Concours interne TSPDD CNAL spécialité TG

tspdd-19-note (Épreuve commune/epreuve écrite n°1)

238368

Concours section : Concours interne TSPDD CNAL spécialité TG

Epreuve matière : tspdd-19-note (Épreuve commune/epreuve écrite n°1)

N° Anonymat : 238368 Nombre de pages : 8

(Remplir cette partie à l'aide de la notice)

Concours / Examen : TSPDD - 19 - Int **Section/Spécialité/Série :** TG

Epreuve : Note **Matière :** ENV **Session :** 2024

CONSIGNES

- *Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.*
- *Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.*
- *Numéroter chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.*
- *Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.*
- *N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.*

Depuis la Révolution Industrielle, la planète est en proie au réchauffement climatique, dont les conséquences se font de plus en plus palpables (augmentation des températures, élévation du niveau des mers et océans, augmentation des phénomènes climatiques extrêmes ...). Le ~~réch~~ déréglement climatique est intimement lié à l'augmentation des gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Phénomène naturel, l'effet de serre, induit par la présence des gaz à effet de serre dans l'atmosphère, se voit aujourd'hui amplifié, perturbant l'équilibre d'avant l'ère industrielle qui conférait à la Terre, une température moyenne de 14 degrés celsius (14°C).

En réponse à ce phénomène, les différents pays dont la France, mettent en place des stratégies afin de réduire l'émission des gaz à effet de serre (GES) et notamment du dioxyde de carbone (CO_2).

Les différents réglementations, stratégies et objectifs fixés vont dans le sens d'une transition écologique avec dans un premier temps l'objectif d'atteindre l'équilibre carbone et à plus long terme, la décarbonisation de tous les secteurs (agriculture, logement, industrie et transports).

En France, le président Monsieur Emmanuel Macron, a eu l'initiative d'une planification écologique via l'instauration d'un Secrétariat Général à la Planification Ecologique (SGPE). En date du 25 septembre 2003, il a fait une déclaration dans laquelle il détaille l'état des lieux, les mesures et les objectifs de cette planification.

Nous verrons donc dans un premier temps les mesures ~~concernant~~ prises ou envisagées concernant le volet "transports" de la planification écologique.

Mais alors qu'aujourd'hui nous débutons l'année 2024 avec un mois de janvier faisant état de températures records ~~avec~~ et une augmentation moyenne planétaire de 1,7°C par rapport à la période préindustrielle (soit une augmentation plus importante que celle mentionnée dans

les accords de Paris), nous sommes en droit de nous demander quelles sont les limites dans la mise en place des mesures de la planification écologique. C'est ce que nous verrons dans une seconde partie, avant de conclure avec quelques pistes de réponse aux critiques et limites.

I- Les mesures prises concernant le secteur des transports

Les transports sont à l'origine d'une grande part des émissions de GES. Le projet de loi de finances 2024 annonce un pourcentage de 30% de nos émissions. Le transport est donc un domaine sur lequel on se doit d'agir rapidement et ce d'autant plus qu'il implique toute la population.

1- Des mesures à grandes échelle

La planification écologique vise à prendre des mesures concernant l'ensemble des moyens de transport. En limitant l'usage de certains et en contrepartie en, en développant d'autres afin d'atteindre l'objectif fixé.

Il est ainsi question d'interdire les vols domestiques lorsqu'une alternative par le train existe. Dans ce but, le réseau ferroviaire est placé dans les priorités avec notamment une remise en service de lignes, une augmentation du nombre de train du quotidien.

Cette mesure s'accompagne du plan ferroviaire et du plan Etat-Région concernant le RER métropolitain. L'Etat incite, en investissant et en modernisant le service, à l'utilisation de ce mode de transport.

Concernant l'aviation, il est également envisagé de passer la flotte aérienne au carburant d'aviation durable, c'est à dire en utilisant du biocarburant. Il est aussi envisagé de renouveler les flottes par des aéronefs plus économes afin de limiter l'impact de ce mode de transport.

En France la stratégie batterie est mise en place avec le développement de grandes usines de batteries afin de remplacer les véhicules thermiques ~~en~~ par des véhicules électriques de production française.

Outre ces mesures impactant directement les modes de transport, l'Etat fait état de chantier afin de développer des alternatives aux ressources fossiles. On a vu le biocarburant pour les transports aériens, l'électrique pour les véhicules et poids lourds - L'hydrogène est également une piste étudiée.

