

ANALYSE

Le contentieux du permis à points : origines et perspectives d'un contentieux de masse

Les retraits de points et les invalidations de permis de conduire dont le solde de points est nul donnent lieu à un nombre croissant de recours devant les juridictions administratives. Ce contentieux de masse, qui trouve sa source dans les dispositions du Code de la route relatives à l'information des auteurs d'infractions routières, pourrait être tempéré par la modification de ces dispositions ou par la mise en place d'un recours administratif préalable obligatoire. Il aurait par ailleurs sans doute pu être atténué grâce aux nouvelles obligations relatives aux études d'impact.

En 1919, dans son célèbre arrêt *Labonne*, le Conseil d'État précisait que « le décret du 10 mars 1899, à raison des dangers que présente la locomotion automobile, a pu valablement exiger que tout conducteur automobile fût porteur d'une autorisation de conduite, délivrée sous la forme d'un certificat de capacité »¹. Cette affirmation rappelle que dès l'origine, la circulation automobile a fait l'objet d'une réglementation en raison des risques particuliers qu'elle présente pour la sécurité publique. Elle atteste par ailleurs de la nature juridique du permis de conduire : comme son ancêtre le certificat de capacité à la conduite, le permis de conduire est une autorisation délivrée par l'autorité administrative qui permet à son titulaire de conduire un véhicule automobile. Cet arrêt *Labonne* témoigne en outre de l'**ancienneté du contentieux automobile** : dès le début du siècle dernier, des automobilistes ont contesté devant la juridiction administrative la légalité des retraits d'autorisation de conduire dont ils avaient pu faire l'objet à la suite de la commission d'infractions routières.

Longtemps marginal, le contentieux automobile a changé d'échelle avec l'instauration du permis à points par la loi du 10 juillet 1989². L'application de ce texte par les forces de police a en effet donné lieu au dépôt de très nombreux recours juridictionnels. En quelques années, ces recours ont constitué ce qu'il est désormais convenu d'appeler un contentieux de masse, c'est-à-dire un contentieux fondé sur des litiges affichant les caractéristiques suivantes : être nombreux ; avoir un objet identique ; présenter des différences de fait mineures ; être difficiles à traiter dans un délai raisonnable. Depuis lors, **le contentieux du permis à points est, avec celui des étrangers, celui des sanctions disciplinaires dans la fonction publique et sans doute bientôt celui du droit au logement opposable, l'un des contentieux qui accaparent le plus les juges administratifs**³. À l'heure où, de manière concomitante, certains proposent de modifier les règles relatives au permis à points⁴ et d'autres se demandent comment faire face aux contentieux de masse⁵, il a paru opportun de s'interroger sur les motifs à l'origine du contentieux du permis à points et sur les moyens de le résorber.

¹ *Les grands arrêts de la jurisprudence administrative*, 17^e éd., 2009, n° 36.

² Loi n° 89-469 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contravention.

³ Sur ce point, voir par exemple Angélique Négroni, « Le contentieux du permis à points explose devant le Conseil d'État », *Le Figaro*, 23 juin 2009.

⁴ Voir notamment Christian Vanneste, *Proposition de loi visant à améliorer le système de récupération de points pour les professionnels de la route*, Assemblée nationale, n° 1397, 29 janvier 2009 ; André Wojciechowski, *Proposition de loi visant à réformer le procédé de récupération des points du permis de conduire*, Assemblée nationale, n° 1640, 5 mai 2009 ; Jacques Myard, *Proposition de loi visant à supprimer le retrait de points du permis de conduire pour les petites infractions et soumettre l'opportunité de l'annulation du permis de conduire en cas de solde de points nul à l'autorité administrative*, Assemblée nationale, 19 mai 2009, n° 1678 ; Rudy Salles et autres, *Proposition de loi visant à supprimer la réduction de points du permis de conduire pour les petits excès de vitesse*, Assemblée nationale, n° 1680, 19 mai 2009 ; Thierry Benoit et autres, *Proposition de loi ayant pour objet d'introduire la possibilité de récupérer plus rapidement les points du permis de conduire à partir de critères liés à l'expérience*, 17 juin 2009, n° 1755.

