procédures de notification des projets de textes nationaux à l'OMC.

D. LE SYSTÈME DE NORMALISATION INTERNATIONALE

L'organisation internationale de normalisation (ISO) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation d'environ 140 pays, à raison d'un organisme par pays. L'ISO est une organisation non-gouvernementale, créée en 1947. Elle a pour mission de favoriser le développement de la normalisation dans le monde, en vue de faciliter les échanges de biens et de services et de développer la coopération dans les domaines intellectuel, scientifique, technique et économique. Les travaux de l'ISO aboutissent à des accords internationaux qui sont publiés sous la forme de normes internationales (comme la norme ISO 9000 ou ISO 14000).

L'association est composée des comités membres de l'ISO qui sont les organismes nationaux les plus représentatifs de la normalisation dans leurs pays. Ces comités doivent informer les parties susceptibles d'être intéressées,

dans leur pays, des possibilités et des initiatives pertinentes en matière de normalisation internationale. Ils doivent également veiller à ce qu'une position concertée des intérêts du pays puisse être présentée lors des négociations internationales menant à des accords normatifs. Enfin, ils doivent assurer la contribution du pays concerné au financement des opérations centrales de l'ISO, par le versement d'une cotisation.

Les comités membres ont le droit de participer et d'exercer leur droit de vote au sein des comités techniques et comités chargés de l'élaboration d'orientations politiques de l'ISO.

Les travaux techniques de l'ISO, fortement décentralisés, sont menés au sein d'une structure hiérarchisée comptant environ 2.850 comités techniques, sous-comités et groupes de travail. Dans le cadre de ces comités, des représentants qualifiés des milieux industriels, des instituts de recherche, des autorités gouvernementales, des organismes de consommateurs et des organisations internationales du monde entier se retrouvent en partenaires à droits égaux dans la recherche de solutions à des problèmes de normalisation d'envergure mondiale. Quelque 30.000 experts participent aux réunions chaque année.

Le champ d'action de l'ISO ne se limite pas à un secteur particulier. Il couvre tous les domaines techniques, à l'exception de l'ingénierie électrique et électronique (CEI). Les travaux dans le domaine des technologies de l'information sont menés par un comité technique mixte ISO/CEI.

II. L'INFLUENCE FRANÇAISE EN QUESTION

A. INTÉRÊT DE LA NORMALISATION

La normalisation est un outil d'échanges car elle permet le développement des marchés en harmonisant les règles et les pratiques et en réduisant les entraves techniques aux échanges. Elle permet également de clarifier les transactions en aidant à la définition des besoins, en optimisant les relations clients/fournisseurs, en offrant un référentiel pour la valorisation des produits et services, et en permettant l'économie d'essais supplémentaires.

La normalisation est pour l'utilisateur un outil de transparence et de progrès qui contribue à son information, en l'aidant à choisir des produits dont l'aptitude à l'emploi est conforme à ce qu'il attend et à sa protection, la

normalisation garantissant la conception et la fabrication de produits de produits sûrs.

La normalisation se présente donc comme un outil collectif devant renforcer la qualité des produits (biens et services) afin de favoriser la compétitivité économique, l'attractivité du territoire et la qualité de vie. **La problématique du développement durable constitue l'un des éléments nouveaux et a vocation à peser un poids croissant dans la définition des normes.**

C'est enfin un outil de politique publique qui constitue un complément de la réglementation et une référence pour l'ouverture et la transparence des marchés publics.

La définition des normes internationales constitue ainsi un enjeu majeur dans la compétition économique de demain. En effet, dans le cadre d'une économie mondialisée, le respect des normes internationales constitue le meilleur gage de compétition loyale entre entreprises de nationalités différentes.

L'influence française dans la définition des normes au niveau européen ou international constitue donc un enjeu fondamental.

