

## ANALYSE

### Le soutien de l'État à la mobilité européenne des jeunes : un rôle plus que subsidiaire

*S'il bénéficie largement des initiatives de l'Union européenne (UE), le soutien public à la mobilité européenne des jeunes nécessite également un engagement déterminé des États, comme le rappellent les conclusions du Conseil des ministres de l'éducation du 20 novembre 2008. Seuls les États de l'UE semblent en effet disposer des ressources politiques, juridiques, financières et administratives nécessaires pour développer un soutien d'ampleur à cette mobilité européenne, et qui soit susceptible d'aller au-delà de ses bénéficiaires actuels, dont le nombre demeure relativement restreint. Au-delà des impulsions qu'elles auront pu initier au niveau communautaire à l'occasion de leur Présidence semestrielle du Conseil de l'UE<sup>1</sup>, les autorités françaises pourraient donc se saisir de l'ensemble des outils à leur disposition pour inscrire durablement leur stratégie au niveau national.*

L'UE joue un rôle majeur dans la promotion de la mobilité européenne des jeunes et a vocation à poursuivre dans cette voie compte tenu de la dimension clairement communautaire de cet enjeu et de ses capacités d'intervention juridique (dispositions facilitant la libre circulation) et financière (programmes de soutien à la mobilité de type « Erasmus »).

**Les compétences de l'UE étant limitées à des actions d'appui et de coordination en matière de politiques d'éducation, de formation et de jeunesse**, les États ont cependant un rôle tout aussi crucial à jouer sur ce registre, puisqu'ils maîtrisent pleinement le contenu et la mise en œuvre concrète de ces politiques. La mobilisation des États paraît également s'imposer pour des raisons diplomatiques : au-delà d'un apparent consensus communautaire, **le soutien à la mobilité européenne des jeunes suscite de fait des appréciations contrastées, qui découlent notamment du fort déséquilibre des flux de mobilité constatés en Europe<sup>2</sup>.**

Certains États européens ne sont pas nécessairement désireux d'amplifier ces flux de mobilité, soit dans un sens sortant (exemple des pays d'Europe centrale), soit pour accueillir davantage de jeunes Européens (exemple du maintien de clause de sauvegarde pour les travailleurs). Cette hétérogénéité plaide pour un engagement plus résolu des États souhaitant encourager de manière active le développement de la mobilité européenne des jeunes, par le biais des nombreux outils politiques, juridiques, budgétaires et administratifs dont ils disposent. Cette perspective constitue un défi particulier pour les autorités nationales françaises, si elles souhaitent prolonger au niveau national la mobilisation qu'elles ont initiée au niveau communautaire pendant leur semestre de Présidence.

<sup>1</sup> C'est dans ce contexte qu'Éric Besson, Jean-Pierre Jouyet et Valérie Pécresse ont par exemple demandé au Centre d'analyse stratégique de rédiger un rapport sur la mobilité des jeunes en Europe, remis en juillet 2008 ; voir *Encourager la mobilité des jeunes en Europe – Orientations stratégiques pour la France et l'Union européenne*, La Documentation française, octobre 2008. Également disponible en anglais sur [http://www.strategie.gouv.fr/article.php3?id\\_article=890](http://www.strategie.gouv.fr/article.php3?id_article=890)

<sup>2</sup> Sur ce sujet et à partir de l'exemple des mobilités étudiantes, voir M. Harfi, « La mobilité des étudiants en Europe : état des lieux statistique », complément n° 1 au rapport *Encourager la mobilité des jeunes en Europe, op.cit.*

---

## L'État et le désir de mobilité européenne des jeunes : une implication décisive

---

Les États peuvent tout d'abord jouer un rôle majeur pour stimuler le désir de mobilité européenne des jeunes, qui est loin d'être général, notamment dans le domaine de la formation<sup>3</sup>. Si ces mobilités traduisent avant tout des choix individuels et largement autonomes, les autorités nationales ont le pouvoir de les encourager fortement, sur au moins trois registres.

### *Démontrer la valeur ajoutée de la mobilité européenne, notamment en matière éducative*

Il appartient d'abord aux autorités nationales de **mieux démontrer les avantages concrets d'une expérience de mobilité européenne pour les jeunes**, en termes académique, professionnel (capacité d'insertion améliorée, rémunération accrue) voire culturel. Si l'intérêt de telles mobilités apparaît relativement évident dans certains pays européens (de petite taille ou de niveau de vie très inférieur à la moyenne communautaire), il n'est pas aussi clairement ressenti dans un pays comme la France. Les autorités nationales sont sans doute mieux placées que les autorités communautaires pour l'encourager en raison de leur plus grande proximité et légitimité politiques.