⁵ Voir notamment Charles Jolibois et Pierre Fauchon, *Quels moyens pour quelle justice ?*, Rapport pour la Mission d'information chargée d'évaluer les moyens de la justice, Sénat, n° 49, 1996-1997 ; Conseil d'État, *Rapport public 2009*, La Documentation

Le permis à points : un système efficace

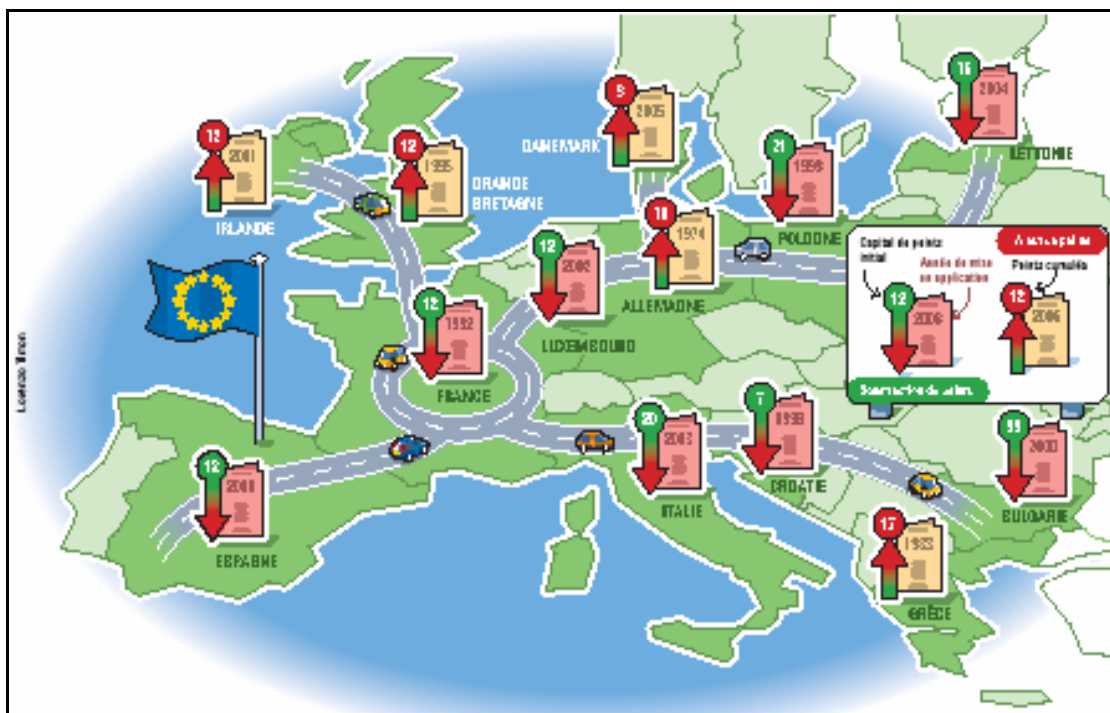
Le dispositif du permis à points peut être considéré comme efficace dans la mesure où il repose sur des principes simples et a atteint les objectifs qui lui avaient été assignés lors de sa création.

Créé par la loi du 10 juillet 1989⁶, complétée par le décret du 25 juin 1992⁷, le permis de conduire « à points », dit permis à points, est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1992. Tel qu'il a été conçu par le législateur, il poursuit un double objectif : **responsabiliser les conducteurs automobiles ; sanctionner la répétition des infractions au Code de la route et les comportements dangereux.**

Rappel de la réglementation relative au permis à points :

Le permis est affecté d'un capital de points égal à six points s'agissant des conducteurs novices et à douze points s'agissant des titulaires d'un permis de conduire depuis plus de trois ans. Lorsqu'un conducteur commet certaines infractions, son capital subit de plein droit des retraits allant de un à six points selon la gravité de l'infraction commise. L'article R 413-14 du Code de la route prévoit par exemple qu'en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée de moins de 20 kilomètres par heure, l'infraction entraîne, en plus de l'amende forfaitaire, la réduction d'un point sur le permis de conduire. La perte totale des points entraîne automatiquement l'invalidation du permis de conduire et une interdiction de conduire durant six mois. Lorsque le conducteur retrouve son permis, celui-ci est probatoire, c'est-à-dire affecté d'un capital de six points.

