

ÉTUDE  
Décembre 2015

# Transdev

## Exploitation pédagogique - Dossier professeur



# EXPLOITATION PÉDAGOGIQUE

## DOSSIER PROFESSEUR

*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 :
- 40 millions d'euros
  - 6 millions d'euros
6. Ce sont les jeunes usagers qui fraudent le plus.
- vrai
  - faux
7. La lutte contre la fraude passe nécessairement par :
- un contrôle plus fréquent
  - une élévation du montant des amendes
  - une négociation avec le resquilleur
8. En cas de fraude, le contrevenant encourt généralement :
- au paiement d'une indemnité forfaitaire dont le montant est fixé par la réglementation
  - 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 :
- vrai
  - 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 :
- la « tolérance zéro » envers les fraudeurs
  - l'extension des droits des entreprises de transport en matière de vérification et de contrôle

## **CORRIGÉ DU QCM :**

### **Question 1 – Réponse c.**

Transdev est une entreprise privée, filiale de Veolia, que l'on range dans les sociétés d'économie mixte puisqu'elle est détenue par deux actionnaires associant des capitaux publics et privés : la Caisse des dépôts, qui est un établissement public, d'une part et Veolia, d'autre part.

### **Question 2 – Réponse a.**

Les transports collectifs sont généralement assurés par des entreprises privées qui jouissent d'une délégation de service public, et non plus sous la forme d'une exploitation directe par les employés de la ville ou d'une société créée ad-hoc (régie). Ainsi de Transdev : le transport des personnes dans une ville lui est confié par contrat à titre exclusif par la puissance publique (la Région à partir de 2017) ; en échange, elle doit respecter certaines obligations, notamment assurer la continuité du transport en minimisant les retards, respecter l'égalité entre les usagers et assurer la sécurité des personnes.

### **Question 3 – Réponse b.**

Comme l'a rappelé la Cour des Comptes en février 2015, la fraude dans les transports publics a un coût direct estimé à 500 millions d'euros mais il faut ajouter à ce montant les moyens dépensés pour recouvrer les amendes, les investissements dans les outils de lutte contre la fraude, les salaires des contrôleurs...

### **Question 4 – Réponse a.**

Avec un taux moyen de fraudes de 12,4% sur l'ensemble des usagers, la fraude représente une perte de 40 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de trafic urbain de 320 millions d'euros.

### **Question 5 – Réponse b.**

En réalité, l'entreprise pense qu'elle peut réduire la fraude de 3%. Si trois fraudeurs changent de comportement, un se déplacera par un autre mode ou ne se déplacera plus et deux paieront. Transdev percevra donc 2% de recettes complémentaires, soit  $320 \text{ millions d'euros} \times 2\% = 6 \text{ millions €}$ .

### **Question 6 – Réponse b**

Il n'est guère possible de dresser un profil-type du fraudeur tant les caractéristiques socio-démographiques du lieu de transport jouent un rôle majeur. Ainsi, lorsque le niveau économique de la zone traversée est favorisé, le resquilleur s'avère assez jeune ; en revanche, à des espaces géographiques socialement plus modestes, l'enquête menée par Transdev associe des adultes de plus de 27 ans allant jusque 67 ans.

### **Question 7 – Réponses a, b et c**

Au premier abord, la lutte contre la fraude suppose un investissement plus grand dans le contrôle afin de dissuader les tentatives futures. On peut y ajouter éventuellement une hausse du montant des amendes afin que le coût du voyage sans ticket devienne prohibitif, au regard du prix. Toutefois, face aux difficultés de recouvrement des amendes, de nombreuses expériences de type « gagnant-gagnant » sont menées dans les sociétés : en échange d'un abonnement longue durée, l'infraction est effacée.

### **Question 8 – Réponses a et b.**

L'indemnité peut ne pas être réglée sur le champ mais il est généralement plus avantageux de procéder de la sorte car des frais de dossier peuvent s'ajouter à l'indemnité en cas de paiement différé.

La réglementation est nationale et le montant de l'indemnité est basé sur un multiple du prix du billet de métro Parisien.

La manière habituelle « délit d'habitude » se caractérise dès lors qu'une personne concernée a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de dix contraventions pour avoir voyagé sans titre de transport ou munie d'un titre non valable ou non complété et qui n'ont pas donné lieu à une transaction en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.

A ce jour, un projet de loi a été déposé en octobre 2015 visant à réduire le nombre de contraventions à cinq caractérisant ainsi le délit d'inobservation habituelle des dispositions tarifaires.