B. LA PLACE DE LA FRANCE

1. Les points forts

On constate une bonne diffusion de la culture de la qualité dans les entreprises, au-delà même de la simple application des procédures de contrôle de la production. De nombreux acteurs (organisations professionnelles, centres techniques, chambres de commerce et d'industrie, AFNOR, organismes de

certification, consultants...) se sont mobilisés en ce sens et ont obtenu des résultats. Le nombre de certificats de qualité émis en France s'élève aujourd'hui à près de 25.000. Il faut également y ajouter les entreprises qui sont en démarche qualité, mais qui n'ont pas fait de la certification l'objectif final de leur mobilisation.

Toutefois, on note aujourd'hui une moindre implication directe des dirigeants d'entreprises sur cette question compte tenu des résultats acquis. **Votre rapporteur note qu'il convient d'être vigilant sur le maintien et le développement de ces acquis.**

Le système normatif français est d'une qualité incontestable et il est reconnu au niveau international. Toutefois, alors que les normes devraient être considérées de façon positive, voire offensive, le grand public -y compris les entreprises-, reste largement ignorant du développement de la normalisation et n'en mesure pas toujours l'importance. Même si les mentalités évoluent, le consommateur français, contrairement à son homologue allemand, n'est pas toujours soucieux de vérifier la conformité aux normes des produits qu'il achète. De leur côté, les entreprises considèrent parfois encore la normalisation comme une affaire de spécialiste ou une contrainte administrative coûteuse.

Il est difficile de mesurer l'influence réelle du système normatif français dans la définition des normes européennes. Néanmoins, les responsabilités exercées dans les structures chargées d'élaborer les normes européennes sont un élément déterminant. Le ministère favorise, depuis 1988, la prise de responsabilités des opérateurs économiques français dans les instances opérationnelles de la normalisation dans le cadre de l'appel à propositions « Accès à la Qualité, à l'évaluation de la Conformité, aux Essais et à la Normalisation » (AQCEN). Fin 2001, la France disposait d'environ 20 % des secrétariats des comités techniques du Comité Européen de Normalisation -CEN- (les instituts allemand, le DIN, et britannique, le BSI, en ayant respectivement 27 % et 20 %). Une proportion similaire se retrouve au CENELEC, l'organisme européen de normalisation dans la domaine électrotechnique (France 22 % ; Allemagne 27 % ; Grande-Bretagne 28 %). Même si la répartition diffère à l'ETSI, l'organisme européen de normalisation dans le domaine des télécommunications, elle laisse à la France une place significative (France 8 %, Allemagne 11 %, Grande-Bretagne 38 %).

Au niveau de l'ISO, la France dispose de 12 % des présidences des secrétariats de comités techniques et de sous-comités, alors que l'Allemagne en possède 17 % et le Royaume-Uni 15 %.

En 1997, le ministère avait mené une enquête auprès des fédérations et des entreprises bénéficiaires d'aides dans le cadre d'AQCEN pour prendre des responsabilités dans les structures de travail officielles des organismes européens de normalisation. Il est apparu que ces prises de responsabilités

permettent aux solutions techniques françaises d'être reprises et surtout d'éviter que des solutions techniques étrangères, trop défavorables aux intérêts de l'industrie française, soient adoptées telles quelles. De plus, elles permettent de faire connaître les experts et les solutions techniques français, et d'améliorer leur « crédibilité » vis-à-vis des grands partenaires individuels et commerciaux. Enfin, il convient de remarquer que dans de nombreux comités techniques, un grand nombre de travaux sont aujourd'hui confiés par décision de l'ISO ou du CEN à la France, en dehors de la création de groupes officiels. Ces travaux, quoique importants, ne sont pas aujourd'hui répertoriés statistiquement et n'ont pas fait l'objet d'aides dans le cadre de la procédure AQCEN qui a cherché, jusqu'en 2002, à privilégier les responsabilités officielles.