Comme le soulignait récemment M. Dominique Bussereau, le permis à points est en quelques années devenu « *l'un des dispositifs essentiels de la politique de lutte contre la sécurité routière* »⁸. Ce succès est en effet attesté par des considérations multiples. D'abord, le système du permis à points a contribué à la **baisse de la mortalité sur les routes**. Entre 2002 et 2008, on a ainsi assisté à une diminution de 44 % du nombre de tués. Cette baisse est assurément le résultat d'une stratégie globale qui s'étend de la conception technique des véhicules automobiles à l'amélioration du réseau routier. Il n'en demeure pas moins que « *le permis à points, combiné avec le déploiement du système de contrôle-sanction automatisé, en est le principal levier* »⁹. Ensuite, le succès du système du permis à points paraît attesté par son **adoption par différents États européens.**



Source : <http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/data/revue/revue148/docs/graphique.pdf>

française, 2009 ; Serge Guinchard, *L'ambition raisonnée d'une justice apaisée*, Rapport au Garde des Sceaux sur la répartition des contentieux, La Documentation française, 2008.

⁶ Loi précitée. Cette loi a été modifiée par la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et par la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance.

⁷ Décret n° 92-559 pris en application des articles L 11 à L 11-6 du Code de la route.

⁸ Réponse à la question écrite n° 07393, *J.O.*, Sénat, 14 mai 2009, p. 1233.

⁹ Catherine Troendle, *Rapport sur la proposition de loi de M. Nicolas About tendant à assurer une plus grande équité dans notre politique de sécurité routière, notamment en matière de retrait des points du permis de conduire*, Sénat, n° 331, p. 9.

Un dispositif néanmoins faillible et à l'origine de nombreux recours

Le contentieux du permis à points est au premier abord source d'étonnement : comment peut-il engendrer un nombre aussi important de recours alors même qu'il est fondé sur des sanctions ayant un caractère automatique et s'appliquant de plein droit aux auteurs des infractions ? Pour comprendre ce paradoxe, il est nécessaire d'analyser les recours déposés devant le juge administratif. De cette analyse, il ressort que **ces recours connaissent depuis quelques années une forte augmentation, ont un objet identique et sont généralement fondés sur des moyens juridiques qui ne sont pas dénués de mauvaise foi.**

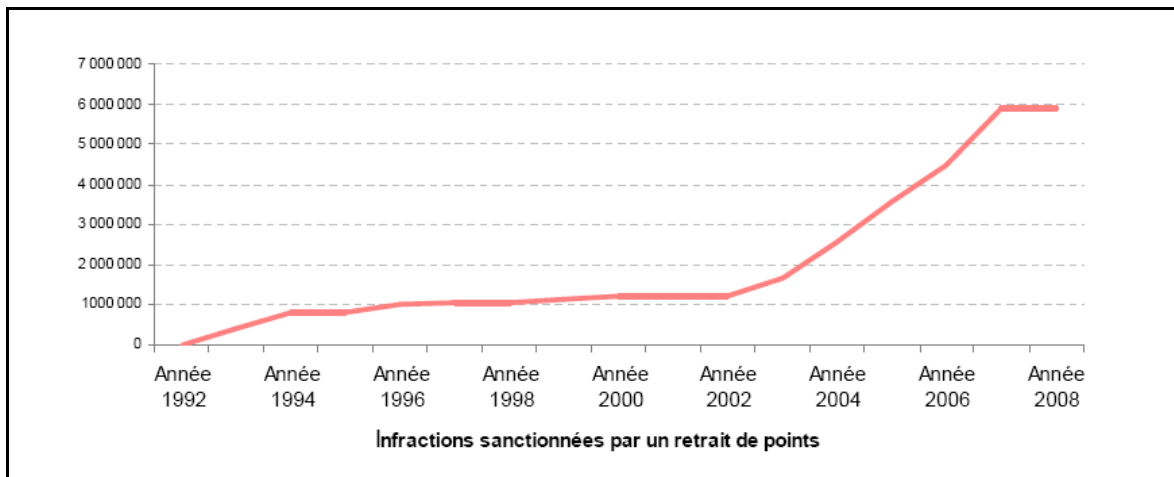
Le contentieux du permis à points a connu ces dernières années un essor très important comme en atteste l'augmentation constante du nombre de recours juridictionnels, qu'il s'agisse de requêtes en annulation ou de référés suspension¹⁰.