Elles le sont d'autant mieux, indiquant ainsi qu'une expérience de mobilité européenne n'est pas une forme de « tourisme amélioré », qu'elles sont responsables du contenu des politiques d'éducation, de formation et de soutien à la jeunesse. Au-delà des discours qu'elles tiennent sur l'impact positif de la mobilité européenne, il leur revient notamment d'**adapter leurs systèmes de formation afin qu'ils valorisent concrètement (y compris dans les notations) l'acquisition des compétences « transversales » et « comportementales »** qu'une mobilité européenne a vocation à développer, et pas seulement l'acquisition de savoirs académiques, pour laquelle l'impact d'un séjour dans un autre pays est parfois plus aléatoire.

### *L'enjeu de l'apprentissage linguistique*

C'est également aux États qu'il revient de définir la place des apprentissages linguistiques, qui ont un impact majeur sur la mobilité européenne des jeunes, à la fois parce qu'ils contribuent au désir de mobilité *via* l'ouverture à une autre langue et à une autre culture, et parce qu'ils permettent de s'engager et de tirer parti d'un séjour dans un autre pays. Aux États de renforcer l'apprentissage des langues dans l'enseignement primaire, secondaire et supérieur : à titre d'exemple, **l'apprentissage de l'anglais étant aujourd'hui absent dans près des trois quarts des premiers cycles d'universités françaises**, cette situation a donné lieu à des premières mesures dans le cadre du plan « Réussite en licence » présenté en décembre 2007<sup>4</sup>.

Le fait de **dispenser des cours non linguistiques (en histoire par exemple) dans une autre langue (notamment l'anglais)** peut lui aussi constituer une incitation à la mobilité européenne des jeunes. D'une part pour mieux préparer les mobilités sortantes : des « classes européennes » existent déjà dans les lycées français, mais pas au niveau universitaire. D'autre part, afin d'accueillir davantage de mobilités entrantes : si le nombre de cours dispensés en anglais dans les universités françaises a récemment progressé<sup>5</sup>, d'autres pays de l'UE leur ont accordé une place beaucoup plus grande (par exemple les Pays-Bas).

### *Faire de la mobilité européenne une condition de délivrance des diplômes ?*

Les autorités nationales peuvent enfin recourir à des outils plus contraignants afin de stimuler la mobilité européenne de leurs jeunes ressortissants. En Suède ou au Luxembourg, il est par exemple obligatoire d'avoir effectué une période de mobilité à l'étranger (en formation, en stage, etc.) pour pouvoir prétendre à l'obtention d'un diplôme de niveau Master. S'il n'est pas aisé d'adopter de tels dispositifs dans un pays comme la France, pour des raisons démographiques et logistiques, le recours à des outils plus contraignants pourrait être envisagé par les autorités nationales, au moins pour certains types de diplômes et certains secteurs.

Le séjour systématique à l'étranger dans le cadre d'études supérieures se développe en France et a vocation à concerner bien davantage les universités, même s'il reste principalement réservé aux grandes écoles. Il ne constitue pas nécessairement une condition *sine qua non* pour l'obtention du diplôme dès lors qu'il est par exemple possible de rejoindre les écoles concernées après « l'année de césure » prévue, sans avoir nécessairement effectué un tel séjour. La Commission des titres de l'ingénieur impose quant à elle **un niveau minimum d'anglais<sup>6</sup> pour l'obtention du diplôme d'ingénieur**, une telle condition constituant une puissante incitation à séjourner dans un autre pays au cours de sa période d'études supérieures. D'autres diplômes de l'enseignement supérieur pourraient être incités à suivre cette voie.

---

<sup>3</sup> Sur ce point, voir Y. Chassard « La mobilité, cet obscur objet du désir », complément n° 3 au rapport *Encourager la mobilité européenne des jeunes*, *op. cit.*

<sup>4</sup> <http://www.enseignementsup-recherche.gouv.fr/cid20651/plan-pour-la-reussite-en-licence-730-millions-d-euros-d-ici-2012.html>

<sup>5</sup> voir [http://www.campusfrance.org/fr/b-agence/espacedoc\\_infos.htm#forma\\_en](http://www.campusfrance.org/fr/b-agence/espacedoc_infos.htm#forma_en)

<sup>6</sup> Le niveau d'anglais des ingénieurs est mesuré par les performances enregistrées lors de tests type TOEFL ou TOEIC.

## L'État et ses contrats : des outils clés pour stimuler l'offre de mobilité européenne

Compte tenu du degré d'autonomie limité des jeunes, leur mobilité en Europe dépend assez étroitement du dynamisme des « offreurs de mobilité » que sont les organismes (établissements éducatifs, associations, etc.) ou les personnes (notamment enseignants) chargés de leur encadrement. Lorsqu'ils sont déjà convaincus de l'intérêt d'une telle expérience de mobilité, ils peuvent solliciter le soutien financier ponctuel des autorités communautaires. Mais seuls les États peuvent mobiliser un beaucoup plus grand nombre de ces offreurs de mobilité, puisqu'ils ont la possibilité d'utiliser les mécanismes financiers et contractuels qui les lient à eux de manière pérenne et substantielle, et dont l'effet levier paraît d'autant plus considérable.

