

ANALYSE

Pour une régulation durable du transport routier de marchandises

Le secteur du transport routier de marchandises assure aujourd'hui plus de 80 % des transports intérieurs. Or ce secteur, et particulièrement le pavillon routier français¹, se trouve confronté à de nouveaux défis dans le domaine économique, social et environnemental. Pour les analyser, et en réponse à une demande du Premier ministre, le Centre d'analyse stratégique a mis en place début 2007 une mission qui a mené une réflexion sur l'avenir de ce secteur en intégrant la dimension de l'emploi, le développement durable et une vision européenne des transports. Les travaux, présidés par Claude Abraham, ont associé des fonctionnaires, des universitaires, des experts, des représentants des organisations professionnelles d'employeurs et de salariés ainsi que des associations de protection de l'environnement. Ils soulignent la nécessité de mettre en œuvre une régulation durable de ce secteur et d'améliorer, dans le cadre de sa contribution à la performance de l'économie française, sa compétitivité pour préserver l'emploi².

Le transport routier de marchandises (TRM) constitue l'un des maillons essentiels du fonctionnement des économies modernes. En France, il assure actuellement l'acheminement, tant en transport intérieur qu'en international (hors transit), de près de 80 % des marchandises³ (en tonnes-kilomètres), ce qui représente plus de 90 % du chiffre d'affaires des modes de transport terrestres. Selon toute vraisemblance, il restera le mode de transport majoritaire à l'horizon 2025. Il représente par ailleurs plus de 400 000 emplois de conducteurs routiers et, si l'on considère les fonctions transport et logistique dans leur ensemble, près de 1,5 million de personnes.

La régulation actuelle du secteur est principalement héritée des mesures mises en place au milieu des années 1990 à la suite de la suppression de la tarification obligatoire. **Aujourd'hui, une régulation « durable », adaptée aux nouveaux défis, doit être mise en œuvre** afin de soutenir la compétitivité du pavillon routier français, de mieux organiser la concurrence dans un cadre européen harmonisé, de contrôler aussi efficacement que possible le secteur, de réduire de façon très significative les impacts environnementaux, et en particulier les émissions de gaz à effet de serre, en favorisant notamment le report modal, d'encourager la création d'emplois dans l'ensemble du secteur du transport et, enfin, de renforcer l'image et l'acceptabilité des véhicules de transport de marchandises. La régulation, pour être durable, doit tenir compte des aspects économique, social, et environnemental.

¹ Le terme pavillon routier français correspond aux tracteurs ou véhicules motorisés immatriculés en France.

² L'intégralité des rapports figure sur le site Internet du Centre d'analyse stratégique : <http://www.strategie.gouv.fr/>.

³ Hors transport maritime, mais y compris les transports par oléoducs.

 **Relever le défi de la compétitivité**

Le coût unitaire de l'heure de conduite, déjà particulièrement élevé au sein de l'Union européenne, est tel en France que le pavillon routier n'est plus assez compétitif et qu'il est en recul sur tous les segments de marché soumis à la concurrence des pavillons routiers étrangers.

Afin d'améliorer la compétitivité du pavillon routier français, la mission recommande notamment :

- de mieux harmoniser les différentes réglementations, fiscales et sociales, relatives au transport routier de marchandises ;
- de redéfinir la chaîne du contrôle/sanction afin d'organiser une concurrence loyale et transparente et d'éviter que les entreprises commettant de nombreuses infractions ne « tirent les prix vers le bas » ;
- d'abaisser le coût unitaire de l'heure de conduite, en modifiant le régime du temps de travail et en profitant du dispositif mis en place par la loi TEPA⁴ pour les heures supplémentaires.

La recherche d'une meilleure harmonisation

Afin d'améliorer la compétitivité du secteur, la mission recommande de rechercher **une meilleure harmonisation des différentes réglementations, fiscales et sociales. Elle soutient la proposition de directive de la Commission européenne tendant à harmoniser les taux d'accise sur les carburants professionnels**. Les différences de taxation du gazole entre les pays représentent une perte pour la France de plusieurs centaines de millions d'euros. De plus, selon une étude du SESP⁵ réalisée début 2005 et qui mériterait d'être actualisée, les différentiels de taux d'accises expliqueraient 40 % des variations de parts de marché du transport routier de marchandises à l'international.

