

Concours section : CONSERVATEUR EXTERNE CONSERVATEUR EXTERNE

Epreuve matière : COMPOSITION CULTURE GENERALE

N° Anonymat : **V231NAT1100105** Nombre de pages : 12

Epreuve - Matière : ..... 101 5730 ..... Session : .....

**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 a longtemps constitué un modèle original de développement - dans une société encore largement rurale (c'est en 1929 seulement que la population urbaine devient majoritaire) et dans un pays qui est le plus étendu d'Europe, avec une densité de population moindre qu'ailleurs le chemin de fer a représenté un coût d'équipement largement supérieur à la moyenne (plus élevé qu'en Allemagne ou en Grande-Bretagne) - Toutefois, le chemin de fer, qui a ~~été~~ su mobiliser l'épargne de Français, a servi de moteur à la croissance et au développement économique au XIX<sup>e</sup> siècle - à ce titre, il a profité d'un très large consensus politique. Force est néanmoins de constater que, depuis un demi-siècle environ, le "moteur" s'essouffle - si les Français restent massivement attachés à ce moyen de transport, ils s'interrogent sur son coût, en raison de l'ampleur des déficits cumulés (plus de quarante milliards d'euros), de son déséquilibre financier persistant et de l'impact de la (dé)réglementation européenne.

Dans un premier temps, nous examinerons la constitution progressive de ce "modèle français de développement" puis nous pencherons sur sa remise en question à partir des années 1960 - 1970, même si les prémices de la "crise" s'observent déjà avant la Seconde Guerre mondiale.

1. 1. 12

(I) A la différence des pays voisins, la France a mis au point, dès 1842 un "schéma directeur" de développement du chemin de fer qui associe <sup>de façon originale</sup> quelque ~~de façon~~ inégale, l'Etat et les entreprises privées = l'Etat définit le tracé des voies, autrement dit le réseau, dont la réalisation est laissée à l'initiative privée qui en échange reçoit une concession d'exploitation de 99 ans. C'est la façon dont le gouvernement de l'époque a tranché entre les libéraux, emmenés par J. B. Say, partisans du "tout privé" et l'opposition, menée par Louis Blanc et partisan du "tout Etat". Le souci de la "syntétisme" reposait aussi sur la passion française de l'égalité et de la nationalité = comment assurer à tous les Français, en tout point du territoire national, un égal accès à ce mode de locomotion révolutionnaire ?

C'est aussi que la France s'équipe progressivement = le réseau national est constitué sous le Second Empire (inauguration en 1854 de la ligne Paris - Strasbourg et du PLM à la fin des années 1860) tandis que la III<sup>ème</sup> République développe le réseau secondaire (liaisons intra ou inter-régionales) non sans céder parfois à des considérations "clientélistes" = ce qu'on a appelé des "chemins de fer électoraux" permettait à une France encore très rurale d'acheminer au boursin voisin ou au chef-lieu de canton les produits agricoles et d'en tirer un meilleur prix. L'autorisation donnée par l'Etat à la constitution des sociétés par actions (anonymes) accompagne la constitution de puissantes compagnies privées (ex la Compagnie du Nord aux mains de la famille Rothschild) qui entraînent l'époque des Français à une large échelle, ce que ne permettait pas le système de la commandite jusque-là dominant au sein des entreprises industrielles et commerciales.

A ce "laboratoire politique" s'ajoute un laboratoire technolo-  
gique - si la machine à vapeur est, au départ, une inven-  
-tion anglaise - la fameuse "fusée" de Stephenson - celle-  
-ci est perfectionnée par un ingénieur français, Seguin, qui  
met au point la chaudière tubulaire - en multipliant le  
nombre des tubes par lesquels passe la vapeur sous pression,  
il accroît le rendement et la vitesse de la machine, qui  
passe de 40 à 60 puis 80 km/h. Dès "leadership", la SNCM  
actuelle est en quelque sorte l'héritière lorsqu'elle bat  
le record du monde de vitesse, au début des années 2000,  
en atteignant la vitesse de pointe de 516 km/h. Invention  
du frein à disque, des bielles, calcul des pentes et des  
courbes, pour éviter aux trains de caler ou de dérailler -  
le chemin de fer est aussi une l'oeuvre de générations d'in-  
-génieurs<sup>⊗</sup>, d'ailleurs le plus souvent formés par l'Etat à  
Polytechnique, à l'École des Ponts, à Centrale ou aux Mines.

