

ÉTUDE

Décembre 2015

Transdev

Exploitation pédagogique - dossier élève



EXPLOITATION PÉDAGOGIQUE

ACTIVITÉS ÉLÈVE

Les exercices qui suivent peuvent être menés avec des élèves du niveau Première sur les thèmes suivants : la coordination par le marché, régulations et déséquilibres macroéconomiques, contrôle social et déviance et avec des élèves du niveau Terminale en Economie approfondie sur le thème de la discrimination par les prix.

I / QUESTIONNAIRE À CHOIX MULTIPLES

Dans certains cas, plusieurs réponses sont possibles.

1. La société Transdev est :
 - a. une entreprise publique
 - b. une entreprise privée
 - c. une société privée d'économie mixte

2. A l'heure actuelle, en France, les transports collectifs sont généralement :
 - a. assurés par des entreprises privées à qui la puissance publique a concédé la gestion de ce service public.
 - b. assurés par les collectivités publiques elles-mêmes sous forme de régie.

3. Quel est le coût total de la fraude dans les transports publics en France ?
 - a. 500 millions d'euros par an soit 0.025% du PIB
 - b. plus de 500 millions d'euros par an

4. Quel est le coût de la fraude estimé par la société Transdev ?
 - a. 40 millions d'euros
 - b. 6 millions d'euros

5. La lutte contre la fraude permettra à la société de gagner :
- a. 40 millions d'euros
 - b. 6 millions d'euros
6. Ce sont les jeunes usagers qui fraudent le plus.
- a. vrai
 - b. faux
7. La lutte contre la fraude passe nécessairement par :
- a. un contrôle plus fréquent
 - b. une élévation du montant des amendes
 - c. une négociation avec le resquilleur
8. En cas de fraude, le contrevenant encourt généralement :
- a. au paiement d'une indemnité forfaitaire dont le montant est fixé par la réglementation
 - b. six mois d'emprisonnement et 7500 euros d'amende si le contrevenant voyage, de manière habituelle, sans être muni d'un titre de transport valable.
9. La lutte contre la fraude ne concerne que les entreprises de transports :
- a. vrai
 - b. faux
10. La proposition de loi du 7 octobre 2015 *relative à la prévention et à la lutte contre les atteintes graves à la sécurité publique, contre le terrorisme et contre la fraude dans les transports publics de voyageurs* prône :
- a. la « tolérance zéro » envers les fraudeurs
 - b. l'extension des droits des entreprises de transport en matière de vérification et de contrôle

II / ACTIVITÉS

EXERCICE 1 – LES DÉFAILLANCES DE MARCHÉ ILLUSTRÉES... DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE VOYAGEURS.

- La sécurité dans les transports publics peut être considérée comme un bien collectif. Pourquoi ?
- Les transports collectifs sont, dans une certaine mesure, rangés parmi les biens de club : non rivaux mais excluables. Quel problème cela pose-t-il ?
- Quelles externalités négatives les fraudes génèrent-elles ?

EXERCICE 2 - UN EXEMPLE DE DISCRIMINATION PAR LES PRIX À PARTIR DE LA SOCIÉTÉ TRANSDEV.

