

Corrigé IESSA 2024 : français, QCM et note de synthèse

Proposition de corrigé — non officielle. Concours IESSA, filière CPGE, session 2024 : épreuve obligatoire de français, durée trois heures, coefficient 3. Ce corrigé traite le QCM et la note de synthèse ; les autres épreuves du recueil restent à corriger.

[Sujet officiel](#) · [Annales de ce concours ou examen](#)

QCM : les vingt réponses expliquées

Le QCM impose une seule réponse parmi A, B, C et D. Les lettres proposées ci-dessous ne constituent pas une grille officielle du jury. Les questions 12 et 13 appellent une précision grammaticale et la question 17 comporte une coquille.

Question	Réponse proposée	Explication
1	C	« Je nuirais » est au conditionnel présent : radical du futur et terminaison de l'imparfait. « J'aurais nui » est au conditionnel passé.
2	B	On écrit « elle m'appelle », avec deux p et deux l.
3	C	« Il a poussé un cri perçant » emploie le passé composé et l'adjectif « perçant ».
4	B	« Elles se sont téléphoné » : on téléphone à quelqu'un. Le pronom « se » est complément indirect ; il ne déclenche aucun accord de « téléphoné ».
5	D	Les trois noms correctement écrits sont « hêtres », « ormeaux » et « bouleaux ».
6	B	« Des voitures bleu pâle » : la couleur composée reste invariable.
7	B	Le nom singulier est « fléau », avec un accent aigu, sans t ni s final.
8	C	« En taillant » est un gérondif : en + participe présent. « Taillant » seul serait un participe présent.
9	A	L'orthographe correcte est « concurrentiel ».

Question	Réponse proposée	Explication
10	B	Le développement des ventes est une « expansion ».
11	A	Dans « je me battrais si l'on m'empêchait de manifester », le conditionnel de la principale correspond à l'imparfait après « si ».
12	C, avec réserve	« Aïe ! » est une interjection d'origine onomatopéique. La catégorie exacte « interjection » n'est pas proposée. C est donc le choix le plus défendable parmi ceux du sujet, sans affirmer que le mot est seulement une onomatopée.
13	C, avec réserve	« Marie m'a demandé si nous irions avec elle » convient si le déplacement est envisagé comme futur depuis le moment passé de la demande. Toutefois, l'énoncé ne précise pas cette chronologie : le futur « irons » peut également se défendre si le locuteur situe le déplacement à venir depuis le moment présent. C est le choix proposé pour l'interprétation du futur dans le passé ; l'énoncé ne permet pas d'écarter absolument une autre perspective temporelle.
14	C	« La robe et la montre que m'a offertes Kevin m'ont enchantée » : Kevin est le sujet singulier de « a » ; « que », COD placé avant, renvoie aux deux noms féminins et impose « offertes » ; ces deux objets sont ensuite le sujet pluriel de « ont ». « Enchantée » suppose, comme dans les choix, une locutrice.
15	D	L'adverbe s'écrit « subrepticement », au sens de discrètement, à la dérobée.
16	C	« La futaie était jonchée de feuilles mortes qui étaient tombées le matin même » : « jonchée » s'accorde avec futaie et « tombées », employé avec être, avec feuilles.
17	A	Le sujet écrit « abconses » au lieu de « absconses ». Cet adjectif signifie obscures, difficiles à comprendre ; « mystérieuses » est le choix le plus proche, les trois autres propositions ne convenant pas.
18	C	« Nonobstant » signifie « malgré ».

Question	Réponse proposée	Explication
19	B	Dans la distinction usuelle, une personne analphabète n'a pas appris à lire et à écrire. La perte ou la maîtrise insuffisante de compétences acquises ne correspond pas à cette définition.
20	C	Un tableau synoptique présente une vue d'ensemble organisée.

Pour les questions 12, 13 et 17, retenir la règle ou la définition exacte plutôt que la seule lettre : le QCM présente une catégorie absente, une chronologie non précisée et une graphie fautive. Les notices de l'[Académie française sur « aïe »](#) et de l'[OQLF sur les compléments de téléphoner](#) éclairent les questions 12 et 4.

Note de synthèse : transport aérien et changement climatique

Le sujet demande une synthèse objective de deux à deux pages et demie, avec confrontation des idées et référence systématique aux auteurs ou aux documents. La proposition suivante s'appuie sur les quatre textes du dossier, publiés en 2020 et 2022. Les chiffres, projections et prises de position sont ceux de ces documents ; ils ne décrivent pas une situation actualisée.

Proposition rédigée

Transport aérien : concilier transition technique et maîtrise des usages

Le transport aérien s'est développé grâce à l'accroissement du trafic et aux progrès de ses appareils. Cependant, les gains de consommation par passager ne suffisent pas à réduire ses émissions totales. Les quatre documents interrogent donc les conditions d'une transition compatible avec les objectifs climatiques. Ils présentent des innovations et des engagements collectifs, tout en soulignant les contraintes de leur mise en œuvre et la nécessité discutée d'agir sur la demande.