2. Renforcer l'influence française

Un plan stratégique pour l'AFNOR a été défini pour la période 2002-2005. Face aux enjeux de la période et pour satisfaire les attentes des acteurs, l'ambition de la nouvelle stratégie proposée se structure autour de plusieurs objectifs.

En premier lieu, ce plan stratégique vise à faire de la France, au travers des acteurs contribuant à la définition des normes, un acteur influent de la normalisation européenne et internationale. Cela passe en premier lieu par le renforcement de l'orientation internationale de la normalisation française. En complémentarité d'une action tournée jusqu'ici principalement vers le niveau européen, il faut désormais viser également le niveau international pour obtenir des normes véritablement mondiales tant dans leur élaboration que dans leur utilisation sur tous les marchés. Cette nécessité s'impose pour favoriser l'attractivité du territoire national, pour faire valoir la diversité des valeurs et habitudes culturelles françaises et européennes et pour assurer la compétitivité du système français de normalisation au regard des instituts étrangers.

Au niveau européen, la stratégie pour le système français de normalisation consiste à soutenir le développement de la normalisation chaque fois qu'elle vient en appui de la consolidation du marché intérieur ou d'autres politiques communautaires, de la compétitivité des entreprises européennes au plan mondial ou de la transition des pays de l'Europe centrale et orientale vers l'économie de marché. Le système français doit faciliter l'accès de ses partenaires au niveau européen et doit désormais être à même de s'exprimer et de servir les intérêts européens qui émergent dans de nombreux domaines. Enfin ce renforcement doit également être prolongé par une action visant à

assurer la cohérence des prises de position nationales dans les diverses structures européennes et internationales.

Par ailleurs, ce plan a pour objectif de promouvoir la valeur de la normalisation volontaire auprès des acteurs. En effet, l'arrivée de nouveaux acteurs, les changements de responsabilités dans l'entreprise, l'inclusion de nouveaux objectifs dans les programmes, nécessitent de former rapidement des intervenants bilingues et compétents tant sur le plan technique que sur le plan « marketing », capables de s'insérer dans les réseaux internationaux de la normalisation et d'y trouver des alliés pour atteindre leurs objectifs. Une mobilisation des institutions d'enseignement sur ces questions permettrait de préparer les futurs décideurs à l'action collective sur leur environnement technico-économique, de faire émerger les experts dont la normalisation aura besoin et de favoriser une plus large utilisation des normes.

Il est en outre nécessaire de favoriser l'utilisation volontaire des documents normatifs. Les normes et documents normatifs produits par le système de normalisation sont des documents de référence reconnus, issus d'une concertation adaptée à l'enjeu concerné. Leur existence doit permettre d'éviter la prolifération de référentiels de qualité variable. A ce titre, leur usage volontaire doit être encouragé et la conformité rendue plus visible. Cette action ne sera possible que si elle est accompagnée d'une communication convaincante faisant clairement percevoir, sur la base d'études de cas, le bénéfice de confiance que peut apporter la norme dans de nombreux domaines.

Compte tenu de l'importance des enjeux liés à la normalisation et à l'influence française dans la définition des normes, votre rapporteur se propose d'approfondir la question et rendra compte de ses premières conclusions à l'occasion de son prochain avis budgétaire.

*

*

*

Suivant les conclusions de son rapporteur pour avis, la Commission des Affaires économiques, réunie le mercredi 23 octobre, a émis un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés à l'industrie inscrits dans le projet de loi de finances pour 2003.

ANNEXE

RÉFORME DE LA DISTRIBUTION AUTOMOBILE EN EUROPE

I - LES MOTIVATIONS DE LA COMMISSION

La Commission européenne a souhaité renforcer la libéralisation de ce secteur pour plusieurs raisons. Elle considère tout d'abord que les écarts de prix entre les différents pays de l'Union européenne sont le signe d'une concurrence trop limitée dans ce secteur et la preuve que les constructeurs bénéficient d'un régime trop protecteur pour la vente des véhicules. La Commission, pour étayer ce constat, se fonde sur un rapport d'évaluation du règlement 1475/95 (publié le 15 novembre 2000), d'un rapport sur les écarts de prix entre les véhicules selon les pays de l'Union, réalisée par la Direction générale pour la concurrence de la Commission, et d'études faites par des consultants indépendants¹.