	2004	2005	2006	2007
Requêtes en annulation	2324	5721	9477	10 257
Référé suspension	352	497	539	833

Source : Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales

Ces différents recours ont tous pour objet l'annulation ou la suspension d'un retrait de points ou d'une invalidation du permis de conduire. Comme le prévoit l'article R 223-2 du Code de la route, c'est au Ministre de l'Intérieur qu'il revient de procéder au retrait de points ou à l'invalidation du permis. Ces décisions ne constituent donc pas des sanctions pénales mais des actes administratifs¹¹. **À ce titre, elles peuvent être contestées de deux manières : un recours administratif gracieux directement devant le ministre de l'Intérieur ou un recours contentieux devant le juge administratif.**

L'essor du contentieux du permis à points est assurément lié à l'augmentation du nombre de retraits de points et de permis invalidés.



Source : Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales

Elle ne saurait cependant à elle seule justifier celle du nombre de recours juridictionnels. Ces derniers progressent parce que **les conducteurs à l'origine de ces recours parviennent régulièrement à obtenir gain de cause.** Il en est ainsi non parce que le dispositif du permis à points est entaché d'une quelconque illégalité manifeste. Au niveau interne, le Conseil d'État a confirmé, à de nombreuses reprises, la légalité du dispositif mis en place en 1989¹². De plus, la Cour européenne des droits de l'homme a pour sa part considéré que les dispositions de la loi française relatives au retrait de points étaient bien compatibles avec les dispositions de la Convention européenne des droits de l'homme, notamment son article 6-1 relatif au droit à un procès équitable¹³. Les conducteurs obtiennent gain de cause en raison d'un défaut du dispositif qui l'affaiblit et constitue un véritable « nid à contentieux ». En 2007, dans ses conclusions sur l'avis du Conseil d'État *M. Verdier*, le commissaire du gouvernement

¹⁰ Voir en ce sens Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales, *Bilan du permis à points pour l'année 2008* : http://www.interieur.gouv.fr/sections/a_votre_service/statistiques/securite_routiere/permis-points/bilan-2008

¹¹ Voir en ce sens Conseil d'État, 8 décembre 1995, *Mouvement de défense des automobilistes* et 4 juin 1997, *Ministre de l'Intérieur c/ Mittermitte*.

¹² Voir notamment CE Sect., avis, 20 juin 1997, *Féty* et CE, 19 mars 2003, *Leclère*.

¹³ CEDH, 23 septembre 1998, *Malige c/ France*. Sur cette question, voir Elisabeth Courrier, « La suspension du permis de conduire et la Convention européenne des droits de l'homme », *Actualité juridique droit administratif*, 2003, p. 1623.

Didier Chauvaux l'identifiait sans détours : « **la question de l'information constitue le talon d'Achille du permis à points** »¹⁴. Il convient d'expliquer pourquoi.

L'article R 223-3 du Code de la route prévoit que lors de la constatation d'une infraction entraînant un retrait de points, **l'auteur de celle-ci doit être informé** qu'il encourt un retrait de points si la réalité de l'infraction est établie ; il doit par ailleurs être informé de l'existence d'un traitement automatisé des retraits et reconstitutions de points et de la possibilité pour lui d'accéder aux informations le concernant. Cette information préalable remplit deux fonctions¹⁵ : la première est de permettre à l'intéressé de mesurer les conséquences de son comportement ; la seconde est de lui permettre d'exercer en connaissance de cause le droit d'accéder à un tribunal qui se prononcera sur la réalité de l'infraction. En conséquence de ces deux fonctions, cette formalité constitue une garantie essentielle offerte à l'auteur d'infractions routières. Le juge considère ainsi que son accomplissement régulier conditionne la légalité des retraits de points¹⁶.

