Ce document a été mis en ligne par l'organisme FormaV®.

Toute reproduction, représentation ou diffusion, même partielle, sans autorisation préalable, est strictement interdite.

Pour consulter tous nos sujets d'annales et corrigés du BP ATPS, veuillez visiter :
bpatps.fr/annales-sujets-et-corriges

BREVET PROFESSIONNEL

Expression française et ouverture sur le monde

CHEMIN DE FER ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

TOUTES LES RÉPONSES DOIVENT ÊTRE RÉDIGÉES

Matériel autorisé :

- Calculatrice de poche à fonctionnement autonome, sans imprimante et sans dispositif de communication externe (Circulaire n° 99-186 du 19/11/99).

Examen : **BREVET PROFESSIONNEL - GROUPEMENT EST** Spécialité : **Agent technique de prévention et de sécurité**	Session : **Juin 2004**
Épreuve : **Expression française et ouverture sur le monde**	Durée : **3 heures** Coefficient : **3**

DOCUMENT 1

LA VIE D'UN SIMPLE
Émile Guillaumin.

Le chemin de fer à voie étroite dont Fauconnet nous avait dotés passait juste au bout d'un de nos champs et traversait au ras du sol, à cent mètres de chez nous, notre chemin d'arrivée. Son établissement avait donné lieu à des récriminations sans nombre. Des petits propriétaires expropriés, bien qu'ayant touché dix fois la valeur de leur terrain, gémissaient sur le grand dommage à eux causé. D'autres se plaignaient du tracé qui multipliait en vérité les courbes fantasques dont personne ne pouvait démontrer la nécessité. On disait que l'entrepreneur, certain d'un joli bénéfice, avait fait augmenter à dessein le nombre de kilomètres, que le docteur Fauconnet et les autres messieurs du Conseil général, sciemment[1] ou non, avaient comme à plaisir gaspillé l'argent des contribuables. Quand il y eut des élections, les adversaires, des conseillers ne manquèrent pas de les attraper à propos. A leur place, il n'auraient pas résolu davantage le difficile problème de contenter tout le monde. Mais il est de règle de critiquer ceux qui mènent la barque.
Malgré ses courbes, et en dépit des criailleries diverses, le petit chemin de fer fonctionnait. Nous entendions chaque jour ses sifflements et trépidations et nous distrayions à le voir passer. Les premiers temps, nous craignions pour nos bêtes — le passage à niveau du chemin ne laissant pas que d'être dangereux. Sans compter qu'au pâturage elles pouvaient s'aviser de franchir la palissade, de descendre sur la voie. Nous pestions de compagnie contre ces inventions enragées destinées à enlever toute tranquillité au pauvre monde des campagnes.

[1] sciemment : en pleine connaissance de cause

Émile Guillaumin – La vie d'un simple – Chap. 53

DOCUMENT 2

TGV Méditerranée : où sont passés les milliards ?

Il y a 20 ans, la SNCF lance le premier TGV Paris-Lyon en 2 heures au lieu de 4 auparavant. L'investissement est énorme : 8 milliards et demi de francs (1,3 milliards d'euros) rentabilisés en moins de 10 ans.
Alors dans la foulée, on décide son prolongement jusqu'au sud de la France. Et là tout se complique.
En juillet 1990, la SNCF propose 2 tracés à l'Etat :

- Le rouge : il passe dans la vallée du Rhône, puis se sépare vers Marseille d'un côté, Montpellier de l'autre.
- Le bleu : il n'est pas très différent, sauf au nord où il descend tout droit en passant beaucoup plus à l'est. Et c'est dans cette région, la Drôme provençale, que commencent les ennuis.

Car sur le tracé bleu, à l'est il y a les vignobles des côtes du Rhône, une région d'appellation contrôlée où le TGV apparaît comme un véritable sacrilège.

En face, chez les voisins à l'ouest on ne veut pas non plus en entendre parler. Les riverains trouvent leur vallée déjà bien encombrée : des usines, une autoroute, et de nombreuses habitations. La bataille du rail est déclarée, les résistants de l'ouest descendent dans les rues pour manifester, et la SNCF est plutôt dans leur camp. Pour elle, le meilleur tracé est évidemment le plus direct, celui des vignes.

La suite de l'histoire va donner raison aux vignerons. Ainsi lors de la garden party de l'Élysée le 14 juillet 1990, François Mitterrand se pose en défenseur des vignobles. Quinze jours après, le tracé des vignes est définitivement abandonné. Il passera à l'ouest.