La mission recommande ainsi d'écarter toute mesure purement nationale visant à augmenter la TIPP sur le gazole professionnel (hors mesure, prise au niveau européen, qui pourrait porter sur l'instauration d'une « taxe carbone ») sous peine de dégrader la compétitivité du pavillon.

La mise en place d'une redevance kilométrique

La mise en place prochaine d'une taxe kilométrique acquittée par les poids lourds, notamment sur le réseau routier national, a été discutée au sein de la mission. Une partie des surcoûts imposés aux transporteurs français pourrait être compensée par la réduction d'autres charges, notamment de la taxe à l'essieu. Il est en outre souhaitable que ce surcoût figure en pied de facture : il pourra (et devra) ainsi être répercuté sur le consommateur sans dégrader la situation financière des entreprises. Par ailleurs, une aide aux entreprises routières pourrait être envisagée (de manière directe ou indirecte) afin de leur permettre de s'équiper en véhicules performants en termes de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre.

Les ressources dégagées devront revenir, conformément aux propositions du Grenelle de l'environnement, à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), afin de contribuer au financement des transports alternatifs à la route. Il est également suggéré, par une majorité des membres de la mission, qu'une partie des recettes (moins de 1 %) serve au financement du paritarisme, à l'amélioration des moyens d'étude de la profession, ainsi qu'à la création d'aires de contrôle et de stationnement pour les poids lourds sur le réseau routier national non concédé.

Réguler la concurrence

Afin de garantir une concurrence loyale et transparente, le respect des règles en vigueur en France en matière sociale, fiscale et du code de la route est indispensable :

- Il est nécessaire **de mieux contrôler la pérennité des conditions d'accès à la profession, et ses conditions d'exercice**, qui doivent être vérifiées régulièrement : à ce titre, il est souhaitable que la France soutienne, en l'amendant, le projet de règlement de la Commission européenne portant sur l'honorabilité, la compétence, et la capacité financière des entreprises de transport ou de leurs dirigeants, et en assure l'application ;
- **l'État français devrait favoriser l'adoption de la proposition de règlement de la Commission européenne⁶ consistant à revenir à la conception originale du cabotage** (qui cherchait à éviter les

⁴ Loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat, août 2007.

⁵ SESP, *Évaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises*, étude réalisée pour le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2005. Les conclusions de cette étude sont considérées par certains comme insuffisamment fiables.

⁶ La proposition de règlement de mai 2007 consiste à limiter la pratique du cabotage à trois opérations de transport consécutives à un trajet international, dans un délai maximum de sept jours.

parcours à vide en transport international) et donc à le relier à un voyage international. On estime que, depuis le début des années 2000, l'essor du cabotage a conduit à la perte de plus de 5 000 emplois en France, et que son rythme de développement pourrait représenter un milliard de tonnes-kilomètres par an. Le Parlement européen en mai, puis le Conseil des ministres des transports début juin viennent d'approuver ce texte en première lecture ; une seconde lecture devrait intervenir dans les prochains mois ;

- l'objectif fixé par la Commission européenne pour 2010 de contrôler 3 % des journées de conduite est déjà atteint en France. Cependant, le faible nombre de suites données par les tribunaux aux procès-verbaux et le peu de sanctions proposées par les commissions régionales des sanctions administratives conduisent à une perte de crédibilité de l'action de l'État. La mission recommande donc **une révision de la chaîne du contrôle/sanction liée au transport routier de marchandises en matière de droit du transport, de droit du travail, d'accès à la profession et de respect du code de la route. Cette révision devrait s'accompagner de l'élaboration d'une circulaire interministérielle** afin de préciser la philosophie et la méthodologie des contrôles. Elle pourrait reposer sur :
 - le renforcement des contrôles sur routes, notamment sur les vitesses et les surcharges ;
 - l'augmentation substantielle des amendes et leur paiement immédiat ;
 - la généralisation de la procédure d'immobilisation (avec confiscation des papiers du véhicule), jugée particulièrement pénalisante et donc efficace ;
 - la dépénalisation (qui vise au renforcement des sanctions et non à leur allègement) d'un certain nombre d'infractions constatées ;
 - la rénovation et la professionnalisation des commissions régionales des sanctions administratives ;
 - l'usage des nouvelles technologies pour faciliter les contrôles.

