

Concours section : CONSERVATEUR EXTERNE CONSERVATEUR EXTERNE

Epreuve matière : COMPOSITION CULTURE GENERALE

N° Anonymat : **V231NAT1100090** Nombre de pages : 8

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.

Alors que le métropole du Grand Paris, qui vise à améliorer la coopération économique, politique et territoriale entre 130 communes franciliennes et la capitale, fut créée en 2014, la mise en place du projet ferroviaire associé est repoussée. Désormais prévu pour les Jeux Olympiques de 2024, le « Grand Paris Express » témoigne de la difficulté d'harmoniser (liasons entre des stations déjà existantes, double gestion par le SNCF et le RATP) et d'insérer de nouvelles voies ferrées dans une petite couronne parisienne déjà extrêmement et densément urbanisée et aménagée.

Cette situation est le résultat de la politique de développement ferroviaire menée en France depuis les années 1830 et la Monarchie de Juillet, qui amène à une réflexion globale sur le chemin de fer en France. Celui-ci est d'abord une infrastructure physique - les rails, les gares - qui met en relation un moyen de locomotion - le train - et ses utilisateurs - passagers, marchandises - grâce à des entreprises et aux pouvoirs publics. En effet, si la France est le territoire sur lequel le chemin de fer se déploie (avec ses enjeux propres - reliefs, cours d'eau à traverser), c'est également un état qui organise la gestion et l'aménagement de ce territoire. A cause de l'ampleur et de la complexité de la construction de lignes de chemin de fer, c'est un moyen de transport plus adapté aux longues distances sur des espaces peu vallonnés : seule la France métropolitaine qui répond à ces critères sera prise en compte ici.

Au cours des deux derniers siècles, le déploiement du train a accompagné les mutations de la société, de l'état et de l'économie française ; comme tout outil technique de cette échelle, il les a influencé en reflétant l'évolution historique et politique de la perception du territoire. Le chemin de fer, en permettant la mise en réseau du territoire français, a-t-il participé au renforcement des contrastes territoriaux, économiques

et sociaux du pays ou au contraire à leur renforcement ? En analysant les représentations et les usages de ce moyen de transport, il est possible de dresser le bilan et d'éclairer les enjeux qui il pose à l'heure des réflexions sur la part respective des pouvoirs publics et des entreprises dans la gestion des espaces et des ressources. Pour commencer, le chemin de fer a constitué dès ses origines un projet technique et politique au service de la cohésion du territoire (I); sa mise en pratique a toutefois participé à la création de pôles économiques et démographiques dominants et parfois contestés (II). Enfin, son utilisation actuelle est remise en question face à la multiplication des usages et aux changements d'échelles.

En reliant les espaces à une vitesse inconnue jusqu'alors, le train a permis à l'état français d'améliorer son contrôle sur ses espaces : si à la Révolution plus d'une journée à cheval pouvait séparer les préfetures, la multiplication des lignes permettrait de les connecter en quelques heures à la fin du siècle.

Bien que les systèmes de rail fussent employés dans plusieurs industries au XVIII^e siècle, notamment dans les mines, c'est avec le développement de la machine à vapeur en Angleterre que la conception d'un transport à traction mécanique a pu être envisagée. Grâce aux travaux sur la pression, comme les études chimiques de Lavoisier dans les années 1780, les mécanismes des pistons animés par la vapeur ont pu être produits. Les premières expérimentations de locomotives produisaient des véhicules très lents et lourds : ainsi, lors de la première tentative de démonstration publique de trajet en train, de Versailles au Vésinet, la machine n'était pas en capacité de gravir la colline de St Germain-en-Laye. C'est avec l'exploitation de la houille et l'amélioration de l'efficacité du procédé que cette technologie a pu se répandre : le développement technique du train suit le modèle des « innovations en groupe » théorisé par l'économiste J. Schumpeter. La construction des infrastructures, notamment les rails, s'est ensuite effectuée massivement et rapidement sous l'empire de Napoléon III, de 1851 à 1870, bien que les premières lignes furent établies sous le régime précédent. La mise en place du chemin de fer fut donc engendrée par des progrès scientifiques et techniques, d'abord à vocation industrielle, avant d'être encouragée par l'état, suivant les idées saint-simoniennes de mise à disposition des capacités scientifiques et de la doctrine positiviste au service du gouvernement et de la collectivité.

