



**CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE
POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE
DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION
DE CLASSE NORMALE
DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS**

**SESSION 2024
Vendredi 26 Janvier 2024**

**SUJET
ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ N°2
QUESTIONS À RÉPONSE COURTE
COEFFICIENT 2**

PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX

Ce sujet comporte 11 pages.

Dossier documentaire relatif aux Questions communes à toutes les options :
Pages 2 à 7.

Dossier documentaire relatif aux Questions de l'option choisie lors de l'inscription au concours :
Pages 8 à 10.

Questions :
Page 11.

Vous devez écrire uniquement sur la copie d'examen qui vous a été remise et sur les **copies additionnelles qui vous seront distribuées si besoin**.

Si vous utilisez des copies additionnelles vous devez **renseigner de nouveau - intégralement - le cadre supérieur de la première page de la copie**, ainsi que la pagination en bas à droite.



Sous peine de nullité, votre copie et vos copies additionnelles, ne doivent en aucun cas être signées ou comporter un signe distinctif permettant l'identification du candidat (signature, nom, paraphe, initiales, symbole, collage de documents, etc.).

Vous devez écrire à l'encre bleue ou noire - pas d'autre couleur - sous peine de nullité car cela peut s'apparenter à un signe distinctif. Il vous est demandé d'apporter un soin particulier à la présentation de votre copie.

Le permis de conduire, plébiscité dans les campagnes, délaissé en ville, symbole de fractures territoriales et sociales

Reportage : Le gouvernement a annoncé un abaissement à 17 ans de l'âge minimum nécessaire pour l'obtention de ce précieux sésame à partir de janvier 2024. Une mesure attendue avec plus ou moins d'impatience selon les territoires. Un même constat unit en revanche les jeunes : le coût du permis est jugé trop élevé.

On n'est peut-être pas sérieux à 17 ans, mais on pourra bientôt passer son permis de conduire. Mercredi 21 juin, à Matignon, la première ministre, Elisabeth Borne, a confirmé que le gouvernement allait abaisser l'âge minimum pour le permis dès le 1^{er} janvier 2024. Une mesure destinée notamment aux jeunes en apprentissage. Elle en ravira bien d'autres, puisque 86 % des 18-26 ans le jugent indispensable, selon une étude de l'Institut Montaigne, publiée en mai 2022.

Pour autant, le précieux sésame est plus important pour les populations éloignées des métropoles et des centres-villes. Les chiffres des rapports de l'Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire (Injep) révèlent une fracture territoriale et sociale sur les questions de mobilité en France : 85 % des jeunes de 18-24 ans résidant en milieu rural avaient le permis en 2019, contre 41 % en agglomération parisienne. En 2014, ils étaient 77 % dans la première catégorie et 50 % dans la seconde.

À Vinzieux, commune de 450 habitants en Ardèche, les distances se calculent en « *minutes en voiture* ». Là-bas, l'automobile est reine et Elisa Ribeiro l'a bien compris. Cette lycéenne a passé et obtenu son permis le 5 juin, à 18 ans, après avoir enchaîné les heures de conduite accompagnée. « *C'est un passage obligé, on ne se pose même pas la question. Il me le faut pour être indépendante, aller où je veux* », témoigne-t-elle.

« Gouffre financier »

A son côté, Emmy Berne, 17 ans et 2 100 kilomètres de conduite accompagnée à son actif depuis décembre 2022, attend avec impatience de souffler ses dix-huit bougies, en mai 2024. Elle aimerait déjà pouvoir conduire seule, pour éviter à ses parents de « *faire le taxi* », mais aussi pour ne pas passer son examen en même temps que le bac, l'année prochaine.