Redéfinir le temps de travail

L'emploi dans le secteur du transport routier de marchandises élargi⁷, qui augmentait de près de 8 000 salariés par an dans les années 1990, a diminué entre 2002 et 2005⁸. Le recul du pavillon routier français dans les échanges internationaux a conduit à un redéploiement des conducteurs routiers assurant les trajets internationaux sur des transports internes à la France. Ce transfert a sans doute été suffisant pour répondre aux besoins liés à l'augmentation du trafic intérieur de transport pour compte d'autrui⁹ constatée de 2000 à 2005, sans nouvelle création d'emplois.

Réviser la notion de temps de travail afin d'améliorer la compétitivité du pavillon

Selon les catégories de services, le coût de la conduite représente de 34 % à 50 % de celui du transport routier de marchandises et en constitue ainsi le principal élément. Le diminuer permettrait d'améliorer la compétitivité du pavillon routier français.

Dans le transport routier de marchandises, la définition du temps de travail en France diffère de celle de l'Union européenne, ce qui entraîne des distorsions de concurrence entre les États membres :

- au niveau européen, certains temps ne sont pas décomptés comme des temps de travail. Ainsi en est-il du temps de disponibilité défini, par l'article 3 de la directive 2002-15 comme « des périodes autres que les temps de pause et de repos, pendant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels... ». Cette notion n'existe pas en droit national bien que des situations identiques puissent se rencontrer dans les faits ;
- au niveau français, le temps de service est constitué par des heures de travail, qualifiées comme telles, auxquelles « s'ajoutent » des heures d'équivalence¹⁰ ; ces temps correspondent légalement à des périodes d'inaction rémunérées conformément aux usages, conventions ou accords collectifs de travail. Dans les faits, comme l'indique *Le bilan social annuel du transport routier de marchandises*, 10 % du temps de service est représenté par de l'attente. Ainsi, les heures d'équivalence recouvrent en

⁷ Le TRM élargi comprend le TRM de proximité, le TRM interurbain, la location avec conducteur, la messagerie et le fret express

⁸ Source : MEEDDAT/SESP, *Le bilan social annuel du TRM*, décembre 2007.

⁹ Le transport pour compte d'autrui se caractérise par les établissements dont l'activité principale exercée est le transport.

¹⁰ La France présente une particularité en Europe en ce qui concerne le temps de travail des conducteurs : les conducteurs sont rémunérés pour leur temps de service passé au service de l'employeur. C'est une notion plus large que le « temps de travail effectif » prévu par le code du travail. Tous les temps sont donc comptés et payés, y compris les temps d'inactivité comme les temps d'attente. Afin d'assurer la compatibilité avec la règle des 35 heures, les partenaires sociaux, puis les pouvoirs publics, ont mis en place un système « d'équivalences » : selon la catégorie de conducteurs, 43 heures de temps de service pour les « grands routiers » ou 39 heures de temps de service pour les conducteurs « courte distance » équivalent à la durée de 35 heures prévue par le code du travail. Ces heures d'équivalence sont rémunérées à un taux majoré (semblable à celui des heures supplémentaires). Elles décalent d'autant le seuil à partir duquel on considère que les conducteurs effectuent des heures supplémentaires, donnant lieu à une nouvelle majoration de salaire et à des repos compensateurs.

réalité à la fois des périodes de travail et des périodes d'inaction dont certaines peuvent correspondre à la notion de disponibilité au sens de la directive 2002/15.

La situation actuelle est doublement insatisfaisante : elle pénalise les entreprises et elle est juridiquement incertaine. Elle devrait évoluer pour se rapprocher de la définition des temps de travail européens, tout en augmentant les revenus nets des salariés.

La complexité est également illustrée par les difficultés d'application de la loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat d'août 2007, dite loi TEPA, qui peine à prendre en compte les particularités du droit spécifique au transport routier de marchandises. Elle cherche à augmenter le recours aux heures supplémentaires en réduisant les charges sociales qui pèsent sur celles-ci et en les exonérant de l'impôt sur le revenu des salariés. Le secteur routier de longue distance qui, en France, est l'un de ceux qui réalise le plus d'heures supplémentaires, ne bénéficie cependant que faiblement de ce dispositif, puisque le législateur a décidé d'écarter les heures d'équivalence du bénéfice de la loi¹¹.