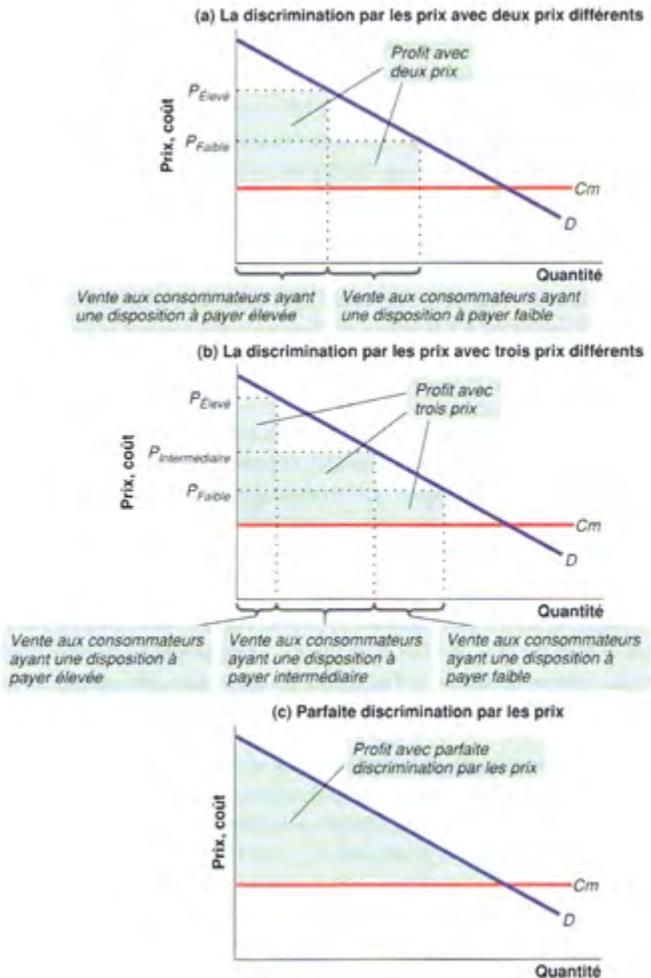
- Voici un extrait de la gamme de tarifs de Transdev Grand'Est. En quoi cette gamme peut-elle illustrer la pratique de discrimination par les prix ?

Gamme grand public	Titre unitaire	Carte 10 voyages
Zone 1	1,30 €	10,80 €
Zone 2	3,20 €	23,00 €
Zone 3	4,30 €	34,00 €
Zone 4	5,30 €	42,00 €

Gamme sociale (personnes handicapées (80%) ; RSA ; Minimum Vieillesse)	Titre unitaire	Carte 10 voyages
Zone 1	0,65 €	5,40 €
Zone 2	1,60 €	11,50 €
Zone 3	2,15 €	17,00 €
Zone 4	2,65 €	21,00 €

- Donnez d'autres exemples de ce type de tarif.
- A quelles conditions une entreprise peut-elle pratiquer des prix différents selon les consommateurs ?
- Quel est l'intérêt économique de cette pratique ?

e. Montrez à l'aide des trois graphiques ci-dessous que le profit de l'entreprise est plus élevé grâce à cette pratique.



Source : Paul KRUGMAN, Robin WELLS, *Microéconomie*, De Boeck, 2009.

f. Cela signifie-t-il que les consommateurs sont perdants ?

EXERCICE 3 – FRAUDE ET DÉVIANCE

1. Montrez que la fraude dans les transports collectifs peut constituer un exemple de l'antagonisme évoqué par le sociologue Emile DURKHEIM.
2. Montrez que la fraude constitue *a priori* une déviance.
3. Quelle évolution des normes peut-on constater concernant la fraude dans les transports publics ?

« Il n'y a pas de forme de l'activité sociale qui puisse se passer d'une discipline morale qui lui soit propre. En effet, tout groupe est un tout composé de parties ; l'élément ultime dont la répétition constitue ce tout est l'individu. Or, pour qu'un tel groupe puisse se maintenir, il faut que chaque partie ne procède pas comme si elle était seule [...], mais il faut au contraire qu'elle se comporte de manière à ce que le tout puisse exister [...]. [Or] les intérêts de l'individu ne sont pas ceux du groupe auquel il appartient et souvent même il y a entre les premiers et les seconds un véritable antagonisme. [...] Il faut donc bien qu'il y ait une organisation qui les lui rappelle, qui l'oblige à les respecter ».

Emile DURKHEIM, *Leçons de sociologie* (1922), PUF, 1990.

III / EXERCICES TYPE BAC

Étude d'un document – Vous présenterez le document puis vous montrerez que les effets du contrôle sur la fraude sont limités.

Taux de fraude et de contrôle sur le réseau bus des 20 plus grands réseaux urbains, enquête 2014.

Taux de fraude réels et apparents enquêtés (2010 à 2014)
Grands réseaux urbains - Enquête 2014



Source : Transdev, *Enquête Fraude*, 2014.

Étude d'un document – Vous présenterez le document puis vous montrerez que le taux de recouvrement des amendes est faible.

