

CHAPITRE 2

BIENS PUBLICS ET RESSOURCES COMMUNES

Les biens publics et les ressources communes sont des concepts fondamentaux en économie publique, influençant le bien-être collectif et le fonctionnement de la société. Leur compréhension est essentielle pour saisir pourquoi et comment l'État intervient dans l'économie pour assurer leur provision et leur gestion. Ce chapitre explore la définition, les caractéristiques, les types de biens, ainsi que le rôle de l'État dans leur gestion.

1. LES DIFFERENTS TYPES DE BIENS

La classification des biens est essentielle pour comprendre les différents mécanismes économiques et les justifications pour l'intervention de l'État. Les biens peuvent être catégorisés selon deux critères principaux : l'exclusivité et la rivalité.

- **L'exclusivité** réfère à la possibilité d'exclure quelqu'un de l'utilisation d'un bien, généralement par un mécanisme de prix.
- **La rivalité** se réfère à la situation où la consommation d'un bien par une personne réduit la quantité disponible pour les autres.

En combinant ces deux critères, nous distinguons quatre types de biens : les biens privés, les biens de club, les biens communs et les biens publics.

BIENS PRIVÉS : Exclusifs et rivaux :

La consommation par une personne empêche une autre de consommer le même bien, et il est facile d'exclure ceux qui ne paient pas.

Exemples : nourriture, vêtements.

BIENS PUBLICS : Non-exclusifs et non-rivaux :

Une personne peut consommer le bien sans réduire la disponibilité pour les autres, et il est difficile d'exclure quiconque.

Exemples : défense nationale, éclairage public.

BIENS DE CLUB : Exclusifs et non-rivaux :

Les consommateurs peuvent être exclus s'ils ne paient pas, mais la consommation par une personne n'empêche pas celle des autres.

Exemples : services de télévision par câble, parcs à accès payant.

RESSOURCES COMMUNES : Non-exclusives et rivales

Tout le monde peut y accéder, mais la consommation par une personne diminue la disponibilité pour les autres.

Exemples : ressources halieutiques, pâturages communaux.

		Rivalité d'usage?	
		Oui	Non
Exclusion d'usage?	Oui	Biens privés <ul style="list-style-type: none">• Cornets de crème glacée• Vêtements• Autoroutes à péage congestionnées	Biens de club <ul style="list-style-type: none">• Protection contre les incendies• Câblodistribution• Autoroutes à péage non congestionnées
	Non	Ressources communes <ul style="list-style-type: none">• Poissons de mer• Environnement• Autoroutes sans péage congestionnées	Biens publics <ul style="list-style-type: none">• Défense nationale• Savoir scientifique• Autoroutes sans péage non congestionnées

2. LES BIENS PUBLICS

Les biens publics occupent une place centrale dans la théorie économique et la politique publique en raison de leurs caractéristiques uniques et de leur impact sur le bien-être collectif. Ils sont définis par deux principales caractéristiques : **la non-rivalité et la non-exclusion**. La compréhension de ces caractéristiques et de leur importance permet de saisir pourquoi les marchés privés échouent souvent à les fournir de manière adéquate, justifiant ainsi l'intervention de l'État.

1.1. DEFINITION ET CARACTERISTIQUES DES BIENS PUBLICS

Un bien public *est un bien dont la consommation par un individu n'affecte pas la quantité disponible pour les autres (non-rivalité) et pour lequel il est difficile ou coûteux d'exclure quelqu'un de son utilisation (non-exclusion)*.

Exemple

L'éclairage public est un bien public : l'utilisation par une personne n'empêche pas d'autres personnes de bénéficier de la lumière, et il est difficile d'exclure quiconque de cette utilisation.

Caractéristiques des biens publics :

A. Non-rivalité :

La non-rivalité signifie que la consommation du bien par une personne n'empêche pas simultanément d'autres personnes d'en profiter. Cela est typique des biens comme l'éclairage public ou les services de sécurité nationale. Par exemple, une personne utilisant la lumière d'un lampadaire n'empêche pas une autre personne de bénéficier de cette même lumière.

Exemples : Défense nationale, infrastructure de phare, système GPS.

