

BACCALAURÉATS PROFESSIONNELS

ASSISTANCE À LA GESTION DES ORGANISATIONS ET DE LEURS ACTIVITÉS

LOGISTIQUE

MÉTIERS DE LA SÉCURITÉ

MÉTIERS DE L'ACCUEIL

MÉTIERS DU COMMERCE ET DE LA VENTE (options A et B)

ORGANISATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

SESSION 2025

ÉPREUVE DU MARDI 13 MAI 2025

ÉPREUVE D'ÉCONOMIE-DROIT

Durée : 2h

Coefficient : 1

DOSSIER SUJET

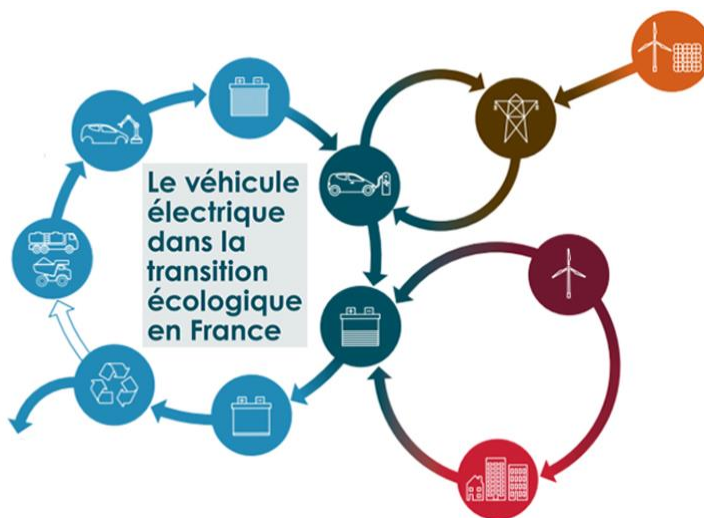
Ce dossier comprend 6 pages numérotées de DS 1/6 à DS 6/6.

L'usage de la calculatrice n'est pas autorisé.

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	25-BCP-ECODROI-AP1	Session 2025	DS
U11 - Épreuve d'Économie-Droit	Durée : 2 h	Coefficient : 1	Page 1/6

Les véhicules électriques : un élément de transition écologique

À moins que les règles du jeu ne changent d'ici à la fin de l'année 2025, les constructeurs automobiles vont être confrontés à un défi de taille dans les mois à venir : respecter le nouveau seuil moyen d'émission par fabricant exigé par l'Europe à 95g de CO₂ par km pour l'ensemble des véhicules vendus. Ce chiffre ne pourra être atteint que par une augmentation des ventes de véhicules électriques qui diminuera le niveau moyen des émissions des différents constructeurs.



2025 s'annonce donc comme une année particulièrement tendue sur le marché des véhicules électriques : au-delà de nouveaux modèles attendus qui devraient relancer l'attention du public, c'est surtout une année où le client pourrait tirer quelques bénéfices de la nécessaire augmentation des ventes de véhicules électriques, avec des prix revus à la baisse. À force de ne parler que de l'objectif de 2035 (l'interdiction complète de la vente des véhicules à moteurs thermiques), la première échéance de 2025 a été quelque peu occultée.

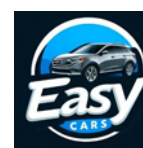
Les marques semblent sur le papier avoir plutôt bien anticipé le virage, en ajoutant au catalogue des voitures électriques plus abordables, mais elles devront également, pour séduire une nouvelle frange de la population, baisser les prix des véhicules déjà existants. Il faudra aussi s'appuyer sur l'État qui intervient par différentes mesures pour accompagner les acteurs du marché vers l'objectif de 2035.

Vous effectuez votre période de formation professionnelle en entreprise au sein du garage **EASY CARS** situé à Abbeville (Somme). Cette entreprise propose un choix de véhicules neufs toutes marques (motorisation thermique).

Soucieux de développer son activité, monsieur Christophe Six, le gérant, suit de très près la réglementation européenne concernant la transition écologique. Il envisage de commercialiser uniquement des véhicules électriques. Cette stratégie lui permettrait de toucher un nouveau profil de clients.