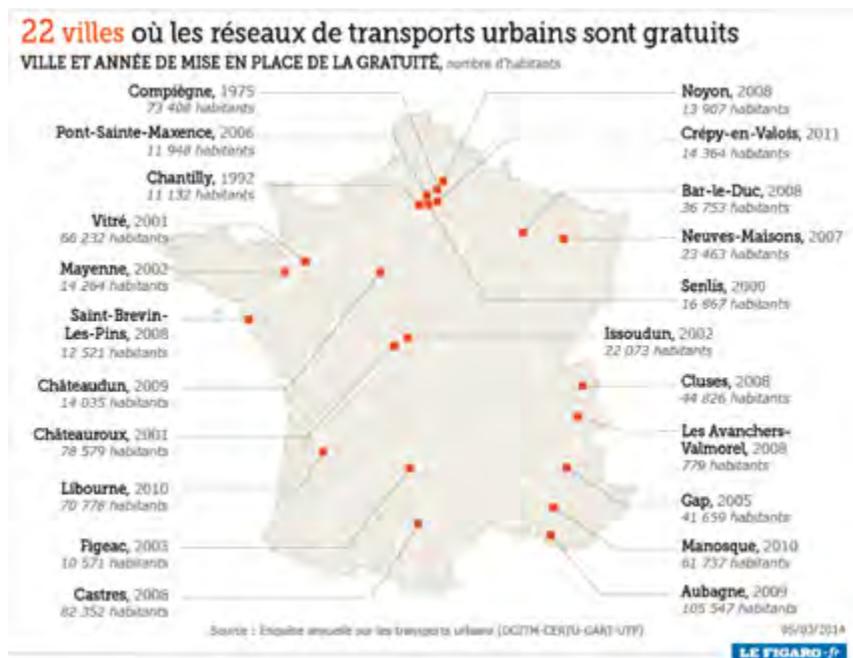
Taux de recouvrement	Nombre d'entreprises
10 à 20 %	1
20 à 30 %	9
30 à 40 %	7
40 à 50 %	13
50 à 60 %	6
60 à 70 %	6
70 à 80 %	1
80 à 90 %	2
?	5

Source : Transdev, *Enquête Fraude*, 2014.

Raisonnement s'appuyant sur un dossier documentaire (10 points)

Sujet : À partir de l'étude de cas portant sur la société Transdev et des documents qui suivent, vous vous demanderez si la gratuité des transports collectifs peut être bénéfique à la collectivité.

Document 1



Document 2

La hausse des tarifs est aujourd'hui largement débattue, proposée, voire mise en œuvre. Inversement, la gratuité du service, fortement critiquée par les associations représentatives des AOT¹ et leurs opérateurs, demeure peu répandue. Elle ne répond d'ailleurs pas à la notion de service public à caractère industriel et commercial qui implique une participation de l'utilisateur. Le taux moyen de couverture des dépenses par les recettes commerciales est de 28,6% seulement. Il s'établit à 18% pour les réseaux de moins de 100 000 habitants et 36% pour ceux de plus de 400 000 habitants dotés de TCSP². À l'intérieur de chaque strate, les variations sont importantes : le taux de couverture s'inscrit dans une échelle de 1 à 2 pour les agglomérations de plus de 400 000 habitants et de 1 à 10 pour celles de moins de 100 000 habitants. Ces écarts reflètent les différences de politique tarifaire des AOT. Un alignement de la contribution des usagers au financement du service sur celle des entreprises nécessiterait d'augmenter d'environ dix points le taux de couverture moyen des dépenses par les recettes commerciales. Au-delà des effets induits sur la fréquentation et donc le volume des recettes commerciales par les mesures susceptibles d'être prises pour améliorer l'attractivité de l'offre de transport, cet objectif peut être atteint, à horizon d'une dizaine d'années, par la combinaison d'une augmentation des tarifs de base et d'une modulation des tarifs sociaux.

Cour des Comptes, Extraits du *Rapport annuel* 2015.

¹ Autorités organisatrices de transport

² Transport collectif en site propre

Document 3 - Entretien avec Bruno CORDIER 1 : « Transports, la gratuité ne suffit pas à rendre un réseau attractif ».