Incontestable dans son principe, cette solution a quelque peu **fragilisé le dispositif du permis à points** puisque **la preuve de l'information du conducteur incombe à l'administration**. Or celle-ci éprouve de réelles difficultés à l'apporter pour deux raisons. D'une part, les décisions par lesquelles le ministre de l'intérieur procède aux retraits de points ne sont pas notifiées aux intéressés au moyen de lettres recommandées mais, comme le prévoit expressément le Code de la route, au moyen de lettres simples¹⁷. D'autre part, les procès-verbaux dressés à l'encontre des contrevenants sont conservés par les tribunaux de police dans le ressort desquels ont été commises les infractions. Il n'est dès lors pas aisé au juge administratif de les réunir lorsque le requérant a fait l'objet de retraits de points successifs dans le ressort de tribunaux de police différents. Faute de pouvoir obtenir copies de ces documents, – ou de les obtenir dans un délai raisonnable –, **le juge est régulièrement conduit à annuler l'invalidation du permis du requérant au motif que les retraits de points successifs n'avaient pas été précédés de l'information exigée par la loi**.

Le contentieux du permis à points se présente donc comme **un contentieux largement artificiel** dans la mesure où la plupart des auteurs des recours en la matière prétendent que les retraits de points dont ils ont fait l'objet n'ont pas été précédés de l'information exigée par les dispositions du Code de la route. Sur ce point, on ne peut manquer de relever que **les auteurs de ces recours sont encouragés en sens par des sites Internet spécialisés**, de plus en plus nombreux, qui proposent des modèles de lettres et de recours moyennant une somme allant de 200 à... 4 500 euros.

Les solutions susceptibles de tempérer le nombre de recours

Plusieurs solutions semblent susceptibles de diminuer le nombre de recours juridictionnels relatifs au permis à points. On peut distinguer celles qui ont été récemment envisagées et celles qui pourraient l'être à l'avenir.

Dans la première catégorie, deux options méritent d'être plus particulièrement évoquées.

La première est la **création d'une autorité administrative indépendante en charge de ce contentieux**. La création d'une telle autorité présenterait deux avantages principaux : elle permettrait, d'une part, d'unifier le contentieux routier qui est à l'heure actuelle traité pour partie par le juge pénal, pour partie par le juge administratif ; elle permettrait, d'autre part, de déjudiciariser ce contentieux et donc de désengorger les tribunaux en ayant la charge, notamment les juridictions administratives. Envisagée par la Commission présidée par M. Serge Guinchard¹⁸, **cette solution a cependant été rejetée par celle-ci au motif que cette autorité ne pourrait décider de peines privatives de libertés**. Les membres de la Commission ont par ailleurs relevé que le contentieux routier ne présentait pas un caractère suffisamment technique pour justifier la création d'une autorité composée d'experts.

La seconde solution est la **mise en place d'un recours administratif préalable obligatoire** : une personne souhaitant contester la décision invalidant son permis de conduire pour solde de points nul ne pourrait saisir directement le juge ; elle serait dans l'obligation d'adresser un recours administratif préalable à l'auteur de ces décisions, à savoir le Ministre de l'Intérieur. Comme le souligne le Conseil d'État dans son étude sur *Les recours administratifs préalables obligatoires*¹⁹, la mise en place d'un tel

¹⁴ CE avis, 31 janvier 2007, *M. Verdier*.

¹⁵ Voir en ce sens Christiane Gouaud, « L'importance des procédures de notification en droit administratif ; un exemple : le retrait de points du permis de conduire », *Recueil Dalloz*, 1998, p. 369.

¹⁶ Voir en ce sens CE avis, 28 juillet 2000, *Boullay*.

¹⁷ L'article L 223-3 prévoit en effet que « le retrait de points est porté à la connaissance de l'intéressé par lettre simple quand il est effectif ».

¹⁸ *L'ambition raisonnée d'une justice apaisée, rapport préc.*, p. 145 et s.

¹⁹ La Documentation française, 2008.

recours peut apparaître particulièrement adaptée au contentieux du permis à points qui est « *synonyme de délai accru* » et dont « *l'intérêt juridique est (...) nul* »²⁰. Cette solution présenterait en effet l'avantage de permettre à l'administration d'examiner les moyens juridiques invoqués à l'appui de la demande. Il n'est cependant pas certain que cet examen intervienne dans un délai raisonnable. C'est notamment ce dernier aspect qui a conduit les pouvoirs publics à ne pas adopter pour l'instant cette solution.