### *Mieux soutenir les organismes d'accueil et d'envoi des jeunes : l'exemple des universités*

C'est parce qu'une fraction, fût-elle symbolique, des financements nationaux aux universités sera attribuée en fonction de l'implication de ces établissements dans l'accueil et l'envoi des jeunes qu'un nombre croissant d'entre eux pourra être incité à s'engager davantage sur ce registre. **Sauf à s'en remettre immédiatement aux effets de l'émulation entre universités, l'État peut avoir intérêt à un amorçage utilisant plus directement les leviers dont il dispose.** Dans le système actuel de répartition des crédits (dit « système San Remo »), aucune prime particulière n'est offerte aux établissements engagés dans la mobilité européenne des jeunes. Le fait d'accueillir et d'envoyer un nombre équivalent de jeunes est même neutre d'un point de vue financier : les étudiants étrangers accueillis en échange ne paient pas leurs frais d'inscription, et le solde équilibré d'accueil et d'envoi ne permet pas de bénéficier de dotations supplémentaires liées au nombre accru d'étudiants, ce que l'accueil « unilatéral » d'étudiants, y compris non européens, en revanche autorise.

C'est en accordant une prime spécifique variant à la fois en fonction du nombre d'étudiants accueillis et envoyés que l'État pourrait plus directement inciter les établissements universitaires à s'engager davantage en matière de mobilité européenne. **À budget constant, affecter moins de 0,5 % (soit 40 millions d'euros) de la dotation publique globale aux universités françaises en fonction de leur soutien à la mobilité permettrait d'avoir un impact financier équivalent à celui de la dotation communautaire Erasmus annuelle attribuée à ces universités<sup>7</sup> (voir tableau page suivante).** Cette dotation financière pourrait faire l'objet d'une « clause mobilité » et être accordée sur la base d'objectifs quantifiés définis par les contrats liant l'État et les universités ; elle ferait partie de la dotation de base qui leur est allouée (d'où un niveau de dépenses inchangé) ou d'une dotation complémentaire<sup>8</sup> accordée sur la base de leur performance<sup>9</sup>.

### *Prévoir des incitations spécifiques pour les adultes encadrant les jeunes*

C'est également en permettant aux adultes encadrant les jeunes de faire l'expérience concrète de la mobilité européenne qu'on peut le mieux les convaincre de son utilité, et développer du même coup la mobilité des jeunes, que ces adultes sont souvent chargés d'organiser : les données produites sur le sujet soulignent une **étroite corrélation entre la progression de la mobilité des enseignants et celle des étudiants<sup>10</sup>.**

Si l'UE<sup>11</sup> et les États peuvent chacun agir pour accorder un soutien financier à cette mobilité des adultes encadrant les jeunes (enseignants de tous niveaux, responsables associatifs, etc.), seul l'État est en mesure de proposer une panoplie d'incitations plus globale, notamment *via* les contrats de travail qui le lient aux enseignants : il pourra ainsi encourager efficacement les professeurs qui le souhaitent à encadrer une expérience de mobilité européenne de leurs élèves (voir encadré 1).

#### Encadré 1. Professeurs et mobilité européenne : des incitations nécessaires

Un professeur français souhaitant aujourd'hui encadrer la mobilité européenne de ses élèves n'est guère incité à le faire :

- alors même que son emploi du temps peut être chargé, il ne bénéficie d'aucune « **décharge de services** » à cette fin et son initiative est considérée comme une initiative associative annexe ;
- les risques qu'il court en encadrant la mobilité européenne de ses élèves ne font pas l'objet d'un **couverture légale spécifique**, et sa responsabilité individuelle peut donc être engagée ;
- enfin, les indemnités dont il peut bénéficier pour une telle expérience de mobilité sont réduites et ne sont pas considérées comme une rémunération complémentaire : une **prime « mobilité européenne »** intégrée dans cette rémunération serait de nature à inciter plus directement les enseignants à s'engager dans de telles démarches.

<sup>7</sup> L'affectation d'un millième du budget de l'Éducation nationale à des projets de mobilité permettrait de dégager 58 millions d'euros.

<sup>8</sup> La ministre française de l'Enseignement supérieur, Valérie Pécresse, s'est prononcée en faveur d'une telle « dotation complémentaire » lors de la Conférence sur la mobilité européenne organisée à Nancy les 4 et 5 novembre 2008 sous l'égide de la Présidence française de l'UE.

