Ce document a été mis en ligne par l'organisme FormaV®.

Toute reproduction, représentation ou diffusion, même partielle, sans autorisation préalable, est strictement interdite.

Pour consulter tous nos sujets d'annales et corrigés du Bac Général LLCER + SES, veuillez visiter :
bac-llcer-ses.fr/annales-sujets-et-corriges

BACCALAURÉAT GÉNÉRAL • CORRIGÉ DÉTAILLÉ

Langues, littératures et cultures étrangères et régionales — Anglais monde contemporain

Session 2026 • Asie

Code sujet **26-LLCERANMCJA1** 3 heures 30

Proposition de corrigé pédagogique • FormaV

Se repérer dans le corrigé

Sujet 1 — Partie 1 — Faire société — divisions spatiales et inégalités en Afrique du Sud
1 réponses • sujet p. 2–6

Sujet 1 — Partie 2 — Traduction d’un extrait du document C sur la sécurité privée et les inégalités
1 réponses • sujet p. 2–5

Sujet 2 — Partie 1 — Environnements en mutation — tensions autour de l’expansion de l’aéroport de Londres-Heathrow
1 réponses • sujet p. 7–10

Sujet 2 — Partie 2 — Traduction d’un extrait du document A sur le projet de troisième piste à Heathrow
1 réponses • sujet p. 7–8

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

Sujet 1 — Partie 1

16 points

Faire société — divisions spatiales et inégalités en Afrique du Sud

Sujet 1

Question Partie 1

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

> Prenez connaissance du dossier proposé, composé des documents A, B et C non hiérarchisés, et traitez en anglais le sujet suivant (500 mots environ) : « Taking the different viewpoints into account, say how the South African authorities and citizens address spatial divisions and inequalities in the country. »

Démarche. La consigne demande une synthèse en anglais d'environ 500 mots, croisant les trois documents pour expliquer comment les autorités sud-africaines et les citoyens font face aux divisions spatiales et aux inégalités. Il faut présenter les politiques de logement et leurs limites, puis les réponses des habitants : attente, protestation, entraide communautaire et recours à la sécurité privée. La photographie du document B illustre visuellement les contrastes décrits dans les documents A et C. La conclusion doit souligner que ces réponses ne font pas disparaître les héritages de l'apartheid.

Vérifications. Le document A indique que près de cinq millions de ménages ont été logés en trente ans, tandis que 2,5 millions de ménages restent pris dans la crise. Le document B oppose les quartiers résidentiels de Primrose aux habitations très serrées de Makause. Le document C précise qu'en 2022 plus de 2,5 millions d'agents de sécurité privée étaient enregistrés et met en question le transfert à des acteurs privés d'une fonction qui devrait relever du service public.

RÉPONSE À RETENIR

Addressing South Africa's spatial divisions and inequalities

More than thirty years after the end of apartheid, South African cities still reflect deep racial and economic divisions. The documents show that public authorities have tried to address inequality, notably through housing programmes, but that these efforts have not transformed the organisation of urban space. Citizens respond in different ways: they wait for housing, protest, rely on community solidarity or seek private security. These responses reveal both the persistence of spatial divisions and the limits of tackling them individually.

Document A highlights the gap between government promises and the housing crisis. In 1994, Maggie Mothemba voted for the African National Congress (ANC), hoping to obtain a government-subsidised home in which to raise her children. Over the following thirty years, the government accommodated almost five million households, an important achievement. However, delivery has slowed drastically over the past decade, while 2.5 million households remain caught in the crisis. After facing eviction from a private rental, Mothemba moved into a derelict hospital occupied by people protesting the slow development of affordable housing. Her neighbours' disillusionment with both the ANC and the Democratic Alliance, which runs Cape Town and the Western Cape, illustrates their frustration with political promises. Faghmeeda Ling's comparison of gentrification with apartheid also suggests that urban redevelopment can displace poorer residents instead of resolving their housing insecurity.

The problem is not simply a shortage of homes: it is also where homes, jobs and services are located. Urban policy researcher Nick Budlender explains that cities were shaped so that the white minority lived in less crowded areas close to employment and services, while Black, Coloured and Indian residents had to commute to serve them. He says this structure remains tragically unchanged. Document B makes this contrast visible in an aerial photograph of Johannesburg. On the left, Primrose has spacious homes, greenery and a swimming pool; on the right, Makause is densely packed with small dwellings. The road between the two areas emphasises their proximity, while the striking difference in living conditions and the cover headline, "The World's Most Unequal Country," frame the image as a comment on inequality.