Ce serait un euphémisme de dire que les transports en commun sont rares ici. Seul le car scolaire passe le matin et le soir (et uniquement en période scolaire). Pour rejoindre Annonay, la ville la plus proche, il faut compter une heure de marche puis quinze minutes de bus. En voiture, vingt minutes suffisent. Le maire de Vinzieux, Hugo Biolley, peut témoigner que la question de la mobilité est la première préoccupation des jeunes dans sa commune. Il le peut d'autant plus que, à 22 ans, il est le plus jeune édile de France et le premier concerné. L'étudiant à Sciences Po Grenoble, possesseur de la carte rose dès 17 ans et demi, mais qui a dû attendre ses 18 ans pour prendre le volant tout seul, parcourt en moyenne 10 000 kilomètres tous les trois mois depuis son début de mandat. Déplorant les frais d'essence et d'entretien qui vont avec. « *La voiture nous permet de nous émanciper, nous donne accès à la formation et à l'emploi et, en même temps, c'est un gouffre financier et écologique, créateur d'inégalités* », regrette l'élu.

A 26 ans, Simon (les personnes mentionnées par leur prénom ont requis l'anonymat) est encore bien loin de ces préoccupations. Ce journaliste parisien, lui, n'a pas le permis et a pris la décision de ne jamais le

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 2 sur 11

passer. « *Ma vie est organisée de telle sorte que je n'ai jamais besoin de prendre la voiture*, assène-t-il. *Je fais tout en transports en commun, ou sinon du stop.* » Une posture qui le « *coupe de la société et des enjeux politiques d'une certaine manière* », reconnaît-il, très peu concerné par la hausse des prix de l'essence ces derniers mois.

Observant le parcours de ses amis, il n'est pas pressé de se lancer dans un processus qui peut compter des échecs, synonymes d'heures de conduite à 50 euros supplémentaires dans la capitale. Selon la Sécurité routière, 57,1 % des candidats ont obtenu leur permis léger en France, en 2022. L'Ile-de-France compte le plus de recalés en région métropolitaine, avec 53,2 % d'admis.

« Dernier grand rite de passage »

Juliette, 25 ans, habitante dans le 18^e arrondissement de Paris, a par exemple loupé son code deux fois, à une question près. « *Ce n'était déjà pas une priorité, cela m'a démotivée et je suis passée à autre chose* », concède-t-elle. De toute façon, elle ne s' imagine pas avoir une voiture dans son quartier. Pour la garer où ? Et puis on ne cesse de lui répéter qu'il faut conduire régulièrement après avoir eu son permis pour ne pas perdre la main.

Autour d'elle, Juliette a vu ses amis commencer à avoir le permis vers 23 ans. Au chômage actuellement, la jeune femme pense reprendre des études, repoussant encore la priorité de passer le permis. « *Si je ne gagne pas ma vie, ce sera compliqué de le payer. Bon, ça m'embêterait quand même d'arriver à 30 ans et de ne pas l'avoir* », conclut-elle.

Assis à la terrasse d'un café du centre-ville de Lyon, le sujet fait débat entre Kalim Bouhramat et Louise Desmaret, tous les deux lycéens de 17 ans. Le premier a plutôt hâte de passer son permis, même si le coût est un frein, la seconde estime pouvoir s'en passer pour le moment. La discussion tourne vite autour de la place de la voiture en ville et des enjeux écologiques : « *Certaines personnes dans les coins paumés auront toujours besoin de la voiture. C'est plutôt dans les centres-villes qu'on doit faire des efforts, on n'a pas d'excuses* », soutient Louise Desmaret. Kalim Bouhramat souligne tout de même l'aspect pratique pour certaines occasions, et insiste sur « *ce grand changement* » de pouvoir conduire tout

« *Pour beaucoup de jeunes, le permis demeure un moment essentiel de leur existence. Il reste le dernier grand rite du passage de l'adolescence à l'âge adulte, dans le sens où le baccalauréat est quasiment donné à tout le monde, le service militaire a disparu...* », analyse le sociologue David Le Breton, professeur à l'université de Strasbourg et directeur de l'enquête « Les jeunes au volant », publiée en 2022.

Kalim et Louise s'accordent au moins sur un point : il serait plus intéressant de baisser le coût du permis plutôt que l'âge de le passer. Selon l'étude de l'Institut Montaigne, c'est la principale difficulté identifiée par les jeunes : 68 % d'entre eux estiment qu'il est difficile de financer son permis (en moyenne à 1 800 euros) ; 21 % des jeunes sans permis seraient plus motivés à le passer si son coût baissait.