Monsieur Six, s'interroge sur les aspects de ce marché limitant l'empreinte carbone des véhicules. Il vous associe à sa réflexion (pour l'aider) à répondre à cette question :

« Le développement du marché des véhicules électriques est-il un levier pour la transition écologique du pays ? »



Raison sociale	EASY CARS
Activité	Vente de voitures
Date de création	2020
Type d'organisation	Entreprise
Adresse	12, rue de la République Abbeville
Chiffres d'affaires	320 680 €
Effectif	3 personnes

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	25-BCP-ECODROI-AP1	Session 2025	DS
U11 - Épreuve d'Économie-Droit	Durée : 2 h	Coefficient : 1	Page 2/6

Travail à faire

1ère partie - Exploitation des documents

À l'aide du dossier documentaire et de vos connaissances, et afin de préparer au mieux l'étude qui vous a été confiée, effectuer le travail suivant :

1. Résumer en 8 à 10 lignes les idées principales du document 1.
2. Repérer les idées principales du document 2.
3. Répondre aux questions suivantes :
 - 3.1 Expliciter l'expression soulignée dans le contexte (page 2) : « Il faudra aussi s'appuyer sur l'État qui intervient par différentes mesures pour accompagner les acteurs du marché vers l'objectif de 2035 ».
 - 3.2 Identifier les problématiques liées à l'utilisation des véhicules électriques en France.

2ème partie – Écrit structuré

À l'aide de vos connaissances et du dossier joint, rédiger une réponse structurée et argumentée (en suivant le plan proposé ci-dessous) à la question posée par monsieur Six :

« Le développement du marché des véhicules électriques est-il un levier pour la transition écologique ? »

Dans une introduction, présenter la problématique, expliciter ses concepts essentiels et annoncer le plan.

I. Un levier prometteur pour la transition écologique

- A. Une modalité de déplacement favorable pour la transition écologique
- B. Un engagement de l'Etat pour accompagner le développement

II. Des freins persistants vers la transition écologique

- A. Un constat nuancé autour de la production et de l'usage de véhicules électriques
- B. Des contraintes liées au marché

Dans une conclusion, répondre de manière synthétique à la problématique.

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	25-BCP-ECODROI-AP1	Session 2025	DS
U11 - Épreuve d'Économie-Droit	Durée : 2 h	Coefficient : 1	Page 3/6

Document 1 – Les Français et les véhicules électriques

L'ADEME* a réalisé une étude sur la perception et les attendus du grand public à l'égard des véhicules électriques. Les gens n'y sont pas opposés, mais estiment ne pas avoir les moyens.



5 %
DES FRANÇAIS disposent d'un véhicule électrique (VE) ou hybride rechargeable (VHR). Leur profil : 35-54 ans, aisé, résidant en maison individuelle, dans de grands pôles urbains.



85 %

des gens interrogés considèrent que les VE et VHR ne sont pas accessibles pour eux.

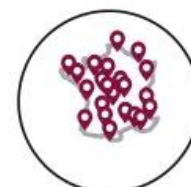
CE QU'ATTENDENT
LES SONDÉS POUR ÊTRE
CONVAINCUS



Un prix d'achat plus proche de celui d'un véhicule thermique



Une autonomie plus grande des batteries (561 km minimum)



Une meilleure couverture du territoire en bornes de recharge



Une durée de recharge maximale d'une heure, idéalement de 30 minutes



25 737 €

Budget moyen pour acheter une voiture électrique (neuve le plus souvent)

vs



12 655 €

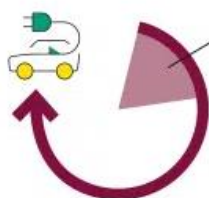
pour une voiture thermique (achetée d'occasion dans 64 % des cas)

15 %

seulement des Français considèrent que leur territoire est suffisamment couvert en bornes de recharge (contre 45 % qui pensent que la couverture est beaucoup trop faible).

65 %

des sondés craignent que la fin des véhicules thermiques creuse encore les inégalités sociales et territoriales, avec une partie de la population qui, n'ayant pas eu accès aux véhicules électriques, se retrouve très limitée dans ses capacités de déplacements.



