

Epreuve - Matière : 101 - 5730

Session : 2023

CONSIGNES

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuillet officiel, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Remplir soigneusement le cadre relatif au concours OU à l'examen qui vous concerne.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- 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 feuillet officiel.
- Numéroté chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) sur le nombre total de pages que comporte la copie (y compris les pages vierges).
- Placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre de numérotation des pages.

Le chemin de fer en France

On peut définir le chemin de fer comme un mode de transport où un véhicule se déplace le long de rails en métal, propulsé à l'aide d'énergies qui ont évolué au fil du temps : d'abord vapeur d'eau, puis l'électricité. Les chemins de fer naissent en Europe à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle dans un contexte d'industrialisation, soit d'augmentation du poids de l'industrie dans les sociétés, soit de la croissance de sa part dans le produit intérieur brut et dans la croissance du nombre d'actifs engagés dans ce secteur. Servant d'abord aux transports de marchandises, le chemin de fer devient bientôt un mode de déplacement nouveau pour les voyageurs : en 1825, George Stephenson met au point sa locomotive pour le transport de personnes. Au Royaume-Uni, le chemin de fer atteint rapidement l'Europe. La première ligne française ouvre en 1837, reliant Paris et Saint-Germain-en-Laye. Depuis, la France a été quadrillée par le chemin de fer, devenu un des éléments marquants de l'époque contemporaine, aux répercussions économiques mais aussi sociales, politiques et même culturelles. En effet, au-delà du simple mode de transport, la notion de « chemin de fer » évoque aussi des lieux (les gares, les stations de métro, de tramway, de RER), des groupes sociaux (les cheminots, les contrôleurs), des luttes sociales et politiques (les grèves dans les transports), des références culturelles (des gares vues par les impressionnistes ou à plein gouache des Gipsy Kings). Le chemin de fer reste également une réalité bien présente dans la vie quotidienne des Français : on compte ainsi plusieurs dizaines de millions de voyages chaque jour dans les trains, métros, RER et tramways, et de multiples chantiers visant à moderniser l'offre de transports par chemin de fer sont en cours, en premier plan desquels le réseau futur du Grand Paris. Ainsi, s'interroger sur le chemin de fer en France, c'est se pencher sur un objet porteur d'une longue histoire et qui reste

une donnée majeure dans la société française d'aujourd'hui. En quoi peut-on voir le chemin de fer en France comme un élément marquant des évolutions de ce pays depuis le XIX^e siècle, au point d'avoir imprégné profondément la société et de continuer à le faire ? Il s'agit tout d'abord de restituer le chemin de fer comme figure de la modernité en France au fil des XIX^e et XX^e siècles. On décrira ensuite les effets qu'a eu son déploiement au fil du temps, ainsi que ceux amenés par ses métamorphoses. Enfin, on évoquera le fait que le chemin de fer continue de faire de l'atout aujourd'hui, signe de son importance toujours bien réelle dans la société française.

Du « plan Guizot » des années 1840 à l'ouverture de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Rennes en 2017, le chemin de fer a constamment fait figure de marqueur de la modernité (technique, mais pas que) française. Du milieu du XIX^e siècle au milieu du XX^e siècle il accompagne la modernité industrielle. Depuis les années 1970, il se redéploie pour accompagner ce qui apparaît comme une modernité post-industrielle.