I. Des progrès techniques et des engagements qui ouvrent une transition

L'amélioration des appareils constitue un premier levier. André Thomas rapporte les gains de consommation de l'A350 et les travaux visant des avions plus légers et plus aérodynamiques (document 2). Les carburants d'aviation durables doivent également remplacer une partie du kérosène. Leurs caractéristiques permettent, dans certaines proportions, leur emploi dans les moteurs existants. L'hydrogène et la propulsion électrique offrent d'autres perspectives, encore éloignées d'une généralisation aux vols commerciaux.

Ces solutions s'inscrivent dans une mobilisation internationale. Frédéric Magnan décrit l'engagement pris lors du sommet de Toulouse en faveur de la neutralité carbone à l'horizon 2050 (document 3). L'action réunit des États, des organisations et des entreprises. Elle implique toutefois d'aider les pays émergents à financer les transformations nécessaires. Le scénario le plus ambitieux évoqué par le comité environnemental de l'OACI laisserait encore des émissions résiduelles, à traiter par des mesures extérieures au secteur.

L'intervention publique peut orienter cette transition. Matthieu Combe expose les demandes d'organisations environnementales visant à conditionner les aides aux compagnies à des engagements

climatiques (document 1). Les propositions portent sur la réduction des émissions, l'évolution de la fiscalité et le soutien aux carburants alternatifs. Le dossier montre ainsi que l'innovation dépend aussi de décisions économiques et politiques.

II. Des limites qui conduisent à discuter la modération du trafic

La croissance du transport peut annuler les améliorations techniques. André Thomas rappelle que l'augmentation du trafic neutralise une partie des économies de carburant (document 2). Julien Etchanchu insiste sur cet effet rebond : une meilleure efficacité par passager ne garantit pas une baisse des émissions globales si les voyages se multiplient (document 4). Selon les scénarios de l'Ademe rapportés par Thomas, les trajectoires combinant technologies et usages diffèrent fortement d'une évolution sans action.

Les innovations rencontrent également des contraintes matérielles et temporelles. Les biocarburants mobilisent des ressources agricoles ou des déchets disponibles en quantité limitée ; les carburants de synthèse exigent beaucoup d'électricité décarbonée (documents 2 et 4). Etchanchu conteste donc les annonces qui promettent trop rapidement un avion sans émissions. Il oppose le temps nécessaire au renouvellement des technologies à l'urgence des réductions attendues. Il ne demande pas d'abandonner la recherche, mais refuse qu'elle dispense d'agir immédiatement sur les pratiques.

La modération du trafic devient alors un second levier. Thomas présente un scénario de l'Ademe fondé sur la réduction des usages, ainsi que des pistes de plafonnement des vols, de taxation des billets et de sensibilisation au bilan carbone (document 2). Combe rapporte les propositions d'interdiction de certaines liaisons lorsqu'une alternative ferroviaire existe : les organisations citées retiennent des seuils différents, de trois ou six heures (document 1). Ces durées sont leurs propositions, non une règle commune établie par le dossier. L'extension des réseaux ferroviaires permettrait d'accompagner les restrictions envisagées.

Ces choix posent enfin une question d'équité. Thomas souligne la répartition très inégale des voyages aériens et des émissions associées (document 2). Etchanchu plaide pour une sobriété anticipée afin d'éviter une contraction subie et met en doute une compensation utilisée comme solution unique (document 4). Le désaccord concerne ainsi la place respective de la technique, de la compensation et de la réduction des usages, davantage que l'utilité des progrès techniques eux-mêmes.

La transition du transport aérien suppose donc plusieurs leviers complémentaires. Les engagements et innovations peuvent réduire les émissions, mais leur efficacité dépend des ressources, du financement et de la croissance du trafic. Les documents invitent à confronter ces limites aux objectifs climatiques pour organiser les déplacements et répartir les efforts.

Pourquoi cette synthèse répond au sujet

Le premier axe rapproche les techniques, la coordination internationale et l'intervention publique ; le second confronte leur potentiel aux ressources disponibles, au calendrier climatique et à la croissance des usages. Les quatre documents sont mobilisés dans le raisonnement. Les positions des ONG et d'Etchanchu leur sont attribuées : la copie ne les transforme pas en recommandations personnelles du candidat.

Les durées de substitution ferroviaire et les scénarios à 2050 n'ont pas le même statut : les premières sont des demandes d'organisations, les seconds des projections. Une note de synthèse doit préserver

cette différence. Elle n'a pas à compléter le dossier par des lois adoptées ultérieurement ou des statistiques plus récentes.