

**CONCOURS D'ADMISSION AUX CLASSES PRÉPARATOIRES AUX GRANDES
ÉCOLES (CPGE) DU LYCÉE DESCARTES (RABAT) : ECE ET ECS**

TEST DE FRANÇAIS (durée 1h30)

Consignes :

- *Après avoir lu le texte d'idées proposé, vous répondrez aux questions posées.*
- *Les réponses doivent être rédigées : la correction et la clarté de la langue entrent pour une part dans l'appréciation du correcteur.*
- *Il n'est fait usage d'aucun document : l'utilisation de toute calculatrice et tout matériel électronique est interdite.*

Texte :

La route relie préférentiellement des villes moyennes (on remarque qu'elles s'échelonnent tous les trente / quarante kilomètres ; autrefois les chevaux devaient se reposer après une telle distance), tandis que l'autoroute vise surtout à rapprocher les métropoles. Il s'agit d'un changement d'échelle. Notre accoutumance au premier mode de transport et de déplacement motorisé (la route) ne doit pas empêcher notre adaptation au second (l'autoroute).

Or l'autoroute accomplit, mieux que la route, son « être même ».

10. Charles Péguy (*écrivain, 1873-1914*) tenait pour fondamentales les informations qui jalonnent le trajet (les bornes, les écriteaux, les poteaux indicateurs, à la limite les fils télégraphiques et les rangées d'arbres, « les plaques bleues que l'on trouve à l'entrée et à la sortie des villages et même des agglomérations urbaines »). Une route qui n'aurait pas de poteaux indicateurs ni de bornes kilométriques ne serait pas articulée. Elle ne serait pas cadrée. Enfin elle ne serait pas une route... Un poteau indicateur et une borne kilométrique, c'est l'articulation même d'une route, c'en est 15. l'organisation intérieure et même c'en est l'essence¹.

20. Si on accepte cette définition, l'autoroute alors triomphe, du fait des dispositifs électroniques dont elle est pourvue et des renseignements qu'elle prodigue² tout au long d'elle-même. Elle ne se borne pas à sa fonction, elle nous informe du paysage que nous traversons, des monuments qu'on peut apercevoir ; elle ne cesse de nous « situer » par rapport aux principaux centres que nous pouvons rejoindre. Nul, aussi bien qu'elle, ne réussit l'arithmétique des distances ou la géométrie de l'arpentage³.

25. Ultime raison qui justifie notre conclusion en faveur de l'autoroute : une route se définit comme la création même de l'homme, qui lutte à la fois contre l'espace et contre le temps. Avec elle, il s'oppose à la dispersion, aux séparations, dans la mesure où il rapproche les lieux et les hommes.

Plus ce dispositif assure une fonction médiatrice et relationnelle, plus il mérite la considération. Aussi, malgré quelques réticences⁴ psychologiques que suscite sa modernité, l'autoroute doit-elle être vue comme une méta-route.

30. Mais si l'autoroute peut valoir comme l'archétype⁵ de la route, est-ce que le « chemin de fer » - la voie ferrée - ne tiendra pas le rôle de l'« anti-route » ?

35. Pourquoi une « anti-route » ? D'une part, la construction des lignes ferrées a jeté sur la France un réseau de type jacobin⁶ qui l'asphyxie⁷ : tous les rayons partiraient du centre, ce qui accentue du même coup le poids de l'autorité gouvernementale et d'une administration toute-puissante. D'autre part, le chemin de fer devait surtout avantager les centres qu'il relie : le reste n'est pas bien desservi, seulement traversé : les arrêts, les horaires en servent quelques-uns au détriment des autres.

40. Hier les sociétés ont connu l'antagonisme entre les villes et les campagnes - un conflit même que les politiques ont souhaité éteindre, sans vraiment y réussir. Aujourd'hui alors que cette première opposition a cessé (puisque les villages et les bourgs disparaissent et que triomphe l'agro-industrie), un autre clivage⁸ se lève, que le chemin de fer provoque : d'un côté, ceux qui peuvent correspondre entre eux, de l'autre ceux qui doivent végéter dans le repliement.

Paradoxe, alors que la route par elle-même appelle à la confluence, aux rapprochements, aux possibles échanges, le chemin de fer (commandé par la productivité et l'économique) ne connaît que les grands ensembles et délaisse les villages. Le nombre va au nombre, comme l'eau à la mer.