Ces études montrent que les prix des véhicules, hors taxes, sont plus élevés en Allemagne, en Autriche et au Royaume-Uni, et plus faibles en Espagne, en Grèce et en Finlande. Les écarts de prix pour le même véhicule entre le marché le plus cher et le moins cher peuvent s'élever jusqu'à 41 % (cas de l'Opel Vectra au 1^{er} novembre 2001).

La Commission note d'ailleurs que ces écarts de prix n'ont pas beaucoup évolué depuis le précédent rapport sur le sujet (1^{er} mai 2001). La persistance de ces écarts montrerait donc que le règlement 1475/95 n'aurait pas été efficace et n'aurait pas permis d'unifier le marché intérieur européen et les conditions de la concurrence entre les pays de l'Union.

La Commission relève en outre que la législation précédente n'a pas été respectée par les constructeurs, plusieurs d'entre eux ayant été condamnés pour infraction à la législation européenne à des amendes pouvant aller jusqu'à 90 millions d'euros.

¹ "Price Differentials in the EU : an economic analysis" par les professeurs Verbogen et Degryse, "The Sales-Service link" par Autopolis, "Study of the impact of legislative scenarios about motor vehicle distribution" par Andersen Consulting, "Customers preferences for existing and potential Sales and Servicing Alternatives in Automobile Distribution" par le Dr Lademann.

II - QUE CHANGE LE NOUVEAU RÈGLEMENT ?

Le projet de règlement exempte le secteur automobile des dispositions générales relatives au droit de la concurrence. Les accords verticaux qu'il autorise concernent l'achat ou la vente de véhicules neufs, l'achat ou la vente de pièces de rechange destinées aux véhicules automobiles, ainsi que l'achat et la vente de services de réparation et d'entretien.

A. INDÉPENDANCE DES DISTRIBUTEURS

La réforme affiche pour buts principaux de renforcer la concurrence sur le marché de la distribution automobile et d'accroître l'indépendance des distributeurs. Pour ce faire, la Commission introduit de nouvelles dispositions, dont certaines apparaissent positives.

Il s'agit tout d'abord des règles relatives à la résiliation des contrats de concession entre constructeurs et distributeurs. Si un délai de préavis de deux ans est toujours prévu, ce dernier peut être réduit à un an si le fournisseur est tenu de verser une indemnité en cas de résiliation de l'accord ou en cas de réorganisation de l'ensemble ou d'une partie substantielle du réseau. En revanche, la notification de cette résiliation devra désormais indiquer clairement les raisons de celle-ci.

B. CHOIX ENTRE UN SYSTÈME DE DISTRIBUTION SÉLECTIVE OU EXCLUSIVE

Ce aspect du nouveau règlement constitue le cœur de la réforme et apparaît plus contestable. Le règlement oblige désormais les constructeurs à opter entre un système de distribution sélective ou un système de distribution exclusive. Ces dispositions ont été les plus vivement critiquées tant par les acteurs économiques du secteur que par certains Etats membres de l'Union européenne.

La distribution sélective est un système dans lequel les constructeurs sélectionnent les distributeurs sur la base de critères quantitatifs ou qualitatifs. Ils peuvent, dans ce cadre, maîtriser le nombre de points de vente et leur réseau de concessionnaires et leur imposer des exigences en terme de qualité, de standards techniques, d'image. Dans un système de **distribution exclusive**, le constructeur attribue à un distributeur un territoire exclusif de vente sur lequel il doit opérer. En revanche, le concessionnaire ne peut pas se voir imposer des contraintes qualitatives et quantitatives par le constructeur et peut vendre ses véhicules à qui il veut (utilisateur final ou revendeur intermédiaire).