La modernité industrielle en France correspond au déploiement de l'industrialisation que l'on a défini plus haut. En France, celle-ci a été assez lente (tout comme l'urbanisation), à la différence du Royaume-Uni et de l'Allemagne (celle-ci s'industrialisant et s'urbanisant plus facilement que la France, mais plus rapidement). Cependant, les différents gouvernements qui se sont succédés à partir des années 1830 en France ont appuyé, comme leurs pairs britannique et allemand, le déploiement du chemin de fer, pour plusieurs raisons. D'abord, au XIX^e siècle, dans une Europe encore largement structurée par des territoires et de petites entités locales, le chemin de fer permet un décloisonnement des marchés par la circulation des produits. Ensuite, il constitue une innovation technique qui en appelle d'autres, sources de profit pour les investisseurs, qui financent les compagnies de chemin de fer qui travaillent tant au déploiement du réseau qu'au perfectionnement des procédés (cela n'est d'ailleurs pas sans risques : ce secteur alors entièrement privé connaît une crise au milieu du siècle). Enfin, donner à la France un vaste réseau de chemin de fer est une source de prestige pour les gouvernements qui se succèdent pour ainsi valant leur action. Chaque régime politique propose son propre plan de déploiement : le « plan Guizot » sous la monarchie de Juillet dans les années 1840, du nom du ministre des Affaires étrangères dominant le gouvernement, avec un déploiement en étoile autour de Paris ; les actions de Napoléon III, amenant la construction de plus de 10 000 km de lignes de chemin de fer entre 1852 et 1870 ; le « plan Fiey » au tournant des années 1880 sous la Troisième République, pour renforcer encore le réseau. De nombreuses gares sont construites dans la seconde moitié du XIX^e siècle, illustrant elles aussi la modernité technique française, avec

de grandes routes (ex. l'ancienne gare d'Orsay). Le chemin de fer apparaît alors comme l'incarnation du « progrès », notion au cœur d'une Troisième République dominée à partir du début du XX^e siècle par les radicaux. Son image est exaltée dans les cartes postales de l'époque alors même que les impressionnistes, quelques décennies auparavant, s'étaient déjà emparés du sujet (ainsi Claude Monet et ses Voies de gare). C'est également au début du XX^e siècle que naît le premier métro en France, à Paris, dont le chantier est encore l'occasion d'une prouesse technique : la Seine est gelée pour permettre le percement de ce qui devient la ligne 1. Un demi-siècle plus tard, alors que les premiers signes de la désindustrialisation commencent à se faire sentir, les autorités gaullistes lancent dans les années 1960 une vaste politique de modernisation (villes nouvelles, déconcentration industrielle etc.) comprenant un volet ferroviaire : l'émergence du réseau express régional (RER) en région parisienne, dont le déploiement, s'étalant sur une quinzaine d'années, permet encore à ces autorités de célébrer la modernité de la société française.

Cependant, dans cette décennie 1970 où s'achève la construction du RER, la désindustrialisation se fait maintenant ressentir plus sévèrement suite aux chocs pétroliers de 1973 et de 1979-1980. La fonction du chemin de fer, qui a puissamment contribué à l'industrialisation par le transport de marchandises semble évoluer dans ce nouveau contexte, se réorientant vers le transport de personnes alors que les marchandises circulent de plus en plus à l'international par conteneurs. Le nouveau chemin de fer de la modernité post-industrielle semble dédié au transport des acteurs dans une société de plus en plus tournée vers les services. L'on continue cependant d'innover ^{économiques} en valorisant la vitesse qui apparaît comme une donnée essentielle des sociétés contemporaines marquées, selon Hartmut Rosa, par « l'accélération ». Dans les années 1980, les autorités socialistes inaugurent le « train à grande vitesse » (TGV), au succès bientôt international (le TGV est par exemple exporté au Japon). Dans les années 1990, dans un contexte d'intégration européenne, c'est l'inauguration de l'Eurostar, autre prouesse technique d'un tunnel reliant les côtes françaises et britanniques. Dans les années 2010 enfin, c'est le déploiement des « lignes à grande vitesse » (LGV), telle que celle déjà évoquée reliant Paris et Rennes en 2017, ou celle reliant Paris et Bordeaux. Le déploiement de la LGV est l'occasion de la refonte de plusieurs gares, et de leur quartier : ainsi, la nouvelle gare de Rennes s'inscrit dans le nouveau quartier d'Euro Rennes, ^{très récent} à l'architecture contemporaine, signe que le chemin de fer et ce qui l'entoure constitue toujours pour les autorités une manière d'affirmer une forme de modernité, même s'il s'agit désormais d'une modernité tertiaire et non plus industrielle : les quartiers apparus autour des nouvelles gares, depuis les années 1980 (Euroville, Euro Rennes, Euro Méditerranée à Marseille) n'abritent plus des espaces de stockage industriels comme aux XIX^e et première moitié du XX^e siècles, mais des bureaux.

