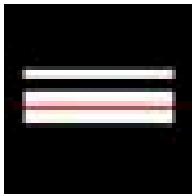




# Concours interne de major de sapeurs-pompiers professionnels Annales 2004



## *Résumé de texte*

Durée 4 heures - coefficient 4

Sujet et corrigé

# **CONCOURS INTERNE DE MAJOR DE SAPEURS-POMPIERS PROFESSIONNELS**

*Mardi 5 octobre 2004  
de 14 h à 18 h*

---

## **DEUXIEME EPREUVE ECRITE D'ADMISSIBILITE**

### **Résumé de texte**

(durée 4 heures - coefficient 4)

---

#### **Règles à respecter et recommandations**

On comptera comme mot toute lettre ou groupe de lettres possédant par elle(s) même(s) une signification dans la langue française. Par exemple :

C'est-à-dire ..... 4 mots  
L' ..... 1 mot  
Aujourd'hui ..... 1 mot

La reprise sur la copie du titre n'entre pas dans le décompte des mots.

Il sera tenu compte dans la notation, de la présentation générale, de la rigueur apportée à la syntaxe, à l'orthographe, mais aussi de la précision de l'expression et de la clarté de la composition.

## Pollution atmosphérique urbaine et intervention des pouvoirs publics

La protection de la qualité de l'air est, comme la plupart des politiques environnementales, de la compétence de l'Union européenne. La prise de conscience de l'impact supranational de certaines pollutions, jointe à des préoccupations de santé publique, a amené l'Union européenne à se saisir de cette question dès les années soixante-dix.

Un cadre communautaire assez complet s'est progressivement mis en place avec, pour les zones urbaines, obligation d'*évaluation* de la qualité de l'air et obligation d'*intervention en cas de dépassement des seuils*, et pour les principaux polluants transfrontières, engagements de *réduction des émissions* afin de limiter les importations intempestives. Ce risque est réel, car des travaux récents mettent en évidence des échanges de polluants entre régions européennes (Alsace-Allemagne, Bénélux-Région parisienne, Gênes-Etang de Berre).

La politique nationale de la protection de l'air s'est structurée en 1996 avec la *loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie* (LAURE) destinée à relayer les directives communautaires. Ce texte affirme le droit de chacun à respirer un air qui ne nuit pas à sa santé et pose, en conséquence le principe de l'information du citoyen sur la qualité de l'air. Cette disposition est à l'origine de l'extension du réseau de surveillance. En cela, elle pose la base d'une future politique car, sans état des lieux ni indicateurs de suivi, aucune action publique ne peut être pilotée efficacement. La loi confie aux décideurs locaux une partie de la responsabilité de la lutte contre la pollution de l'air : à l'échelon régional de fixer les orientations générales (*plans régionaux de la qualité de l'air*) et à l'échelon départemental de préciser les moyens permettant de ramener la concentration en polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants (*plans de protection de l'atmosphère*). Le lien avec la politique de transport se dessine : la loi confie aux autorités organisatrices des transports des agglomérations de plus de 100 000 habitants le soin de définir des principes d'organisation des transports respectueux de l'environnement (*plans de déplacements urbains*).

La directive européenne *Plafonds d'émission nationaux* marque un nouveau pas dans la lutte pour la qualité de l'air. Les émissions de polluants locaux et régionaux (dioxyde de soufre, oxydes d'azote et composés organiques volatils notamment) devraient être divisées par deux à l'horizon 2010, ce qui laisse entrevoir une amélioration notable des problèmes de pollution à l'ozone d'ici la fin de la décennie. La gestion des pics de pollution à l'ozone demeure néanmoins une préoccupation majeure des pouvoirs publics depuis la canicule de l'été 2003. Face à des retombées sanitaires potentiellement significatives, notamment sur les groupes à risques, la conduite des situations de crise se renforce. Le déclenchement des mesures s'effectuera désormais sur la base de prévisions, et non plus de valeurs constatées. Les seuils de déclenchement sont abaissés par la *directive européenne sur l'ozone* (2002). L'accent sera mis sur l'information du public.