La solution espagnole :

Dans l'organisation juridictionnelle espagnole, **un Procureur national est spécialement chargé de coordonner l'action des parquets en matière de sécurité routière**. Son existence permet notamment d'unifier les pratiques et d'assurer une application homogène de la répression juridictionnelle en matière de sécurité routière. Mise en œuvre avec succès dans le domaine de la lutte antiterroriste avec le pôle antiterroriste de Paris au sein duquel le parquet a une compétence nationale, cette solution pourrait être adoptée par la France en matière de sécurité routière.

En dehors de ces deux solutions, deux pistes d'évolution paraissent envisageables à l'avenir. La première, la plus simple, consisterait à **modifier les dispositions du Code de la route relatives aux modalités de l'information préalable de l'auteur de l'infraction routière**, lesquelles sont, comme on vient de le voir, à l'origine de l'essor du nombre de recours en la matière. La seconde piste d'évolution serait de développer l'informatisation des constats d'infractions. Des **procès-verbaux électroniques** pourraient en effet permettre de sécuriser l'information délivrée aux contrevenants. La question du stockage de ces procès-verbaux serait par ailleurs réglée.

Le contentieux du permis à points constitue à rebours **un excellent plaidoyer en faveur des études d'impact législatives**, lesquelles doivent désormais accompagner tout projet de loi afin d'en améliorer la qualité²¹. On peut en effet penser qu'une étude d'impact du projet de loi relatif au permis à points aurait conduit en 1989 à s'interroger sur la pertinence des dispositions relatives à l'information préalable des auteurs d'infractions routières à propos desquelles s'est noué un contentieux de masse. Il n'aurait cependant pu en être ainsi qu'à une double condition.

La première est que l'étude d'impact comprenne **un volet contentieux**, c'est-à-dire une partie consacrée à l'impact de la réglementation envisagée sur l'activité juridictionnelle, qu'il s'agisse naturellement de la juridiction administrative ou de la juridiction judiciaire. On imagine volontiers l'intérêt de mesurer cet impact à l'heure où, par exemple, on réfléchit sur le droit applicable à Internet.

La seconde condition est que l'étude d'impact comprenne **un volet financier**, c'est-à-dire une partie relative à l'analyse du coût de la réglementation envisagée²². Sur ce point, il semble souhaitable que cette analyse ne soit pas conduite uniquement par le Ministère à l'origine du projet mais à l'échelon interministériel. Les dispositions relatives au permis à points en sont l'illustration. Ce sont en effet des raisons financières (économie estimée à l'époque à plus de trois millions d'euros) qui, en 1989, ont conduit le législateur à opter pour la notification des retraits de points aux conducteurs par lettre simple²³. Or ce choix, qui est en grande partie à l'origine de l'abondant contentieux du permis à points, est loin d'avoir permis une véritable économie au niveau global de l'État.

Il apparaît dès lors particulièrement important de tenir compte de ces différents aspects d'une réglementation si l'on veut que les études d'impact législatives permettent réellement de « *mieux éclairer le Parlement sur la portée des réformes que lui soumet le Gouvernement* »²⁴.

> *Olivier Renaudie, Conseiller scientifique
Département Institutions et Société*

²⁰ *Etude préc.*, p. 113.

²¹ L'article 39 de la Constitution, modifié par la loi organique n° 2009-403 du 15 avril 2009, impose que les projets de loi soient, sous réserve de quelques exceptions, accompagnés d'une étude d'impact. Sur ces analyses d'impact, voir Antoine Malone, « Réglementer moins, réglementer mieux ? Les analyses d'impact de la réglementation », Centre d'analyse stratégique, *La note de veille*, n° 151, septembre 2009.

²² Sur l'analyse du coût d'une réglementation, voir notamment Thierry Kirat et Frédéric Marty, *Economie du droit et de la réglementation*, Gualino, 2007.