Ces deux constats conduisent à envisager que les heures d'équivalence puissent être transformées en heures de travail et de disponibilité selon un point d'équilibre à trouver par les partenaires sociaux, tout en tenant compte de ses effets sur les finances publiques. Cette démarche devrait permettre :

- de se rapprocher de la définition européenne du temps de travail ;
- de bénéficier des allègements de charges et de cotisations sociales, prévus pour les heures supplémentaires¹² ;
- d'augmenter les revenus nets des salariés ;
- de diminuer le coût pour l'entreprise.

Elle nécessite d'augmenter le contingent annuel d'heures supplémentaires (prévu par la convention collective), ce qui pose la question des repos compensateurs. Les heures de disponibilité seraient rémunérées comme des indemnités. La question des cotisations de retraite doit également être considérée.

Il serait ainsi souhaitable que les partenaires sociaux engagent une négociation pour réviser, en commun, le temps de travail dans le secteur. Une démarche préparatoire pourrait consister, au travers d'un groupe de travail technique composé de spécialistes, désignés notamment par les partenaires sociaux, à examiner les différents scénarii possibles et à quantifier leurs effets tant pour les employeurs que pour les salariés et pour l'État. Ce groupe de travail, auquel un délai de six mois devrait être imparti pour rendre ses conclusions, serait de nature à permettre aux partenaires sociaux d'entamer dans les meilleures conditions une négociation, qui devrait aboutir à un accord avant la fin du premier trimestre 2009 et à la parution des textes correspondants, après une vérification juridique aussi complète que possible.

Susciter la création d'un régime européen du travailleur mobile

L'expérience de la convention du transport maritime adoptée en 2006 par le BIT pourrait servir de référence pour la création d'un régime du travailleur mobile. Cette convention définit un socle de dispositions réglementaires et conventionnelles acceptées par tous les pays dans les domaines techniques (état des matériels) et sociaux. Cet ensemble pourrait permettre de resserrer, certes à long terme, les environnements sociaux et techniques entre les pays signataires, et supprimer les situations de « dumping » les plus flagrantes.

Se donner les moyens d'améliorer l'image du transport routier de marchandises

L'image du transport routier de marchandises dans l'opinion publique est mauvaise et ne cesse de se dégrader. Son importance vitale pour l'économie est méconnue, voire contestée. Enfin, sa coexistence avec les autres utilisateurs de la voie publique est difficile à organiser et sa tolérance par les riverains des voies de circulation de plus en plus réduite :

- les poids lourds sont perçus comme dangereux. Si la profession n'a cessé de faire des progrès dans le domaine de la sécurité, il n'en reste pas moins vrai que l'opinion publique a peur des camions qui, d'ailleurs ne respectent pas toujours les vitesses autorisées ni les inter-distances. De plus, le nombre de tués dans des accidents impliquant des poids lourds reste beaucoup trop élevé ;
- une gêne est ressentie aussi bien sur les grands réseaux que pour la distribution des marchandises en ville, par les conducteurs de voitures particulières, les usagers de transports collectifs, les utilisateurs

¹¹ Il en bénéficie d'autant moins que le nouveau périmètre des allègements « Fillon » prévu par la loi TEPA a conduit à en exclure les temps rémunérés et non travaillés, notamment les congés payés et les repos compensateurs ce qui pénalise les entreprises.

¹² Comme l'a envisagé le ministre de l'Emploi et de l'Économie lors du débat à l'Assemblée nationale préalable au vote de la loi TEPA.

- de mode « doux » ainsi que les riverains ;
- les nuisances environnementales (qualité de l'air, bruit, émissions de gaz à effet de serre) sont de plus en plus mal acceptées.

