Bac Général HLP + SES (Humanités, littérature et philosophie et Sciences économiques et sociales)

CORRIGÉ NON OFFICIEL

Proposition de corrigé rédigée par FormaV avec l'aide d'outils d'intelligence artificielle. Elle peut contenir des erreurs et ne remplace ni le corrigé ni le barème officiels de l'examen.

Les sujets officiels des sessions passées et nos sujets d'entraînement sont classés sur https://bac-hlp-ses.fr/annales-sujets-et-corriges

Document mis en ligne par FormaV®. Reproduction ou diffusion sans autorisation interdite.

BACCALAURÉAT GÉNÉRAL • CORRIGÉ DÉTAILLÉ

Sciences économiques et sociales

Session 2025 • Asie • Jour 2

Code sujet **25-SESJ2JA1** 4 heures

Proposition de corrigé pédagogique • FormaV

Se repérer dans le corrigé

Dissertation s’appuyant sur un dossier documentaire — Les instruments des pouvoirs publics face aux externalités négatives sur l’environnement
1 réponses • sujet p. 2–6

Épreuve composée — Marché unique et croissance économique, fluctuations de l’activité économique et chômage conjoncturel, facteurs de mobilité sociale
4 réponses • sujet p. 7–11

Les numéros, parties et pages renvoient au sujet original. Chaque réponse rappelle la consigne, explique la démarche et donne le résultat.

FormaV - document d'entraînement non officiel

Dissertation s’appuyant sur un dossier documentaire None points

Les instruments des pouvoirs publics face aux externalités négatives sur l’environnement

Dissertation s’appuyant sur un dossier documentaire

Question Sujet

Sujet p. 2, 3, 4, 5, 6

> Quels sont les effets et limites des principaux instruments dont disposent les pouvoirs publics face aux externalités négatives sur l’environnement ?

Introduction. La production et la consommation peuvent engendrer des dommages environnementaux qui ne sont pas intégralement pris en compte dans les prix de marché : émissions de gaz à effet de serre, pollutions ou dégradation des écosystèmes. Il s’agit d’externalités négatives lorsqu’une activité impose un coût à d’autres agents sans que ce coût soit compensé. Le coût privé étant alors inférieur au coût social, le marché peut conduire à un niveau de pollution excessif. Les pouvoirs publics peuvent agir sur les prix, les quantités ou les pratiques afin de rapprocher les décisions des agents de l’intérêt collectif. Mais chaque instrument présente des limites, notamment en matière d’efficacité, d’équité et de mise en œuvre. Comment les principaux instruments publics peuvent-ils réduire ces externalités, et pourquoi leur efficacité reste-t-elle conditionnelle ? On montrera d’abord que les instruments économiques modifient les incitations à polluer ou à réduire les émissions, puis que les normes et interdictions encadrent directement les comportements, avant d’examiner les limites et les complémentarités de ces politiques.

I. Les instruments économiques modifient les incitations, mais leurs effets dépendent de leur calibrage et de leur acceptabilité.

Une première solution consiste à imposer une taxe sur une activité polluante, par exemple une taxe sur les émissions de CO_2 ou sur les combustibles fossiles. En renchérissant le prix de l’activité à l’origine de l’externalité, la taxe incite les ménages et les entreprises à en réduire la consommation ou à adopter des techniques moins polluantes. Elle vise ainsi à intégrer une partie du coût externe dans les décisions privées : c’est le principe du « pollueur-payeur ». Une taxe incitative peut également procurer des recettes publiques, qui peuvent financer la transition écologique ou compenser les ménages concernés. Toutefois, son effet environnemental dépend de son montant et de la capacité des agents à modifier leurs choix. Si le prix est trop faible, l’incitation peut être insuffisante ; si les solutions de remplacement sont rares, les agents risquent de payer la taxe sans pouvoir réduire rapidement leurs émissions.

