



Le coût des incivilités

Annexe de l'étude :

Le coût du crime et de la délinquance

Jacques Bichot

Jacques Bichot, économiste, est professeur émérite à l'Université Lyon III

Jacques Bichot, docteur en mathématiques et en sciences économiques, est professeur émérite à l'Université Lyon III-Jean Moulin. Membre honoraire du Conseil économique et social, ses travaux ont essentiellement porté sur les questions monétaires et sur l'économie sociale (coût de la protection sociale, réforme des retraites, emploi). Il est l'auteur de nombreux ouvrages et publie régulièrement des tribunes dans Les Echos, la Tribune ou Le Figaro.

Édité par l'Institut pour la Justice
Association loi 1901

Contacts :

01 70 38 24 07

publications@institutpourlajustice.com

Celles des incivilités qui ne tombent pas sous le coup de la loi ne font pas à strictement parler du sujet de cette étude ; mais la frontière entre incivilités et délits est difficile à tracer : si le juge doit trancher, décider que tel acte particulier est ou non un délit, la réalité vécue est moins dichotomique ; il existe une sorte de continuum allant des petites impolitesses aux délits caractérisés, en passant par toute une gamme d'incivilités, qui les unes relèvent de contraventions et les autres pas. Il serait donc anormal de ne pas mentionner le coût des incivilités, à défaut de pouvoir s'y appesantir. D'autant que ce coût est loin d'être négligeable, comme on peut le voir à travers quelques exemples.

1. L'indiscipline en classe

L'OCDE a mené avec l'appui de la Commission européenne une enquête auprès de 90 000 enseignants ayant affaire à des enfants de 12 à 14 ans, répartis dans 23 pays . Bien que la France n'ait pas participé à l'enquête, on peut en tirer des enseignements pour notre pays. En particulier concernant les coûts de l'indiscipline : en effet les enseignants italiens, espagnols et portugais passent « plus de 14 % de leur temps à ramener l'ordre dans leur classe au lieu de faire cours » ; et la moyenne sur l'ensemble des pays s'établit à 13 %. On supposera par la suite que la France est dans cette situation moyenne.

L'incivilité des élèves, mélange d'infractions (coups, menaces, vols, déprédations, injures) et d'impolitesse, génère deux sortes de coût, sans compter ceux inhérents aux délits stricto sensu :

- ✓ D'une part, le temps consacré à l'étude est réduit : les enseignants consacrent à la lutte contre le chahut ou la dissipation un temps et une énergie qui n'est plus disponible pour enseigner. Supposons que dans une classe « sage » il faille consacrer 7 % du temps à des fonctions de type disciplinaire (les rites de mise en condition pour le travail, par exemple) : la perte due aux comportements déviants (lesquels portent la perte de temps à 13 % du total disponible) s'établirait à 6 % du temps de travail des enseignants, et à 6 % également de celui des élèves. Pour un budget de l'Education nationale dépassant les cent milliards d'euros, l'indiscipline entraîne donc un gaspillage de l'ordre de 6 Md€, correspondant à une infériorité du niveau scolaire moyen par rapport à celui qui aurait été obtenu, sans dépenser plus, si les élèves avaient un comportement globalement correct.
- ✓ D'autre part, la difficulté à faire régner l'ordre débouche, en tous cas en France, sur une diminution du nombre d'élèves par classe : c'est en effet ce qui permet aux enseignants de parvenir à juguler une classe dissipée sans devoir y consacrer une énergie phénoménale, sans perdre encore plus de temps à faire la discipline, et en minimisant le coût psychologique que représente la confrontation avec des éléments perturbateurs. Il faut donc nettement plus d'enseignants pour effectuer le travail qu'il n'en faudrait si les élèves étaient disciplinés. Cette baisse de la productivité a été estimée dans une de nos études à 20 % environ pour l'enseignement primaire et secondaire, soit pour le moins 15 milliards d'euros de gaspillage qui s'ajoutent aux 6 précédents .