B. Non-exclusion :

La non-exclusion implique qu'il est difficile, voire impossible, d'empêcher quelqu'un d'utiliser le bien. Cette caractéristique pose un défi particulier pour les marchés privés, car les entreprises ne peuvent pas facilement exclure ceux qui ne paient pas, rendant la rentabilité difficile. Par exemple, une fois qu'une radio publique émet ses ondes, il est presque impossible d'empêcher une personne spécifique d'écouter.

Exemples : Air pur, radiodiffusion publique, informations de météo.

1.2 LES BIENS PUBLICS DANS L'ECONOMIE

Importance des biens publics :

Les biens publics sont cruciaux pour le bien-être collectif et le bon fonctionnement de la société. Leur disponibilité assure un niveau de vie minimum et contribue à la stabilité et à la sécurité de la société. Par exemple, la défense nationale protège tous les citoyens indépendamment de leur contribution individuelle, et l'éclairage public améliore la sécurité et la qualité de vie dans les espaces urbains.

Les biens publics présentent des avantages économiques significatifs :

- ***Économie d'échelle :*** La production et la fourniture de certains biens publics, comme les infrastructures de transport, peuvent bénéficier d'économies

d'échelle, rendant leur provision plus efficace par l'État que par de multiples entités privées.

- **Amélioration du bien-être social** : Les biens publics tels que l'éducation et la santé publique augmentent le bien-être social en améliorant l'accès à des services essentiels pour tous, indépendamment de la capacité de payer.

Le paradoxe du passager clandestin (ou "free rider" en anglais) :

Le problème du passager clandestin (ou "free rider" en anglais) se manifeste lorsqu'un individu ou une entreprise bénéficie d'un bien ou d'un service sans en payer le coût. Ce phénomène est courant dans le cas des biens publics.

- Origine de l'expression :

En 1965, Mancur Olson (1932-1998), socio-économiste américain, invente cette notion de « free-rider » dans son ouvrage Logique de l'action collective (1965). Il y développe une réflexion essentielle sur la rationalité à l'œuvre dans l'action collective, en mettant dans la balance les coûts et les avantages qui peuvent découler de l'action des individus dans la société. Il en tire son célèbre paradoxe du passager clandestin : un acteur rationnel a intérêt à profiter d'une action collective sans y participer.

EXEMPLE CLASSIQUE : LES FEUX D'ARTIFICE

Prenons l'exemple de l'organisation d'un feu d'artifice à Bejaia, une commune située en Algérie. Supposons que la commune envisage d'organiser un feu d'artifice à l'occasion de la fête d'indépendance nationale (5 juillet). Le coût total de l'événement est estimé à 500 000 DZD.

- *Coût total du feu d'artifice : 500 000 DZD*
- *Population de Bejaia : environ 180 000 habitants*

Pour financer cet événement, la commune pourrait envisager de demander une contribution volontaire de 2,78 DZD par habitant (500 000 DZD / 180 000 habitants). Cependant, en raison de la nature non-exclusive du feu d'artifice, de nombreux habitants pourraient décider de ne pas payer, espérant profiter du spectacle gratuitement grâce aux contributions des autres.

ORIGINE DU PROBLEME

Le problème du passager clandestin survient principalement avec les biens publics et les biens communs. Les individus peuvent être incités à ne pas contribuer au coût de ces biens, espérant que d'autres le feront à leur place. Dans notre exemple, beaucoup d'habitants de Bejaia pourraient choisir de ne pas payer les 2,78 DZD, pensant que leurs voisins paieront pour eux.

CONSEQUENCES ECONOMIQUES

- **Sous-financement des biens publics :** *Si un nombre insuffisant de résidents contribue, la commune pourrait ne pas collecter les 500 000 DZD nécessaires, compromettant l'organisation du feu d'artifice.*
- **Perte de bien-être social :** *L'absence de financement adéquat peut mener à l'annulation de l'événement, privant ainsi la communauté d'un spectacle collectif qui aurait pu améliorer le bien-être social et renforcer les liens communautaires.*

SOLUTIONS POSSIBLES :

Plusieurs mécanismes peuvent être mis en place pour résoudre ou atténuer le problème du passager clandestin dans ce contexte :

- **Financement public par l'impôt local :** *La commune peut financer le feu d'artifice grâce à des recettes fiscales générales, assurant ainsi que tous les habitants contribuent indirectement.*
- **Subventions ou sponsors privés :** *La commune peut chercher des sponsors privés ou des subventions de l'État ou d'organisations locales pour couvrir le coût de l'événement.*
- **Billetterie pour zones spéciales :** *La commune peut mettre en place des zones de visionnage privilégiées avec accès payant, tout en gardant l'accès gratuit pour le reste de la population.*
- **Campagne de financement participatif :** *La commune peut organiser une campagne de financement participatif, incitant les résidents à contribuer volontairement en échange de petites récompenses ou de reconnaissances publiques.*

Les phares sont-ils des biens publics ?