<sup>9</sup> L'État pourrait le cas échéant insérer une telle « clause mobilité » dans les contrats de liant aux associations ou aux collectivités locales.

<sup>10</sup> Voir « Accroître la mobilité des enseignants pour développer celle des étudiants », CEREQ, *Bref n° 246*, novembre 2007.

<sup>11</sup> En 2005-2006, un peu plus de la moitié des établissements universitaires français engagés dans le programme Erasmus étaient concernés par une mobilité enseignante (pour un total de 2 266 enseignants).

## Le soutien budgétaire à la mobilité : des États visant la « masse critique »

Les États membres de l'UE peuvent également encourager le développement de la mobilité européenne des jeunes *via* les aides financières directes imputées à leur budget<sup>12</sup>. Cette mobilisation budgétaire paraît d'autant plus nécessaire que :

- les crédits communautaires affectés au soutien de la mobilité sont *a priori* figés pour toute la période 2007-2013, et qu'ils n'ont de toute façon pas vocation à financer l'intégralité des projets européens de mobilité ;
- les financements communautaires sont souvent tiraillés entre l'objectif de bénéficier à un nombre accru de jeunes et la nécessité de maintenir l'aide reçue par chaque jeune à un niveau convenable, dès lors que ces financements font office de « produits d'appel »<sup>13</sup> : dans ce contexte, seule une intervention complémentaire des États (et des collectivités locales) paraît de nature à garantir que le montant de cette aide sera suffisant.

### L'augmentation des aides directes à la mobilité offertes par les États

C'est tout d'abord en distribuant eux aussi des aides directes à la mobilité que les États de l'UE peuvent concourir à son développement, conformément à leurs traditions et à leurs intérêts. La France déploie par exemple depuis longtemps une diplomatie scientifique et culturelle, dont les bourses de mobilité sont une composante marquante. Chaque État peut mettre plus ou moins l'accent sur la promotion de la mobilité de ses ressortissants ou sur l'accueil de jeunes non nationaux sur son territoire. Dans certains États décentralisés ou régionalisés, les collectivités locales peuvent également promouvoir cette mobilité. Dans tous les cas, les États ont un rôle clé à jouer, ne serait-ce qu'au regard de l'ampleur des masses budgétaires qu'ils peuvent mobiliser comparées à celles qui sont disponibles au niveau communautaire, comme le confirment les données financières réunies dans le rapport récemment publié par le Centre d'analyse stratégique<sup>14</sup> (*voir tableau 1*).

Tableau 1. Financement public de la mobilité européenne des jeunes en France en 2007\*

en millions d'euros	UE	État	Collectivités locales	Total
<b>Mobilité de formation :</b>	<b>119,6</b>	<b>33,1</b>	<b>66,5</b>	<b>219,2</b>
Erasmus	44,5			44,5
Leonardo	18,6			18,6
Comenius	11,5			11,5
Marie Curie (People)	45			45
Boursiers du gouvernement français (BGF)		2		2
Bourses de mobilité sur critères sociaux		14		14
Programmes divers *			66,5	66,5
Masters conjoints		1,2		1,2
Université franco-allemande (UFA)		5		5
Université franco-italienne (UFI)		0,1		0,1
Office Franco-Allemand pour la Jeunesse (OFAJ)		10,8		10,8
<b>Mobilité de loisirs :</b>	<b>4,9</b>	<b>0</b>	<b>3,5</b>	<b>8,4</b>
Jeunesse pour l'Europe	2,4		2,5	4,9
Europe pour les citoyens	2,5			2,5
Programmes divers *			1	1
<b>Autres mobilités :</b>	<b>2,1</b>	<b>47,5</b>	<b>10</b>	<b>22</b>
Service volontaire européen (SVE)	2,1			2,1
Volontariat international en administration (VIA)		9,9		9,9
Volontariat international en entreprise (VIE)			10	10
Assistants de langue **		37,6		
<b>Total</b>	<b>126,6</b>	<b>80,6</b>	<b>80</b>	<b>287,2</b>
<b>en % du total</b>	<b>44,1%</b>	<b>28,1%</b>	<b>27,9%</b>	

N. B. : Pour l'UE et les collectivités, ne sont considérées ici que les mobilités sortantes.

\* Concerne les collectivités locales et correspond soit au financement additionnel en complément des financements communautaires ou au financement de programmes spécifiques à ces collectivités locales.

\*\* Données 2008

Sources : UE, MAE, MEN-MESR, MJS, ARF, ADF, CCRE, calculs du Centre d'analyse stratégique

<sup>12</sup> Les États ont aussi la possibilité d'accorder des avantages fiscaux aux entreprises employant un jeune en mobilité : c'est le cas en France pour les jeunes engagés dans le cadre du « Volontariat international en entreprise ».