Les mines de charbon sont d'ailleurs à l'origine de l'in-  
-vention du chemin de fer: il s'agissait de trouver un moyen  
de transporter de grandes quantités de charbon du lieu d'extrac-  
-tion au lieu d'utilisation = l'usine sidérurgique produisant  
de la fonte d'abord, souvent cassante, puis du fer et enfin  
de l'acier: les premiers "chemins de fer" furent ainsi tirés  
par des chevaux sur des rails en bois - avant que la machine  
à vapeur et les rails en fonte ne prennent le relais, dès 1825,  
entre Saint-Etienne et Firminy (en Grande-Bretagne, la première  
voie fut aussi construite dans le "bassin industriel" de Manchester-  
Birmingham)

Les chemins de fer accompagnent, mais aussi alimentent  
l'essor industriel de la France = ils fixent pour un siècle  
les grands lieux de production sidérurgique = du Nord de la  
France (mines d'Anzin) au bassin de St Etienne "en passant  
par la Lorraine" sidérurgique autour de Briey et Longwy, princi-  
-pal lieu de production de fer, même si la "minette" lorraine se

<sup>⊗</sup> parmi lesquels il faut nommer Eugène Flachat, auteur de la  
première ligne de chemin de fer française, le "train de plaisir"  
menant les Parisiens à St Germain-en-Laye, dès 1842 -

révèle cassante = l'utilisation de convertisseurs (Bessemer et Martin) permet de pallier la difficulté en éliminant le soufre. L'essor industriel s'accompagne aussi de l'essor d'une classe ouvrière perçue comme turbulente : aussi certaines villes refusèrent-elles le chemin de fer qui leur fut imposé, ce qui explique que les gares de Tours ou d'Orléans se trouvent à plusieurs km de ces villes, à St-Pierre-des-Corps et aux Aubrais, respectivement. Le refus des "concentrations ouvrières" fut principalement le fait de la France de l'Ouest tenue à l'écart (sauf Caen et Nantes) de l'industrialisation.

Laboratoire industriel - qui voit notamment la rivalité s'instaurer entre les Rothschild et les frères Péreire, plus audacieux mais moins bien dotés (ligne Bordeaux-Sète...) sous le Second-Empire - le chemin de fer est aussi un laboratoire social car si les usines de matériel ferroviaire (production aux Batignolles de Nantes de la Pacific 231 en usage pendant cinquante ans sur les lignes de chemin de fer françaises) recourent à une main d'œuvre abondante pour la construction, l'entretien et la réparation des locomotives, le chemin de fer offre aussi de nombreux emplois que l'on qualifierait aujourd'hui de "tertiaires" = les contrôleurs, les qu'duchiers, les chefs de gare (tel le père de F. Puffendorf à Angoulême), les employés de bureau chargés du contentieux, de la logistique... ou du personnel s'ajoutent aux chauffeurs et aux mécaniciens mis en scène notamment dans habête humaine, le film de Renoir, adapté du roman éponyme de Zola, qui met en scène Jean Gabin dans le rôle de Claude Lantier, le conducteur de locomotive sujet à des pulsions de meurtre = dans la mentalité du temps, on ne se rend pas maître du "monstre" qu'est une locomotive sans en ressentir certains effets... Notons au passage que c'est un tandem, le chauffeur et le mécanicien, qui dessert la locomotive, celle-ci exigeant d'être régulièrement approvisionnée en charbon (d'où le nom de "chauffeur") tout en évitant l'excès de pression - (incarné à l'écran par un Julien Carette tout en gouaille)

Laboratoire social, donc = le chemin de fer contribue à la diversification sociale du monde du

Epreuve - Matière : ..... NO 5730 ..... Session : .....**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.