21 %

des sondés seulement pensent que les VE ont une empreinte environnementale réduite par rapport aux véhicules thermiques. Or, avec une batterie de capacité raisonnable (< 60 kWh), et à modèles équivalents, leur impact est 2 à 3 fois moindre sur l'ensemble de son cycle de vie.

* Agence de la transition écologique - Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	25-BCP-ECODROI-AP1	Session 2025	DS
U11 - Épreuve d'Économie-Droit	Durée : 2 h	Coefficient : 1	Page 4/6

Document 2 – Voitures électriques : sont-elles vraiment écologiques ?

Dans un avis rendu début octobre 2022, l'Ademe (l'Agence de la transition écologique - Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) montre que les véhicules électriques ont un impact environnemental nettement moindre que leur équivalent thermique, mais un impact réel quand même. Elle invite donc à en repenser les usages.

« Voiture verte », « zéro carbone » ou « énergie propre » : beaucoup de slogans promeuvent les voitures électriques. Des formules excessivement optimistes par rapport à la réalité de l'impact environnemental de ces véhicules, comme le montre le rapport de l'Ademe, dans un avis paru quelques jours avant le Mondial de l'Automobile. Aujourd'hui, les motorisations électriques constituent à peine 2 % du parc total, mais elles représentent 16 % des ventes. Dans la perspective de l'interdiction de la vente des moteurs thermiques en 2035 et de l'atteinte de la neutralité carbone en 2050, l'intérêt de ces véhicules méritait donc d'être précisé.

Pour commencer, une voiture électrique n'est jamais « zéro carbone ». Sa production, et notamment celle de ses batteries, émet des gaz à effet de serre (à l'origine du réchauffement climatique). Avant même d'avoir roulé le moindre kilomètre, une voiture électrique a donc une « dette » carbone de 5 à 15 tonnes équivalent CO₂, selon les modèles. Cette empreinte est 2 à 3 fois supérieure à celle d'un équivalent thermique, indique l'Ademe.

C'est donc à l'usage que l'intérêt de la voiture électrique apparaît. Logiquement, la voiture électrique émet incomparablement moins de CO₂ qu'une voiture thermique qui roule en brûlant de l'essence. Ceci est particulièrement vrai si la production d'électricité est décarbonée (issue du nucléaire ou de sources renouvelables), ce qui est plutôt le cas en France [...]. Au fil des kilomètres, la voiture électrique prend donc l'avantage en termes d'émission de CO₂. Pour une berline compacte, le point de bascule se situe aux environs de 70 000 km. Au final, sur l'ensemble de sa durée de vie et en considérant qu'elle va rouler 200 000 km, « une voiture électrique roulant en France a un impact carbone 2 à 3 fois inférieur à celui d'un modèle similaire thermique », conclut l'Ademe. Selon d'autres estimations, cet ordre de grandeur est même supérieur. Si on prend en compte l'impact de carbone de l'extraction de l'essence et de son acheminement, l'impact carbone de la voiture thermique est supérieur aux estimations courantes. Inversement, si on prend en compte les progrès récents dans la production des batteries, l'impact carbone de la fabrication des véhicules électriques est réduit. Spécialisée dans ces questions, l'ONG Transport et Environnement, financée notamment par la Fondation européenne pour le climat, fait ainsi ses propres calculs. « Nos propres analyses sur le cycle de vie montrent un impact carbone 5 fois moindre pour les voitures électriques en France », indique son directeur France, Lucien Mathieu.

Les émissions de gaz à effet de serre représentent une part prépondérante de l'impact environnemental des véhicules, mais ce n'est pas la seule. Qu'en est-il sur la pollution de l'air ? Sur ce plan-là, l'avantage va aux moteurs électriques qui n'émettent aucun polluant d'échappement, évitant notamment de libérer des oxydes d'azote. Ces gaz toxiques restent problématiques dans plusieurs métropoles françaises, même si les émissions des voitures thermiques ont été très fortement réduites grâce aux pots catalytiques. Du côté des particules, le bilan est également avantageux, mais moins clairement. Si les véhicules électriques émettent moins de particules liées à l'usure des plaquettes de frein, ils émettent quand même, et peut-être autant, des particules liées à l'abrasion des pneus en contact avec la chaussée et à la remise en suspension de celles présentes à terre. Et ce, d'autant plus que les véhicules électriques sont plus lourds et ont des pneus de plus grande taille.