<sup>13</sup> L'UE a récemment pris conscience des limites du « saupoudrage » de ses aides, dont le niveau moyen s'est par exemple approché de 150 euros par mois pour le programme *Erasmus*, ce qui a pour effet de décourager certains candidats : un montant minimal de 200 euros par mois a été fixé, qui reste cependant à respecter dans les faits.

<sup>14</sup> Voir notamment Barbier-Gauchard A., « Le financement de la mobilité européenne des jeunes : le cas de la France », complément n° 5 au rapport *Encourager la mobilité européenne des jeunes, op. cit.*

Sur une dépense annuelle totale d'environ 280 millions d'euros, il apparaît en effet que :

- l'UE engage un peu plus de 44 % des dépenses ;
- l'État un peu plus de 28 % ;
- les collectivités locales un peu moins de 28 %.

C'est dans ce contexte que la ministre française de l'Enseignement supérieur, Valérie Pécresse, a récemment annoncé<sup>15</sup> qu'elle entendait multiplier par deux le nombre des bourses nationales de mobilité (en Europe et au-delà) actuellement offertes aux étudiants (soit une progression de 15 000 à 30 000 bourses). Elle a également précisé que le montant de ces bourses serait fixé à 400 euros par mois (contre 389 aujourd'hui) et que leur durée pourrait varier de 2 à 9 mois. Elle a enfin indiqué que ces bourses ne seraient pas exclusivement réservées à des séjours de formation *stricto sensu* mais pourraient aussi être accordées en soutien de stages non rémunérés effectués dans le cadre des études.

### ***Un double enjeu : le cumul et l'eupéanisation des aides financières de l'État***

Le soutien financier étatique à la mobilité européenne des jeunes sera d'autant plus efficace qu'il pourra être davantage coordonné avec les soutiens accordés par l'UE, voire les collectivités locales. **C'est en effet lorsque les bourses accordées par l'UE sont cumulées avec d'autres aides financières publiques que le montant total du soutien public apparaît réellement attractif** (voire élevé) pour les jeunes qui en bénéficient. Rien ne garantit cependant qu'une telle masse critique soit atteinte. Si certaines régions françaises peuvent coupler leurs bourses de mobilité à celles distribuées par l'UE, sur une base purement volontaire, l'État a, lui, plutôt tendance à ne pas lier ses soutiens financiers, octroyés dans un cadre souvent bilatéral, à ceux de l'UE. Eu égard à la position centrale qu'il occupe, à la fois comme membre de l'UE et disposant de leviers d'incitation puissants vis-à-vis des collectivités locales, l'État pourrait s'engager en faveur d'une meilleure coordination des financements publics à la mobilité, dans le souci de garantir une meilleure efficacité de ces soutiens, y compris s'agissant du montant des aides individuelles perçues par les jeunes mobiles. Cette coordination pourrait prendre la forme d'un ou plusieurs « pactes financiers » (par exemple État-UE, ou État avec telle ou telle région), dans lesquels seraient précisés le montant et l'orientation des soutiens publics octroyés à cette mobilité.

C'est enfin **en eupéanisant davantage les aides nationales qu'ils accordent aux jeunes** que les États pourront plus efficacement encourager leur mobilité européenne :

- d'une part, en permettant à leurs ressortissants de continuer à bénéficier de leurs aides nationales s'ils décident de partir séjourner dans un autre pays de l'UE ou aux ressortissants étrangers de bénéficier des bourses nationales<sup>16</sup> ;
- d'autre part, en permettant aux jeunes de cumuler aides à la mobilité et aides sur critères sociaux : c'est le sens de l'annonce récemment faite par Valérie Pécresse, et qui pourrait conduire un étudiant boursier en mobilité à percevoir jusqu'à 846 euros par mois (soit 400 + 446 euros) ;
- enfin, en favorisant l'insertion d'expériences de mobilité européenne dans les initiatives destinées à la jeunesse financées par les pouvoirs publics (exemple des mobilités associatives).

### **Des États susceptibles d'aplanir nombre d'obstacles à la mobilité européenne des jeunes**

Si l'UE, les États et les collectivités locales peuvent concourir à réduire les obstacles financiers à la mobilité européenne des jeunes, seuls les États disposent des ressources politiques et des services de proximité nécessaires pour aplanir nombre d'autres obstacles logistiques et juridiques.