Certains biens peuvent passer, selon les circonstances, du statut de bien public à celui de bien privé. Par exemple, un feu d'artifice est un bien public pour les résidents d'un quartier s'il est présenté dans un square accessible à tous, mais il devient un bien privé s'il est offert dans un petit parc clôturé où les visiteurs payent tous un droit d'entrée.

Étudions l'exemple du phare. Les économistes l'ont longtemps considéré comme un bien public. Un phare indique aux navires l'emplacement précis des écueils à éviter. Il n'existe aucune rivalité ni aucune exclusion pour l'usage du phare, de sorte que tous les capitaines de bateau se comportent comme des resquilleurs, puisqu'ils ne payent pas le coût de ce service. Pour cette raison, les marchés privés ne fournissent généralement pas les phares nécessaires à la navigation. En conséquence, la plupart des phares sont aujourd'hui gérés par le gouvernement.

Dans certains cas, toutefois, les phares sont pratiquement des biens privés. Au XIX^e siècle, sur les côtes de l'Angleterre, certains phares appartenaient à des individus et étaient gérés comme des biens privés. Le propriétaire du phare local ne cherchait pas à faire payer les capitaines de bateau, mais il mettait à contribution le propriétaire du port le plus proche. Si ce dernier ne payait pas, le propriétaire du phare éteignait sa lumière et les bateaux évitaient ce port.



L'utilisation des phares est gratuite pour les propriétaires de bateaux. Cela en fait-il des biens publics ?

Avant de décider du caractère public d'un bien, on doit connaître le nombre de bénéficiaires, tout comme on doit savoir si l'on peut empêcher ces derniers d'en profiter. Le problème du resquilleur survient si le nombre de bénéficiaires est très grand et qu'il est impossible d'exclure ne serait-ce qu'un seul d'entre eux. Si un phare profite à un très grand nombre de capitaines de bateau, il s'agit d'un bien public. S'il bénéficie essentiellement au propriétaire du port, il s'agit plutôt d'un bien privé.

3. RESSOURCES COMMUNES

3.1. DEFINITION ET CARACTERISTIQUES

Les ressources communes, souvent appelées "biens communs", représentent un ensemble de ressources naturelles vitales pour le bien-être humain et la préservation de l'environnement. Elles se distinguent des biens privés par deux caractéristiques fondamentales : la rivalité et la non-exclusion.

Les ressources communes se définissent **comme des ressources naturelles accessibles à tous les individus ou groupes d'individus**. Elles se caractérisent par deux propriétés essentielles :

- **RIVALITE.** L'utilisation d'une ressource commune par un individu diminue la quantité disponible pour les autres utilisateurs. Cela signifie que la

consommation d'une unité de la ressource par une personne réduit la quantité restante pour les autres.

***Exemple :** si un berger fait paître son troupeau de manière excessive sur un pâturage commun, il réduit la quantité d'herbe disponible pour les autres troupeaux.*

- **NON-EXCLUSIVITE.** Il est difficile ou coûteux d'exclure les utilisateurs de l'accès à la ressource commune. Cela signifie qu'il est difficile ou onéreux d'empêcher les individus de consommer la ressource, même s'ils ne contribuent pas à sa gestion ou à son entretien.