Le dispositif institutionnel de protection de la qualité de l'air se met donc en ordre de marche. Les différents échelons des pouvoirs publics, européens, nationaux et locaux, se sont répartis les tâches en fonction de leur compétences. Les outils d'aide à la décision se forment progressivement (collecte de données, modélisation, prévision...). Les seuils de danger sont réévalués à partir des résultats fournis par la recherche épidémiologique. La gestion de crise s'affirme comme une priorité. Tous les éléments sont réunis pour lutter efficacement contre la pollution atmosphérique. L'existence d'une forte interrelation entre la pollution des zones urbaines et la mobilité, d'une part, entre cette mobilité et la gestion des territoires, d'autre part, rendent toutefois indispensable la construction d'un lien « environnement - transport - urbanisme » au sein des politiques publiques. Ce lien établi par la *loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie*, a été confirmé par la loi *Solidarité et renouvellement urbain* parue trois ans plus tard.

Assurer un équilibre durable entre la mobilité et la protection de l'environnement dans les zones urbaines implique de trouver les leviers d'action qui permettront de rompre l'enchaînement pernicieux entre la poursuite de l'étalement urbain, l'accélération des déplacements, et l'augmentation des nuisances en centre-ville, point de convergence des habitants de l'agglomération. Le secteur des transports se caractérisant par des émissions diffuses, très liées à des choix individuels, les instruments des politiques devront être adaptés à l'effet environnemental visé et aux comportements des agents sollicités. Qu'en est-il sur le terrain ?

Le secteur des transports fait l'objet depuis plus d'une décennie de *mesures techniques* définies par la réglementation européenne. Ces mesures se fondent sur l'utilisation des meilleures technologies disponibles et jouent à la fois sur la qualité du carburant (suppression du plomb dans l'essence, réduction de sa teneur en soufre), sur la définition des valeurs limites d'émissions de polluants à l'échappement (monoxyde de carbone, oxyde d'azote) et sur des accessoires (pots catalytiques, filtres à particules ...). D'une façon générale, ces mesures visent à optimiser le couple moteur-carburant en recherchant la réduction des consommations unitaires. Mises en place la plupart du temps sur la base d'accords volontaires avec les constructeurs, renforcées régulièrement, ces normes européennes devraient déboucher sur une division par cinq des émissions des véhicules neufs entre 1995 et 2020.

Les effets positifs de ces normes sont cependant limités par l'inertie du parc. Les véhicules de plus de dix ans (véhicules sans pots catalytiques) sont à l'origine des trois quarts des émissions d'hydrocarbures imbrûlés et de monoxyde de carbone et de près de la moitié des rejets d'oxydes d'azote, alors qu'ils ne représentent qu'une petite partie du parc. Ces effets positifs sont également contrebalancés par l'évolution des choix des automobilistes en faveur de la multimotorisation, de cylindrées importantes et d'équipements de confort tels que la climatisation. Ceci tend à accroître la circulation et les consommations unitaires. Le recours de plus en plus fréquent à des véhicules Diesel, importants producteurs de particules, constitue un autre facteur de préoccupation en matière de pollution locale. La réduction pérenne des émissions de polluants n'apparaît donc pas assurée par cet ensemble de normes dont le coût semble par ailleurs élevé.

En tout état de cause, les épisodes critiques de pollution en ville persistent. Ils suscitent au plan national des réponses à dominante réglementaire. Lors des pics de pollution, un dispositif de *circulation alternée* restreint la circulation des voitures. Le Conseil national de l'air, amené à réfléchir à la gestion de crise à la suite des épisodes de pollution de l'été 2003, juge ce dispositif peu efficace. Il propose de le renforcer en interdisant la circulation des véhicules sans pastille verte, sauf en cas de covoiturage. Il suggère également son extension aux véhicules utilitaires légers qui sont des contributeurs importants à la pollution urbaine et recommande qu'un travail spécifique soit consacré à la livraison de marchandises en ville. La gratuité des transports en commun, contrepartie prévue par la LAURE aux restrictions de circulation, lui paraît devoir être abandonnée car elle est coûteuse pour les réseaux de transports en commun sans pour autant détourner les automobilistes de leurs véhicules.

La régulation des épisodes de pollution atmosphérique pourrait donc, à l'avenir, s'appuyer un peu plus qu'elle ne le fait aujourd'hui sur le signal prix. Le Conseil plaide d'ailleurs pour un recours accru à la tarification du stationnement.

Les limitations de vitesse pourraient également être mieux utilisées car ce sont des mesures sans regret. Contrairement à d'autres mesures dont les avantages et les inconvénients doivent être soigneusement pesés, réduire la vitesse n'a que des effets bénéfiques : baisse significative des émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre, gains de sécurité. Ces limitations constituent un instrument indispensable lors des situations de crise – même si leur rendement dépend du contexte local -, mais elles représentent aussi un réservoir potentiel d'économies externes à long terme. Leur efficacité ne passe pas forcément par le durcissement des seuils existants, mais par le respect strict de ceux-ci, ce qui implique un renforcement des contrôles. La réglementation n'a de sens que si elle ne peut pas être contournée.