2. Le coût des incivilités en matière de stationnement

La plupart des villes de France ont installé des piquets ou des plots sur les trottoirs dans le but d'empêcher les voitures d'y monter pour stationner. La gêne occasionnée pour les piétons est probablement moindre que celle que provoquerait le stationnement irrégulier

d'automobiles, mais elle est loin d'être négligeable. On pourrait risquer une estimation à partir de la remarque suivante : sur un trottoir large d'un mètre, les poteaux font perdre environ 30 cm. Ainsi des surfaces de centre-ville dont la valeur foncière est élevée se voient-elles amputées d'environ 30 % du fait de l'indiscipline des automobilistes et de la méthode utilisée pour les empêcher de se comporter de manière incivile.

Pour risquer une évaluation, supposons que ces plots soient installés sur 2 km de rues par tranche de 100 000 habitants dans les dix agglomérations françaises comptant plus de 500 000 habitants, et de 1 km par tranche pour les 351 autres « aires urbaines » définies par l'INSEE.

- ✓ Pour les très grandes agglomérations, soit 17,3 millions d'habitants, cela fait 346 km de trottoirs amputés de 30 cm, soit 103 800 m² de gaspillés.
- ✓ Pour les 351 autres « aires urbaines », qui regroupent 25,5 millions d'habitants, l'amputation concerne 255 km de trottoirs, et fait perdre l'usage de 76 500 m².

En se basant sur un prix de stationnement (parcmètre) de 2 € par heure pour 50 000 m² et de 1 € pour le reste (103 300 m²) à raison de 12 h par jour et 300 jours par an, et en comptant 10 m² pour une place, on arrive à 720 € de valeur d'usage par m² et par an pour les 50 000 m² les plus chers et la moitié pour le reste. Ce qui fait 36 millions d'euros pour les rues les plus chères, et 37,2 millions pour les autres, soit un total de 73 millions d'euros annuels pour la destruction de valeur résultant de la forte propension des automobilistes à se garer en infraction sur les trottoirs non protégés. On est certes loin de la destruction de valeur générée par l'indiscipline en milieu scolaire, mais ce n'est pas négligeable.

3. Le coût des imprudences en matière de circulation en milieu urbanisé

Les excès de vitesse commis en zone urbanisée peuvent être combattus de deux façons : soit par des amendes (en général des contraventions) et, le cas échéant, des poursuites pénales ; soit en installant des « ralentisseurs », qui obligent les automobilistes à réduire leur vitesse s'ils ne veulent pas que leur véhicule et ses passagers encaissent une secousse importante.

Faut-il attribuer les coûts provoqués par l'installation des ralentisseurs à l'incivilité des conducteurs, ou à l'esprit moutonnier des édiles et des services de l'équipement qui n'ont trouvé aucun moyen plus intelligent pour assurer la sécurité des utilisateurs de la voie publique ? Vraisemblablement aux deux. Il faudrait donc répartir ces coûts (perte de temps, inconfort, agacement, usure des véhicules, augmentation de la consommation de carburant) entre l'incivilité des automobilistes et les exagérations jointes au manque de compétence qui s'observent du côté des autorités. Des études précises seraient évidemment souhaitables.

4. La « resquille » sur les transports en commun

La personne qui prend sans titre de transport le bus, le métro ou le train ne commet pas un délit, mais une infraction contraventionnelle, passible d'une amende. Les contraventions peuvent conduire la personne en infraction devant le tribunal de police si l'amende forfaitaire n'est pas payée. Et la loi du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne a institué un délit de fraude habituelle. Cependant, apporter la preuve que telle personne utilise habituellement les transports en commun sans payer n'étant pas évident, même s'il

existe probablement un bon nombre de fraudeurs systématiques, on en reste en pratique à la contravention.

Sur nombre de lignes, la situation est très dégradée : beaucoup de voyageurs voyagent sans payer, et les conducteurs n'osent pas tenter de leur rappeler leurs obligations, de peur de se faire agresser. On est ainsi quasiment dans une situation de vol (de service) avec menace : petit vol (en général moins de 2 euros) et menace souvent implicite, mais il n'empêche.