De la monarchie de Juillet à la V^e République, le déploiement et le redéploiement du chemin de fer semble donc bien s'inscrire dans la valorisation d'une modernité industrielle d'abord, aujourd'hui tertiaire et post-industrielle. Si le sens et l'orientation données au chemin de fer se peuvent évoluer, on peut également remarquer que le chemin de fer a eu ^{des} conséquences sur la société française, qui s'est emparé de ce dernier de diverses manières.

On peut distinguer deux grands effets du chemin de fer sur la société française. D'abord, une transformation progressive de la vie (quotidienne, mais pas que) des populations qui ont été de plus en plus nombreuses à voir le train, le métro ou le tramway arriver chez elles. Ensuite, l'émergence d'un monde social autour du chemin de fer, avec ses lieux et figures emblématiques.

On connaît les célèbres descriptions des voyageurs des années 1840 se sentant mal dans les trains, n'étant pas habitués à une vitesse qui pourtant n'excédait pas la vitesse d'un cheval au galop. D'autres descriptions nous font deviner une prise en main assez rapide du chemin de fer par ceux qui peuvent alors y avoir accès (ce début de la proximité d'une gare) et s'offrir un billet ; soit les classes aisées des grandes villes, d'abord de Paris. Dans l'Éducation sentimentale Flaubert évoque les voyages en train du jeune Frédéric Moreau dans la région parisienne des années de la fin de la monarchie de Juillet. Au fur et à mesure que le réseau se déploie et que le prix du billet baisse, des populations de plus en plus diverses voient leur vie changer. D'abord, en raison non pas de voyages qu'elles effectuent mais en raison de l'arrivée de marchandises nouvelles, avec le déblocage des marchés permis par le chemin de fer (qui peut également contribuer à la diffusion d'épidémies, telles que le choléra tout au long du XIX^e siècle). Ensuite, en raison de ces voyages, qui se multiplient avec la généralisation du service militaire (les conscrits pouvant changer de région) et l'industrialisation qui peut pousser à partir en ville (la population urbaine devient majoritaire en France en 1931). Le chemin de fer contribue à élargir l'horizon de populations diverses, les trains voient se côtoyer plusieurs groupes sociaux, d'où la mise en place d'une première et d'une seconde classe. À l'occasion des premières congés payés, sous le front populaire, un journal satirique croque des bourgeois se plaignant de la présence d'ouvriers dans leur wagon. La diffusion du métro, d'abord à Paris puis dans les grandes villes tout au long du XX^e siècle change également la vie des Français : la ville peut être appréhendée à partir des stations de métro (ainsi à Châtelet à Paris renvoie d'abord pour les parisiens à une station de métro plutôt qu'à une construction médiévale) et l'on connaît le triptyque « métro, boulot, dodo » remontant aux années 1950-1960. Aujourd'hui, comme évoqué plus haut, l'on compte des dizaines de millions de voyages en train, en métro ou en tramway (qui aujourd'hui peut parfois remplacer un métro, comme à Nantes ou Strasbourg), et le question des usages dans les transports fait régulièrement la une, signe de l'importance du chemin de fer dans la vie quotidienne des Français.

Autre effet du chemin de fer, à côté de la transformation de la vie des Français, l'émergence d'un « monde social » autour du chemin de fer. Le cheminot, le contrôleur, mais aussi les anciens buffets de gare presque tous disparus, les horloges, le muséum de la SNCF (repris récemment par le guitariste britannique David Gilmore, ancien membre des Pink Floyd), jusqu'à l'ancienne mauvaise réputation de certains quaiers de gare (chaleureux devant la gare avec en quelque sorte une vitrine de la ville et situés parfois derrière comme le rappelle le géographe Pierre Biron dans un chapitre de l'ouvrage collectif La France. Géographie générale) : tout cela a imprimé un imaginaire, mais aussi des sociabilités bien concrètes. La CGT Cheminots apparaît comme l'un des pôles historiquement structurants de la CGT, très présents, ... dans les pics de 1919-1921, 1936, 1947-1961 et 1975. Les travailleurs du chemin de fer, qu'il s'agisse des travailleurs du train, du métro ou du tramway, constituent une des figures de la modernité