Indispensable pour quitter le quartier

Dorsa et Ani ne diront pas le contraire. Elles ont respectivement 18 et 17 ans, habitent à Vaulx-en-Velin (Rhône), en périphérie de Lyon, et viennent de terminer le lycée. Les deux racontent la galère des transports en commun, l'heure (au minimum) passée dans le tram et le bus pour rejoindre le centre-ville lyonnais, les changements de ligne, les retards, la chaleur des rames pendant l'été. Bref, tout ce qui rend la voiture plus désirable. Récemment, Dorsa n'a pas été prise pour faire du baby-sitting, car il lui fallait le permis. Pendant l'été 2022, Ani devait endurer deux heures de transports en commun avec changements pour se rendre, à quelques kilomètres de Lyon, dans un parc où elle était animatrice encadrante pour des parcours enfants. Elle a arrêté au bout de quelques semaines.

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 3 sur 11

Un cercle vicieux : le permis est nécessaire pour aller travailler, mais il faut aussi travailler pour payer le permis. Un enjeu particulièrement perceptible dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), où les questions de mobilité croisent les situations de précarité. Selon les chiffres de l'Injep, en 2019, 42 % des jeunes de 18-24 ans avaient leur permis dans les QPV (contre 67 % hors QPV).

« En plus d'effets divers dont l'âge (une population plus jeune entraîne un taux de possession du permis plus bas), la possession du permis est fortement liée au niveau de qualification des personnes. On observe donc un taux de possession plus bas sur ces territoires », analyse un rapport de 2018 du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) sur la mobilité des résidents des QPV.

Comme soixante jeunes par an depuis huit ans, Dorsa et Ani ont donc rejoint la « bourse au permis », mise en place par la mairie de Vaulx-en-Velin. En contrepartie d'une aide financière de 380 euros, les futurs jeunes conducteurs doivent trente heures d'engagement citoyen auprès d'une association ou d'un service municipal.

La voiture reste vue comme l'outil indispensable pour quitter le quartier. C'est pour cela que Majid, 22 ans, originaire de Garges-lès-Gonesse (Val-d'Oise), tente de passer le permis d'ici à l'été, grâce à des aides financières de Pôle emploi. « C'est super important pour s'ouvrir au monde et ne pas rester cloîtré dans nos quartiers. Même si j'adore ma banlieue, dès que j'ai le permis et une voiture, je ne vois plus Garges », s'enthousiasme-t-il. Pour aller où ? Sans doute dans la capitale. Encore faut-il trouver une place pour se garer.

Source : https://www.lemonde.fr/societe/article/2023/06/24/le-permis-de-conduire-plebiscite-dans-les-campagnes-delaisses-en-ville-symbole-de-fractures-territoriales-et-sociales_6179021_3224.html

DOCUMENT 2

Loi du 21 juin 2023 visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire

Publié le 22 juin 2023 sur vie-publique.fr

[...]

La loi a été promulguée le 21 juin 2023. Elle a été publiée au Journal officiel du 22 juin 2023.

La proposition de loi avait été déposée le 31 janvier 2023 par les députés Sacha Houlié, Aurore Bergé et plusieurs de leurs collègues. Elle avait été adoptée en première lecture, avec modifications, par l'Assemblée nationale le 27 mars 2023, puis par le Sénat le 10 mai 2023. Le 12 juin 2023, l'Assemblée nationale avait définitivement adopté (sans modification) la proposition de loi en deuxième lecture.

L'essentiel de la loi

Ce texte, qui a été modifié par les parlementaires et le gouvernement, contient six mesures.

Il prévoit tout d'abord la **création d'un site intitulé "1 jeune, 1 permis"**, qui recensera toutes les aides financières existantes pour passer le code de la route et le permis de conduire (celles de l'État, de Pôle emploi, des collectivités locales...). Les aides publiques ne sont pas toujours

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 4 sur 11

forcément connues des candidats. Or, le coût du permis de conduire peut-être un obstacle pour certaines familles. Il faut, en effet, compter en moyenne 2 000 euros pour décrocher le permis B. D'après la Délégation à la sécurité routière, 12 dispositifs régionaux, 35 dispositifs départementaux et plus d'une centaine d'aides proposées par les communes ou leurs intercommunalités sont disponibles.

