

BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR TOUTES SÉRIES

Français

SESSION 2005

Durée : 4 heures

Aucun matériel autorisé.

**Dès que le sujet vous est remis, assurez-vous qu'il est complet.
Le sujet comporte 9 pages, numérotées de 1 à 9.**

SYNTHÈSE DE DOCUMENTS

Vous ferez une synthèse objective, concise et ordonnée des documents ci-joints traitant de l'autoroute.

Puis, dans une conclusion personnelle, vous donnerez votre point de vue sur la question.

Document 1: Michel SERRE,
L'Automobile,
Éditions Glénat, 1977.

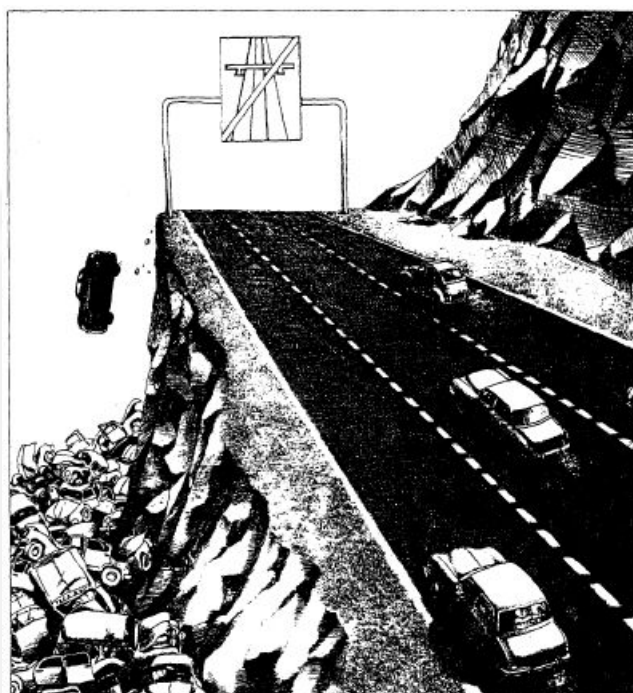
Document 2: Michel TOURNIER,
« L'aire du Muguet »,
Le Coq de bruyère,
Gallimard, 1978.

Document 3: Jean CHESNEAU,
De la modernité,
Éditions de la Découverte, 1983.

Document 4: « Des " pirates de la route " sont recherchés à la
périphérie de Lyon »,
Le Monde, 12 août 1993.

Document 5: « L'Autoroute »,
Chapitre « Transport »,
Encyclopédie Microsoft Encarta, 2001.

DOCUMENT 1



Michel SERRE,
L'Automobile,
Éditions Glénat, 1977



DOCUMENT 2

Pierre et Gaston sont deux chauffeurs routiers.

- Salut Bébert ! T'es encore de service aujourd'hui ?

Ce besoin qu'avait Gaston de fraterniser avec cette race à part, un peu mystérieuse, un peu méprisable des préposés au péage ! Aux yeux de Pierre, l'entrée officielle sur l'autoroute revêtait une valeur de cérémonie que d'inutiles bavardages ne devaient pas troubler.

- Ben oui, expliqua l'employé, j'ai permuté avec Tiénot qu'est au mariage à sa sœur.
- Ah bon, conclut Gaston, alors on te verra pas vendredi?
- Alors à la semaine prochaine.
- D'accord, bonne route !

Gaston passa la carte de péage à Pierre. Le véhicule s'engagea sur l'autoroute.

Gaston passait successivement les vitesses en père tranquille, sans coups d'accélérateur intempestifs. On s'installa dans l'euphorie que donnaient le régime de croisière de l'énorme véhicule et l'aube d'une journée qui promettait d'être superbe.

Pierre, carré dans son siège, manipulait la carte de péage.

- Tu vois, ces gars qui font les guichets, moi je les comprends pas. Y z'en sont et y z'en sont pas.

Gaston le voyait partir dans une de ces élucubrations où il refusait de le suivre.

- Y z'en sont, y z'en sont pas, y z'en sont quoi?
- Ben de l'autoroute ! Y restent à la porte, quoi ! Et pis l'soir, service terminé, y reprennent la motobécane pour retourner à la ferme. Ben et l'autoroute alors ?
- Quoi, l'autoroute? s'énerva Gaston.
- Ah zut, fais un effort, quoi ! Tu sens pas, quand tu franchis le guichet d'entrée, quand t'as la carte de péage en main, tu sens pas qu'il s'est passé quelque chose? Ensuite tu fonces sur la ligne droite en béton, c'est raide, c'est propre, c'est rapide, ça fait pas de cadeau. T'as changé de monde. T'es dans du nouveau. C'est l'autoroute, quoi ! T'es de l'autoroute !