²³ Sur ce point, voir Pierre Builly, « La sanction administrative en matière de sécurité routière », *Actualité juridique droit administratif* 2001, p. 34.

²⁴ Circulaire du Premier ministre du 15 avril 2009 relative à la mise en œuvre de la révision constitutionnelle, *J.O.* 16 avril 2009, p. 6546.

BRÈVES

> GRIPPE A/H1N1 ET FERMETURE D'ÉCOLES AUX ÉTATS-UNIS : QUEL COÛT ÉCONOMIQUE ET QUELLES CONSÉQUENCES SUR LE SYSTÈME DE SANTÉ ?

La fermeture des écoles représente une composante importante dans la stratégie de lutte contre la grippe pandémique A/H1N1. Prolongeant les travaux de Sadique *et al.* réalisés en 2008 au Royaume-Uni, une étude américaine, publiée en septembre 2009 par Howard Lempel *et al.* du Center on Social and Economic Dynamics, tente d'évaluer le coût et les conséquences des fermetures de classes selon une durée variant de 2 à 12 semaines. Ces coûts sont estimés en fonction de l'impact économique direct de l'absentéisme dû aux fermetures de classes et de ses incidences sur le personnel de santé lui-même qui affecteraient la distribution des vaccins et des soins. **Considérée comme la plus vraisemblable, une fermeture de classes de 4 semaines coûterait entre 10 et 47 milliards de dollars, soit une incidence de 0,1 % à 0,3 % sur le PIB américain.** De plus, une telle mesure pourrait causer un **absentéisme du personnel soignant estimé entre 6 % à 19 %**, au moment même où sa présence serait le plus nécessaire, c'est-à-dire pendant le pic épidémique. Néanmoins, les auteurs estiment qu'il convient de **préciser de nombreux paramètres** : l'âge des enfants potentiellement absents, le salaire et la profession des parents et **leur capacité à prolonger leur activité par le télétravail**. Au moment où le débat sur la création d'un système de santé fait l'actualité aux États-Unis, il semblerait que le fait de bénéficier d'avantages sociaux pourrait augmenter les estimations présentées ici. Les conséquences sur le système de soins doivent aussi tenir compte de l'absence des personnels de santé qui sont parents d'élèves ou qui craignent d'être contaminés, voire de transmettre l'infection à leurs propres enfants alors même que les écoles resteraient ouvertes. **L'addition de ces deux causes pourrait faire grimper l'absentéisme dans les structures de soins à 34 %.** Les incidences sont également à apprécier en fonction des soins réalisés dans chaque établissement, des capacités du personnel à suppléer les défections de leurs collègues et des seuils au-delà desquels ces remplacements ne permettraient plus d'empêcher une dégradation sévère du système de soins. Cet article conclut sur la nécessité d'effectuer **des travaux complémentaires** dans le domaine socio-médico-économique afin d'ajuster les priorités aux personnes devant bénéficier d'une vaccination.

Sadique M. Z., Adams E. J., et Edmunds W. J., "Estimating the Costs of School Closure for Mitigating an Influenza Pandemic", *BMC Public Health*, 2008, 8:135.

<http://www.biomedcentral.com/content/pdf/1471-2458-8-135.pdf>

> J.-J. D.

> SÉCURITÉ ET INTEROPÉRABILITÉ AU CŒUR DE L'ARCHITECTURE DE LA SMART GRID AMÉRICAINE

Une « *smart grid* » ou « réseau intelligent » s'appuie sur des technologies numériques pour fournir de l'électricité de manière plus rentable et plus efficace, tout en offrant le flux énergétique à deux sens nécessaire pour prendre en compte les énergies renouvelables. Capable d'inclure à grande échelle la production décentralisée, elle permettrait également aux consommateurs de faire des économies, par l'adaptation automatique et selon les besoins propres à chacun de l'utilisation de l'électricité, et de contribuer à la réduction des émissions de CO₂. Définie par **B. Obama** comme **une priorité** dans sa **stratégie pour l'indépendance énergétique**, la « *smart grid* » occupe une place importante dans le **plan de relance – l'*American Recovery and Reinvestment Act* (ARRA) –** de son administration. En effet, le ***DOE's Smart Grid Investment Grant Program*** est doté de **3,3 milliards de dollars** en faveur du déploiement des technologies « *smart grid* » et des systèmes de surveillance associés, tandis que les ***Smart Grid Demonstration Projects*** allouent **615 millions de dollars** au financement des projets d'évaluation du coût et de la viabilité du réseau électrique, à l'analyse des nouveaux modèles de marché, et à ceux favorisant l'intégration des systèmes de production d'énergie sur le réseau, notamment en prenant en compte les futurs modèles de batteries et les énergies renouvelables. Alors que les financements de l'ARRA en faveur du développement de ces nouvelles technologies pour le réseau électrique sont progressivement disponibles, l'industrie américaine a désormais **besoin de standards**