Quelle motivation peut avoir une commune pour choisir de rendre ses transports en commun gratuits ?

Instaurer la gratuité partielle ou totale dans les transports en commun est une manière de faciliter leur accès au plus grand nombre. Il existe plusieurs motivations, et chaque commune a les siennes. Cela peut être dans une perspective économique et pratique, comme à Châteauroux, par exemple, où la gratuité a résolu le problème d'achat et de stockage des billets, et «rentabilisé» le réseau en remplissant davantage les bus. Il peut aussi y avoir une visée politique et sociale : faciliter l'accès au centre-ville afin de ramener les populations de l'agglomération vers le cœur de la ville pour le redynamiser. Les motivations peuvent également être environnementales : favoriser les transports en commun plutôt que la voiture individuelle. Comme à Aubagne, par exemple, où ce choix de la gratuité entre dans une politique plus globale d'extension du réseau de transports et de création d'un tram.

Aujourd'hui, en France, la gratuité n'existe que dans des villes de moins de 100 000 habitants. Ce modèle est-il généralisable dans des villes plus grandes ?

Il existe un mouvement d'ampleur nationale qui prône la gratuité des transports, mais ce modèle est difficilement exportable dans les grandes villes comme Paris. Car dans ces métropoles, la billetterie, c'est-à-dire l'argent récolté via les billets de transport, couvre 30 à 40% du coût global. Cette somme ne pourrait pas être compensée par les autres ressources financières, qui sont le versement transport (la taxe payée par tous les employeurs publics ou privés ayant plus de neuf salariés) et la contribution qu'apporte la collectivité en ponctionnant son budget général.

Par ailleurs, les villes moyennes ayant instauré la gratuité ne peuvent pas être prises en exemple par les grandes villes, car ces premières ont une offre en transport – c'est-à-dire le nombre de kilomètres couvert par habitant et par an – très pauvre, plutôt bas de gamme. Aujourd'hui, dans les agglomérations moyennes, la gratuité fait plutôt figure de substitut : on choisit de mettre de l'argent dans la gratuité plutôt que dans l'offre.

Quelles alternatives sont envisageables ?

La meilleure alternative est la tarification sociale. Par exemple, à Grenoble, on calcule le pourcentage de réduction des titres de transport à partir du quotient familial établi par la CAF. Une personne ayant un quotient familial inférieur ou égal à 380 euros bénéficiera d'une réduction de 95 % sur sa carte de transport.

Propos recueillis par Delphine Roucaute, *Le Monde*, 19 octobre 2012.

Bruno Cordier est directeur du bureau d'études Adetec, qui apporte son expertise au développement des politiques alternatives de déplacements. Il est notamment l'auteur du rapport *La Gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*, publié en janvier 2007.

IV - LEXIQUE :

- **Bien collectif** : à la différence d'un bien privé, le service collectif est non rival (la quantité consommée par les uns n'en réduit pas la quantité disponible pour les autres) et non exclusif (on ne peut pas exclure le mauvais payeur).
- **Bien de club** : bien non rival mais exclusif, à l'instar des chaînes de télévision privées.
- **Déviance** : la déviance se définit comme l'envers de la norme qu'elle transgresse. Pour exister comme question sociale, la déviance suppose la réunion de trois éléments : une norme, une transgression de cette norme et une « réaction sociale » à la transgression de cette norme.
- **Discrimination par les prix** : en situation de monopole, vente d'un même bien ou service à des prix différents selon les clients ou la quantité consommée.
- **Externalités négatives** : Rangées dans le registre des défaillances de marché, les externalités négatives apparaissent lorsqu'un acteur économique génère un coût pour un autre acteur économique ou pour la collectivité sans qu'il ne soit sanctionné pour cela par le marché.
- **Service public et délégation de service public** : activité d'intérêt général assurée sous le contrôle de la puissance publique par un organisme public ou privé bénéficiant de prérogatives lui permettant d'en assumer les obligations (continuité du service, primauté, adaptation). Ce service public peut être géré par une régie, un établissement public ou une entreprise privée.
- **Société d'économie mixte** : société dans laquelle sont associés capitaux publics (Etat, collectivités locales) et capitaux privés.