Epreuve - Matière : 101 - 5230

Session : 2023

CONSIGNES

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuillet officiel, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Remplir soigneusement le cadre relatif au concours OU à l'examen qui vous concerne.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- 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 feuillet officiel.
- Numéroter chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) sur le nombre total de pages que comporte la copie (y compris les pages vierges).
- Placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre de numérotation des pages.

industrielle et ont survécu à la désindustrialisation commencée dans les années 1970. La question du statut des cheminots et son retour régulier dans le débat public, les luttes politiques autour de ce sujet, tout cela renvoie à ce « monde social » qui a émergé en France depuis les années 1850. Dernier avatar en quelque sorte de cet imaginaire du chemin de fer, le piano de gare, devenu depuis sa diffusion dans les années 2010 un objet pratiqué par de multiples publics, avec une résonance sur les réseaux sociaux.

L'on voit donc que le chemin de fer et son monde ont profondément marqué la société française, mais également qu'ils ont pu se transformer au fil du temps. Ils restent aujourd'hui au cœur de multiples débats, signes d'une importance qui n'a pas cessé. Le chemin de fer et son monde restent des objets en évolution, appréhendés de manière diverse par divers acteurs (« décideurs », usagers, flâneurs de gare, etc.).

On peut distinguer aujourd'hui trois grands débats autour du chemin de fer en France : un débat autour du chemin de fer comme outil d'intégration (au sens environnemental) des territoires ; un débat autour de l'accessibilité du chemin de fer ; un débat autour du patrimoine issu du monde du chemin de fer.

On peut distinguer deux niveaux dans la question de l'intégration des territoires (soit une mise en relation des territoires qui soit profitable à ces derniers) en France : la question de l'intégration des territoires français en Europe, dans le contexte de construction européenne ; la question de l'intégration des différents territoires français, marquée par la conjecture de Zahari (l'intégration par déploiement de transports permet la croissance économique). Sur l'intégration des territoires français en Europe on peut prendre l'exemple de Lille. Au tournant du XXI^e siècle la gare de Lille, auparavant gare hub du réseau français dans un contexte de frontières ébrançables, est devenue après travaux un pôle important au niveau européen, reliant Paris, Londres, les régions rhénanes et la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. L'intégration européenne s'est ici appuyée sur le redéploiement stratégique de la gare de Lille. L'enjeu aujourd'hui pour les

autorités françaises, semble être de renforcer les liens entre Paris et la « dorsale européenne », ce cœur continental s'étendant de Londres à Pékin, et à travers le relais parisien de connecter par la LGV les grandes villes de l'Ouest à cette dorsale, tout en confortant l'axe structurant français, de Lille à Marseille en passant par Paris et Lyon. Les chantiers du Grand Paris, avec notamment un projet de ligne directe entre la Gare du Nord et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, ont été entrepris avec cet arrière-plan d'intégration européenne. Ils ont cependant aussi été entrepris avec l'idée d'intégrer mieux les territoires les plus délaissés de la métropole du Grand Paris, ce qui peut illustrer la deuxième facette de la question de l'intégration. Par une rénovation ou une construction de plusieurs gares en banlieue parisienne, les promoteurs du Grand Paris espèrent former une circulation d'acteurs économiques, et donc d'intégrer ces territoires. Hors, se pose la question des effets concrets de l'intégration par le transport, qui restent discutés : pour la LGV Paris-Rennes, si la municipalité rennaise espérait attirer des acteurs économiques parisiens, d'autres voix se sont inquiétées d'une potentielle « fuite » d'acteurs économiques rennais vers Paris.