Le chemin de fer nous offre donc une essence de la route mutilée⁹ : s'il a conservé d'elle les éléments matériels de liaison (les lignes de fer au lieu des blocs de pierre ou des plaques de bitume), la possibilité de circuler, il nous a enlevé la liberté (le voyageur ne peut pas s'arrêter ici ou là ; il doit se plier aux horaires et aux éventuels changements), mais aussi souvent, pour éviter les éboulements, on a entouré le chemin de fer de constructions (d'immenses murs de soutènement) qui cachent le paysage. Le voyageur se déplace alors dans des sortes de tunnels ou de corridors. Lorsqu'on ne conserve de la route que la facilité de déplacement, est-ce qu'on ne perd pas l'essentiel ? Ne généralisons pas, il est vrai : il est possible, à partir de son wagon, de surprendre et de contempler de vastes étendues. Mais qui nierait qu'il faut aussi traverser des entrepôts interminables, des gares aux abords inhospitaliers ? À l'inverse, l'autoroute a prévu des lieux de repos, de l'animation, des centres d'accueil. Elle tend même à organiser sur son trajet des manifestations culturelles.

Le chemin de fer a conservé son aspect rude ; il s'enferme dans le prosaïsme¹⁰. C'est là que nous distinguons en lui de la « non-route » ou une route atrophiée¹¹.

Le TGV a toutefois renouvelé la question. Il sacrifie tout à la vitesse. Il accepte, en somme, de perdre, afin de mieux gagner sur ce qui est jugé décisif ; il concurrence même l'avion. On a le droit de négliger un peu le reste lorsqu'on réussit une telle performance (sans compter les mérites et la beauté de son carénage¹²). Mais avec lui il s'agit moins d'un voyage – celui que la route autorise – que d'un transport.

D'après François DAGOGNET, *Route, anti-route, méta-route*,
in *Les Cahiers de médiologie*, n°2, 1996.

Notes :

1. *l'essence* : la nature d'une chose, le fond de l'être.
2. *qu'elle prodigue* : qu'elle distribue généreusement.
3. *l'arpentage* : la mesure de la superficie d'un terrain.
4. *réticences* : hésitations.
5. *l'archétype* : le modèle.
6. *jacobin* : membre du parti des Jacobins (Révolution française) ; partisan d'un État centralisé.
7. *qui l'asphyxie* : qui l'étouffe par manque d'un élément vital.
8. *clivage* : séparation.
9. *mutilée* : endommagée.
10. *prosaïsme* : caractère de ce qui est terre à terre, de ce qui manque d'idéal.
11. *atrophie* : affaiblie, amoindrie.
12. *carénage* : enveloppe profilée recouvrant un véhicule.

Questions de compréhension :

1. lignes 1 à 6 :

Quelle est la première différence entre la route et l'autoroute ? Répondez en une phrase en utilisant vos propres mots.

2. lignes 7 à 15 :

a. Recopiez tous les mots du paragraphe qui se rapportent à l'idée de limite.

b. Pourquoi l'auteur utilise-t-il le vocabulaire de la limite ? Expliquez l'idée avec vos propres mots (en une phrase).

3. lignes 16 à 21 :

Quels types de renseignements l'autoroute transmet-elle à l'automobiliste ? Répondez avec vos propres mots et en exploitant des citations du passage (5 à 10 lignes).

4. lignes 22 à 28 :

Qu'est-ce qui rend l'autoroute supérieure à la route selon François Dagognet ? Répondez avec vos propres mots et en exploitant des citations du passage (5 à 10 lignes).

5. lignes 29 à 59 : Expliquez en 10 lignes, avec vos propres mots, pourquoi l'auteur du texte (François Dagognet) parle du chemin de fer comme d'une « anti-route » ?

6. lignes 60 à 67 :

a. Repérez et recopiez les deux phrases ou parties de phrases définissant les deux points forts du TGV.

b. Pourquoi ces deux points forts permettent au chemin de fer d'échapper au « prosaïsme » ?

Question générale :

7. Selon vous, quels sont les points positifs et/ou les points négatifs de la création de la ligne LGV (Ligne Grande Vitesse « Al Boraq ») au Maroc ?

Donnez et expliquez votre avis en 20 lignes environ.