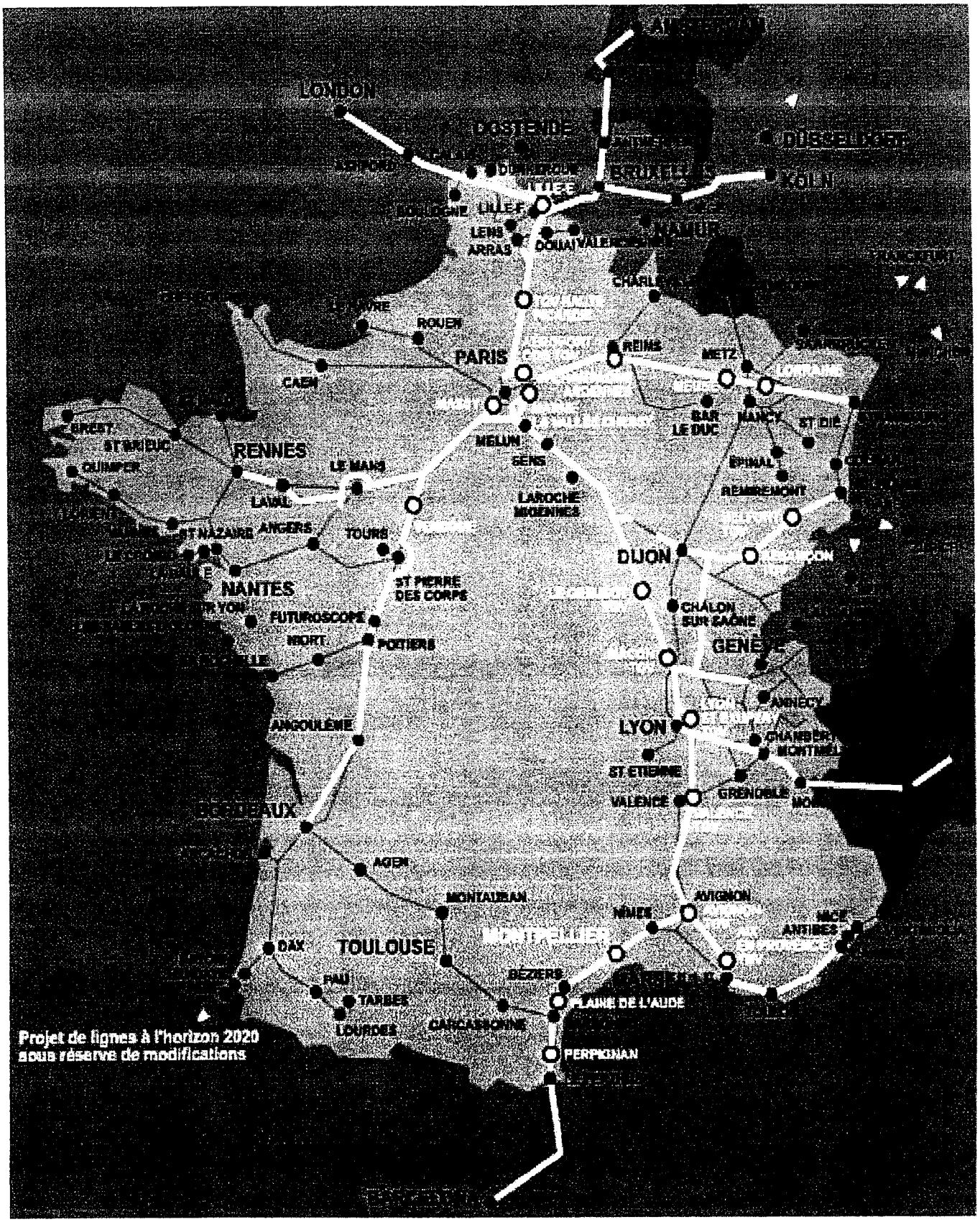
Reportage de Claire Oudinot
Rédaction M6, Capital, Site Internet
2001

