

<b>Épreuve composée – Sujet 2</b>
-----------------------------------

Cette épreuve comprend trois parties.

1 – Pour la partie 1 (Mobilisation des connaissances), il est demandé au candidat de répondre aux questions en faisant appel à ses connaissances personnelles dans le cadre de l'enseignement obligatoire.

2 – Pour la partie 2 (Étude d'un document), il est demandé au candidat de répondre à la question en adoptant une démarche méthodologique rigoureuse de présentation du document, de collecte et de traitement l'information.

3 – Pour la partie 3 (Raisonnement s'appuyant sur un dossier documentaire), il est demandé au candidat de traiter le sujet :

- en développant un raisonnement ;
- en exploitant les documents du dossier ;
- en faisant appel à ses connaissances personnelles ;
- en composant une introduction, un développement, une conclusion.

Il sera tenu compte, dans la notation, de la clarté de l'expression et du soin apporté à la présentation.

### Première partie : Mobilisation des connaissances

1. Montrez que le PIB ne permet pas d'évaluer la soutenabilité de la croissance. (3 points)
2. Présentez les différentes formes de capital qui participent à l'entretien de la croissance. (3 points)

### Deuxième partie : Etude d'un document (4 points)

Vous présenterez le document puis identifierez les sources de la croissance économique selon les pays sur la période 1985-2010.

Les sources de la croissance économique<sup>(1)</sup> de 1985-2010

	TCAM%	En point de %		
	PIB	Facteur capital	Facteur travail	PGF <sup>(2)</sup>
France	1,8	0,7	0,2	1,0
Irlande	4,4	0,9	0,9	2,7
Etats-Unis	2,6	0,9	0,7	1,1
Italie	1,4	0,8	0,2	0,4
Belgique	2,3	0,7	0,2	1,3
Corée du Sud	6,1	1,7	0,6	3,8

Source : OCDE, 2012.

1. Certaines données ont été arrondies.
2. PGF : productivité globale des facteurs.

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

A l'aide de vos connaissances et du dossier documentaire, vous montrerez que la politique climatique repose sur la complémentarité de différents instruments.

### DOCUMENT 1

Évolution du taux moyen de CO<sub>2</sub> émis par les voitures neuves en France et en Europe  
(g de CO<sub>2</sub> par km)

	1995	1997	2000	2005	2006
France	176	169	162	152	149
UE 15	185	180	169	160	160

« Depuis dix ans, l'Union européenne a multiplié ses engagements en vue de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub>, soit globalement (protocole de Kyoto), soit de façon plus ciblée (émissions issues des voitures). [...] La proposition de règlement présentée par la Commission fixe une norme d'émission de CO<sub>2</sub> de 130 g/km. [...] Le respect de cette norme serait garanti par des pénalités applicables à partir de 2012, calculées sur le dépassement, le prix du gramme de CO<sub>2</sub>, et le nombre de voitures vendues. »

Source : Sénat, « Emissions de Co2 des voitures neuves », Rapport d'information de Mme Fabienne Keller, sénateur du Bas-Rhin, n°361, mai 2008, p.1  
<http://www.senat.fr/rap/r07-361/r07-361-syn.pdf>

### DOCUMENT 2

Une taxe environnementale sur les émissions vise à introduire une incitation à réduire les atteintes à l'environnement en leur donnant un prix. (...) L'intérêt d'utiliser un système de taxe pour tarifier la nuisance environnementale est d'envoyer un signal prix clair aux entités économiques. (...)

Les taxes et les permis d'émission sont souvent opposés l'un à l'autre. (...) La revue des instruments politiques qui se mettent progressivement en place dans le cadre de l'action contre le changement climatique montre pourtant clairement qu'ils sont bien plus complémentaires que concurrents. (...) Des États européens comme le Danemark, la Norvège, le Royaume-Uni et la Suède ont en effet réussi à instituer une taxe carbone. (...)

Dans la pratique, la difficulté pour les pouvoirs publics est moins de choisir entre les différents instruments que de trouver la bonne combinaison entre eux et d'en réunir les conditions d'acceptabilité. (...) L'acceptabilité de la taxe est d'autant plus un enjeu dans le contexte d'un accord international sur le climat que l'imposition d'une taxe au niveau international soulève des questions de souveraineté. De fait la taxe est moins acceptable qu'un système de permis, comme on l'a vu dans le cadre du Protocole de Kyoto <sup>(1)</sup> et au niveau européen.

Source : « Normes, écotaxes, marchés de permis : quelle combinaison optimale face au changement climatique ? », de PERTHUIS Christian, SHAW Suzanne, LECOURT Stephen, *Les Cahiers du Programme de Recherche en Economie du Climat*, juin 2010.

(1) En 1997, le Protocole de Kyoto a fixé des quotas visant à réduire globalement les émissions de gaz à effet de serre de 5 % entre 2008 et 2012 par rapport à la situation de 1990.

### DOCUMENT 3

Volumes de transactions de quotas<sup>(1)</sup> depuis le lancement du système d'échange de quotas dans l'Union européenne

	Volumes échangés (en millions de quotas)	Valeur des transactions (en millions d'euros courants)	Prix moyen du quota en euros courants
2005	262	5 400	20,6
2006	828	14 500	17,5
2007	1 458	25 200	17,3
2008	2 731	61 200	22,4
2009	5 016	65 900	13,1

Source : « Références économiques pour le développement durable, Prix du quota de CO<sub>2</sub> et taxe carbone : quelques éléments de cadrage », DE PERTHUIS Christian, DELBOSC Anaïs, *Conseil Economique pour le Développement Durable*, 2010.

(1) Un quota représente un droit d'émission d'une tonne de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>).