Le développement des infrastructures a permis leur exploitation à différentes fins. Moyen de transport de marchandises, le train a accompagné l'industrialisation en permettant d'approvisionner les usines françaises de charbons extraits dans les bassins miniers. Il a également permis une gestion plus organisée des ressources, notamment la circulation de produits transformés, comme les conserves de poissons; pêchés sur les côtes américaines, les maquereaux étaient mis en boîtes dans des fabriques locales avant d'être apportés à Paris. Le train transportait les produits, mais le réseau servait aussi à faire circuler le main d'œuvre et à répartir la population entre les bassins démographiques. Avec l'essor du tourisme bourgeois dans la seconde partie du XIX^e siècle, puis de celui de masse dans les années 1950, l'usage du train se démocratise. Il nécessite parfois de doubler les infrastructures: dans le Loiret par exemple, la gare des Aubrais, destinée au transport de produits pour les usines, est à une dizaine de kilomètres de celle d'Orléans, destinée aux voyageurs. En améliorant la circulation humaine, le train a participé à l'unification culturelle et politique de la nation française. Le fonctionnement des bibliothèques de gare gérées par Hachette illustre cette uniformisation des pratiques: il était possible d'emprunter un livre dans une station et de le rendre à l'arrivée, ce qui prouve la généralisation du goût culturel pour le roman et les échanges physiques de ce support de divertissement. La gare devient un symbole de la cohésion de la nation: fréquentée par toutes les couches sociales, vivante et accueillant une foule nombreuse, elle reçoit sur ses murs des peintures illustrant les différentes provinces et villes du pays, comme à la gare de Lyon, ou témoigne d'un véritable projet architectural d'art et d'acier, comme celle d'Orsay.

Alors que les premiers développements techniques étaient l'initiative d'industriels, l'état français s'est emparé du chemin de fer pour en faire un outil au service de la cohésion du territoire. Avec la Première guerre mondiale, l'utilisation du train pour le transport des troupes et du matériel a mis en lumière les applications militaires et stratégiques de la mise en réseaux. Toutefois, les politiques d'aménagement n'ont connu leur véritable essor qu'à partir de 1945: l'orientation interventionniste de la IV^e et du début de la V^e République a amené à penser la structuration des chemins de fer français. Du Commissariat au Plan de Jean Monnet en passant par le DATAR, l'état a cherché à moderniser et organiser son territoire, dont le développement était très inégal. Cette répartition des installations ferroviaires ~~est~~ est particulièrement visible depuis les lois Defferre de décentralisation. La loi de 1983 proclame le transfert de compétence de l'état vers les collectivités territoriales: c'est désormais la région qui est en charge de la gestion du réseau TER, et les métropoles de leurs transports urbains. Depuis les années 1980, des métros se sont par exemple nés à Lyon et Marseille, et le tram est présent dans presque toutes les métropoles, créés à partir de 2010. Les pouvoirs publics, concentrés puis décentralisés, ont donc encadré un développement du chemin de fer sur tout le territoire français.

Cependant, le double patronat du système ferroviaire français, par les entreprises et les pouvoirs publics, a produit des effets contradictoires et a engendré une polarisation du territoire selon leurs intérêts respectifs, menant au délaissement des zones moins dynamiques.

Le système ferroviaire a été conçu par différentes entreprises privées, ce qui explique la centralisation et la structure en étoile autour de Paris. Au milieu du XIX^e siècle, les compagnies ont procédé à une répartition géographique des lignes, chacune s'octroyant un territoire, le marché qui y était associé et construisant une gare pour servir d'emblème de leur puissance au cœur de Paris. Gare de l'Est, du Nord, d'Austerlitz et de Montparnasse dirigent trains, marchandises et passagers vers les régions correspondantes, dans une répartition au bénéfice de la capitale qui ne permet pas la liaison entre les grandes villes régionales et manifeste l'autorité du gouvernement centralisé. De même, l'essor du chemin de fer a participé à l'urbanisation de la société en envoyant les migrants provinciaux vers les grands centres de production. Si l'exode rural est d'abord temporaire, avec des phénomènes d'aller-retour, les difficultés économiques des années 1930 puis la tertiarisation de l'économie avec les Trente Glorieuses ont conduit à une concentration de la population dans les grands centres urbains. La géographie gastronomique parisienne en est le reflet : des flammekeuches germaniques aux abords de la gare de l'Est aux criepies de Montparnasse, les migrations économiques du siècle dernier sont encore visibles dans la capitale.