UFC-Que Choisir - www.quechoisir.org - Publié le 13 novembre 2022

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	25-BCP-ECODROI-AP1	Session 2025	DS
U11 - Épreuve d'Économie-Droit	Durée : 2 h	Coefficient : 1	Page 5/6

Document 3 – L'utilisation des véhicules électriques accompagne l'objectif de neutralité carbone

La norme CAFE (pour *Corporate Average Fuel Economy*), entrée en vigueur en janvier 2021, obligeait jusqu'alors les constructeurs à ne commercialiser dans l'Union européenne que des véhicules émettant moins de 95 grammes de CO₂ par km.

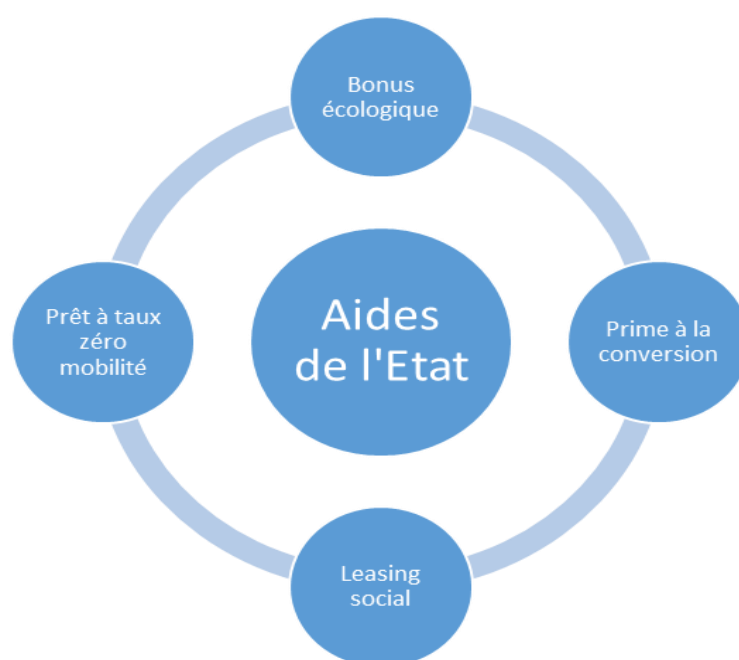
Cette exigence s'inscrit dans une trajectoire visant à atteindre 50 g/km d'ici 2030, puis 0 g/km par véhicule en 2035, date à laquelle les régulateurs prévoient d'interdire la vente de voitures thermiques neuves dans l'Union européenne.

Le non-respect de ces seuils pourrait entraîner de lourdes amendes – pouvant atteindre des milliards d'euros.

izi-by-edf.fr

Qu'est-ce qu'une voiture électrique : des économies au quotidien. Le premier avantage concerne directement le coût d'utilisation. Plus aucune dépense en carburant ! Désormais, vous devez recharger votre voiture via une prise de courant domestique ou une borne (chez vous, au bureau ou dans une station de recharge). Le prix de l'électricité permet à la voiture électrique d'avoir un coût par kilomètre moins élevé qu'une voiture thermique. La recharge en électricité coûte moins cher qu'un plein de carburant à distance équivalente parcourue.

www.hyundai.com



Grand Paris :

Depuis le 1^{er} janvier 2025, les voitures diesel immatriculées avant 2011 ou celles à essence immatriculées avant 2006 ne pourront plus circuler dans certaines zones, sauf durant douze jours par an. Le contrôle sanction ne devrait pas être actif avant 2026.

www.lemonde.fr

Baccalauréat Professionnel Secteur Tertiaire	25-BCP-ECODROI-AP1	Session 2025	DS
U11 - Épreuve d'Économie-Droit	Durée : 2 h	Coefficient : 1	Page 6/6