***Exemple :** il est difficile d'empêcher les pêcheurs d'accéder à une zone de pêche en mer ouverte, même si cela peut entraîner une surexploitation des stocks halieutiques.*

EXEMPLES DE RESSOURCES COMMUNES

De nombreuses ressources naturelles entrent dans la catégorie des biens communs. Parmi les exemples les plus courants, on peut citer :

- **Pâturages :** *Les pâturages naturels sont des espaces de terre utilisés pour le pâturage du bétail. Ils constituent une ressource essentielle pour les communautés pastorales et jouent un rôle crucial dans la production alimentaire.*
- **Forêts :** *Les forêts abritent une biodiversité riche et fournissent de nombreux services écosystémiques essentiels, tels que la purification de l'air, la régulation du climat et la protection des sols contre l'érosion.*
- **Pêcheries :** *Les pêcheries représentent des zones marines où les poissons et autres organismes marins sont capturés. Elles constituent une source de nourriture importante pour les populations du monde entier et contribuent à la sécurité alimentaire mondiale.*
- **Eau souterraine :** *L'eau souterraine est une source d'eau douce essentielle pour l'irrigation, la consommation humaine et les usages industriels. Sa gestion durable est cruciale pour garantir la sécurité hydrique des populations.*
- **Air :** *L'air est une ressource vitale pour tous les êtres vivants. Il fournit l'oxygène nécessaire à la respiration et joue un rôle essentiel dans la régulation du climat.*

La tragédie des communaux : Une illustration des défis liés aux ressources communes :

L'histoire des pâturages communaux d'une petite ville médiévale met en lumière les défis majeurs liés à la gestion durable des ressources communes. L'abondance initiale des pâturages, accessibles à tous les habitants, a progressivement cédé la place à une surexploitation et à une dégradation irréversible, entraînant la disparition de l'industrie lainière et la perte du moyen de subsistance de nombreuses familles.

ANALYSE DU PROBLEME

La tragédie des communaux découle de la nature même des ressources communes : leur accessibilité à tous et leur caractère de rivalité. En effet, chaque famille, agissant dans son propre intérêt à court terme, a augmenté le nombre de ses moutons sans tenir compte de l'impact sur la capacité de régénération des pâturages. Cette absence de prise en compte des externalités négatives a conduit à une situation où la ressource commune a été surexploitée jusqu'à sa destruction.

LES INCITATIONS INDIVIDUELLES FACE AUX INTERETS COLLECTIFS

Le problème central réside dans la divergence entre les incitations individuelles et les intérêts collectifs. Chaque berger, rationnellement, cherchait à maximiser ses profits en augmentant son cheptel. Cependant, cette stratégie individuelle, appliquée à tous les bergers, a conduit à une tragédie collective. L'absence de coordination et de prise en compte des impacts à long terme a entraîné la destruction d'une ressource essentielle pour la communauté.

SOLUTIONS POSSIBLES

Plusieurs solutions auraient pu être envisagées pour éviter la tragédie des communaux :

- ***Limitation du nombre de moutons par famille :*** *La ville aurait pu imposer des quotas individuels afin de limiter la pression sur les pâturages.*
- ***Internalisation des externalités :*** *La mise en place d'une taxe sur les moutons aurait permis de faire internaliser le coût de la dégradation des pâturages, incitant les bergers à réduire leur cheptel.*
- ***Allocation des parcelles individuelles :*** *La division des pâturages en parcelles individuelles attribuées à chaque famille aurait transformé la ressource commune en biens privés, incitant chaque berger à gérer sa parcelle de manière durable.*

LE CAS DES ENCLOS EN ANGLETERRE

L'histoire des enclos en Angleterre au 18ème siècle illustre la mise en œuvre réussie de la dernière solution. La division des terres communales en parcelles privées a permis une gestion plus durable des ressources et a contribué à l'essor de l'agriculture anglaise.

L'effondrement de la pêche à la morue dans l'Atlantique

En 1497, la morue était tellement abondante au large des côtes de Terre-Neuve que l'explorateur John Cabot a pu s'exclamer qu'elle empêchait son bateau d'avancer ! Au cours des siècles suivants, des bateaux provenant de divers pays se sont rués vers la côte est du Canada pour tirer parti d'une telle abondance. Aujourd'hui, la morue a presque complètement disparu. Que s'est-il passé ?

Des années 1850 jusqu'au milieu des années 1950, le volume des prises de morue du Nord s'est maintenu autour de 250 000 tonnes par année. Jusque-là, la pêche à la morue se pratiquait surtout au moyen de petites embarcations qui demeuraient relativement près des côtes. Elle faisait appel à des techniques traditionnelles s'appuyant sur l'utilisation de petits bateaux.