2 A l'échelle des familles

Le domaine du transport concerne les familles qui doivent pouvoir participer elles-aussi à la transition écologiques. Le remplacement du parc automobile thermique par de l'électrique est très dépendant des ménages.

Pour ce faire, l'Etat a mis en place des aides aux familles les plus modestes afin de rendre accessible le véhicule électrique (aide à la conversion, leasing...). L'Etat cherche également à répondre aux contraintes engendrées par l'électrique avec notamment le développement des bornes de recharge et la production locale.

Différents plans tels que le plan vélo et marche, le covoiturage remunerés incitent les gens à utiliser d'autres moyens de transport plus écologiques. Cela va de pair avec le développement de l'offre de transport en commun et la mise en place d'aides financières incitatives.

Cependant la mise en place de ces plans et aménagements présentent des limites qui poussent à penser que les objectifs ne pourront être atteints.

II Les limites de la mise en place des mesures

En théorie, les différentes mesures semblent répondre au défi de la transition écologique. Cependant, certaines contraintes de mise en place freine l'atteinte des objectifs.

1- Des délais trop courts

~~Ainsi~~ Concernant l'aviation, la transition écologique semble efficace concernant les trajets du quotidien mais la

demande en transport aérien ayant augmentée (longs trajets), la diminution ne se fait pas ressentir. Quant au passage à une flotte "verte" non polluante, cela semble compromis à l'échelle du temps imparti. L'horizon 2030 ne peut permettre le remplacement integral des avions ni la production suffisante et necessaire de biocarburant pour répondre aux besoins.

Concernant le parc de véhicule, les aides mises en place par l'Etat ont un impact mais la demande du consommateur va à l'encontre de ce qui est attendu. La population française porte son choix vers des SUV, véhicules plus polluants que les petites citadines. Ce phenomène contrebalance~~nt~~ les effets produits n'allant pas dans le sens de la réalisation des objectifs à cours termes, soit 2030.

La politique de l'Etat vise à laisser le temps à l'ensemble des acteurs pour agir, laissant en place un libre arbitre pouvant nuire à l'atteinte des objectifs.

2. Le refus d'une écologie punitive

Le plan de planification écologique est tourné de manière à envisager rapidement la transition écologique tout en laissant à chacun le temps de s'adapter. Que ce soit d'un point de vue communale (mise en place de transport en commun, accessibilité) ou plus individuel (achat d'un SUV...).
Pour certains cette vision ~~é~~ non punitive est une limite à l'atteinte des objectifs qui se réaliseraient mieux avec une certaine forme de contraintes ou d'obligations.

La transition écologique est en marche dans le secteur des moyens de transport mais le délais de 2030 ne semble pouvoir être respecté. L'idée d'établir des contraintes pour orienter vers la transition écologique peut en effet induire des résultats à conditions que chacun puissent y trouver un équivalent à ce qui il possède aujourd'hui. (véhicule familial, durée d'autonomie, accessibilité à la ressource électrique...). La population doit être impliquée.
Concernant le délais d'atteinte des objectifs, il est en effet trop court pour pouvoir permettre un résultat. La planification

Concours section : Concours interne TSPDD CNAL spécialité TG

Epreuve matière : tspdd-19-note (Épreuve commune/epreuve écrite n°1)

N° Anonymat : 238368 Nombre de pages : 8

(Remplir cette partie à l'aide de la notice)

Concours / Examen : TSPDD_19_Int **Section/Spécialité/Série :** TG

Epreuve : Note **Matière :** ENV **Session :** 2024

CONSIGNES

- *Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.*
- *Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.*
- *Numéroter chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.*
- *Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.*
- *N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.*

à long terme (en tenant compte des délais de modification des flottes, de réaménagements des infrastructures) serait plus concrète. Il est bien entendu intéressant de continuer à développer les alternatives en ayant à l'esprit les impacts à court-moyen et long terme afin ~~de~~ d'arrêter le plus vite possible ce bouleversement planétaire qui nous affecte à l'heure actuelle.

Concours section : Concours interne TSPDD CNAL spécialité TG

Epreuve matière : tspdd-19-note (Épreuve commune/epreuve écrite n°1)

N° Anonymat : 238368 Nombre de pages : 8