DOCUMENT 3

Longueur des réseaux ferroviaires en km

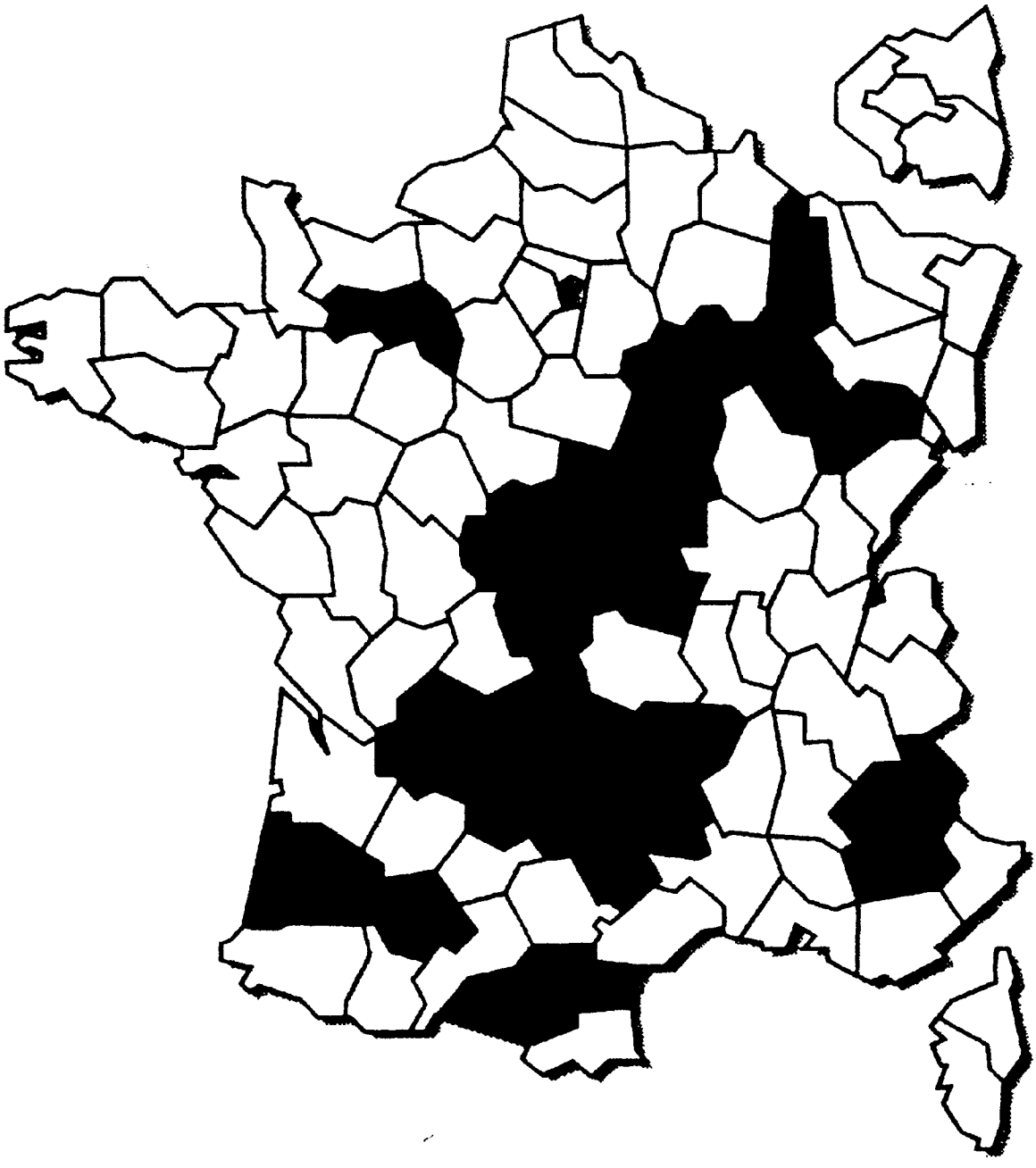
	Monde	France
1850	387 000	3 000
1860	108 000	
1870	211 000	17 700
1880	373 000	
1890	618 000	36 600
1900	791 000	
1912	1 100 000	44 400

DOCUMENT 4 **CARTE RÉSEAU PRÉVISIONNEL EN 2020**
SITE INTERNET OFFICIEL TGV.COM



DOCUMENT 5

Répartition de la population française au 20ème siècle



moins de 50 habitants au km²

DOCUMENT 6

Un chantier colossal pour les travaux publics

Pour la première fois de son histoire, la SNCF a fait appel aux architectes et aux paysagistes pour participer à la conception des ponts du TGV.