Dès lors que le transport routier, même en appliquant l'ensemble des mesures envisagées dans le cadre du Grenelle de l'environnement, est appelé à rester à court et moyen termes le mode majoritaire du transport de marchandises en France et en Europe, il doit améliorer son image afin de réduire l'intolérance des autres usagers de la route et des riverains, et d'être en capacité de continuer à recruter des jeunes. **Il appartient donc à la profession, en liaison avec l'État, de mettre en place un certain nombre d'améliorations et de prendre des engagements, en particulier en matière de sécurité, par exemple au moyen d'une charte, avant de lancer une campagne de communication destinée à améliorer son image.**

Dans cette perspective, il serait également souhaitable que l'État :

- intensifie les contrôles sur la route afin d'obtenir un meilleur respect par les poids lourds du code de la route, des charges maximales autorisées et de la prise du repos journalier ;
- revoie rapidement la grille des vitesses maximales autorisées, aujourd'hui très complexe, afin de la simplifier et de la rendre plus compréhensible par les usagers et plus facilement contrôlable par les forces de l'ordre et donc mieux appliquée ;
- étudie l'impact d'un alignement de la vitesse maximale des véhicules transportant des marchandises dangereuses sur celle des autres véhicules de transport de marchandises ;
- poursuive les travaux sur le contrôle automatique des vitesses pour l'adapter aux poids lourds, et le mette en œuvre à titre expérimental ;
- si cela est juridiquement possible, modifie la réglementation des sanctions applicables au titre du respect du code de la route aux poids lourds et aux véhicules légers, en aggravant celles destinées aux poids lourds ;
- examine l'intérêt d'équiper systématiquement les poids lourds d'éthylomètres bloquant leur démarrage en cas d'alcoolémie positive.

Préserver l'environnement : la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre

Sachant que les émissions de gaz à effet de serre du transport ont augmenté de 22 % de 1990 à 2005, et que celles des poids lourds représentent près du quart de celles de l'ensemble des transports, il est nécessaire que le transport routier de marchandises prenne toute sa part dans l'effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre

Si l'on prend pour référence l'année 1990, une division par deux des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 est possible dans le secteur du transport routier de marchandises, à condition de mettre en œuvre sans attendre les moyens déjà identifiés. Il est ainsi nécessaire et urgent **d'organiser, en concertation avec la profession, un plan d'ensemble, propre à ce secteur, destiné à respecter les objectifs envisagés de réduction des émissions à l'horizon 2020¹³, tout en veillant à maintenir la compétitivité du pavillon routier français** par rapport à ses concurrents étrangers, ce qui implique un accord européen sur un certain nombre de mesures.

Ce plan comprendrait donc :

- **des mesures européennes : l'instauration d'une contribution climat/énergie sur le gazole professionnel, qu'on ne peut totalement « déconnecter » du prix du pétrole, est vraisemblablement souhaitable.** Encore ne faudrait-il pas rejeter sans examen l'instauration d'un marché des permis d'émissions qui pourrait concerner en priorité, non pas les transporteurs, mais les donneurs d'ordres. Outre la contribution climat/énergie, l'élaboration d'un projet de règlement technique relatif à la limitation des émissions de gaz à effet de serre des poids lourds et l'adoption du projet de règlement relatif à la limitation des émissions des véhicules utilitaires légers paraissent prioritaires ;
- **des mesures nationales pour l'interurbain mais aussi pour la livraison des marchandises en ville** telles que le développement du report modal (dont les conditions de succès devraient être précisées et évaluées quant à leur coût) sur tous les créneaux où les modes alternatifs à la route sont pertinents

¹³ L'objectif issu du Grenelle de l'environnement consiste à réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici à 2020, pour les ramener au niveau de 1990.

(développement de services ferroviaires ou fluviaux compétitifs, tarification incitative éventuelle sur les axes en concurrence, etc.), la mise en œuvre d'actions de formation professionnelle et de sensibilisation pour une conduite plus économe en énergie qui peut faire gagner près de 10 % des émissions ou l'étiquetage des produits de consommation courante pour indiquer leur coût en carbone, y compris celui du transport ;

- **un effort important de recherche et développement, tant national qu'europpéen, concentré sur quatre priorités : l'amélioration technologique des véhicules, en particulier des poids lourds hybrides ; la production d'agrocaburants de deuxième génération ; l'étude des organisations logistiques ; l'apport des nouvelles technologies de l'information ;**
- une aide aux entreprises routières pourrait être envisagée (de manière directe ou indirecte) afin de leur permettre de s'équiper en véhicules performants en termes de pollutions et d'émissions de gaz à effet de serre ;
- **l'engagement d'une réflexion approfondie** sur les mesures à prendre pour diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports afin de faire apparaître les ruptures nécessaires, si un tel objectif était retenu dans ce secteur.