### ***Les obstacles logistiques à la mise en œuvre d'un projet de mobilité européenne***

C'est d'abord aux États qu'il revient d'**améliorer les conditions d'accès à l'information relative à la mobilité européenne des jeunes**, à condition de coordonner et de mobiliser efficacement l'ensemble des services et organes qui disposent de telle ou telle parcelle de cette information : information sur les aides financières disponibles (qu'il est aujourd'hui très difficile de connaître), les emplois offerts dans une ville ou région d'un autre pays, le contenu des formations dispensées dans telle université et leur valeur (ce qui suppose d'établir et de diffuser leur classement), etc. C'est aussi à l'État qu'il revient de centraliser ces informations, non pas seulement sur des sites Internet dédiés<sup>17</sup>, mais aussi dans des lieux aisément accessibles pour les jeunes, à l'exemple des bureaux chargés de la mobilité européenne et internationale que chaque organisme public s'adressant aux jeunes doit avoir vocation à identifier.

<sup>15</sup> *Le Figaro*, 7 novembre 2008.

<sup>16</sup> La Cour de Justice de l'Union européenne a récemment rendu des arrêts de principe condamnant les États réfractaires sur ces deux aspects : voir notamment arrêt 209/03 dit Bidar du 15 mars 2005 et arrêt 11/06 dit Morgan du 23 octobre 2007).

<sup>17</sup> Voir par exemple le site mis en place par le ministère de l'Éducation nationale : <http://www.euroguidance-france.org/index.php>

Les États peuvent également jouer un rôle majeur vis-à-vis d'autres obstacles logistiques entravant la mise en œuvre des projets de mobilité européenne des jeunes : à la différence de l'UE, ils peuvent par exemple contribuer à une **amélioration des conditions de logement des jeunes mobiles**, qu'ils soient étudiants ou touristes, en accordant davantage de financements aux réseaux de « maisons européennes », cités internationales et autres auberges de jeunesse. De même, les États peuvent par exemple accorder des compensations financières aux compagnies et réseaux de transports (par exemple ferroviaire) acceptant de concéder des tarifs préférentiels à leurs jeunes passagers européens.

### ***Les obstacles juridiques, notamment en matière de reconnaissance des formations***

S'il appartient à l'UE d'organiser le cadre général de la libre circulation des travailleurs et des personnes (et donc des jeunes), c'est enfin aux États qu'il revient d'assurer l'application effective des règles communautaires sur la libre circulation. Le rapport qu'Alain Lamassoure<sup>18</sup> a remis au président de la République française vient de rappeler que le contenu de ces règles et leur mise en œuvre sont aujourd'hui largement perfectibles en France. Tout en proposant d'utiles pistes d'amélioration, ce rapport insiste sur la nécessité d'accorder une priorité politique réelle à l'application des règles communautaires au niveau national et sur l'impératif que les administrations concernées soient dotées de personnels en nombre suffisant et bien formés.

Encourager la mobilité européenne des jeunes doit par ailleurs inciter les États à accorder une importance particulière à la reconnaissance des formations suivies dans un autre pays de l'UE. Il est à cet égard utile d'amplifier les efforts déployés dans le cadre communautaire fixé, notamment afin de s'inscrire complètement dans le système « Licence-Master-Doctorat »<sup>19</sup> ou pour garantir le bon fonctionnement du système de transfert de crédits « ECTS »<sup>20</sup>. Comme l'a montré la genèse du processus de Bologne, les États peuvent aussi utilement développer une stratégie non communautaire, qui permet plus aisément de conclure **des accords bilatéraux de reconnaissance de tel ou tel diplôme**, ou de mettre en place des organismes conjoints promouvant la mobilité des jeunes. En 2007, les autorités nationales françaises ont consacré 17 millions d'euros (*voir tableau 1*) à la promotion d'actions de coopération bilatérale, notamment *via* l'office franco-allemand pour la jeunesse ou la mise en place de Masters conjoints ; elles ont récemment porté à 10 le nombre d'accords de reconnaissance bilatérale des diplômes au niveau de l'enseignement supérieur.

\* \* \*

La mise en œuvre des orientations décrites ci-dessus permettrait aux autorités françaises de prolonger utilement l'élan en faveur de la mobilité européenne des jeunes qu'elles ont initié à l'occasion de leur Présidence semestrielle du Conseil de l'UE. Il reviendrait à chaque autre État membre d'agir de même, en adaptant sa stratégie à ses caractéristiques propres.

Au-delà d'une telle approche, qui pourrait porter ses fruits à court terme, il pourrait être intéressant d'envisager à moyen terme la mise en place d'une politique plus intégrée de soutien public à la mobilité européenne des jeunes. Lorsque les États de l'UE ont souhaité mettre en œuvre une politique régionale ambitieuse, ils ont utilisé les crédits communautaires dans le cadre d'une programmation stratégique associant l'UE, les États et, à un degré moindre, les collectivités locales, en intégrant leurs objectifs politiques et leurs contributions financières respectives dans un schéma d'ensemble. Le temps viendra peut-être d'adopter une telle démarche d'envergure pour la mobilité des jeunes, et qui dépasse la simple coordination des efforts parallèles de l'UE et de ses États membres.