Document C focuses on security and the retreat of public services. Gated communities, which emerged in the late apartheid era, have spread across all provinces and income brackets. They create private systems of rules and responsibilities alongside public law. Inside the gates, residents can enjoy smooth roads, working lights and surveillance cameras. Vincent Shibambo writes both as a resident of a secure estate and as someone who grew up in Mabopane township, where a broken streetlight could expose people to a mugging. He understands why people want protection, but notes that safety increasingly depends on income. In 2022, more than 2.5 million private security officers were registered—more than the South African Police Service and National Defence Force combined. Those who can pay get protection, while others must wait; township communities also rely on one another and on prayer.

Yet the boundary between these contrasting spaces is not impermeable. Shibambo notes that thousands of workers travel from townships to estates every day to clean homes, care for children and guard properties. Estates depend on people from outside their gates, while crime and inequality cannot simply be kept beyond their walls. Shibambo therefore does not blame individuals seeking security; he questions why the state has withdrawn from this basic responsibility. Taken together, the documents show that public housing programmes have achieved something but remain insufficient, while protest, mutual aid and private protection are varied responses to persistent spatial inequality—not substitutes for lasting public action.

Sujet 1 — Partie 2

4 points

Traduction d’un extrait du document C sur la sécurité privée et les inégalités

Sujet 1

Question Partie 2

Sujet p. 2, 5

> Traduisez en français le passage suivant du document C (l. 16-22) : « South Africa has one of the largest private security industries in the world. As of 2022, more than 2.5 million private security officers were registered – dwarfing the South African Police Service and South African National Defence Force combined. But this security comes at a cost – not only in rands,[1] but in equality. The right to safety is a constitutional promise. Yet it is now distributed by income. Those who can pay for protection get it. Those who cannot, wait. » Note : « 1 rand = €0.05 – Se traduit par “rands”. »

Je conserve le sens et les données du passage, notamment la comparaison entre les effectifs du secteur privé et ceux des deux forces publiques réunies. Je traduis *dwarfing* par « dépassant de très loin en nombre » et *distributed by income* par « réparti en fonction du revenu », pour restituer l’idée que l’accès à la sécurité dépend des moyens financiers. Le mot *rands* reste au pluriel, conformément à la note du sujet.

RÉPONSE À RETENIR

L’Afrique du Sud possède l’un des plus grands secteurs de sécurité privée au monde. En 2022, plus de 2,5 millions d’agents de sécurité privée étaient enregistrés, dépassant de très loin en nombre les effectifs réunis du Service de police sud-africain et des Forces nationales de défense sud-africaines.

Mais cette sécurité a un coût — non seulement en rands, mais aussi en matière d’égalité. Le droit à la sécurité est une promesse constitutionnelle. Pourtant, il est désormais réparti en fonction du revenu. Ceux qui peuvent payer pour être protégés le sont. Ceux qui ne le peuvent pas doivent attendre.

Sujet 2 — Partie 1

16 points

Environnements en mutation — tensions autour de l’expansion de l’aéroport de Londres-Heathrow

Sujet 2

Question Partie 1

Sujet p. 7, 8, 9, 10

> Prenez connaissance du dossier proposé, composé des documents A, B et C non hiérarchisés, et traitez en anglais le sujet suivant (500 mots environ) : « Taking into account the different viewpoints expressed, say how the documents highlight the tensions surrounding the expansion of London Heathrow Airport. »

Démarche : il faut confronter les points de vue plutôt que résumer les documents séparément. La synthèse met en regard les arguments économiques en faveur du projet, les conséquences locales décrites dans le document A, les enjeux climatiques et sociaux du document B et les aménagements représentés dans le document C. Les chiffres du document B sont attribués à leurs sources et présentés comme des contributions, estimations ou projections, non comme des résultats certains. La réponse est rédigée en anglais britannique et vise environ 500 mots.

RÉPONSE À RETENIR

The proposed expansion of London Heathrow Airport highlights a conflict between economic growth and the social and environmental costs of increasing airport capacity. The documents show that the debate is not simply about building another runway: it is also about who benefits from the project, who bears its effects, and whether economic growth can be reconciled with other public goals.

The government and some business representatives support a third runway on economic grounds. Rachel Reeves has confirmed the government's backing, describing the runway as "badly needed". Some business groups argue that expansion could stimulate the economy and create jobs. John Dickie of BusinessLDN focuses on competitiveness and connectivity: he says that other cities are improving their direct connections and "stealing a march" on the UK. Document B acknowledges the importance of aviation to the existing economy, stating that it contributes £22 billion to UK GDP and supports over one million jobs, directly or indirectly. However, these figures describe the sector's current contribution; they do not establish how much additional growth Heathrow's expansion would generate.