La fiscalité énergétique peut en outre peser de manière inégale selon le revenu. Le document 2 indique qu’en France, en 2021, la fiscalité énergétique représente 3,9 % du revenu des ménages du premier quintile, contre 1,1 % de celui des ménages du cinquième quintile. La part rapportée au revenu du premier quintile est donc supérieure à trois fois celle du cinquième. Pour les combustibles et carburants seuls, elle s’élève respectivement à 2,9 % et 0,9 %. Ces données montrent qu’une même taxation peut être régressive en proportion du revenu, notamment lorsque les ménages modestes consacrent une part importante de leur budget à l’énergie ou ne disposent pas facilement d’alternatives. Cela constitue une limite sociale et politique : une taxe perçue comme injuste peut être contestée et perdre en acceptabilité. Des mesures compensatoires ciblées et le développement de solutions de transport et de chauffage moins polluantes peuvent préserver l’incitation tout en en corrigeant les effets distributifs.

Les pouvoirs publics peuvent aussi accorder des subventions afin de diminuer le coût d’une solution moins polluante et d’en accélérer l’adoption. Le document 1 compare, en septembre 2022, les aides à l’achat d’un véhicule électrique léger par un particulier dans différents pays européens. Les montants varient sensiblement : 6 000 € en France, 11 000 € à Malte et 2 000 € en Finlande. Une aide réduit le prix à l’achat

FormaV - document d'entraînement non officiel

du véhicule électrique et peut ainsi encourager le remplacement d'un véhicule thermique, contribuant à diminuer les émissions à l'usage. L'ampleur de cette réduction dépend toutefois notamment du mode de production de l'électricité et du cycle de vie du véhicule. La subvention a par ailleurs un coût pour les finances publiques et son efficacité dépend de son ciblage : elle peut bénéficier à des acheteurs qui auraient de toute façon choisi le véhicule électrique, sans entraîner autant de changements supplémentaires qu'espéré. Elle peut également favoriser des ménages capables d'avancer le prix d'achat, tandis que les ménages les plus modestes restent exclus du dispositif. Enfin, elle ne supprime pas à elle seule les impacts environnementaux liés à la fabrication des véhicules, à l'extraction des matériaux ou à leur usage.

Un autre instrument économique est le marché de quotas d'émission. Les pouvoirs publics fixent un plafond global d'émissions, distribuent ou vendent des quotas, puis autorisent leur échange. Une entreprise qui réduit ses émissions à moindre coût peut vendre ses quotas inutilisés ; une entreprise pour laquelle la réduction est plus coûteuse peut en acheter. Ce mécanisme donne un prix aux émissions et permet, en théorie, de réaliser les réductions là où elles coûtent le moins cher, tout en limitant la quantité totale d'émissions par le plafond. Le document 3 montre cependant que le prix du quota de CO_2 dans le système européen d'échange a fortement varié : il se situe autour de 50 euros par tonne au début de la période représentée, atteint à plusieurs reprises des niveaux proches de 95 à 100 euros en 2022-2023, puis diminue et se situe approximativement entre 65 et 75 euros vers le milieu de 2024. Cette évolution illustre une forte volatilité du prix, qui peut rendre moins prévisibles les coûts des entreprises et la rentabilité de leurs investissements de décarbonation. L'efficacité du système dépend aussi du niveau du plafond, de sa réduction dans le temps, du contrôle des émissions et de l'allocation des quotas. Un plafond trop élevé ou des quotas trop généreusement distribués affaiblissent l'incitation à réduire les émissions.

II. Les normes et les interdictions encadrent directement les comportements, mais peuvent être rigides et ne suffisent pas toujours à transformer les pratiques.

Les pouvoirs publics peuvent adopter des règles qui imposent des limites d'émission, des procédés techniques ou l'interdiction de certains produits et activités. Contrairement à une taxe, qui laisse aux agents la possibilité de polluer en acquittant un prix, une norme fixe une obligation ; une interdiction supprime certaines possibilités. Si elle est contrôlée et assortie de sanctions, la réglementation peut donc assurer la disparition progressive d'une pratique particulièrement dommageable, même lorsque les agents ne réagissent pas assez à un signal-prix.