Si les trains ont amené les travailleurs à Paris, ils participent aussi de leur quotidien. L'association entre les politiques urbaines des années 1950 à 1970 menant à la construction des grands ensembles, et la concentration de grandes entreprises - des firmes trans-nationales compétitives à l'échelle mondiale - ont engendré la création de banlieues dont l'équilibre repose sur les réseaux de transport, notamment ferroviaires. Le développement du pôle de Marne-la-Vallée illustre cette structuration du territoire : à partir d'une gare - et du train, d'abord RER puis TGV - un pôle économique centré autour de Disneyland inauguré en 1992 a été formé. L'évolution des représentations du chemin de fer en France suit ce mouvement historique. En littérature, Honoré de Balzac décrit le chaos parisien à la sortie de la gare tel que le perçoit l'héroïne provinciale du Bonheur des Dames ; un siècle plus tard, René Barjavel imagine dans son roman d'anticipation Pravage une métropole parisienne désertifiée et abandonnée lors de la disparition soudaine de l'électricité et des sources d'énergie, dépourvue de liaison avec le reste du pays. Les deux romans ... démontrent le passage d'une vision utopique des progrès incarnée par la locomotive à vapeur à une vision critique du Parisien dépendant du transport ferroviaire. La même mutation peut être observée grâce au cinéma, de l'entrée en gare de la Citéot des frères Lumière qui idéalisent la locomotive aux représentations sombres des conflits de banlieue qui en font des zones de « non-droit »

Concours section : CONSERVATEUR EXTERNE CONSERVATEUR EXTERNE

Epreuve matière : COMPOSITION CULTURE GENERALE

N° Anonymat : **V231NAT1100090** Nombre de pages : 8

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.

Malgré cette dégradation de l'image du chemin de fer, le train apparaît comme un outil valorisé à l'occasion des fermetures de gare. En effet, l'essor du chemin de fer du milieu du XIX^e siècle au second tiers du XX^e siècle s'est heurté à la concurrence du réseau autoroutier. Les mobilités ferroviaires ont alors été re-dirigées à différentes échelles : entre métropoles (TGV), entre agglomérations régionales et départementales (TER) et intra-urbaines. D'un point de vue économique, le secteur ferroviaire est complexe à exploiter : il présente de nombreuses barrières à l'entrée (coûts d'installation) et nécessite des investissements réguliers et importants pour l'entretien du réseau, ce qui pèse sur les coûts fixes et limite les marges de l'entreprise exploitante (ou de l'organisme d'état). De nombreuses villes moyennes assistent donc à la fermeture de leur gare, qui ne sont plus rentables ; bien qu'elles puissent être amoindries en fonction des politiques publiques régionales, ces fermetures sont perçues comme un signe d'abandon de l'état de sa mission de cohésion du territoire. À la marge, certaines entreprises du secteur de la culture essaient de re-valoriser les chemins de fer laissés en place, avec par exemple la construction de « vélo-rails ». La SNCF met en avant son patrimoine industriel en proposant des visites de ses trams anciens pendant les journées du Patrimoine, et la municipalité de Paris a fait de la « coulée verte » un lieu de détente dans la capitale. Toutes ces initiatives résultent toutefois de l'abandon des traces physiques du chemin de fer liés à la restructuration du territoire en pôles plus ou moins bien connectés entre eux.

Le chemin de fer en France n'est cependant pas condamné au déclin et à l'abandon de sa mission de mise en réseaux du territoire : les utilisations diversifiées du train ainsi que l'intensification des liaisons offrent de nouvelles perspectives d'usage.