Document A presents the local costs through the experience of Justine Bayley, who lives in Harmondsworth and belongs to the campaign group Stop Heathrow Expansion. She says that three-quarters of the village would be demolished, leaving a community unable to sustain its pubs and shops. She also fears that the runway would obstruct the bus route. Her emphatic description of the outcome as "lose, lose, lose" conveys residents' sense that they have little to gain. Bayley further argues that more aircraft and cars would bring more noise and pollution. London Mayor Sadiq Khan shares these concerns: he opposes the project because of noise, air pollution and climate-change targets. His position contrasts with the government's support and its stated commitment to improving London's environment.

The map in Document C makes the proposed physical changes concrete. It shows a new third runway, new passenger facilities, an expanded Terminal 5, new facilities at Terminal 2 and additional car parking for both terminals. It also indicates that the M25 would be diverted beneath the new runway. Shown alongside the existing north and south runways, these additions suggest a substantial extension of the airport's infrastructure. The map places the proposed works close to Harmondsworth and Sipson, giving geographical context to the disruption described in Document A.

Document B widens the debate to national environmental and social priorities. Its authors argue that expanding airports conflicts with the UK's legally established target of net-zero emissions by 2050, as well as commitments concerning nature, poverty and inequality. Greater airport capacity can mean more aircraft, more journeys by road to the airport and more energy use in airport buildings. The New Economics Foundation estimates that three airport expansions operating for five years could add 64 million tonnes of CO2 equivalent if flights increase in line with company targets. Transport for London cites an estimate by Heathrow Airport Limited that Heathrow's expansion alone could increase the city's emissions by 184 million tonnes. The document also reports that aviation produced 7% of UK emissions in 2022 and projects a share of over 25% by 2050 when airport expansion is included in the baseline. These are estimates and projections, but they indicate the potential scale of the climate challenge. The authors also warn that airport expansion may worsen regional inequality.

Taken together, the documents present Heathrow's expansion as a contested choice. Supporters prioritise jobs, economic growth and international connections, while opponents emphasise the loss of homes and community life, local pollution, climate commitments and wider inequality. The central tension is whether the anticipated economic gains can justify the local and national costs, and whether those costs will be fairly shared.

Sujet 2 — Partie 2

4 points

Traduction d’un extrait du document A sur le projet de troisième piste à Heathrow

Sujet 2

Question Partie 2

Sujet p. 7, 8

> Traduisez en français le passage suivant du document A (l. 13-20) : « Rachel Reeves, the Chancellor of the Exchequer,[1] confirmed on Wednesday that the government supports a third runway at Heathrow Airport, saying it is “badly needed”. While Justine, who is part of campaign group Stop Heathrow Expansion, is against a third runway, others in London are in favour. Some business groups say a third runway is vital to stimulate the economy and create new jobs. John Dickie from BusinessLDN[2] said the expansion of the airport was about competitiveness and connectivity. » Notes : « [1] Ministre de l’Economie » ; « [2] organisation representing London-based businesses ».

Il faut traduire l’ensemble du passage sans omettre les deux informations données en note. On rend *Chancellor of the Exchequer* par « ministre de l’Économie », comme l’indique la note du sujet, et on conserve les noms propres Rachel Reeves, Justine, Stop Heathrow Expansion et BusinessLDN. Dans ce contexte, *badly needed* signifie « absolument nécessaire », *in favour* « favorable », et *connectivity* « connectivité » au sens des liaisons aériennes. La note sur BusinessLDN est intégrée à la phrase pour que l’information soit bien restituée en français.

RÉPONSE À RETENIR

Rachel Reeves, la ministre de l’Économie, a confirmé mercredi que le gouvernement soutenait le projet d’une troisième piste à l’aéroport d’Heathrow, en affirmant que celle-ci était « absolument nécessaire ». Alors que Justine, membre du collectif Stop Heathrow Expansion, s’oppose à une troisième piste, d’autres personnes à Londres y sont favorables. Certains groupes d’entreprises estiment qu’une troisième piste est essentielle pour stimuler l’économie et créer de nouveaux emplois. John Dickie, de BusinessLDN, une organisation représentant les entreprises basées à Londres, a déclaré que l’agrandissement de l’aéroport était une question de compétitivité et de connectivité.

Sujet : https://www.sujetdebac.fr/annales-pdf/2026/spe-llcer-amc-2026-asie-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.