Le document 4 illustre cette approche : la Commission européenne a proposé d'interdire à partir de 2035 la vente de voitures neuves roulant à l'essence et au diesel, disposition validée par les eurodéputés le 8 juin 2022. Le document précise que le texte ne concerne pas le marché de l'occasion : les véhicules thermiques déjà en circulation pourront être revendus après 2035, jusqu'à épuisement du stock. Il indique également que les dérogations prévues pour certains constructeurs produisant entre 1 000 et 10 000 voitures particulières neuves doivent être supprimées dès 2030. La réglementation vise ainsi à orienter progressivement l'offre de véhicules neufs vers des véhicules zéro émission et à contribuer à une stratégie européenne qui vise à en approcher 100 % sur les routes en 2050. Cette mesure répond à l'importance des enjeux : en 2019, le transport routier représentait plus de 70 % des émissions de CO_2 du secteur des transports dans l'Union européenne, lequel contribuait au quart des émissions européennes. Le document précise aussi que le transport est le seul secteur où les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté au cours des trente dernières années. La mesure s'inscrit dans l'objectif européen de réduire d'au moins 55 % les émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990, puis d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

La réglementation présente cependant plusieurs limites. D'abord, son champ d'application peut être incomplet : l'exclusion du marché de l'occasion signifie que le parc thermique ne disparaît pas en 2035 et que les émissions liées à son utilisation peuvent perdurer. Ensuite, une norme uniforme peut peser

différemment sur les producteurs, les salariés et les ménages, selon leurs capacités d'adaptation et l'accès aux solutions de remplacement. Enfin, son efficacité dépend des contrôles, des sanctions et de l'existence d'infrastructures et d'offres compatibles avec la règle. Une interdiction portant sur les ventes neuves ne réduit donc pas mécaniquement toutes les émissions du transport : elle doit s'accompagner d'une évolution du parc, des usages et des solutions de mobilité.

III. L'action publique est plus robuste lorsqu'elle combine les instruments et traite leurs limites.

Il n'existe pas d'instrument automatiquement efficace pour toutes les externalités. La taxation rend le coût de la pollution visible dans les prix, mais ne garantit pas directement un niveau d'émissions ; le système de quotas fixe une quantité maximale, mais peut produire un prix instable ; la norme établit une obligation, mais peut manquer de souplesse ou laisser des activités hors de son champ. Les subventions encouragent des choix moins polluants, mais coûtent aux finances publiques et peuvent financer des achats qui auraient eu lieu sans aide. Une combinaison cohérente peut donc être préférable : normes et interdictions pour fixer une trajectoire minimale, prix du carbone ou quotas pour inciter à réduire les émissions au-delà de cette exigence, et aides ciblées pour faciliter l'adoption de solutions de remplacement. Les recettes des taxes peuvent aussi contribuer à financer ces aides et des investissements collectifs, tout en corrigeant les effets régressifs de la fiscalité. Enfin, la coordination entre pays est importante lorsque les émissions et les activités concernées dépassent les frontières nationales ; le système européen de quotas et les objectifs communs du paquet climat illustrent cette dimension. Cette combinaison doit s'appuyer sur une évaluation régulière des résultats, sans confondre la coexistence d'une politique et d'une baisse des émissions avec la preuve que cette politique en est seule la cause.

Conclusion. Les pouvoirs publics disposent principalement d'instruments économiques — taxes, subventions et marchés de quotas — ainsi que d'instruments réglementaires comme les normes et les interdictions. Ils peuvent réduire les externalités négatives en faisant évoluer les prix, en encourageant les solutions moins polluantes, en plafonnant les émissions ou en écartant certaines pratiques. Leur efficacité demeure toutefois limitée par le niveau et la stabilité des incitations, les inégalités de coûts supportés, le financement des aides, les possibilités réelles de substitution, le contrôle des règles et le champ des dispositifs. La fiscalité énergétique plus lourde, relativement au revenu, pour les ménages du premier quintile, la variation du prix européen du quota de CO_2 et le maintien du marché de l'occasion après 2035 illustrent ces enjeux. Une politique environnementale efficace et socialement acceptable suppose donc de combiner les instruments, de les adapter aux situations et d'accompagner les ménages et les entreprises dans la transition.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Les taxes, les subventions et les marchés de quotas modifient les incitations économiques ; les normes et les interdictions encadrent directement les comportements. Ces instruments peuvent réduire la pollution, mais leur efficacité dépend de leur calibrage, du contrôle et de la disponibilité d'alternatives. Ils présentent également des limites d'équité et d'acceptabilité : en 2021, la fiscalité énergétique représentait 3,9 % du revenu du premier quintile, contre 1,1 % de celui du cinquième. La combinaison d'instruments, assortie de compensations ciblées et d'un accompagnement de la transition, permet donc de mieux concilier réduction des externalités et justice sociale.