La gestion de ce nouveau site internet va être confiée à Pôle emploi, qui a déjà développé une plateforme intitulée "mes-aides.pole-emploi.fr", orientée vers les demandeurs d'emploi.

Le texte permettra également **de financer tous les types de permis de conduire par le compte personnel de formation (CPF)**. Par amendement, le gouvernement a précisé que cette mesure entrera en vigueur le 1er janvier 2024 et qu'elle sera précisée par décret, après consultation des partenaires sociaux. Actuellement, la possibilité d'utiliser son CPF est seulement ouverte pour les permis B et les permis professionnels C (poids lourds) et D (transport de personnes). Elle va être élargie aux permis motos légères ou puissantes (A1, A2 et A), pour les voitures (B1) et les remorques (B96, BE). En 2021, 28% des permis de conduire ont été financés via un CPF.

Face à l'augmentation des délais d'obtention du permis de conduire du fait du manque d'inspecteurs, **le nombre d'examineurs va être augmenté**. L'autorisation pour les fonctionnaires ou les agents contractuels publics de faire passer l'épreuve pratique du permis est étendue au niveau national, alors qu'aujourd'hui ce recours n'est possible que dans les départements où le délai médian entre deux passages du permis dépasse les 45 jours. Les sénateurs ont donné un caractère obligatoire à ce recours aux agents publics dans les départements les plus en tension.

Pour **faciliter le passage de l'épreuve du code de la route**, un amendement des députés a simplifié la contractualisation entre les lycées et les professionnels de l'enseignement de la conduite et prévu la **possibilité d'organiser des cours de code dans les lycées, hors du temps scolaire**. Il s'agit d'augmenter le taux de réussite des élèves, en particulier des zones rurales qui sont souvent éloignés des écoles de conduite et des centres d'examen.

De leur côté, les sénateurs ont par amendement aligné les sanctions encourues en cas d'agression sur un examinateur de centre agréé organisant, pour le compte de l'État, le passage du code de la route ou des épreuves pratiques du permis poids lourd sur les sanctions prévues en cas d'agression d'un examinateur du permis de conduire lorsque celui-ci est directement organisé par l'État.

Les parlementaires ont, enfin, demandé au gouvernement un **rapport sur la possibilité d'abaisser l'âge d'obtention du permis de conduire à 16 ans**. Le 20 juin 2021, la Première ministre, Elisabeth Borne, a annoncé à la presse que **dès janvier 2024, l'âge pour passer le permis sera abaissé à 17 ans, ainsi que l'âge pour conduire**. Depuis juillet 2019, un jeune en conduite accompagnée peut déjà passer le permis voiture à 17 ans, mais il doit attendre ses 18 ans pour conduire seul.

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 5 sur 11

Le permis à 17 ans : les apprentis, premiers concernés ?

Interrogée par le média en ligne Brut le 20 juin 2023, la première ministre Elisabeth Borne a assuré qu'il sera possible d'obtenir le permis de conduire B dès 17 ans, à partir de janvier 2024. Une décision qui s'adresse en premier aux apprentis. On fait le point, en chiffres.