Travail en France en offrant une pléthore d'emplois variés à une population active en augmentation. Aujourd'hui encore, il est difficile de parler de "forteresse ouvrière" à propos de la SNCF car la moitié du personnel est constitué d'agents de maîtrise, laboratoire social aussi, et en un sens plus global, car la constitution d'un marché national permise par le chemin de fer a permis d'éliminer les difficultés d'approvisionnement en denrées alimentaires notamment et la survenue de famines qui caractérisaient "l'Ancien Régime" économique - les dernières famines datent de 1817 et 1847 - La circulation plus rapide de grandes quantités de marchandises a eu aussi un effet sur les prix, alimentaires ou non, en évitant la spéculation et l'accaparement.

L'impact social du chemin de fer a été considérable tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle ; nous n'évoquerons ici que trois aspects très différents mais complémentaires - alors que chaque région vivait, littéralement, à son heure, il a fallu imposer une heure unique à tout le territoire national, de Brest à Strasbourg - l'indicateur de chemin de fer est là pour en témoigner ainsi que les énormes tours-horloges qui accompagnaient parfois la construction des gares, ainsi celle de la Gare de Lyon à Paris (classée <sup>MH</sup> après avoir failli disparaître lors de la "renovation" du quartier dans les

années 1970) dont le cadran fait près de 10 mètres de diamètre. Le chemin de fer a aussi modelé l'espace urbain de nombreuses villes associant les grandes pénétrantes menant les voyageurs jusqu'en leur cœur, et les "débarcadères" dont l'emprise au sol est considérable et qui marginalisent parfois certains quartiers qui se retrouvent enclavés (comme l'îlot Châlon<sup>ne</sup> autour de la gare de Lyon à Paris). - Enfin en reliant Paris aux grandes "métropoles régionales" le chemin de fer a accru l'opposition entre "Paris et le désert français", titre du livre que fit paraître le géographe <sup>Jean Guichard</sup> Daniel Noûh en 1947, phénomène <sup>repris et</sup> analysé au cours des années 1980 par Daniel Noûh = le chemin de fer a un double rôle = s'il irrigue le territoire national, il draine aussi les ressources, les talents et les populations...

Laboratoire politique, industriel, technologique et social = le chemin de fer a joué un rôle déterminant dans le développement économique et social de la France aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Il semble toutefois que ce "modèle français" traverse une crise dont il importe de cerner les contours et les limites. maintenant.  
de préciser

II La construction des chemins de fer a mobilisé des capitaux considérables au XIX<sup>e</sup> siècle mais la rentabilité n'a pas toujours suivi : si la Compagnie du Nord fut une entreprise florissante et prospère, la Compagnie de l'Ouest fut "nationalisée" dès 1906 (ou plutôt rachetée par l'Etat) ce qui passa aux yeux de certains pour une "nationalisation des pertes" opposée à la "privatisation des bénéfices". La crise des années 30 porta aussi un coup à l'équilibre des comptes d'exploitation des principales compagnies

ferroviaires qui ne s'opposèrent que pour la forme à la nationalisation décidée par le gouvernement du front populaire et votée en 1937 : elles furent d'ailleurs grossièrement indemnisées en proportion du peu de concession restant à courir et qui ne les incitait pas à multiplier les investissements.

La nationalisation vint donc au secours d'un secteur déjà en difficulté, auquel l'Etat apporte un providentiel soutien - un soutien qui ne cessera plus et qui habitue peu à peu l'entreprise à une absence d'autonomie financière. Celle-ci est certes justifiée par le lancement de grands projets d'équipement au cours des années 1970-2000 : TGV Méditerranée, TGV Ouest, TGV Nord avec la ligne à grande vitesse Paris - Köln - Bruxelles - Amsterdam (ou PKBA, ou Thalys), il n'empêche de que les déficits s'accumulent, atteignant 42 milliards d'euros en 2018 quand le gouvernement d'Edouard Philippe met la dette de la SNCF au compte de l'Etat.