FormaV - document d'entraînement non officiel

Épreuve composée

20 points

Marché unique et croissance économique, fluctuations de l'activité économique et chômage conjoncturel, facteurs de mobilité sociale

Première partie : Mobilisation des connaissances (4 points)

Question Question

Sujet p. 7

> Présentez un effet du marché unique sur la croissance économique au sein de l'Union européenne.

Le marché unique est un espace économique dans lequel les échanges entre États membres sont facilités, notamment par la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes. Pour présenter un effet sur la croissance, on peut relier cette intégration à l'élargissement des débouchés des entreprises, puis à l'évolution de la production.

RÉPONSE À RETENIR

Le marché unique peut stimuler la croissance économique dans l'Union européenne en élargissant le marché accessible aux entreprises. Celles-ci peuvent vendre plus facilement dans les autres États membres et toucher une demande plus vaste. Si leurs ventes augmentent, elles peuvent accroître leur production et réaliser des économies d'échelle, c'est-à-dire diminuer leur coût moyen en produisant davantage. La concurrence accrue peut aussi les inciter à innover et à améliorer leur productivité. Si ces mécanismes conduisent à une hausse durable de la production de biens et de services, ils contribuent à la croissance économique, mesurée par l'augmentation du PIB en volume.

Deuxième partie : Étude d'un document (6 points)

Question 1.

Sujet p. 8

> À l'aide du document, vous comparerez les données de l'année 2008 avec celles de l'année 2019.

Je relève sur le graphique les valeurs des deux courbes pour 2008 et 2019 en tenant compte des axes : le taux de croissance du PIB se lit sur l'axe de gauche et le taux de chômage sur l'axe de droite. Les valeurs étant lues sur un graphique, elles sont approximatives.

RÉPONSE À RETENIR

En 2008, le taux de croissance du PIB est d'environ **0,4 %** et le taux de chômage d'environ **7,4 %**. En 2019, ces taux sont respectivement d'environ **2,0 %** et **8,4 %**. Entre 2008 et 2019, le taux de croissance augmente donc d'environ **1,6 point de pourcentage** (◁,0 - 0,4◁), tandis que le taux de chômage augmente d'environ **1 point** (◁8,4 - 7,4◁). Ainsi, en 2019, la croissance est plus forte qu'en 2008, mais le chômage est également plus élevé.

FormaV - document d'entraînement non officiel

Question 2.

Sujet p. 8

> À l'aide des données du document et de vos connaissances, vous expliquerez les effets des fluctuations de l'activité économique sur le chômage conjoncturel.

Pour expliquer le chômage conjoncturel, il faut relier les fluctuations de l'activité économique à la demande de travail des entreprises. En effet, la demande de travail est une demande dérivée : elle dépend notamment des besoins de production des entreprises et donc de leurs débouchés. Cette relation n'est toutefois pas mécanique, car l'emploi peut réagir avec retard et le chômage dépend aussi de facteurs structurels.

RÉPONSE À RETENIR

Le chômage conjoncturel est la part du chômage liée aux variations de l'activité économique à court terme. Lorsque l'activité ralentit ou que le PIB diminue, la demande adressée aux entreprises tend à baisser. Pour adapter leur production à des débouchés moins importants, elles peuvent réduire les heures travaillées, limiter les embauches ou supprimer des emplois. Le nombre de personnes au chômage peut alors augmenter. À l'inverse, lorsque l'activité repart et que les débouchés s'améliorent, les entreprises peuvent augmenter leur production et recruter, ce qui contribue à faire baisser le chômage.