Gaston s'obstinait dans son incompréhension.

Plus tard. La veille, Pierre a essayé en vain de rejoindre le petit village où habite une jeune fille qu'il a rencontrée lors d'un arrêt sur l'aire du Muguet, derrière le grillage séparant l'autoroute du reste.

- T'es bien gentil, observa Gaston, comme Pierre continuait à ralentir, mais après l'équipée d'hier, on n'a plus de temps à perdre.

C'est alors qu'il s'aperçut que Pierre, continuant à ralentir, déclenchait le clignotant droit et se dirigeait vers le bas-côté de l'autoroute. Il comprit en apercevant l'aire du Muguet de l'autre côté de la chaussée.

- Ah non, merde! Tu vas pas recommencer!

Sans un mot, Pierre saute de la cabine. Ce sera très difficile de traverser les deux voies où déferle une circulation intense et rapide dans l'un et l'autre sens.

Visiblement, Pierre n'en a cure. On dirait qu'il est devenu aveugle.

- Pierre, mais t'es devenu fou! Attention, bon Dieu!

DOCUMENT 2 (suite)

Pierre a été évité de justesse par une Mercedes qui proteste en faisant hurler son avertisseur. Il reprend son élan et atteint les rampes de séparation. Il les saute et
45 s'élance sur la voie Paris-Province. Un poids lourd le frôle et l'oblige à s'arrêter. Il repart d'un bond désespéré pour échapper à une DS. Encore un bond. Un choc le fait tourner, un autre choc l'envoie au sol, mais avant qu'il touche terre, il est projeté en l'air par un terrible coup de boutoir. « On aurait dit que les véhicules jouaient au ballon avec lui », expliquera Gaston plus tard. Il y a des miaulements de
50 pneus, des coups d'avertisseur. Un bouchon se forme.
Gaston est le premier auprès de Pierre. Aidé par trois automobilistes, il le ramène près de leur véhicule. La tête de Pierre ensanglantée roule inerte d'un côté et de l'autre. Gaston l'immobilise de ses deux mains. Il le regarde dans les yeux avec une tendresse navrée. Alors les lèvres de Pierre remuent. Il veut dire quelque chose. Il
55 balbutie. Puis lentement, les mots s'ordonnent.
- L'autoroute ... murmure-t-il. L'autoroute ... Tu vois, Gaston, quand on est de l'autoroute ... faut pas chercher à en sortir.

Michel TOURNIER,
« L'aire du Muguet »,
Le Coq de bruyère,
Gallimard, 1978.

DOCUMENT 3

L'autoroute nous révèle les pièges, les contraintes et les agressions de la modernité. Elle en est à la fois un reflet fidèle et un opérateur actif.

5 Au même titre que les tours de Hong Kong, les veaux de batterie ou les experts itinérants de multinationales, l'autoroute est un système « hors-sol », clos sur lui-même et donc totalement dissocié de l'espace extérieur dans lequel il ne s'insère qu'en apparence. Les rapports à cet espace ambiant, les proximités, les distances, les orientations sont illusoires et factices ; on croit passer au ras d'un village ou d'un canal qui sont pourtant inaccessibles sinon au prix de détours rebutants. Le paysage traversé n'est plus qu'un décor que signalent de puérils panneaux codés: un gland
10 pour une forêt, un créneau pour un château médiéval. Mis à part ce décor, les contacts entre la nature et le ruban de béton se limitent à quelques implants, à quelques simulacres destinés à « paysager » ce dernier. La fonction de l'autoroute est d'assurer un déplacement en comprimant le temps au maximum ; la relation avec l'itinéraire disparaît. [...]

15 L'autoroute n'existe que comme ensemble de circuits et de flux, qui prolongent et organisent ceux de notre société elle-même; elle assure une fluidité des transports de marchandises supposée supérieure à celle des trains ; elle reproduit et organise la pendularité¹ des activités humaines au travail et hors travail. [...] Mais ces flux collectifs grégaires ne sont que les conglomerats de solitudes, encastrées dans des
20 boîtes métalliques en mouvement. L'autoroute, c'est le degré zéro de la sociabilité : chacun subit individuellement les contraintes communes du système, chacun prolonge sur l'autoroute les impératifs de vitesse et les tensions nerveuses imposées par le travail et la vie qu'on est censé fuir.