> *Yves Bertoncini, Département Affaires économiques et financières*

<sup>18</sup> Lamassoure A. *Le citoyen et l'application du droit communautaire*, rapport au Président de la République, juin 2008.

<sup>19</sup> En France, les brevets de technicien supérieur n'ont par exemple pas été ajustés au modèle LMD (ils durent 2 ans et non 3).

<sup>20</sup> À titre indicatif, environ 20 % des séjours de formation effectués dans le cadre du programme *Erasmus* rencontrent des problèmes de reconnaissance.

## BRÈVES

### > EN EUROPE, LE TAUX D'EMPLOI DES FEMMES SE RAPPROCHE DE CELUI DES HOMMES, MAIS PAS LES CONDITIONS D'EMPLOI

Dans tous les États membres de l'UE, le taux d'emploi des hommes est supérieur à celui des femmes. L'écart s'est toutefois resserré au cours des dernières années. En 2007, il n'était plus que de 14 points de pourcentage en moyenne dans l'UE-27 contre 17 points en 2000. Les différences sont les plus faibles (moins de 10 points d'écart) dans les pays scandinaves et les États baltes ainsi qu'en France (9 points) ; elles sont les plus sensibles (plus de 20 points) dans les pays méditerranéens, le record (37 points) appartenant à Malte. **Des différences importantes subsistent cependant quant aux conditions d'emploi, qui tendent même à s'accroître légèrement.** Parmi les salariés de l'UE-27, 11,6 % des hommes et 12,9 % des femmes avaient un **contrat de travail temporaire** (CDD, intérim) en 2000 ; en 2007, c'était le cas de 13,8 % des hommes et de 15,2 % des femmes. Idem pour le temps partiel : en 2007, 30,7 % des femmes européennes travaillaient à **temps partiel** (soit 2 points de plus qu'en 2000) contre seulement 6,9 % des hommes (1 point de plus qu'en 2000). **S'agissant des horaires de travail, le fossé entre hommes et femmes se comble quelque peu** : il y a désormais pratiquement le même pourcentage d'hommes et de femmes qui travaillent le samedi (27 %) ou le dimanche (13 %) ; et la proportion des femmes qui travaillent en équipe (16,2 % en 2007) se rapproche de celle des hommes (19 %). Mais l'écart se maintient pour le travail de nuit, qui touchait en 2007 9,4 % des hommes contre seulement 5,3 % des femmes.

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-SF-08-099/EN/KS-SF-08-099-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-08-099/EN/KS-SF-08-099-EN.PDF)

> Y. C.

### > PALMARÈS INTERNATIONAL EN MATIÈRE D'INNOVATION : CHANGEMENTS DE HIÉRARCHIE ET CONTRASTES FRANCO-ALLEMANDS PERSISTANTS

Mi-novembre, la **Fédération de l'industrie allemande (BDI)** et la **Fondation Deutsche Telekom** ont rendu publics les résultats de leur palmarès international en matière d'innovation. Cette étude, effectuée par l'**Institut allemand d'études économiques DIW** (Berlin), présente en particulier un indice composite, construit à partir de près de 180 indicateurs. À cette aune et comme l'an passé, **l'Allemagne se situe en 8<sup>e</sup> position**, sur un total de 17 pays. De son côté, **la France a rétrogradé de la 11<sup>e</sup> à la 13<sup>e</sup> place entre 2007 et 2008**, passant derrière la Belgique et la Corée du Sud, cette dernière ayant bondi de la 15<sup>e</sup> à la 10<sup>e</sup> place. La hiérarchie reste en revanche inchangée dans le peloton de tête (les pays du nord de l'Europe, les États-Unis, la Suisse et le Japon) et en fin de classement (Espagne et Italie). L'étude indique par ailleurs que **l'Allemagne continue de souffrir principalement de ses faiblesses concernant l'éducation, le financement de l'innovation** ou la capacité des entrepreneurs à prendre des risques, alors qu'elle bénéficie de forces marquées dans le domaine de la mise en œuvre (création d'entreprises, etc.) et de la mise en réseau (liens de coopération interentreprises avec des universités et organismes de recherche, potentiel en *clusters*, etc.). Ce classement confirme aussi certains **atouts français en matière d'éducation et de politique de recherche et d'innovation, d'ouverture de l'entreprise et de la recherche aux femmes, ou encore de la capacité à attirer de l'étranger des personnels qualifiés ou des étudiants.** À l'inverse, la France souffre de lacunes notables sur bien d'autres plans : **potentiel d'innovation des entreprises, capacité de mise en réseau, demande en biens et services technologiquement innovants, confiance des citoyens envers les acteurs de l'innovation**, etc.