Concrètement, ce système va remettre en cause les principes fondamentaux d'organisation de ce secteur. En effet, les constructeurs sont plutôt favorables à un système de distribution sélective, qui leur permet d'imposer des standards de qualité à leurs concessionnaires. Cependant, si les constructeurs optent pour ce mode de distribution, ils ne pourront plus utiliser les clauses dites de localisation qui leur permettent d'obliger les distributeurs à opérer à partir d'un établissement précis (article 5, point f). Cette interdiction, selon la Commission, renforcera la concurrence entre les distributeurs de la même marque (concurrence intramarque). Les

concessionnaires sélectionnés sur des critères qualitatifs ne pourront donc plus être contraints d'exercer leur activité sur une aire géographique donnée.

Sous la pression conjuguée du Parlement européen, des Etats membres, de certains Parlements de l'Union européenne et des acteurs économiques, la Commission a décidé de repousser l'application de l'interdiction des clauses de localisation au 30 septembre 2005. Cette situation n'est toutefois pas satisfaisante dans la mesure où elle n'est que transitoire : **la disparition de l'actuel système de distribution automobile est aujourd'hui programmée.**

C. FIN DU LIEN ENTRE LA VENTE ET LE SERVICE APRÈS-VENTE

La réforme de la Commission vise également à casser le lien entre la vente et le service après-vente (SAV). Les distributeurs pourront décider de se charger eux-mêmes du SAV ou de le déléguer à un réparateur, agréé par le constructeur. Ces réparateurs « officiels » ne seront pas soumis à une clause de localisation. Ils pourront s'installer dans les zones les plus rentables et réparer les véhicules de plusieurs constructeurs. Ces dispositions bénéficieront aux réparateurs qui verront leur concession résiliée, car la possibilité d'être le réparateur de plusieurs marques leur permettra de renforcer leur indépendance par rapport aux constructeurs.

D. POSSIBILITÉ OFFERTE AUX CONCESSIONNAIRES DE VENDRE DES VÉHICULES DE MARQUES DIFFÉRENTES (MULTIMARQUISME)

Le règlement prévoit que les concessionnaires auront désormais la possibilité de proposer des véhicules de marques différentes (multimarquisme), sans que les entités juridiques de vente soient distinctes, à la condition que les véhicules des différents constructeurs soient proposés dans des espaces séparés à l'intérieur d'une même salle d'exposition et d'une manière qui ne nuise pas à l'identité de la marque.

Ces dispositions doivent stimuler la concurrence entre les différents constructeurs. Le régime juridique des concessions multimarques est donc allégé pour faciliter leur développement.

E. RENFORCEMENT DES CONDITIONS DE LA CONCURRENCE SUR LES MARCHÉS DES PIÈCES DE RECHANGE

Le règlement modifie la définition de la pièce de rechange d'origine. Désormais seront considérées comme pièces de rechange d'origine les pièces de rechange produites par l'entreprise fabriquant également les composants pour le véhicule neuf et qui proviennent de la même chaîne de production. Concrètement, ces nouvelles dispositions du règlement permettront aux équipementiers de vendre leurs pièces plus facilement aux réparateurs indépendants et aux réparateurs agréés. Ils pourront dans ces conditions livrer des pièces de rechange à des conditions tarifaires plus avantageuses. Le constructeur pourra néanmoins toujours obliger ses réparateurs agréés à utiliser les pièces de rechange fournies par lui-même pendant la période de garantie des véhicules.

La qualité de ces pièces de rechange d'origine sera désormais reconnue comme équivalente à celles vendues par les constructeurs. Ceci se justifie -hors de toute considération juridique- dans la mesure où ces pièces sont produites sur les mêmes

chaînes de production, qu'elles passent par les réseaux des constructeurs ou qu'elles soient livrées directement par les équipementiers.