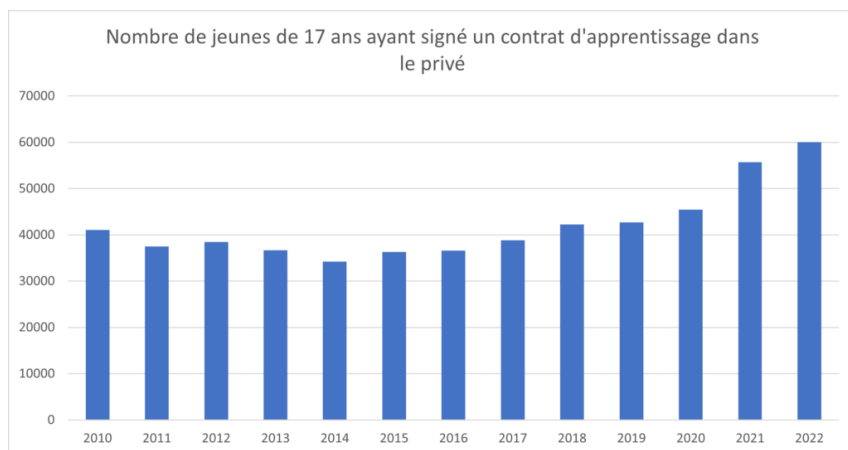
par Intissar El Hajj Mohamed -

22 juin 2023

« Je vous confirme qu'à partir de janvier 2024 il sera possible de passer le permis à 17 ans et de conduire à 17 ans », a annoncé Elisabeth Borne au média en ligne Brut le 20 juin 2023. « Cette mesure concerne tous les jeunes de 17 ans. Mais n'intéressera pas forcément tous les jeunes tels que ceux qui habitent dans des villes très bien desservies par les transports en commun », a ajouté la première ministre.

Dans ce passage de l'âge légal pour l'obtention du permis de 18 ans à 17 ans, Elisabeth Borne voit surtout un atout pour les jeunes qui se déplacent dans des territoires où le réseau de transports en commun est insuffisant, et plus particulièrement pour les apprentis. Ainsi, « dans certains territoires, où le jeune doit se rendre de son domicile au centre de formation pour apprentis (CFA) ainsi qu'à l'entreprise où il effectue son apprentissage, c'est une véritable galère, a souligné la première ministre. Permettre de passer tôt le permis de conduire est, je pense, un vrai plus pour ces jeunes. »

En l'occurrence, nous connaissons le nombre exact de jeunes de 17 ans ayant débuté un contrat d'apprentissage au cours de la dernière douzaine d'années. Les chiffres sont en hausse. D'après les données récentes de la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares), le nombre de jeunes âgés de 17 ans en France ayant signé un contrat d'apprentissage dans le privé a sensiblement progressé depuis 2010 (ils étaient alors 41 086 apprentis) pour atteindre les 60 052 apprentis en 2022 :



Evolution du nombre de jeunes de 17 ans signataires d'un nouveau contrat d'apprentissage dans le privé, entre 2010 et 2022. (Graphique Flottes Automobiles / Source des données : Dares)

Pour mémoire, les apprentis bénéficient d'une aide de 500 euros pour financer leur permis de conduire ; une aide que le gouvernement va élargir aux élèves des lycées professionnels amenés à se déplacer pour leurs stages, a encore annoncé Elisabeth Borne.

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 6 sur 11

La promesse du permis à 17 ans ne séduira pas que les apprentis

Mais les jeunes de 17 ans s'intéressent-ils réellement au permis de conduire ? Les chiffres de la Sécurité routière semblent indiquer que c'est bien le cas. En 2022, 93 100 jeunes de 17 ans ont réussi l'examen du permis B (en apprentissage anticipé de la conduite, ou AAC, mais ne pouvant conduire seuls, sans accompagnateur, qu'à partir de 18 ans) ou B1 ; soit 10,4 % du total, alors que les 18 ans restent majoritaires (29,3 %). Rappelons que la délivrance du permis B1 permet, dès l'âge de 16 ans, de conduire une « voiture sans permis », soit un quadricycle lourd de type voiturette à 4 places.

Et au vu de l'évolution du nombre de réussites du permis B parmi les jeunes de 17 ans, chiffres qui dépassent ceux liés aux contrats d'apprentissage, le succès semble aller bien au-delà des seuls apprentis. En effet, depuis 2013, le nombre de jeunes de 17 ans titulaires du permis B1 ou ayant réussi l'examen pour le permis B traditionnel (en AAC) n'a fait qu'augmenter (exception faite pour la crise du covid-19 en 2020). L'abaissement à 15 ans de l'âge pour accéder à l'AAC¹ pourrait expliquer le bond observé entre 2014 et 2015 : Il est ainsi vraisemblable que cette appétence grandissante des jeunes de 17 ans pour le permis B (classique ou B1) depuis la promulgation de l'AAC pour les jeunes de 15 ans, et indépendamment du fait qu'ils soient ou non apprentis, suive une tendance similaire dès 2024 avec cette nouvelle possibilité de conduire sans accompagnateur avant leurs 18 ans. Une hypothèse que l'on ne pourra vérifier qu'à la publication des premiers bilans en 2024.