Le document illustre ces évolutions, sans suffire à établir à lui seul une causalité. En 2009, le taux de croissance du PIB chute à environ **−2,8 %**, tandis que le taux de chômage passe d'environ **7,4 % en 2008** à **9,1 % en 2009**. Plus tard, le chômage atteint environ **10,3 % entre 2013 et 2015**, alors que la croissance est positive mais modérée. Enfin, entre 2016 et 2019, la croissance reste positive tandis que le chômage diminue, passant d'environ **10,1 %** à **8,4 %**. Ces évolutions sont compatibles avec le mécanisme conjoncturel : le recul de l'activité s'accompagne d'une hausse du chômage, tandis que l'amélioration de l'activité s'accompagne ensuite d'un recul du chômage.

La réaction de l'emploi n'est pas nécessairement immédiate ni proportionnelle à celle de l'activité. Face à une baisse jugée temporaire de la demande, une entreprise peut conserver ses salariés ou réduire d'abord leurs heures de travail ; elle peut aussi attendre avant de recruter lors d'une reprise. En outre, le chômage dépend également de facteurs structurels, comme l'inadéquation entre les qualifications des personnes en recherche d'emploi et celles demandées par les employeurs. Les fluctuations de l'activité influencent donc le chômage conjoncturel, mais ne suffisent pas à expliquer à elles seules l'ensemble du chômage.

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

Question Sujet

Sujet p. 9, 10, 11

> À l'aide de vos connaissances et du dossier documentaire, vous montrerez que la mobilité sociale peut s'expliquer par différents facteurs.

La mobilité sociale désigne le changement de position sociale d'un individu. Elle peut être étudiée au cours de la vie d'une personne ou, comme dans le document 1, d'une génération à l'autre en comparant la position des enfants à celle de leurs parents. La mobilité intergénérationnelle peut être ascendante, descendante ou non verticale. Pour répondre au sujet, on montrera que les transformations de la structure des emplois, les parcours scolaires et les ressources et stratégies familiales participent à expliquer la mobilité, tout en soulignant que les chances de mobilité restent inégales selon l'origine sociale.

FormaV - document d'entraînement non officiel

RÉPONSE À RETENIR

La mobilité sociale désigne le changement de position sociale d'un individu. Elle est dite intergénérationnelle lorsque l'on compare la position d'une personne à celle de ses parents. Elle peut être ascendante, lorsque la position est plus élevée dans la hiérarchie sociale, descendante, lorsque celle-ci est plus basse, ou non verticale lorsque le changement de catégorie ne correspond pas à une progression ou à un recul dans cette hiérarchie. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces déplacements : l'évolution de la structure des emplois, les parcours scolaires et les ressources et stratégies des familles. Ces facteurs ouvrent des possibilités de mobilité, mais ne rendent pas les trajectoires indépendantes de l'origine sociale.

Tout d'abord, les transformations de la structure des emplois entre générations entraînent une partie de la mobilité observée. Lorsque le poids de certaines catégories professionnelles augmente tandis que celui d'autres catégories diminue, les enfants ne peuvent pas tous occuper la même catégorie que leurs parents. Cette mobilité contrainte par l'évolution des emplois est appelée mobilité structurelle. Le document 1 indique qu'en 2015, **65,2 %** des hommes étudiés occupent une catégorie socioprofessionnelle différente de celle de leur père. Parmi cette mobilité observée, la part liée à l'évolution structurelle des emplois est de **24,2 %**, contre **39,6 % en 1977**. Les changements de la structure professionnelle contribuent donc à expliquer les déplacements entre générations, même si leur part dans la mobilité observée a diminué sur la période. Par ailleurs, cette mobilité n'est pas toujours une ascension : en 2015, le document relève **27,6 %** de trajectoires ascendantes et **15,0 %** de trajectoires descendantes. Une catégorie socioprofessionnelle différente de celle du père ne signifie donc pas nécessairement que la position sociale s'est améliorée.