Celui-ci a dû procéder, pour se mettre en conformité avec les règles européennes, à une séparation en deux de la vieille SNCF, avec la gestion des infrastructures confiée au RFF ("réseau ferré français"), l'entreprise nationale n'étant plus désormais qu'un exploitant bientôt concurrencé par des opérateurs étrangers, ainsi Trenitalia sur le trajet du Paris-Lyon. La libéralisation du secteur des transports, après et avec celle de l'énergie, met ainsi à mal les entreprises d'Etat constituées autour de monopoles au cours des années 30 et 40. Désrégulation et concurrence sont en effet les maîtres-mots de la Commission européenne et celles-ci s'accommodent mal de la dérive des coûts qui caractérise la SNCF : jusqu'à quel point l'Etat doit-il prendre en charge le financement d'un opérateur national de transport en économie libérale ? Celui-ci est-il encore possible ?

Cette libéralisation du secteur des transports intervient en outre à un mauvais moment pour la SNCF car depuis les années 1960 les Français se sont

massivement équipés en automobiles et le réseau autoroutier national, en retard jusqu'aux années 1970, double maintenant l'offre ferroviaire sur tous les grands axes et même sur les axes interrégionaux. Le développement de la régionalisation a été une ambition pour la SNCF qui a cédé les liaisons intrarégionales aux Conseils régionaux = peu rentables, ces liaisons sont subventionnées mais cela n'empêche pas la SNCF de fermer de "petites" lignes jugées peu rentables, ainsi Amiens - Abbeville ou Grenoble - Gap, ou de diminuer le nombre de dessertes quotidiennes, à charge pour les "cars Tacrou" de prendre le relais. Reste à savoir si la raréfaction de l'offre de transport est un remède double à la baisse de fréquentation, car elle a des coûts induits élevés avec la saturation problématique des axes routiers à certains jours et à certaines heures et la pollution sonore, visuelle, olfactive... qu'elle entraîne = sensibilisée au réchauffement climatique, l'opinion peut se montrer intéressée par la nécessité de "préférer le train" pour limiter les émissions de carbone - et la SNCF ne manque pas de mettre en avant cet argument commercial.

Il n'en reste pas moins que la logique du "porte-à-porte" joue en défaveur de la SNCF : la concurrence de la voiture individuelle conduit de plus en plus de Français à prendre leur véhicule pour aller travailler, surtout dans les régions délaissées de la "France périphérique" et un phénomène identique se produit avec le fret, délaissé longtemps par la SNCF au profit du "tout-voyageur" et du "tout-TGV". La logique du "tout-camion" prévaut pour le transport de marchandises et les projets de "feroutage" marquent le pas (même si la construction de la liaison Lyon - Turin par les vallées alpines est en bonne voie) alors que dans d'autres pays, tel l'Autriche, ou le Baden-Wurtemberg, cette option est privilégiée = les camions ne peuvent également traverser la Suisse sur une longue distance sans recourir au "transport combiné".

La technologie ferroviaire, avec le TGV, a offert d'intéressants débouchés à l'exportation = ainsi la SNCF a vendu le matériel qui équipe, en Corée du Sud, 8.1.12



Epreuve - Matière : ..... 101 ..... 5730 ..... Session : .....**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.