¹*L'âge de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) a été abaissé à 15 ans au lieu de 16 ans, à compter du 1^{er} septembre 2014. Dans ce cadre, après la formation initiale en auto-école, une période de conduite accompagnée permet d'avoir une expérience de conduite avec un proche (accompagnateur) avant de passer l'épreuve pratique du permis B.*

D'après <https://www.flotauto.com/permis-conduire-17-ans-20230622.html>

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 7 sur 11

PARTIE PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX

DOCUMENT 1

Faut-il continuer de courir après la croissance économique?

La quête de croissance qui structure nos sociétés est-elle compatible avec l'urgence écologique ? La question taraude depuis quelques années la sphère économique et nourrit d'intenses débats politiques. Pour les tenants de la décroissance, la corrélation entre émissions de CO₂ et production de richesse ne se discute pas ; les deux courbes doivent alors chuter main dans la main. Les entrepreneurs croient pour leur part en nombre à la notion de « découplage » entre l'activité économique et la dégradation de la planète. Ils estiment pouvoir desserrer cet étau par l'innovation et les nouvelles techniques de décarbonation. Le dernier rapport du Giec fait un pas sensible en ce sens.

Ces discussions embarquent avec elles une réflexion de fond sur la notion de produit intérieur brut (PIB). Cet indicateur, inventé dans les années 1930 aux États-Unis puis affiné par John Maynard Keynes, mesure la richesse d'un pays en additionnant consommation, investissements privés, dépenses de l'État et droits de douane. Il est devenu, au fil des décennies, l'alpha et l'oméga de toute analyse macroéconomique. Le PIB et, autour de lui, tout le système de comptabilité publique moderne a l'immense mérite de permettre des comparaisons internationales fiables. Il répondait aussi parfaitement aux préoccupations du XX^e siècle: chômage de masse, développement de l'État, mobilisation des ressources pour reconstruire les économies après-guerre.

L'indicateur ne dit en revanche rien des tensions actuelles autour des questions sociales et environnementales. Dans son grand discours de campagne présidentielle, peu de temps avant son assassinat, Robert Kennedy regrettait déjà que le PIB ne mesure « *ni la beauté de notre poésie ni la force de nos mariages* ». Dans une veine moins lyrique, Nicolas Sarkozy avait installé en 2008 la commission pilotée par le lauréat du Nobel d'économie (2001) Joseph Stiglitz afin d'identifier les limites du PIB comme indicateur de performance économique et de progrès social. Quinze ans après, où en est la réflexion?

La pandémie du Covid puis la guerre en Ukraine ont précipité l'avènement d'un nouveau cycle économique. En France, les perspectives de croissance ne sont pas florissantes. Le PIB devrait progresser de quelques dixièmes de point en 2023 (0,5% selon le consensus à date des économistes), avant de repartir sur un rythme poussif les prochaines années. L'économie mondiale évolue au même rythme. Un rapport de la Banque mondiale, sur les perspectives à lointaine échéance, estime que le taux de croissance maximal à long terme sans risque d'inflation devrait tomber à son niveau le plus bas depuis trois décennies d'ici 2030. Le FMI partage le diagnostic. Après des années marquées par les liquidités surabondantes, les entreprises doivent s'adapter à marche forcée à un nouveau régime monétaire nettement plus austère. La transition pourrait être turbulente.

Une faible croissance signifie que l'économie, dans son ensemble, ne grandira ces prochaines années que modestement. Plus précisément, le concept de PIB embrasse trois dimensions, rappellent, dans une note récente intitulée « Le PIB reste-t-il un indicateur pertinent? », Nicolas Carnot, Guillaume Houriez et Sébastien Roux, de l'Insee: « *La somme des valeurs ajoutées des différentes branches d'activité de l'économie: ce qu'elles ont produit, diminué de ce qu'elles ont consommé pour produire, la somme des revenus d'activités et la demande finale en biens et services.* » Un ralentissement de la croissance du PIB revêt alors une triple portée: une baisse de la production, de la demande, mais aussi des revenus de la population. [...]