### **Question 9 – Réponse b**

La lutte contre la fraude est « l'affaire de tous » car d'une part, elle mobilise les entreprises concernées mais également des agents de l'Etat, en l'occurrence les officiers de police judiciaire afin de réaliser un relevé d'identité des contrevenants. D'autre part, la fraude parfois dénommée « délit d'habitude » peut être

rangée dans le registre des incivilités qui sont perçues comme un défi à l'ordre public, augmentant en conséquence le sentiment d'insécurité.

### **Question 10 – Réponse b**

Sur la question des transports publics de voyageurs, un débat partage les parlementaires de droite et de gauche : d'un côté, la députée Les Républicains Valérie Pécresse milite en faveur de la « tolérance zéro » à l'instar de la ville de New York qui, face à la montée de la délinquance dans les années 1990, avait décidé de sanctionner tous les manquements aux règles applicables dans l'enceinte du métro et avait réduit nettement la criminalité. Il s'agit ici de rendre le port de la carte d'identité obligatoire dans les transports collectifs.

De l'autre, le député socialiste Gilles Savary a déposé une proposition de loi afin que « les contrôleurs puissent vérifier les noms et adresses des fraudeurs et aient donc accès à certains fichiers ». Les exploitants de transports ferroviaires ou routiers disposeraient de données des « administrations financières et des organismes de sécurité sociale » « afin de faciliter la recherche des adresses communiquées par les contrevenants ».

## **II / ACTIVITÉS**

### **Exercice 1 – Les défaillances de marché illustrées ... dans le domaine des transports collectifs de voyageurs.**

#### **a. La sécurité dans les transports publics peut être considérée comme un bien collectif. Pourquoi ?**

Un bien collectif présente la caractéristique d'être à la fois non rival et non exclusif. La sécurité dans les transports collectifs répond à ces critères :

- elle profite simultanément à tous les membres de la société (critère de la non-exclusion) : les quantités consommées par les uns ne réduisent pas les quantités disponibles pour les autres ;
- il n'est pas nécessaire de payer un prix pour en bénéficier (critère de la non-rivalité). On ne peut donc précisément pas exclure le mauvais payeur car la sécurité publique est indivisible !

Puisque ce type de bien échappe aux règles traditionnelles d'un marché concurrentiel, les entreprises ne peuvent agir seules face aux diverses incivilités et il

est donc nécessaire que les pouvoirs publics interviennent et investissent cette question sociale par des orientations et des financements.

**b. Les transports collectifs sont, dans une certaine mesure, rangés parmi les biens de club : non rivaux mais excluables. Quel problème cela pose-t-il ?**

Les consommateurs ont conscience que le bien qu'ils paient a un coût marginal nul pour l'entreprise jusqu'à un certain seuil d'encombrement : l'ajout d'un usager ne coûte rien à l'entreprise. C'est une des raisons qui peuvent expliquer la volonté d'en bénéficier gratuitement comme les routes.

**c. Quelles externalités négatives les fraudes génèrent-elles ?**

Les resquilleurs font subir des coûts à l'entreprise Transdev, sans qu'elle en soit dédommée.

D'une part, les fraudes créent un sentiment d'insécurité parmi les voyageurs, moins enclins à emprunter ce mode de transport, ce qui conduit à diminuer la fréquentation des transports collectifs, et induit donc un manque à gagner.

D'autre part, la fraude non punie peut dégrader l'image de l'entreprise et générer un sentiment d'impunité généralisé qui favorisera la diffusion de ces pratiques. Se manifeste la théorie de la « vitre brisée » : si on laisse une vitre brisée dans un quartier, sans réagir, (recherche de l'auteur de la dégradation, réparation de ladite vitre...), très rapidement, les actes d'incivilité se multiplient. Les règles les plus élémentaires de la vie en commun semblent alors pouvoir être ignorées sans conséquence pour ceux qui les bafouent.

Enfin, la fraude génère une externalité négative pour l'ensemble des usagers car elle peut mener à une hausse généralisée du prix du billet si l'entreprise, en monopole, décide de répercuter cette perte sur ses tarifs.

## **Exercice 2 - Un exemple de discrimination par les prix à partir de la société Transdev.**

### **a. 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 ?**

On peut constater que le prix payé par l'utilisateur n'est pas le même en fonction de deux logiques :

- › la quantité consommée (la carte 10 voyages montre une dégressivité, elle coûte 10.80€ contre 1.30€ pour le ticket unique) ;
- › les caractéristiques des voyageurs. Ainsi, les plus âgés, les personnes handicapées ou socialement défavorisées (RSA) paient pour le même trajet la moitié du tarif grand public. Quant à la tarification par zone, elle correspond aux nombres de kilomètres parcourus par trajet et n'entre pas dans cette logique de discrimination.