25 Une fois engagé, l'usager est complètement prisonnier de la rigidité de l'autoroute ; il n'a plus qu'à obéir à ses injonctions binaires élémentaires : bifurquer à droite ou continuer, ralentir ou non, rouler sur trois ou deux files, allumer ou non ses phares [...]. Conduire sur l'autoroute, c'est se laisser mener par une programmation guidage parfaitement fonctionnelle à l'intérieur de cet espace balisé, calibré, contrôlé
30 par radars et hélicoptères, sinon programmé par ordinateur. On suit, et on est pourtant soumis aux aléas du moment, bouchons, intempéries ou accidents, sans disposer d'aucune issue alternative, au propre comme au figuré. Le cheminement de l'usager, son « à-venir » sont profilés selon une trajectoire univoque, obligatoire et irréversible. La rigidité du système est manifeste en cas d'accident grave, de chutes de neige massives, de brouillards intenses ; crise signifie blocage sur place,
35 écrasement dans les carambolages, incapacité sinon interdiction de toute solution personnelle. La vitesse s'inverse en impuissance. A la fois hégémonique² et inerte comme la modernité elle-même, l'autoroute est une gigantesque prothèse sociale, un appareillage qui tient dans son étroite dépendance les habitués de ces sousprothèses individuelles que sont les engins motorisés. Gigantisme qui rend
40 nécessaire l'implantation de multiples contrôles techniques et policiers, fixes ou mobiles. L'espace de l'autoroute est parfaitement quadrillé.

Autre trait de rigidité, l'autoroute fonctionne doublement comme un espace social sélectif. Ses conditions d'admission séparent rigoureusement les usagers et les exclus, soit tout ce qui n'est pas mû par un moteur lourd. [...]

¹ la pendularité : le mouvement de va et vient.

² hégémonique : qui tend à confisquer tous les pouvoirs.



DOCUMENT 3 (suite)

45 L'autoroute, c'est encore la violence subie en permanence, même si elle ne se matérialise qu'en cas d'accident. Violence qui est le privilège sinon la jouissance secrète des conducteurs de grosses voitures et de gros engins. Toute 2 CV coincée entre deux mastodontes a ressenti cette insupportable agression latente. [...]

50 Structures hors-sol, perversion du rapport à l'espace, codage, réduction à l'instantané, [...] primat des flux et circuits, sociabilité zéro, rigidité, programmation, guidage impérative, réduction binaire, normes sélectives, blocage collectif en cas de crise, avenir univoque et irréversible, dépendance vis à vis des prothèses techniques, contrôle social intense, [...] violence latente, [...] rien de tout cela n'est particulier à J'autoroute, cela fait partie des effets pervers de la modernité.

55 Et pourtant, qui ne préfère pas l'autoroute ! La modernité, c'est aussi la facilité, la simplicité, la commodité ...

Jean CHESNEAU,
De la modernité,
Éditions de la Découverte, 1983.



DOCUMENT 4

« Des" pirates de la route" sont recherchés à la périphérie de Lyon ».

Depuis la mi-juillet, la multiplication des agressions de touristes, essentiellement étrangers, commises sur les autoroutes de la périphérie lyonnaise est telle que les services de police ont lancé, vendredi 6 août, une mise en garde et des conseils de prudence. Le préfet du Rhône, délégué pour la sécurité, a avisé les consulats des agissements d'un ou plusieurs groupes de « pirates de la route ».

À l'examen des huit cas d'agressions signalés depuis le 23 juillet, la manière d'opérer des malfaiteurs varie très peu : au volant d'une voiture de grosse cylindrée, ils accrochent violemment le véhicule de leurs futures victimes et, sous le prétexte de procéder à un constat, contraignent celles-ci, sous la menace d'une arme, à leur remettre argent, bijoux, effets, et parfois même la voiture. Les agresseurs sont souvent quatre et se dissimulent parfois derrière des cagoules.

Le théâtre d'opération préféré de ces bandits semble être l'A 46, la nouvelle rocade Est de Lyon, récemment ouverte à la circulation, qui serait moins fréquentée en pleine nuit - les attaques ont généralement lieu entre minuit et quatre heures du matin - que d'autres secteurs urbains ou suburbains de l'autoroute Paris - Lyon - Marseille. Cinq des huit plaintes concernent cet axe, sur lequel un dispositif de surveillance renforcé a été mis en place, la brigade de répression des actions violentes (BRA V) assurant des patrouilles en collaboration avec les gendarmes et les CRS.