Les arbres ne montent pas jusqu'au ciel, et pourtant, depuis 1945, la production de richesse a crû de manière exponentielle en France. Cette tension productiviste a financé la reconstruction du pays, la montée en gamme de ses infrastructures, la modernisation de son industrie puis l'envolée du secteur tertiaire et, au fil des décennies, le maintien d'un modèle de solidarité particulièrement généreux. [...]

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
--	--	--	--

QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 8 sur 11

Parmi les nouveaux domaines à considérer en plus de la stricte croissance économique indiquée par le PIB figurent les distributions de revenus, de la consommation, de l'épargne et du patrimoine des ménages ainsi que des comptes environnementaux. En attendant l'unanimité internationale sur ces questions, les comptabilités nationales peuvent déjà enrichir, à titre expérimental, leurs copies avec de nouveaux indicateurs. En France, les comptes nationaux sont ainsi en cours de révision, avec un nouveau système attendu pour 2025 qui devrait ainsi se saisir de plusieurs recommandations du rapport de la commission Stiglitz-Sen-Fitoussi de 2009. L'idée sera d'« élargir la focale à des dimensions non prises en compte par le PIB, dans une perspective de type "tableau de bord" », indique une note de l'Insee.

La question de la soutenabilité environnementale est aujourd'hui absente d'indicateurs s'appuyant essentiellement sur l'observation des transactions monétaires. Elle pourrait faire une première apparition via une mesure du « produit net décarboné »: les statisticiens mesureraient le nombre de tonnes de carbone émises du fait des activités économiques et le retrancheraient du produit total. De la même manière que la comptabilité des entreprises intègre de plus en plus de critères environnementaux, les indicateurs de performance économique s'apprêtent donc à être affinés ces prochaines années afin de mieux prendre en compte les défis contemporains. Se repencher, une fois tous les cent ans, sur les mesures de la richesse collective ne semble pas déraisonnable!

D'après Anne de Guigné , Le Figaro, publié le 08/05/23

DOCUMENT 2

Qu'est-ce que la croissance économique ?

L'essentiel

La croissance est la variation positive et durable de la production de biens et services sur une période donnée. Il s'agit d'un phénomène assez récent, observé surtout depuis la révolution industrielle.

Les facteurs qui favorisent la croissance sont très multiples : augmentation de la main-d'œuvre qualifiée, progrès technique, gains de productivité...

Dans un monde de ressources, notamment énergétiques, rares, la croissance ne peut cependant pas être infinie. Les effets négatifs de la croissance comme la dégradation de l'environnement ou les inégalités plaident pour une croissance responsable.

1- La croissance et l'histoire

La croissance économique d'un pays est l'augmentation durable de la production nationale (son produit intérieur brut, PIB), à la différence de l'expansion qui en est une augmentation de courte durée. Les transformations techniques, sociales et démographiques qui accompagnent la croissance économique désignent le développement, traduisant l'aspect qualitatif de la croissance.

En augmentant le nombre de biens et services disponibles, la croissance améliore le bien-être des populations, mais elle peut aussi avoir des effets négatifs comme la pollution, la destruction des ressources ou l'augmentation des inégalités.

Selon l'économiste Kuznets, pour avoir une véritable croissance, il faut que le taux de croissance économique soit supérieur à celui de la démographie, le taux de croissance par tête est alors positif.

La croissance est un phénomène récent : avec le début de la révolution industrielle au 18^e siècle, le taux de croissance économique commence à dépasser celui de la démographie pour ensuite croître très rapidement. Avant, le niveau de vie des sociétés, presque exclusivement rurales, n'a que peu évolué.

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 9 sur 11

2- Quels sont les facteurs de la croissance ?

La croissance économique est favorisée par :

- la disponibilité et la flexibilité des facteurs de production ;
- la croissance démographique, notamment de la main-d'œuvre qualifiée ;
- l'accumulation du capital technique ;
- le progrès technique et les innovations ;
- la qualité de la gouvernance politique, économique et administrative...