[www.innovationsindikator.de](http://www.innovationsindikator.de)

> R. L.

### > QUAND LA CHINE S'ÉVEILLE À L'OBÉSITÉ

**Un adolescent urbain sur cinq** souffrirait d'obésité en Chine, selon le ministère de la Santé publique, qui a rappelé ce chiffre le 14 novembre à l'occasion de la deuxième Journée mondiale du diabète de l'ONU. Différentes enquêtes estiment à **200 millions le nombre de Chinois en surpoids et à 90 millions le nombre d'obèses, un chiffre qui aurait doublé en 5 ans.** L'obésité touche principalement les zones urbaines qui enregistrent un taux de 12 % contre 3 % dans les campagnes, d'après les données présentées par le *China Economic*. Le phénomène concerne particulièrement les enfants et les adolescents : selon l'étude de la Cellule nationale sur l'obésité infantile, présentée en marge de l'assemblée annuelle de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) le 22 mai dernier, les experts chinois, qui ont étudié 80 000 enfants dans 11

grandes villes, ont mis en évidence une croissance de 156 % du nombre d'obèses entre 1996 et 2006 et de 52 % du nombre d'enfants en surpoids. En quelques années, la Chine a ainsi rejoint le groupe des nations où la prévalence de l'obésité croît le plus rapidement ; le poids des maladies chroniques (diabète, hypertension, maladies cardiovasculaires, etc.) et les coûts de santé associés pourraient augmenter de manière substantielle. Déjà en 2007, l'OMS avait estimé **le coût total (direct et indirect) de l'obésité à 2,1 % du PIB chinois**. Le développement rapide de ces nouvelles pathologies liées au changement de modes de vie confronte le système sanitaire chinois à un nouveau défi alors que le gouvernement de Wen Jiabao a annoncé le 14 octobre dernier les grands principes d'**une réforme du système de santé** avec pour objectif d'assurer **une couverture de base de l'ensemble de la population chinoise d'ici à 2020**.

[http://www.french.xinhuanet.com/french/2008-11/15/content\\_762140.htm](http://www.french.xinhuanet.com/french/2008-11/15/content_762140.htm) ;

<http://healthaffairs.org/blog/2008/07/08/obesity-rising-in-china/> ; <http://www.avmaroc.com/pdf/obesite-infantile-actualite-a129182-d.pdf>

 Reportage dans un centre de traitement spécialisé dans le problème de l'obésité en Chine :

<http://www.aujourdhuilachine.com/actualites-chine-l-obesite-un-fleau-grandissant-en-chine-432.asp?1=1>

> **N. B.**

### > LA DEMANDE CROISSANTE EN BIOCARBURANTS CONTRIBUE À ACCROÎTRE LE PRIX DES DENRÉES ALIMENTAIRES, SELON LA FAO

Selon un récent rapport de la FAO, **l'utilisation et la production croissante de biocarburants ne contribueront pas forcément à réduire les émissions de gaz à effet de serre autant que prévu**. Le bilan environnemental des biocarburants de première génération s'avère donc médiocre. Par ailleurs, les politiques et les subventions liées aux biocarburants sont à reconsidérer, afin de maintenir l'objectif de sécurité alimentaire mondiale, de promouvoir un développement rural à large assise et de garantir un environnement durable. Il apparaît en effet qu'en dépit de l'importance limitée des biocarburants dans l'offre énergétique mondiale, **la demande de cultures (sucre, maïs, oléagineux) destinées aux biocarburants continuera de croître au cours de la prochaine décennie**, voire au-delà, **augmentant ainsi les prix des denrées alimentaires**. La demande croissante de biocarburants et la hausse des prix agricoles qui s'ensuivent offrent d'importantes opportunités à certains pays en développement, en termes de revenus et d'emplois notamment. Les biocarburants de « deuxième génération », en cours de développement, représentent une solution alternative. Issus de la biomasse lignocellulosique, ils pourraient améliorer l'équilibre entre énergie fossile et gaz à effet de serre. Aussi les dépenses vont-elles particulièrement s'orienter vers la recherche et développement dans le domaine des technologies de seconde génération.

Food and Agriculture Organization of the United Nations, *La situation mondiale de l'alimentation et de l'agriculture 2008, les biocarburants : perspectives, risques et opportunités*, octobre 2008.

<ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/011/i0100e/i0100e.pdf>

> **P.-H. S.**

*Rédacteurs des brèves : Nathalie Bassaler (VPI), Yves Chassard (DTEF), Rémi Lallement (DAEF), Pierre-Henri Suet (DRTDD)*

*Directeur de la publication :*  
René Sève, directeur général

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

*Animateur 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](http://www.strategie.gouv.fr)

