CEJM — Ch. 5 · Corrigé complet — UrbanMobil

Document réservé au professeur · 6 parties · 13 questions · 60 points



✔ Corrigé Partie 1 — Les défaillances de marché

✔ Correction

Q1a — Externalité négative :

La **pollution atmosphérique et sonore** des véhicules thermiques en centre-ville (maladies respiratoires, stress, réchauffement climatique). Les produits d'UrbanMobil réduisent cette externalité en substituant des déplacements propres aux déplacements polluants.

Q1b — Défaillance de marché :

Le prix des véhicules thermiques ne reflète pas leur **coût social réel** : les coûts de santé et environnementaux ne sont pas intégrés dans le prix de marché → surconsommation de transport polluant par rapport à l'optimum social.

Q1c — Intervention publique :

Taxe carbone sur les carburants · Zones à Faibles Émissions (ZFE) · Bonus écologique subventionnant les véhicules électriques.

✔ Correction

Q2a — Bien public :

Les pistes cyclables sont **non-rivales** (l'usage par un cycliste n'empêche pas un autre) et **non-excluables** (impossible d'empêcher leur utilisation une fois construites).

Q2b — Impossibilité du secteur privé :

Phénomène du **« passager clandestin »** (free rider) : l'entreprise privée ne peut pas faire payer chaque utilisateur de manière efficace → sous-production → financement public nécessaire.

✔ Correction

Q3 — Asymétrie et correction :

Les vendeurs connaissent les performances réelles des batteries (autonomie, durée de vie) alors que les acheteurs ne disposent pas de ces informations → **sélection adverse**.

Correction : étiquetage énergétique standardisé · normes certifiées · tests comparatifs · garanties minimales légales.



✔ Corrigé Partie 2 — Les trois fonctions de l'État selon Musgrave

✔ Correction

Q4a — Fonction d'allocation :

L'État finance un bien quasi-public (bornes recharge) que le marché ne fournirait pas en zone rurale peu rentable → correction de la défaillance de marché.

Q4b — Fonction de redistribution :

L'État modifie la répartition primaire des revenus en faveur des ménages modestes → justice sociale et réduction des inégalités d'accès à la mobilité durable.

Q4c — Fonction de régulation :

L'État soutient le pouvoir d'achat face à un choc conjoncturel → maintenir l'activité économique, éviter une contraction brutale de la consommation.

✔ Correction

Q5a — Mécanisme économique :

Aides sociales → revenu disponible ↑ → capacité de consommation ↑ → demande pour les produits d'UrbanMobil accessibles financièrement.

Q5b — Fonction concernée :

Fonction de redistribution. Objectifs : réduction des inégalités, lutte contre la pauvreté, garantie d'un niveau de vie minimal.



✔ Corrigé Partie 3 — Le Carré Magique de Kaldor

✔ Correction

Q6 — Les quatre objectifs :

Croissance : taux de croissance du PIB en volume.

Plein-emploi : taux de chômage (cible ~4-5 % dans les pays développés).

Stabilité des prix : taux d'inflation (cible ~2 % pour la BCE).

Équilibre extérieur : solde de la balance commerciale (export ≈ import).

✔ Correction

Q7a — Objectifs visés :

Croissance économique (effet multiplicateur des subventions) et **plein-emploi** (soutien à l'activité dans la mobilité électrique).

Q7b — Arbitrage créé :

Dilemme **croissance** ↔ **stabilité des prix** : forte stimulation → pénuries (composants, lithium) → inflation par les coûts.

Q7c — Impact sur UrbanMobil :

Court terme : ventes en forte hausse. Mais si inflation → coûts d'approvisionnement (batteries) ↑ → compression des marges ou perte de compétitivité.



✔ Corrigé Partie 4 — Les finalités sociales

✔ Correction

Q8a — Risque social :

Exclusion sociale et territoriale. Cercle vicieux : pas de transport → pas d'emploi → chômage long → pauvreté → inégalités territoriales → perte de cohésion sociale.

Q8b — Deux mesures de l'État :

① Lignes de transport public dédiées reliant ces quartiers aux zones d'emploi et de formation.

② Aides financières ciblées (chèques mobilité, prêts à taux zéro) pour l'acquisition de moyens de transport durables.