Au grand dam des entrepreneurs du BTP, les passagers du TGV Méditerranée ne verront rien des ponts et des tunnels de la nouvelle voie ferrée. Pour découvrir les résultats du chantier colossal qui s'est déroulé depuis les rives de la Durance jusqu'à la Canebière, sur 295 km, les passionnés de génie civil doivent prendre leur voiture et serpenter le long du tracé. Que l'on soit pour ou contre le TGV, on ne peut rester indifférent au spectacle. Sur les quelques 500 ouvrages construits, la SNCF a porté une attention particulière à sept d'entre eux, là où les sites traversés sont particulièrement sensibles. "Pour la première fois, nous avons travaillé avec les architectes et les paysagistes en amont des projets en lançant des concours d'esquisses", se souvient Frédéric Delorme, ancien chef du département des ouvrages d'art de la SNCF, et à ce titre maître d'œuvre de conception. "C'est seulement après que les ingénieurs ont travaillé à la compatibilité avec la grande vitesse, eu égard au risque de vibrations excessives, à la raideur requise pour la tenue du ballast et aux contraintes drastiques d'accès pour l'entretien des ouvrages", rappelle-t-il.

Le TGV Méditerranée a également donné du travail aux constructeurs métalliques comme Baudin Châteauneuf, Secométal ou Eiffel. Unanimement reconnu comme "le bijou" de la ligne, le pont sur l'Arc compose devant l'aqueduc de Roquefavour une série de ventres de poisson en acier dont la légèreté et l'harmonie sont dues à l'architecte Bruno Gaudin. "Pour dialoguer avec la garrigue, la SNCF s'est montrée très ouverte sur le choix des matériaux", se félicite-t-il. L'enthousiasme est aussi de mise devant les ponts de Mornas et de Mondragon, dont les structures en "bow-string" de Jean-Pierre Duval font le gros dos sur le Rhône.

Guillaume Delacroix – Journal les Échos site Internet 2000

QUESTIONS

QUESTION I – DOCUMENT 1 (7 points)

a) Dans le document 1, le narrateur évoque les oppositions au train. Qui s'opposent et pourquoi ? (3 pts).
b) Expliquez les mots et l'expression soulignés (2 pts).
c) Quelle(s) conséquence(s) l'arrivée du train a t-elle sur la vie locale ? (2 pts).

QUESTION II - DOCUMENTS 1 et 2 (10 points)

a) Quel est le point commun entre le texte 1 et le texte 2 ? (2 pts).
b) Quels sont les inconvénients de chaque tracé ? (4 pts).
c) Qui prend les décisions concernant le tracé du chemin de fer dans chaque texte ? (2 pts). Que constatez-vous ? (2 pts).

QUESTION III - DOCUMENT 3 (6 points)

a) A partir du document 3, réalisez une représentation graphique adaptée (4 pts).
b) Analysez le graphique obtenu (2 pts).

QUESTION IV - DOCUMENTS 4 et 5 (7 points)

a) En vous aidant de la carte, justifiez l'expression « réseau en étoile » pour caractériser le réseau prévisionnel du TGV en 2020 ? (2 pts).
b) Peut-on parler de réseau équilibré ? justifiez votre réponse en vous appuyant sur les documents 4 et 5 (3 pts).
c) Montrez que le réseau prévisionnel du TGV en 2020 s'intègre à l'Union Européenne ? (2 pts).

QUESTION V- DOCUMENT 6 (6 points)

a) Quelle est la nouvelle préoccupation de la SNCF dans la construction du TGV, en dehors de la préoccupation d'ordre technique. Justifiez votre réponse en nommant un champ lexical et en relevant les mots qui en font partie (4 pts).
b) Expliquez l'expression « dialoguer avec la garrigue » (2 pts)

SYNTHÈSE (24 points)

Imaginez en une trentaine de lignes, un dialogue entre deux citoyens : l'un favorable à un projet d'aménagement public sur sa commune (voie ferrée, tunnel, autoroute, aéroport,...), l'autre opposé à ce même projet.

Copyright © 2026 FormaV. Tous droits réservés.

Ce document a été élaboré par FormaV© avec le plus grand soin afin d'accompagner chaque apprenant vers la réussite de ses examens. Son contenu (textes, graphiques, méthodologies, tableaux, exercices, concepts, mises en forme) constitue une œuvre protégée par le droit d'auteur.

Toute copie, partage, reproduction, diffusion ou mise à disposition, même partielle, gratuite ou payante, est strictement interdite sans accord préalable et écrit de FormaV©, conformément aux articles L.111-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. Dans une logique anti-plagiat, FormaV© se réserve le droit de vérifier toute utilisation illicite, y compris sur les plateformes en ligne ou sites tiers.

En utilisant ce document, vous vous engagez à respecter ces règles et à préserver l'intégrité du travail fourni. La consultation de ce document est strictement personnelle.

Merci de respecter le travail accompli afin de permettre la création continue de ressources pédagogiques fiables et accessibles.