S'insérer dans le tissu urbain

Le développement des trafics pose de plus en plus de problèmes de cohabitation sur la voirie, notamment en milieu urbain. Plusieurs mesures sont donc recommandées :

- la création au niveau national d'une instance de suivi de la livraison des marchandises en ville ;
- la poursuite des recherches menées dans le cadre du programme relatif à la livraison des marchandises en ville ;
- l'étude de la possibilité d'octroyer, pour la livraison des marchandises en ville, des avantages particuliers aux véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre ;
- l'extension de la formation initiale et continue obligatoire aux chauffeurs-livreurs utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes.

* * *

Au cours des prochaines années, le transport routier devra s'adapter à une nouvelle donne économique, avec davantage de compétition, des contraintes nouvelles liées aux politiques publiques de développement durable et de « co-modalité » avec les transports ferroviaire, fluvial et maritime. Les différentes recommandations que formule la mission peuvent aider les transporteurs français à rivaliser avec les pavillons routiers de certains de nos voisins, aujourd'hui leurs principaux concurrents. En revanche, elles ne permettront pas toujours de concurrencer les transporteurs des nouveaux États membres, tout particulièrement dans le domaine des transports internationaux, ni les transporteurs des pays voisins recourant aux services de ces ressortissants.

Dans ces conditions, la mission souligne que les partenaires sociaux auraient intérêt à engager, avec l'aide de l'État si nécessaire, une réflexion approfondie sur l'évolution à moyen terme de la profession, avec notamment la révision de la convention collective qui, au fil des années, s'est complexifiée à l'extrême. Ces réflexions sont à mener à la fois au niveau national, régional et à celui des entreprises. Elles pourraient faire l'objet d'expérimentations locales.

*> Claude Abraham, président de la mission,
Luc Baumstark, université Lyon-2 (LET), rapporteur général,
Dominique Auverlot, Centre d'analyse stratégique, coordonnateur,
Christine Raynard, Centre d'analyse stratégique, rapporteur.*

International

> TIC : LES GRANDS DÉFIS POUR LES VINGT-CINQ PROCHAINES ANNÉES

Dans le prolongement de son salon annuel des tendances émergentes, le cabinet Gartner a identifié différents points qui détermineront l'évolution de son secteur d'expertise, celui des TIC. Contrairement à beaucoup d'exercices similaires, l'étude ne porte pas uniquement sur les aspects technologiques, même si l'énergie dans les appareils mobiles (**recharge de la batterie en tout lieu par champ électromagnétique non-radiatif**), la puissance de calcul (**calcul parallèle**) et le stockage des données (**hardware, software et métadonnées**) apparaissent comme les bases techniques à développer en priorité. Par ailleurs, les interfaces homme-machine intuitives (**écran tactile, reconnaissance et interprétation des gestes et des paroles**) et la **traduction automatique** sont des enjeux majeurs pour le confort de l'utilisateur ou l'essor des communications. Répondre à ces besoins implique toutefois la réalisation d'investissements humains et financiers considérables. Alors que le nombre d'étudiants en informatique semble diminuer, **la productivité des programmeurs devra être augmenté par 100** pour satisfaire la demande en applications logicielles ; cela devrait passer par la constitution de bases de données de codes réutilisables et d'outils de développement avancés. Enfin, la place des TIC dans les entreprises allant croissant, **l'évaluation de leur retour sur investissements est jugée cruciale** : une nouvelle forme de « comptabilité sur mesure », prenant en compte les spécificités de chaque entreprise, pourrait être définie.

<http://www.gartner.com/it/page.jsp?id=643117>

> J.-L. L.