Une enquête du Monde dans les bus du côté de Corbeil (Essonne) (4 juin 2008)

« Quand on ose demander les tickets, on nous dit : 'ferme ta gueule et conduis', s'émeut Jean Lucas, 52 ans, dont trente à conduire des bus dans l'Essonne. (...) Une histoire des plus banales : vendredi 23 mai, le chauffeur a demandé à un client de valider son ticket ; 'ça ne lui a pas plu ; il l'a insulté pendant tout le trajet, et lorsqu'il est arrivé à la gare, il l'a frappé', raconte Jean Lucas. (...) Dans les faits, une partie des chauffeurs – plus des trois quarts, selon les syndicalistes – ont cessé depuis longtemps de contrôler les titres de transport. En particulier sur les lignes qui traversent les quartiers sensibles. (...) La dernière fiche personnelle de Daniel Bastos indique quatre heures de service dans les rues de Corbeil avec aucun ticket vendu et seulement 19 validations. Le tout pour un bus plein en heure de pointe. »

Il existe aussi une pratique de la fraude qui se réclame d'une revendication : la gratuité des transports en commun urbains. A Paris, le « réseau pour l'abolition des transports payants » a créé une mutuelle pour garantir ses membres contre les risques d'amende : moyennant 7 € par mois de cotisation, elle rembourse les amendes récoltées par l'un ou l'autre des quarante militants du réseau . Il existerait trois autres organisations similaires. Leur discours n'est pas délirant : ils expliquent que différentes municipalités ont instauré la gratuité, et s'en trouvent bien, le surcoût de subventions à verser aux régies de transport ne dépassant pas tellement les économies engendrées par la suppression des frais de billetterie et de contrôle.

Mais en attendant que cette revendication soit satisfaite, voyager sans titre de transport reste une infraction, une infraction qui coûte cher aux organismes de transport en commun – et aux budgets locaux ou nationaux qui leur procurent une large partie de leurs recettes. Arlaud (2007) situe la fraude dans une fourchette de 9 % à 14 % (pour l'année 2001, comme la majorité des chiffres qu'il fournit ? ce n'est pas précisé) en se référant « aux données publiées par l'UTP », c'est-à-dire l'Union des transporteurs publics et ferroviaires ; nous avons exploré le site de cette organisation professionnelle, hélas sans y découvrir cette information. A Lyon le SYTRAL, gestionnaire du réseau, s'enorgueillit d'avoir fait diminuer le taux de fraude de 18 % en 2005 à 9 % en décembre 2007 ; à Marseille, au contraire, selon la RTM, la fraude a progressé de 10 % en 2000 à 18 % fin 2007 ; à Nice, la Fraude serait descendue à 15 % en 2006, venant de 20 %. A Paris, en 2008, la resquille serait limitée à 3 % dans le métro et le RER, mais atteindrait 9 % dans les bus, et aurait coûté 80 M€. La SNCF, quant à elle, estime à 150 M€ la fraude sur ses lignes en 2007, en baisse de 50 M€ par rapport à 2003 .

En cumulant ces 150 M€ à la SNCF, les 80 M€ à la RATP, et 10 % - contre 11,5 % chez Arlaud (2007) – dans les transports en commun provinciaux ne dépendant pas de la SNCF, soit 109 M€ pour les 138 réseaux de province adhérents à l'UTP, dont les recettes commerciales pour 2007 sont 1 090 M€, on arrive à 339 M€. Ce chiffre est très inférieur aux 800 M€ (UTP) plus 350 (RATP) avancés par Arlaud pour 2001, mais l'estimation effectuée par cet estimable policier consistait à appliquer le pourcentage de fraude au chiffre d'affaires , alors qu'il s'agit d'un pourcentage des recettes commerciales, qui n'en représentent guère plus du tiers en ce qui concerne les transports urbains. Comptons 350 M€ pour la période sous revue juillet 2008 – juin 2009.

Ce montant n'inclut pas les dépenses engagées par les exploitants pour limiter la resquille. Celles-ci sont importantes, et entraînent d'autres coûts, sous forme d'inconvénients,

pour certains usagers : il suffit de vouloir passer un tourniquet de métro avec un landau pour s'en apercevoir !

5. Synthèse sur le coût de quelques incivilités

L'indiscipline en classe engendre un énorme gaspillage de ressources, de l'ordre de 21 milliards d'euros. La resquille dans les transports en commun met environ 350 millions de plus à la charge des contribuables et des passagers honnêtes. Les plots et autre piquets mis en place dans le centre des villes pour contrer la propension des automobilistes à se garer sur les trottoirs entraînent une gêne évaluée à 73 millions d'euros par an.