pour assurer l'interopérabilité et la sécurité des équipements. Dans son « *Framework and Roadmap for Smart Grid Interoperability Standards 1.0* » publié fin septembre, le **National Institute of Standards and Technology (NIST)** identifie les standards existants liés au développement d'une nouvelle infrastructure et les étapes nécessaires pour combler les **huit principales faiblesses actuelles** : réponse à la demande et efficacité énergétique, évaluation de l'état du réseau, stockage et transport de l'électricité, infrastructure avancée de mesure de la consommation, gestion du réseau de distribution, cybersécurité et communications sur le réseau. Considérée comme **une priorité critique pour l'architecture du modèle de la « smart grid » américaine**, la cybersécurité a fait spécifiquement l'objet d'un rapport inter-agences.

http://www.whitehouse.gov/the_press_office/Vice-President-Biden-Outlines-Funding-for-Smart-Grid-Initiatives/ ;

http://www.nist.gov/public_affairs/releases/smartgrid_interoperability.pdf ;

<http://csrc.nist.gov/publications/drafts/nistir-7628/draft-nistir-7628.pdf>

> **N. B.**

> **CRISE FINANCIÈRE GLOBALE : RENFORCER LA CAPACITÉ DE L'UNION EUROPÉENNE**

Dans une analyse publiée en septembre par le Swedish Institute for European Policy Studies (SIEPS), Sideek Mohamed Seyad, professeur associé spécialiste de l'intégration européenne à l'université de Stockholm, commence par rappeler combien l'Union européenne reste démunie face à des situations d'urgence comme la crise financière. Dotée d'un **processus de négociation de ses instruments législatifs sous-optimal** et **sans pouvoirs en matière fiscale**, l'UE doit pourtant impérativement progresser dans l'intégration des secteurs financiers et bancaires, compte tenu de la taille des banques dans la zone euro. Déplorant que les directives actuelles laissent encore trop de pouvoirs aux autorités nationales, S. M. Seyad plaide donc pour **la création d'un vrai régulateur pan-européen**. Il propose d'**accorder des pouvoirs de supervision prudentielle à la Banque centrale européenne**, sans avoir à modifier les traités, sur le modèle de ce qui existe au sein de l'actuel système européen des banques centrales. L'autre axe d'intervention urgent de l'UE doit consister selon lui à **assouplir les critères d'entrée dans la zone euro**, la stabilité de l'ensemble européen dépendant d'un retour à la normale dans les nouveaux États membres. Si Seyad ne délivre pas vraiment de satisfecit à l'UE, il estime en revanche, sur la base des résultats du sommet d'avril 2009, que **l'enceinte du G20 a permis de notables avancées**. Les conclusions du G20 de Pittsburgh ne pourront que le satisfaire puisqu'il préconisait, avant celui-ci, de **fixer des règles en matière de bonus**, à l'image de ce qui a été réalisé en Suède pour décourager toute prise de risque inconsidérée dans une culture du court terme.

<http://www.sieps.se/en/publications/european-policy-analysis/a-legal-analysis-of-the-global-financial-crisis-from-an-eu-perspective-200910epa.html>

> **M.-C. M.**

Rédacteurs des brèves : Nathalie Bassaler (VPI), Jean-Jacques Denis (DRTDD), Marie-Cécile Milliat (DIS)

Directeur de la publication :
René Sève, directeur général

Rédactrice en chef de la Note de veille :
Nathalie Bassaler, chef du Service Veille,
Prospective, International

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