la ligne Séoul-Pusan à l'aube des années 2000 y dix ans plus tôt, elle avait emporté le contrat de construction de la ligne de TGV Madrid - Séville pour l'exposition universelle de 1992 - Elle est aussi en lice pour la construction d'un chemin de fer entre La Recque et Nédine mais il faut constater que la concurrence à l'export est rude - ainsi Siemens a remporté le contrat de fourniture des locomotives sur la ligne Séoul-Pusan, et la technologie des moteurs à propulsion électrique n'évolue plus qu'ère depuis la grande vague d'électrification des années 1960-70 et la construction des TGV. Turbo train, train à sustentation magnétique (entre Paris et Orléans; resté à l'état d'ébauche, il était une alternative au TGV dans l'esprit de son concepteur) michelines - la multiplication des inventions techniques qui a marqué le ferroviaire au cours du premier XX<sup>ème</sup> siècle marque le pas et les ingénieurs qui sortent des (grandes) écoles sont de moins en moins tentés de rejoindre un secteur qui ne connaît plus de "saut technologique" majeur et est associé dans l'opinion à une image "vieilloté" - Contribue également à cette désaffection l'image de "forteresse syndicale" que dégage la SNCF notamment en temps de grève et l'impuissance relative de la direction

à "impulser" ou accompagner le changement. Les "conquêtes sociales" sont défendues âprement contre toute "remise en cause" alors qu'elles peuvent passer pour des privilèges (cf la fameuse "prime de charbon" qui serait toujours versée...) auprès d'un pays qui compte de trois à cinq millions de chômeurs (à temps plein ou à temps partiel). La SNCF fournit aussi de gros bataillons aux fameux "régimes spéciaux" de retraite aux quels le gouvernement Juppé s'était attaqué avec le (peu de) succès que l'on sait à l'automne 1995 et dont le gouvernement Borne vient de décider la suppression pour les nouveaux entrants, les salariés actuels continuant à en bénéficier. Néanmoins, les salariés et syndicats des transports sont vent debout contre cette réforme, fondé que, il est vrai, à la différence des revendications catégorielles, trouve le soutien d'un grand nombre de salariés tous secteurs confondus.

Les ratés du système SOCRATE de réservation mis en place au début des années 2000 avait aussi contribué, dans l'esprit de beaucoup de Français, à associer la SNCF à une image vieillotte, celle d'une structure pesante et difficile à réformer - alors qu'elle a fait longtemps figure de "vitrine sociale" avec ~~fortes~~ des salaires attractifs et un puissant comité d'entreprise.

Concurrence automobile, concurrence d'autres modes de transport pour les marchandises (le "tout-camion") qui rendent impossible - ou quasiment - de lutter contre la "logistique du dernier kilomètre" = c'est quand la SNCF a pris l'habitude de s'adosser au budget de l'Etat et que ses technologies ne connaissent plus de bouleversement majeur (depuis le TGV) que l'Europe lui demande de se reformer en se soumettant à la concurrence d'opérateurs

étrangers - le défi intérieur se double d'un défi extérieur -  
Accusant un déficit d'image et aux prises avec des  
syndicats puissants n'hésitant pas à faire entendre  
leur voix, la SNCF semble prise dans un étau, entre  
nécessité de faire des économies, obligation de service  
public et adaptation à la réglementation européenne -  
L'avenir de cette entreprise n'est pas aisé à déchiffrer...

Porteur des espoirs de la première révolution industrielle  
et accompagnant, voire déterminant, le développement de  
la France au XIX<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer, couramment  
concurrent par d'autres modes de transport au XX<sup>e</sup> siècle,  
ne ~~joue plus~~ tient pas la même place aujourd'hui dans la  
conscience nationale - Il disparaît peu à peu du paysage  
(avec la fermeture de petites lignes) tout en renforçant  
son emprise sur les longues distances (le TGV a sup-  
primé la concurrence de l'aérien sur le trajet Paris-Lyon)  
Le chemin de fer est à la croisée des chemins... et il  
semble que son modèle soit à "réinventer" ou à "réen-  
chanter" : sans doute son faible bilan carbone et sa lutte  
contre le réchauffement climatique l'aideront-ils à rega-  
-gner le cœur des Français, auprès desquels ces atouts,  
fondamentaux pour le monde "décarboné" de demain, contri-  
-bueront à débarrasser l'entreprise de son image un peu  
datée.

12/12