Se pose également la question de l'accessibilité, soit de la possibilité qu'a un acteur d'utiliser d'un service, ici le chemin de fer. On peut décomposer l'accessibilité en plusieurs facteurs, deux sont surtout importants pour le chemin de fer, quels qu'ils soient (train, métro, tramway) : le prix et la distance spatiale par rapport à un point d'accès (gare, station de métro ou de tramway). Pour la distance spatiale, le principe est d'offrir à toutes les personnes résidant en France un accès à une distance raisonnable (plan Pasqua, 1995). Pour le prix celui-ci est beaucoup plus mouvant qu'avant (où il dépendait de la distance kilométrique parcourue pendant le trajet), et le sera sans doute de plus en plus à mesure que l'ouverture à la concurrence réelle concrète à la fin des années 2010, se poursuit. Il paraît donc difficile de mesurer l'accessibilité des populations au chemin de fer mais on constate un renouveau de politiques visant à soutenir le chemin de fer, avec la réouverture de lignes de nuit par exemple, alors même que les transports en commun sont valorisés, apparaissant comme une forme de mobilité « d'usage » dans un contexte de changement climatique. Cependant au fil des trois dernières décennies, beaucoup de petits gares rurales ont fermé, dans une logique affichée de « rationalisation » du réseau. Ainsi, la gare de Saint-Dol-de-Léon, dans le Finistère, a fermé ses portes il y a quelques années et abrite aujourd'hui une brasserie. Pour prendre le train les habitants doivent désormais aller à Forêt : si le prix n'a pas changé pour le billet, leur accessibilité s'est réduite en raison de l'éloignement spatial du point d'accès au réseau de chemin de fer.

L'exemple de Saint-Dol-de-Léon permet pour finir d'illustrer le troisième enjeu soulevé des débats aujourd'hui sur le chemin de fer en France : d'enjeu patrimonial. On peut définir le patrimoine comme l'ensemble de ce qu'une société décide de préserver de son passé pour le transmettre aux

généralisations futures. L'inclusion de telle ou telle chose dans le patrimoine constitue une opération que l'on appelle « patrimonialisation ». Aujourd'hui, se pose des questions de patrimonialisation de multiples éléments du monde du chemin de fer, qu'il s'agisse de gares, de trains (d'anciens wagons), de bâtiments annexes (entrepôts, bureaux de la place de la gare), etc. ^{actuelle} Cependant, le patrimoine s'ouvre aujourd'hui au chemin de fer et, de manière plus générale aux héritages de l'industrialisation (le « patrimoine industriel »). L'on peut patrimonialiser un élément désaffecté (la gare de Saint-Pol-de-Léon) ou non (la mise en valeur des éléments anciens des gares parisiennes du XIX^e siècle). Se posent alors plusieurs questions : celle de la médiation, celle de la protection, celle de l'articulation entre la protection et, par ailleurs, l'usage toujours actif des lieux (la gare de Saint-Etienne par exemple a été restaurée mais reste active). Ces débats ne sont cependant pas spécifiques au chemin de fer : à l'heure d'une « inflation patrimoniale », ils apparaissent de plus en plus nombreux, sur des objets divers.

En conclusion, le chemin de fer en France et son monde sont des figures de la modernité, structurées par les autours tout au long des XIX^e et XX^e siècles (et même XXI^e siècle). Producteur de l'industrialisation qu'il a accompagné, le chemin de fer lui a survécu et trouve un rôle davantage centré sur le transport de personnes que de marchandises à l'heure post-industrielle. Il a profondément marqué la vie des Français, en leur apportant des biens nouveaux d'ailleurs, en contribuant à décloisonner leur horizon. Il a donné naissance à un « monde social » peuplé de lieux et figures emblématiques et a également constitué un sujet d'inspiration pour les artistes. Enfin, le chemin de fer reste un élément de débats : débats autour de son utilité quant à l'intégration des territoires en France et de la France en Europe ; débats quant à son accessibilité, tant pour le prix que pour le ^{déplacement} point d'accès ; débats autour du patrimoine lié au chemin de fer. Que'il s'agisse du train du métro ou du tramway, le chemin de fer reste donc un élément important dans l'organisation de la société française, et son poids, dans un contexte de changement climatique, se renforce dans les années à venir.