Q8c — Rôle d'UrbanMobil :

Partenariats public-privé → formules de location longue durée à tarif social · points de maintenance de proximité · insertion professionnelle dans les métiers de la mobilité durable.

✔ Correction

Q9a — Justice sociale :

Le dispositif compense les inégalités de revenus qui empêchent l'accès équitable à la mobilité. Sans aide → modes de déplacement moins fiables → parcours académique pénalisé.

Q9b — Égalité des chances :

Mêmes conditions de mobilité → réduction du déterminisme social → meilleur accès aux formations, stages, emplois → insertion professionnelle indépendante de l'origine sociale.



✔ Corrigé Partie 5 — La stabilisation conjoncturelle

✔ Correction

Q10a — Mécanisme de la relance :

Dépenses publiques d'investissement → revenus supplémentaires → consommation + investissement privé → **effet multiplicateur keynésien** → relance de l'activité globale.

Q10b — Effets sur UrbanMobil :

Direct : commandes publiques d'équipements (vélos, bornes, maintenance pour collectivités).

Indirect : hausse du pouvoir d'achat des ménages et de la confiance → ventes aux particuliers ↑.

Q10c — Risque macroéconomique :

Creusement du **déficit public** et de la dette · risque d'effet d'éviction (crowding out) · risque d'**inflation** si l'offre ne suit pas la demande stimulée.

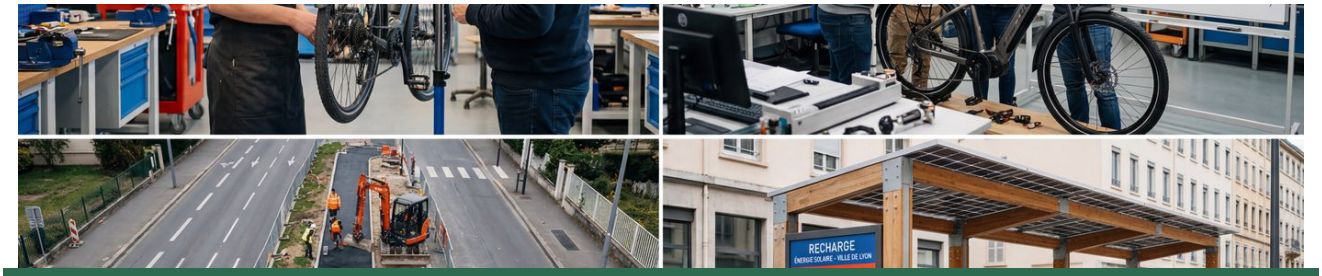
✔ Correction

Q11a — Effet sur le crédit :

Taux directeurs ↑ → refinancement des banques plus coûteux → répercussion sur les taux clients → crédit **plus cher et moins accessible**.

Q11b — Impact sur UrbanMobil :

Ventes ↓ : vélos et trottinettes (1 500-3 000 €) souvent financés à crédit → mensualités plus élevées → report d'achat ou renoncement temporaire.



✔ Corrigé Partie 6 — Les politiques structurelles de long terme

✔ Correction

Q12a — Type de politique structurelle :

Politique de **développement du capital humain** : améliorer les qualifications de la main-d'œuvre pour accroître productivité et employabilité dans les secteurs d'avenir.

Q12b — Bénéfices pour UrbanMobil :

• Techniciens qualifiés disponibles (maintenance, réparation, conseil) → SAV de qualité → fidélisation.

• Nouveaux services à valeur ajoutée (diagnostics, conseil en mobilité).

• Réduction des coûts de formation interne grâce au recrutement de candidats déjà formés.

✔ Correction

Q13a — Classification :

Pistes cyclables → Politique d'**aménagement du territoire** (réduire les fractures territoriales).

Fiscalité carbone → Politique de **transition écologique** (orienter l'économie vers un modèle bas-carbone).

Pôles de compétitivité → Politique de **R&D; et d'innovation** (stimuler le progrès technique).

Q13b — Impact sur UrbanMobil :

Pistes cyclables : usage plus sûr et attractif → demande structurellement en hausse.

Fiscalité carbone : alternatives polluantes plus chères → compétitivité-prix des solutions électriques ↑.

Pôles de compétitivité : partenariats R&D;, co-développement → montée en gamme et différenciation.