Tout d'abord, l'essor du tourisme et des mobilités quotidiennes rendent indispensable le réseau ferroviaire. Les premiers trajets massifs en train pour voyager à des fins de loisirs sont apparus avec la législation sur les congés payés, et l'augmentation des déplacements des classes les plus favorisées sur l'ensemble du territoire. Réflétant les aspirations au confort et la moyennisation des niveaux de vie, la troisième classe, auparavant destinée aux voyageurs les plus modestes, a disparu des wagons. Le train fait partie des moyens de transport privilégiés car il offre un confort et une vitesse de voyage supérieurs à la voiture. Par exemple, des wagons médicalisés sont mis à la disposition de pèlerins à destination de Lourdes le 15 août, ou aux blessés de retour des sports d'hiver lors des vacances scolaires d'hiver. Le SNCF a ajusté son offre en fonction des besoins des usagers. Pour les migrations pendulaires quotidiennes, les fluctuations du prix de l'essence - comme en automne 2022 - participent à souligner les attraits du chemin de fer. Dans cette perspective, les actions des pouvoirs publics qui participent au financement des transports locaux ou celles des entreprises qui remboursent les frais d'abonnement soulignent l'engagement à maintenir un réseau ferroviaire dynamique.

Au delà des besoins des usagers, le train est devenu le symbole de l'engagement pour les mobilités durables. Le souci de préservation de l'environnement, rendu essentiel pour l'opinion publique, conduit à favoriser le déplacement en transports alimentés par l'énergie électrique. Le législateur a mis en place des mesures pour rendre le train plus attractif que le réseau autoroutier, comme l'obligation de doter d'une vignette « Crit'air » instaurée en région Ile de France. Elle amène les conducteurs à restreindre leur utilisation de leur véhicule selon leur consommation énergétique et émissions polluantes. De même, certains transports en commun sont rendus gratuits lors des pics de pollution. Si des facteurs économiques comme le prix du billet ou de l'entretien des équipements peuvent freiner l'utilisation des trains, la hausse des préoccupations écologiques pourrait engendrer de nouveaux investissements pour contrer ces effets.

Avec l'intensification de la mondialisation, le thème de la cohésion du territoire français et de ses liaisons avec le reste de l'Europe s'inscrit dans une perspective plus globale. L'état français n'est plus l'unique aménageur du territoire ni coopération avec les pays voisins dans le cadre de l'Union Européenne gérée des évolutions et des transformations des chemins de fer. Les initiatives peuvent être conjuguées, comme la construction

du tunnel sous la Manche et la mise en place de l'Eurolis, bénéficiant de financements européens, ou la mise sur les voies du Thalys, reliant Amsterdam à Paris. En favorisant la connexion entre les métropoles européennes, ces lignes participent à renforcer leur cohésion et leur puissance au sein de l'archipel métropolitain mondial, c'est-à-dire des pôles de puissance économiques et politiques à l'échelle planétaire. A l'inverse, les politiques européennes peuvent entrer en contradiction avec l'héritage français de gestion de ses chemins de fer, comme avec l'ouverture forcée des infrastructures à la concurrence des compagnies. Désormais, le trajet Paris - Lyon est assuré par des trains dépendant de la SNCF (Ouigo, TGV) et par Trenitalia, une compagnie italienne. Cette situation ouvre une nouvelle perspective de mise en cohésion du territoire par des initiatives privées ou supra-nationales.

Pour conclure, le chemin de fer s'est développé parallèlement aux évolutions économiques et politiques lors des deux derniers siècles, suivant les phénomènes de contraction et d'expansion du pouvoir des acteurs publics et privés. Lors des phases d'innovations technologiques (deuxième tiers du XIX^e siècle, période 1990-2000), le chemin de fer s'est répandu plus densifié, sur l'ensemble du territoire ou à l'échelle urbaine. De même, il a servi d'instrument de puissance de l'état lorsque celui-ci a cherché à affirmer son autorité et sa maîtrise du territoire (Second Empire, V^e République jusqu'aux années 1980). Chaque mouvement d'intensification des connexions a participé à une harmonisation politique, culturelle et des imaginaires, mais a également souligné les laissés-pour-compte. Le contexte actuel est propice à un regain de l'utilisation des transports ferroviaires, la confrontation entre les acteurs qui se multiplient (l'état unitaire, collectivités, Union européenne, usagers, entreprises exploitantes, mouvement pour la protection du climat) déterminera les rapports de force et les combinaisons des objectifs qui seront poursuivis.