### **b. Donnez d'autres exemples de ce type de tarif.**

Le « Pass jeune » de la Communauté Urbaine de Bordeaux, les cartes « 12-17 » et « 18-27 », « Famille militaire », « Senior+ » de la SNCF, le forfait « Solidarité Transport » de la RATP (destiné aux personnes handicapées, aux anciens combattants ou personnes âgées retraitées sous conditions de ressources).

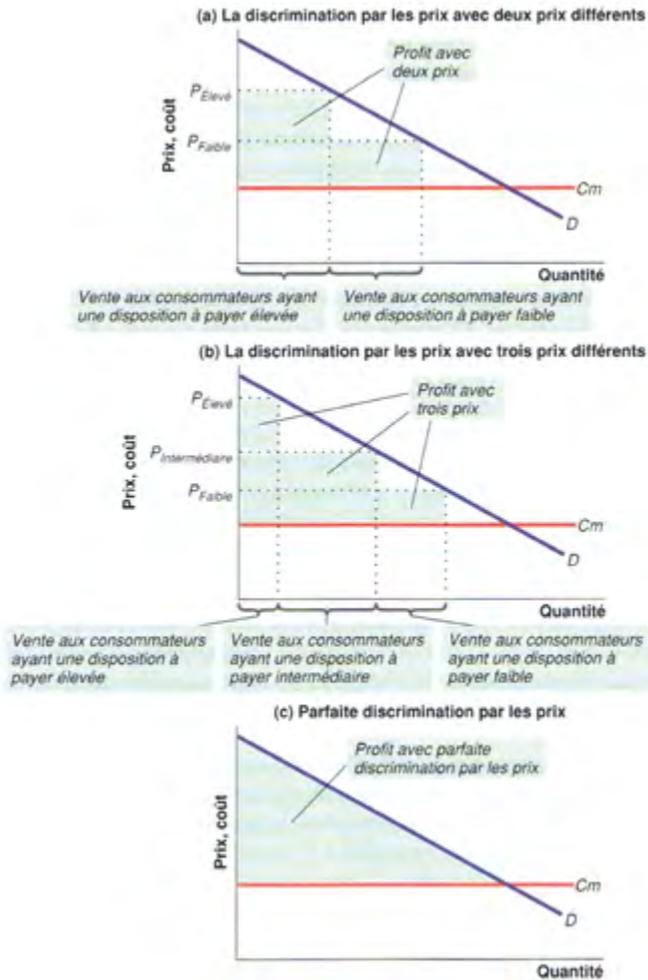
### **c. A quelles conditions une entreprise peut-elle pratiquer des prix différents selon les consommateurs ?**

La discrimination par les prix est impossible lorsqu'un bien est vendu sur un marché concurrentiel. Il faut que la firme ait un pouvoir de marché, ici au travers d'une position de monopole.

### **d. Quel est l'intérêt économique de cette pratique ?**

Cette pratique permet à l'entreprise en situation de monopole d'adapter à chaque consommateur un prix correspondant à sa disposition à payer (le maximum que le consommateur est prêt à payer). On tire alors parti des différences d'élasticité-prix de la demande : les clients les moins aisés, dont la demande est très élastique au prix pourront voyager aux côtés de ceux qui sont moins sensibles au prix.

e. Montrez à l'aide des trois graphiques 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 ?

Les formes de discrimination tarifaire ne nuisent pas nécessairement au consommateur et peuvent augmenter son bien-être en permettant à ceux qui pouvaient être évincés du marché par des prix trop élevés d'y accéder.

### Exercice 3 – Fraude et déviance

*« 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.

#### 4. Montrez que la fraude dans les transports collectifs peut constituer un exemple de l'antagonisme évoqué par le sociologue Emile DURKHEIM.

Selon Durkheim, les intérêts individuels ne sont pas nécessairement ceux de la société : ainsi, si chaque voyageur poursuit son propre intérêt, il préférera ne pas payer son ticket afin de bénéficier du service sans coût. Ce faisant, il nuit à l'ensemble du réseau de transports en commun puisqu'il diminue directement les recettes de l'entreprise et indirectement, en occasionnant des coûts de contrôle qui, à l'extrême, peuvent être imputés à l'ensemble des usagers.