Au milieu des années 1950, les petits bateaux de Terre-Neuve ont été graduellement remplacés par un nouveau type de navire-usine. Ces chalutiers-usines, ou dragueurs, provenaient de l'Allemagne, de la Grande-Bretagne, de l'Espagne, du Portugal, de la Pologne, de l'Union soviétique, de Cuba, et même de l'Asie de l'Est, et ils pouvaient s'approcher légalement jusqu'à 20 km de la côte est du Canada. Ils étendaient et tiraient d'énormes filets qui raclaient le fond de l'océan, puis les pêcheurs transformaient et surgelaient rapidement les poissons ramenés à bord. Le volume des prises de morue du Nord a fortement crû à la fin des années 1950 et au début des années 1960, période pendant laquelle les chalutiers du monde entier ont pu accéder sans entraves aux bancs de poissons de l'Atlantique Nord, au large de la côte est du Canada. En l'absence d'une réglementation internationale de la pêche à la morue, le volume des prises a atteint le sommet de 800 000 tonnes à la fin des années 1960.

La présence de flottes de pêche étrangères, l'emploi de nouveaux équipements et le maintien d'un accès presque illimité à la ressource collective ont exercé sur la morue du Nord une pression de prédation telle qu'en 1975, le volume annuel des prises n'était déjà plus que de 300 000 tonnes. Préoccupé par la quasi-disparition des stocks de poissons, le Canada a adopté en 1976 une loi étendant jusqu'à 370 km des côtes sa juridiction nationale sur les ressources marines et interdisant aux bateaux étrangers la pêche dans cette zone.

Après avoir pris acte de la surpêche qu'avait engendrée un accès non réglementé aux stocks de poissons, le Canada a également mis sur pied un régime de quotas de prises

de morue du Nord, en vertu duquel le volume total des prises autorisées était établi en fonction du rendement durable maximal, soit la quantité maximale de poissons qui pouvait être prélevée dans les stocks sans les épuiser. Malheureusement, le gouvernement a fixé le volume total des prises autorisées en ne tenant compte que de facteurs politiques, économiques et biologiques à court terme, si bien que le volume fixé s'est avéré trop élevé.

Alors que la limite des 370 km et la nouvelle réglementation adoptée visaient le maintien puis l'accroissement des stocks de poissons, elles ont plutôt eu pour effet que la flotte de pêche canadienne a pris de l'expansion et s'est substituée aux bateaux de pêche étrangers, parce que le gouvernement canadien a encouragé une hausse constante des investissements dans les pêcheries de l'Atlantique tout au long des années 1980. Toutefois, dès le milieu de cette dernière décennie, des scientifiques ont commencé à signaler le déclin des stocks et ont recommandé que le volume total des prises autorisées soit réduit de moitié. Au lieu d'agir immédiatement et d'abaisser les quotas de prises dès les premiers signes de surpêche, le gouvernement fédéral a remis à plus tard toute mesure de conservation et n'a imposé qu'une diminution modérée du volume total des prises autorisées, par crainte des conséquences du chômage massif qui aurait résulté de l'arrêt complet de la pêche à la morue.

En 1992, l'évaluation de la biomasse de la morue du Nord a atteint son plus bas niveau jamais mesuré, de sorte que le ministre canadien des Pêches et des Océans s'est vu obligé d'interdire la pêche à la morue du Nord. Plus de 40 000 personnes ont alors perdu leur emploi, et l'écosystème marin ne s'est pas encore remis de la catastrophe qui l'a frappé.

L'effondrement de la pêche à la morue est un exemple représentatif du sort funeste que connaît parfois une ressource commune, même lorsque l'État tente d'en favoriser la conservation. Si le Canada a fini par prendre des mesures qui, en principe, auraient pu assurer le maintien des stocks de poissons et mettre ceux-ci à l'abri de la catastrophe, il n'en demeure pas moins que le gouvernement a agi trop lentement et a établi des quotas fondés sur des considérations politiques et économiques à court terme. Voilà une bonne illustration du fait qu'une intervention gouvernementale mal conçue ne remédie pas aux lacunes du marché et n'en améliore pas le fonctionnement.