> L'INVENTIVITÉ DES VILLES DU MONDE POUR LES SERVICES MOBILES

Le 30 mai 2008, s'est tenue à Luxembourg la réunion annuelle du comité directeur du « **Global Cities Dialogue** » (GCD). Le GCD est un réseau international de près de 200 villes, fondé en 1999 à Helsinki, dont la finalité est de promouvoir une société de l'information « juste » et « durable ». **L'usage des nouvelles technologies n'étant pas sans incidence sur les sociétés urbaines**, les municipalités peuvent être des partenaires majeurs d'évolutions susceptibles de concerner le fonctionnement démocratique de la Cité, les services publics, la qualité de la vie quotidienne, etc. Un rapport réunissant une vingtaine d'exemples de services publics mobiles développés dans le monde a été publié à l'occasion de cette réunion. Il en ressort que les applications auxquelles ont le plus souvent recours les villes concernent le paiement, notamment par SMS, de certains services (transports, parking, documents administratifs), l'alerte (météo, police), la délivrance de documents administratifs, l'information collective ou individuelle (par téléphone). Le téléphone portable est le support le plus souvent retenu, mais de plus en plus de villes optent pour le développement de réseaux Wifi. **Cas particulier, le réseau U-santé de télémédecine, développé à Guro, en Corée du Sud**, permet aux personnes âgées qui accèdent difficilement à l'hôpital de communiquer directement *via* le réseau avec des médecins. Ces derniers peuvent ainsi décider des mesures à prendre et entamer le suivi à distance de ces patients. Cette télémédecine vise à réintégrer dans les politiques de santé les 80 % de maladies chroniques qui sont négligées chez les handicapés ou les personnes âgées.

<http://www.globalcitiesdialogue.org/>

http://www.forum-edemocratie.com/files/mobile_services_version_francaise.pdf

> J.-L. P.

Étude

> JUGE DES ENFANTS : UN MÉTIER MENACÉ MAIS ENCORE PLÉBISCITÉ COMME CLEF DE VOÛTE DU DISPOSITIF DE PRISE EN CHARGE DES MINEURS

À l'heure où le **juge des enfants est dépossédé d'une partie de ses missions** (transfert de compétences à d'autres acteurs, conseil général ou encore parquet ; mission d'éducation mise à mal sous les pressions sécuritaires et répressives, etc.) et où **certains experts redoutent, à terme, sa disparition**, le CESDIP vient de publier une étude sociologique sur les transformations récentes de cette profession. Attachés à leur indépendance et à leur double casquette civile et pénale, **les juges des enfants interrogés continuent de donner la priorité aux mesures éducatives tout en reconnaissant leur moindre réticence à prononcer des sanctions**. Selon l'étude, ils entretiennent des relations complexes avec leurs partenaires institutionnels : « relation de confiance avec la protection judiciaire de la jeunesse, rivalité et coopération forcée avec les conseils généraux, relation de commanditaire à prestataire avec les associations habilitées ». L'ensemble des acteurs interrogés réaffirme néanmoins son **attachement à la position particulière du juge des enfants. Celui-ci demeure l'impulseur et le garant des mesures engagées et de leur mise en œuvre dans l'intérêt du mineur et de la société**.

Benoît Bastard, Christian Mouhanna, avec la collaboration de Marie-Annick Mazoyer, Élise Hermant et Vanessa Perrocheau, *Le juge des enfants n'est pas un juge mineur. Étude sociologique d'un groupe professionnel sous tension*, CESDIP, 2008.

http://www.gip-recherche-justice.fr/IMG/pdf/165_Juge_enfants_Mouhanna_Bastard.pdf

> L. D.

Rédacteurs des brèves : Laetitia Delannoy (DQS), Jean-Loup Loyer (DRTDD), Jean-Luc Pujol (DRTDD)

Directeur de la publication :
René Sève, directeur général

Directrice éditoriale de *La Note de veille* :
Nathalie Bassaler, chef du Service Veille,
Prospective, International

Responsable de l'animation de la cellule de
veille : Jérôme Tournadre-Plancq, chargé
de mission au Département Institutions
et Société

Pour consulter les archives
de *La Note de veille*
en version électronique :
[http://www.strategie.gouv.fr/
rubrique.php3?id_rubrique=12](http://www.strategie.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=12)

Centre d'analyse stratégique
18, rue de Martignac
75700 Paris cedex 07
Téléphone 01 42 75 61 00
Site Internet :
www.strategie.gouv.fr