La plus récente des agressions, commise sur une aire de service à la hauteur de Saint-Fons (Rhône), dans la nuit du 5 au 6 août, visait une famille domiciliée dans l'Aisne mais circulant à bord d'une voiture portant une immatriculation étrangère. Les touristes en provenance de l'Europe du Nord sont en effet les plus fréquemment visés.

Aussi l'émotion est-elle assez vive en Grande Bretagne, depuis que la presse s'est fait l'écho de la mésaventure survenue à un couple de touristes de la banlieue de Londres, dépouillé de sa voiture et de tous ses effets personnels aux alentours de Lyon. Du coup, un des plus importants clubs britanniques d'assistance aux automobilistes, l'Automobile Association (AA), a publié un document proposant à ses adhérents une série de recommandations.

L'AA conseille ainsi d'éviter de rouler la nuit entre 23 heures et 5 heures du matin et de ne pas dormir dans la voiture. Il est également recommandé à l'automobiliste qui se croit poursuivi ou est victime d'un accrochage dans des conditions suspectes de ne pas s'arrêter, de conduire jusqu'à l'agglomération la plus proche, de s'enfermer dans sa voiture et de klaxonner jusqu'à l'arrivée d'un secours. Enfin, très pragmatique, l'AA suggère à ses adhérents d'apprendre à dire en français : « Prenez l'argent ! ».

R.B.,
Le Monde, 12 août 1993.



DOCUMENT 5

« L'Autoroute »

Si l'on prend en compte non seulement les autoroutes proprement dites, mais également leurs prolongements sous forme de routes express à quatre voies (type N4 entre Toul et Saint-Dizier), la France dispose du premier réseau routier rapide par sa longueur: près de 10 000 km, suivie par l'Allemagne et l'Italie. En fait, c'est l'Allemagne qui offre le plus long réseau autoroutier d'Europe, la France en comptant quelque 7 000 km actuellement.

Mais la France est loin de disposer de la plus forte densité d'autoroutes, que ce soit par rapport à la population ou par rapport à la surface. Dans les deux cas, les densités les plus élevées s'observent dans les États de petite taille à haut niveau de vie, soit dont la densité de population est affaiblie par le caractère montagneux du pays pour le premier cas (Suisse, Autriche), soit sans contrainte de relief pour le second (Belgique).

Le réseau de routes nationales (entretenues par l'État) avait été défini au XIX^{ème} siècle comme celui devant servir à mettre en relation les 90 préfectures départementales (soit quelque 9 000 liaisons interdépartementales). Il totalisait environ 85 000 km, mais dont une très large partie ne correspondait plus à des itinéraires de grand trafic (par exemple Tulle - Bourges). En 1972, une grande majorité de ce réseau (55 000 km) a été déclassée en routes départementales.

La réalisation d'une autoroute n'est souhaitable que si le trafic est suffisant : ce seuil de rentabilité est de 1 0 000 à 15 000 véhicules/jour, mais le seuil de trafic à partir duquel les seuls coûts de fonctionnement sont couverts est de 5 000 véhicules/jour. Ce seuil peut être pris en considération, par exemple, dans le cadre des préoccupations d'aménagement du territoire, pour désenclaver une région. Le tracé est aussi peu sinueux que possible : le rayon minimal des courbes est de 1 000 m, et les déclivités maximales sont de 4% en plaine, de 6% en montagne. Ces normes se traduisent par la nécessité de construire de nombreux ouvrages d'art (viaducs de franchissement de vallées et souterrains de grande longueur sous les montagnes : 17 km sous le Saint-Gothard). Si de tels ouvrages d'art étaient déjà réalisés depuis le XIX^{ème} siècle sur les voies ferrées, ils constituent quelque chose de tout à fait nouveau dans les infrastructures routières.

L'autoroute est assez grosse consommatrice en espace: 10 à 12 ha/km. Le coût de construction, principalement celui de l'expropriation, varie de 1 à 10 selon qu'il s'agit de zones rurales ou de secteurs d'urbanisation dense. Par sa spécialisation au trafic rapide, par son isolement dû à la distance entre les échangeurs et accentué par les péages, l'autoroute constitue un univers clos qui s'insère difficilement dans son environnement et crée une rupture dans l'espace qu'elle traverse.

Dans l'ensemble du réseau routier rapide, les autoroutes sont complétées par les routes express et les voies rapides dont les normes sont moins sévères pour le tracé, la densité des échangeurs et l'aménagement des croisements, et par les déviations aux caractéristiques similaires, qui évitent la traversée des agglomérations au trafic de transit.

Chapitre « Transport »
Encyclopédie Microsoft Encarta, 2001.