#### 5. Montrez que la fraude constitue a priori une déviance.

Par définition, la fraude globale signifiant le non-respect des règles dans les transports en commun en général ou la fraude dure désignant le comportement de passager clandestin constituent une déviance.

La fonction du contrôle social, ici exercé par la société sur les usagers au moyen parfois d'un officier de police judiciaire, est de rappeler la norme et d'identifier la fraude comme une transgression à cette norme, donc une déviance.

## **6. Quelle évolution des normes peut-on constater concernant la fraude dans les transports publics ?**

La fraude n'est « économique » qu'en apparence : en effet de nombreux tarifs sociaux sont mis en place pour les personnes démunies. A l'inverse, la « fraude comportementale » habituelle, délibérée et assumée se développe. Les partisans de la gratuité dans les transports collectifs se multiplient. Les expériences de gratuité dans différents réseaux de transports en commun en France (Cluses, Châteauroux) ou à l'étranger, comme à Tallinn, capitale de l'Estonie, alimentent une évolution des normes dans ce domaine : chacun devrait pouvoir bénéficier des transports publics selon ses besoins et non selon ses moyens. Ainsi, il existe désormais des associations militant en faveur de la gratuité comme le Réseau d'abolition des transports payants à Paris. Une cotisation mensuelle des adhérents permet de financer le montant des différentes amendes éventuellement reçues.

### 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.

Il s'agit d'un document interne à l'entreprise Transdev relatant les résultats de l'enquête Fraude de 2014 menée sur les 20 plus grands réseaux urbains de transport par bus. Sur le diagramme, chaque bâton correspond à l'une des villes étudiées et témoigne du taux de fraude apparent : celui-ci rapporte le nombre de voyageurs en infraction à celui des personnes contrôlées, il s'agit d'un taux mesuré. Les données en bleu révèlent en parallèle les taux de contrôle qui mesurent le rapport entre le nombre de voyageurs contrôlés et le nombre de voyageurs ayant validé leur titre de transport.

Dans un premier temps, il est possible d'identifier un effet de dissuasion du contrôle sur la fraude dans les transports en bus.

Ainsi, en 2014, dans l'un des réseaux bus gérés par cette société, près de 9 personnes contrôlées sur 100 étaient en infraction pour un taux de contrôle de 5.69%. A l'inverse, pour un taux de contrôle de 1.84% dans un autre réseau, on trouvera un taux de fraude de 5.5%.

Néanmoins, cette corrélation apparaît bien mince au regard de ce graphique : ainsi, des situations extrêmement variées se manifestent pour un même taux de contrôle, de 2% par exemple. Les contrôleurs seront confrontés à un taux de fraude allant de 0.4% à 14.8% voire 30% ! Ces écarts peuvent s'expliquer par les différences d'environnement socio-économique. Dans certains réseaux, la fraude revêt un caractère habituel et ancré que la répression ne dissuade pas. Ici, d'autres mesures doivent être imaginées afin d'endiguer le phénomène.

**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.

Il s'agit d'un tableau interne à l'entreprise Transdev relatant les résultats de l'enquête Fraude menée sur les 50 plus grands réseaux de transports. Il associe le taux de recouvrement - soit le nombre de personnes qui paient l'amende rapporté au nombre de personnes sanctionnées (colonne de gauche) - aux différents réseaux (colonne de droite).

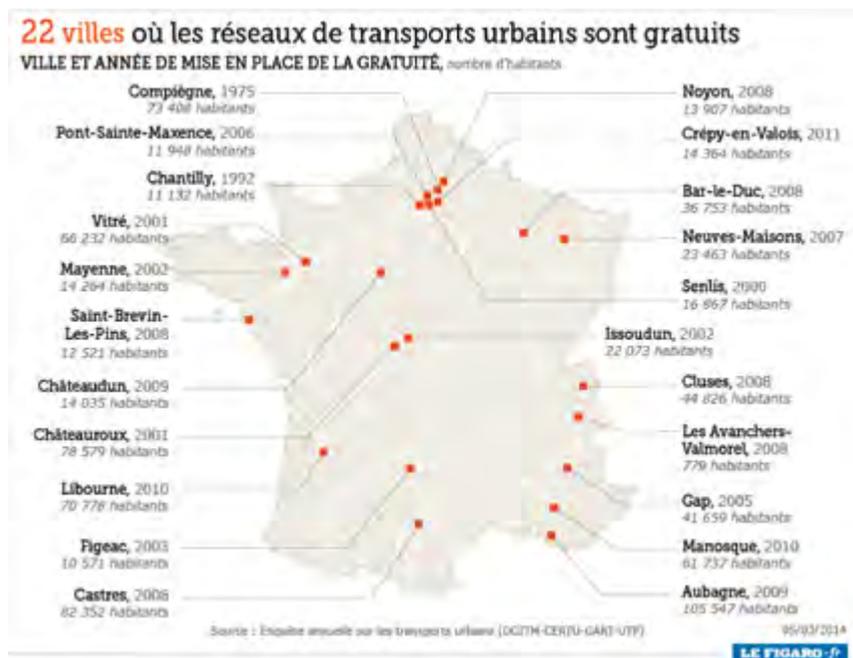
Ce document montre un taux de recouvrement plutôt faible. En effet, pour 17 réseaux sur 50, il se situe à moins de 40% ; à moins de 50% pour 30 réseaux soit plus de la moitié. Seuls 2 réseaux sur 50 atteignent un taux de recouvrement supérieur à 70%.