M. Perbet  
Direction de la Prévision et de l'Analyse économique  
Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie  
Villes et économie  
La Documentation française, 2004

## Résumé – Questions

Présentation, orthographe (2 points)

Résumé (9 points)

Veillez résumer le texte joint en 250 mots. Une marge de 10 % en plus ou en moins sera accordée. Vous indiquerez le total des mots à la fin du résumé.

Questions (9 points)

1) L'auteur de ce texte souligne dans le premier paragraphe les préoccupations de « santé publique » de l'Union européenne. Vous définirez l'expression « santé publique » en ayant soin de préciser les principaux domaines qu'elle inclut. (3 points)

2) Vous expliquerez le sens des termes « étalement urbain », employés dans ce texte, en illustrant votre propos par des exemples précis. (3 points)

3) « La réglementation n'a de sens que si elle ne peut pas être contournée ». Vous expliquerez cette dernière phrase en appuyant votre développement sur des exemples de votre choix. (3 points)

## Propositions pour un corrigé 250 mots

La protection de la qualité de l'air relève de la compétence de l'Union européenne. Un cadre communautaire de lutte contre la pollution atmosphérique locale et régionale a été progressivement constitué.

Au plan national, le relais a été pris par la loi de 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Elle instaure le principe de l'information du citoyen et de la surveillance, et définit des outils de planification.

La directive européenne « Plafonds d'émission nationaux » marque une nouvelle étape. La réduction des émissions de polluants devrait avoir des effets positifs sur la pollution à l'ozone, qui reste cependant préoccupante. Pour prévenir les conséquences sanitaires potentielles, le déclenchement des mesures reposera sur des prévisions.

Le dispositif institutionnel s'avère donc opérationnel. Néanmoins, les effets de la mobilité sur la pollution urbaine rendent indispensable un lien entre environnement, transport, urbanisme dans la politique publique. Celui-ci a été renforcé par la loi « Solidarité et renouvellement urbain ».

La recherche d'un équilibre durable entre mobilité et protection de l'environnement urbain implique en effet d'adapter les instruments des politiques.

Des mesures techniques ont été définies. Elles devraient entraîner une réduction des émissions des véhicules neufs. Mais leurs effets sont limités par l'inertie du parc, les choix des automobilistes, l'utilisation du Diesel.

La persistance d'épisodes critiques de pollution en ville provoque des réponses réglementaires. Circulation alternée et gratuité des transports en commun prêtent à discussion. Le signal prix pourrait être exploité davantage. Les limitations de vitesse ont des effets positifs, à condition de veiller au strict respect de la réglementation.

## Propositions pour un corrigé 250 mots

La protection de la qualité de l'air relève de la compétence de l'Union européenne. Un cadre communautaire de lutte contre la pollution atmosphérique locale et régionale a été progressivement constitué.

Au plan national, le relais a été pris par la loi de 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Elle instaure le principe de l'information du citoyen et de la surveillance, et définit des outils de planification.

La directive européenne « Plafonds d'émission nationaux » marque une nouvelle étape. La réduction des émissions de polluants devrait avoir des effets positifs sur la pollution à l'ozone, qui reste cependant préoccupante. Pour prévenir les conséquences sanitaires potentielles, le déclenchement des mesures reposera sur des prévisions.

Le dispositif institutionnel s'avère donc opérationnel. Néanmoins, les effets de la mobilité sur la pollution urbaine rendent indispensable un lien entre environnement, transport, urbanisme dans la politique publique. Celui-ci a été renforcé par la loi « Solidarité et renouvellement urbain ».

La recherche d'un équilibre durable entre mobilité et protection de l'environnement urbain implique en effet d'adapter les instruments des politiques.

Des mesures techniques ont été définies. Elles devraient entraîner une réduction des émissions des véhicules neufs. Mais leurs effets sont limités par l'inertie du parc, les choix des automobilistes, l'utilisation du Diesel.

La persistance d'épisodes critiques de pollution en ville provoque des réponses réglementaires. Circulation alternée et gratuité des transports en commun prêtent à discussion. Le signal prix pourrait être exploité davantage. Les limitations de vitesse ont des effets positifs, à condition de veiller au strict respect de la réglementation.