III - UNE ARGUMENTATION DISCUTABLE

Comme votre rapporteur l'avait noté dans sa proposition de résolution, aucun des acteurs de l'industrie automobile française n'était demandeur d'une réforme aussi brutale.

A. LA CONCURRENCE DANS LE SECTEUR EST DÉJÀ FORTE

Les acteurs économiques, tout comme la Commission européenne, s'accordent pour dire que le secteur automobile est déjà très fortement concurrentiel. Les marges des constructeurs ou des distributeurs sont faibles et la concurrence avec les industries japonaise et américaine est vive. Selon Jean-Martin Folz, Président de Peugeot S.A., la concurrence sur le marché de l'automobile est « *totale et sans merci* ».

En effet, le marché européen est essentiellement un marché de renouvellement avec des marges faibles, une surcapacité importante de l'ordre de 4 millions de véhicules, qui induit une compétition forte et une guerre des prix. Pour le premier semestre 2002, le marché européen est en baisse d'environ 5 %.

En outre, la répartition des parts de marché par marques montre que ce marché est assez homogène et le place comme le marché le plus ouvert du monde, comparé aux marchés américain ou japonais où les constructeurs nationaux détiennent respectivement 66 % et 99 % des parts.

B. LES DIFFÉRENCES DE PRIX S'EXPLIQUENT PAR D'AUTRES FACTEURS QUE L'ABSENCE DE CONCURRENCE

La Commission européenne prétend qu'en stimulant la concurrence, elle favorisera l'harmonisation des prix des voitures neuves. Or, les écarts de prix en Europe pour le même véhicule ne s'expliquent pas par une insuffisance de concurrence mais par d'autres facteurs.

1. Les écarts de prix comme stratégie de politique commerciale

D'une part, les constructeurs peuvent jouer de ces différences de prix comme d'un **élément de politique commerciale**. Il est en effet classique qu'un industriel qui souhaite s'installer hors de son pays d'origine accepte des marges bénéficiaires plus faibles afin de conquérir des parts de marché.

2. L'importance des écarts de taxation

Par ailleurs, les différences de prix sont pour beaucoup liées à des **écarts de taxation**. Une étude du Centre d'études prospectives et d'informations internationales (CEPII) de mai 2000 démontre que la fiscalité est un facteur important de dispersion des prix TTC et hors taxes. Cette étude démontre que cette dispersion serait liée au régime de TVA applicable au secteur de l'automobile, car la TVA est acquittée dans le pays de résidence de l'acheteur du véhicule. Ainsi, les prix hors taxes des voitures dans un pays

comme le Danemark, où les taxes écologiques alourdissent particulièrement les prix TTC, sont plus faibles afin que les consommateurs ne soient pas trop pénalisés.

La Commission européenne a d'ailleurs reconnu le rôle fondamental joué par ces écarts de taxation en lançant une réflexion sur le sujet à la suite de l'adoption du projet de règlement.

3. Des écarts de prix modérés

Dernier élément à verser au débat, une étude, commandée par la Commission européenne à la banque Lehman Brothers, montre que sur une sélection de 53 produits et services homogènes, la moyenne des écarts de prix est plus resserrée dans l'automobile que dans d'autres secteurs comme l'électroménager par exemple.

On peut donc se demander si l'approche globale de cette réforme n'est pas guidée par une conception quelque peu extrémiste du rôle que peut jouer la concurrence. De fait, le dispositif de la Commission a été fortement soutenu par les consommateurs britanniques et leurs représentants, qui sont confrontés à des prix des véhicules élevés. Or, ces écarts s'expliquent, là encore, non par une insuffisante concurrence, mais par les fluctuations de change de la livre sterling et par l'importance des achats groupés de voitures dans ce pays, qui conduit les constructeurs à accorder des rabais à ces achats groupés au détriment des ventes de détail.