Si la croissance résulte de l'augmentation quantitative des facteurs de production (plus de main-d'œuvre ou de capital technique) elle est dite extensive. Si elle découle d'une combinaison plus efficace des facteurs, elle est dite intensive : elle résulte de gains de productivité. Dans la plupart des cas, plus un pays est riche, moins sa croissance est forte.

3- Quelles sont les théories de la croissance ?

Selon les théories traditionnelles (Schumpeter, Solow), l'augmentation de la population et le progrès technique (via des innovations et des gains de productivité) stimulent la demande de biens de consommation et d'équipement, la production s'accroît. Dans ces théories, le progrès technique reste exogène et inexpliqué.

Selon les nouvelles théories de la croissance (associés aux économistes Paul Romer et Robert Lucas), le progrès technique est le produit du comportement et des décisions des agents économiques. Les agents accumulent des connaissances et des savoirs qui génèrent ensuite des innovations, le progrès technique devient endogène. Les économistes parlent d'externalités positives engendrées par l'investissement dans l'éducation, des infrastructures de recherches efficaces et la formation.

4- Des limites à la croissance à la décroissance

La finitude des ressources naturelles (énergie, métaux précieux...) et les pertes d'énergie (principe général d'entropie) de tout processus productif remettent en cause l'idée d'une croissance économique sans limites. Les premières critiques du modèle actuel de croissance sont apparues dans les années 1970 avec les travaux des économistes du Club de Rome.

Aujourd'hui, la dégradation de l'environnement et le réchauffement climatique favorisent des approches comme celles de la croissance responsable et durable, de la sobriété, voire de la décroissance. Pour d'autres, la croissance demeure nécessaire à la réduction de la pauvreté dans le monde ; ils tablent sur l'inventivité humaine pour contredire les prédictions de bornes au développement.

Source : [https://www.vie-publique.fr/fiches/287664-quest-ce-que-la-croissance-economique#:~:text=4%20](https://www.vie-publique.fr/fiches/287664-quest-ce-que-la-croissance-economique#:~:text=4%20Des%20limites%20%C3%A0%20la,une%20croissance%20%C3%A9conomique%20sans%20limites.)

[Des%20limites%20%C3%A0%20la,une%20croissance%20%C3%A9conomique%20sans%20limites.](https://www.vie-publique.fr/fiches/287664-quest-ce-que-la-croissance-economique#:~:text=4%20Des%20limites%20%C3%A0%20la,une%20croissance%20%C3%A9conomique%20sans%20limites.)

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 10 sur 11

PARTIE COMMUNE

1. Quelles inégalités le permis de conduire révèle-t-il ? Vous développerez votre propos.
2. Quelles sont les principales mesures de la loi de 2023 (« loi Houllié ») destinées à résorber ces inégalités ? Quelles sont les autres mesures fixées par cette loi visant à modifier le cadre légal du permis de conduire ? Vous décrirez synthétiquement chacune des mesures présentées.
3. Quels sont les bénéficiaires particulièrement ciblés par la modification du cadre légal du permis de conduire ? Pourquoi ?

PARTIE PROBLEMES ECONOMIQUES ET SOCIAUX

1. Qu'est-ce que le produit intérieur brut (PIB) ?
2. Pourquoi la croissance du PIB est-elle corrélée aux émissions de CO₂ ?
3. Pourquoi la hausse du PIB est-elle importante pour un pays ?
4. En quoi la hausse récente des taux d'intérêt menace-t-elle la croissance du PIB ?
5. Quelles sont les principales limites de la croissance économique ?
6. Quelles solutions sont préconisées pour affiner les indicateurs statistiques de la croissance ?

CONCOURS EXTERNE NATIONAUX À AFFECTATION LOCALE POUR LE RECRUTEMENT DANS LE GRADE DE SECRÉTAIRE D'ADMINISTRATION DE CLASSE NORMALE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS			
QUESTIONS COMMUNES			Coefficient : 1
PROBLÈMES ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX			Coefficient : 1
Session 2024	SUJET	Durée : 3 heures	Page 11 sur 11