Si certaines amendes sont payées immédiatement, les autres sont en attente et rarement recouvrées (14% en moyenne en France). Cette faiblesse est d'abord liée aux ruses utilisées par les voyageurs qui dissimulent leur identité mais aussi aux difficultés d'accéder rapidement aux officiers de police lorsque les entreprises de transport requièrent leur intervention. Elle est, en tous les cas, révélatrice des limites des politiques de lutte contre la fraude axées sur la seule répression.

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

**Sujet : A 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 AOT<sup>1</sup> 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 TCSP<sup>2</sup>. 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.

<sup>1</sup> Autorités organisatrices de transport

<sup>2</sup> 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.

## **CORRIGÉ SUCCINCT :**

La gratuité des transports collectifs est expérimentée dans de nombreuses villes en France (doc. 1) et à l'étranger, elle peut apparaître a priori comme une composante séduisante d'une politique de la ville plus contemporaine :

- › *Les avantages économiques :*

  - *Elle augmente la fréquentation des transports en commun et favorise donc leur rentabilité en couvrant plus rapidement les coûts de production (objectif n° 1 cité dans l'étude de cas) ;*
  - *Elle résout la question de la fraude pour les sociétés en charge de ce service et réduit donc les coûts afférents au contrôle, à l'émission des tickets ...*
  
- › *Les avantages sociaux :*

  - *Elle rapproche les populations des centres-villes et permet de les revaloriser parfois (doc 3)*
  - *L'ensemble des habitants, y compris modestes, ont accès à ce service (objectif n° 3 cité dans l'étude de cas) dans une optique de cohésion sociale*
  
- › *Les avantages environnementaux :*

  - *Elle permet de diminuer la circulation automobile et accroît « l'efficacité énergétique » des transports en commun en intégrant davantage de clients pour le même trajet*
  - *Elle favorise le transport multimodal*
  - *La politique de gratuité peut donc être intégrée dans les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre de chaque pays*

... mais elle présente des limites qui peuvent la rendre impraticable :

- *Le coût du transport n'est pas annulé mais reporté : sur les contribuables de chaque ville qui vont constater une hausse de leurs taxes locales dans un contexte de réduction des dotations attribuées par l'Etat aux municipalités. Ce type de décision peut sembler impopulaire.*
- *Le service risque de voir sa qualité se dégrader : en effet, la gratuité peut accroître le risque de vandalisme, en partie lié à la hausse de la fréquentation. Elle peut rendre les usagers plus exigeants, en associant parfois les bus aux taxis. Les rapports d'experts stipulent d'ailleurs que la gratuité se fait souvent au détriment de la qualité de l'offre (en termes de rapidité, de flexibilité, ...).*
- *La gratuité est envisageable dans les communes moyennes : elle ne peut pas être généralisée à de plus grandes agglomérations, au-delà de 150 000 habitants (doc. 1), en raison du coût exorbitant supporté par la collectivité territoriale. Selon la Cour des Comptes, les EPIC n'ont pas « vocation » à assurer un service totalement gratuit (doc 2).*
- *La solution se situe donc dans un entre-deux, une gratuité partielle : ce sont les formules de tarification sociale qui se développent comme à Dunkerque ou à Grenoble par exemple, accompagnée d'une hausse de la tarification pour les autres usagers. Elle permet de limiter le problème de la fraude et d'accéder à la nécessité de généraliser ces services collectifs.*

## IV - LEXIQUE :

- **Bien collectif** : à la différence d'un bien privé, le service collectif est non rival (la quantité consommée par les uns 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.