Ensuite, les études et les diplômes peuvent favoriser la mobilité en donnant accès à des qualifications et à des emplois différents de ceux des parents. Le document 2 montre toutefois que les diplômes obtenus restent fortement liés au diplôme des parents. Parmi les personnes dont les parents n'ont pas de diplôme autre que le certificat d'études primaires ou le brevet des collèges, **27,4 %** sont diplômées du supérieur. Cette part atteint **44,9 %** lorsqu'au moins un parent est diplômé au plus du secondaire et **78,1 %** lorsqu'au moins un parent est diplômé du supérieur. Le document indique aussi que la part de diplômés du supérieur est de **30,5 %** parmi les personnes dont le père est employé ou ouvrier, contre **65,4 %** parmi celles dont le père est cadre, exerce une profession intellectuelle supérieure ou une profession intermédiaire. Ces écarts montrent que les parcours scolaires ne sont pas indépendants de l'origine sociale. Les ressources matérielles et culturelles de la famille, sa familiarité avec les études et ses attentes peuvent contribuer à influencer les parcours scolaires. Le diplôme peut ainsi ouvrir l'accès à certaines positions, mais les chances de l'obtenir sont socialement différenciées.

Enfin, les trajectoires individuelles et les stratégies familiales peuvent également accompagner la mobilité. Le document 3 présente Clémence, issue d'une famille populaire rurale : sa mère a arrêté sa scolarité en cinquième et son père est ouvrier qualifié, titulaire d'un CAP de tôlerie. Après avoir obtenu le concours de recrutement de professeur des écoles en 2003, Clémence devient professeure des écoles et directrice d'une école rurale. Son parcours illustre une mobilité ascendante. Ses frères et sœurs s'orientent également vers des études générales et longues : son frère Sébastien poursuit des études après un BTS et devient cadre dans le secteur tertiaire ; sa sœur Sophie, après une classe préparatoire, intègre Sciences Po. Ces exemples montrent que les études, les aspirations et les expériences au sein de la fratrie peuvent accompagner des parcours de mobilité. Il s'agit toutefois de trajectoires individuelles : elles ne démontrent pas que les inégalités liées à l'origine sociale ont disparu.

En conclusion, la mobilité sociale s'explique par la combinaison de plusieurs facteurs. Les transformations de la structure des emplois contribuent aux changements de position entre générations ; les études et les diplômes peuvent permettre d'accéder à de nouvelles professions ; les ressources et

les stratégies familiales influencent également les parcours. Cependant, les écarts de diplômes selon l'origine sociale observés dans le document 2 montrent que les possibilités de mobilité restent inégalement réparties.

Sujet : https://www.sujetdebac.fr/annales-pdf/2025/spe-sciences-eco-sociales-2025-asie-2-sujet-officiel.pdf
© FormaV EI • Proposition de correction, distincte d'un corrigé officiel.

Copyright © 2027 FormaV®. Tous droits réservés.

FormaV® est une marque déposée auprès de l'INPI sous le numéro 5227897.

Ce document a été élaboré par FormaV® avec le plus grand soin afin d'accompagner chaque apprenant vers la réussite de ses examens. Son contenu (textes, graphiques, méthodologies, tableaux, exercices, concepts, mises en forme) constitue une œuvre protégée par le droit d'auteur.

Toute copie, partage, reproduction, diffusion ou mise à disposition, même partielle, gratuite ou payante, est strictement interdite sans accord préalable et écrit de FormaV®, conformément aux articles L.111-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. Dans une logique anti-plagiat, FormaV® se réserve le droit de vérifier toute utilisation illicite, y compris sur les plateformes en ligne ou sites tiers.

En utilisant ce document, vous vous engagez à respecter ces règles et à préserver l'intégrité du travail fourni. La consultation de ce document est strictement personnelle.

Merci de respecter le travail accompli afin de permettre la création continue de ressources pédagogiques fiables et accessibles.