

MINISTERE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

CONCOURS EXTERNE D'ADJOINT TECHNIQUE D'ACCUEIL, DE SURVEILLANCE

ET DE MAGASINAGE 1ÈRE CLASSE.

Épreuve 2 : Explication d'un texte d'ordre général consistant en la réponse à des questions destinées à vérifier les capacités de compréhension du candidat et son aptitude à retranscrire et à ordonner les idées principales du texte

Durée 1h30 – coefficient 2

SUJET

Après avoir lu le texte joint en annexe, répondre aux 8 questions ci-dessous:

- 1) Proposer un titre à ce texte.

- 2) Indiquer le plan du texte en précisant, en une phrase, l'idée générale de chaque partie que vous aurez identifiée.

- 3) Quel est le point de vue développé par l'auteur dans ce texte ?

- 4) Selon vous quels seraient les arguments en faveur de l'implantation des galeries marchandes dans les gares ?

- 5) Dans le contexte du texte, définir les mots suivants :
 - propices
 - archaïque
 - flux tendu

6) Dans le contexte du texte, proposer un synonyme pour les mots suivants :

- métamorphose
- modestes
- rentable

7) Quelle différence faites-vous entre « usagers » et « clients » ?

8) Expliquer cette phrase : « La culture est partout, même à l'hypermarché ».

Au-delà des professions de foi sur le développement durable et les avantages écologiques du rail, les grands administrateurs français ne semblent aimer ni les gares ni le train. Rien, en tout cas, de ce que le transport ferroviaire apporte de simple, d'accessible et de pratique dans la vie quotidienne. Depuis deux décennies, leur vrai modèle est l'avion, avec son système de réservation obligatoire (le fameux « Socrate », acheté à American Airlines), ses tarifs variables selon l'offre et la demande, ses cabines et ses places de plus en plus étroites, son obligation d'étiqueter les bagages (en attendant de les faire payer partout)... L'une des plus éclatantes démonstrations de cette mutation tient, probablement, dans l'édification de nouvelles gares en rase campagne — coques de verre et de béton qui font la fierté des élus locaux. Les gares, jusqu'alors, reliaient le cœur des villes, avec leur réseau de correspondances et de transports en commun ; elles se situent désormais loin des agglomérations, comme les aéroports. (...)

Le principal embêtement des gares de centre-ville, en regard des nouvelles normes de profit, reste évidemment la surface de terrain qu'elles mobilisent : tout cet espace hors de prix sur le marché immobilier. La SNCF et Réseau ferré de France (RFF) ont résolu une partie du problème en mettant sur le marché les milliers d'hectares correspondant aux anciennes gares de triage, aux ateliers, aux garages — dont on aperçoit encore les restes à l'approche de la gare de Lyon ou de Saint-Lazare, à Paris. Cette mine d'or pour les urbanistes et les promoteurs a déjà permis de façonner le nouveau quartier d'Austerlitz. Quant aux gares elles-mêmes, quand on ne les délocalise pas à la campagne, la nouvelle perspective consiste à les transformer en centres commerciaux et centres d'affaires. En remodelant entièrement les bâtiments, puis en confiant leur exploitation à des sociétés privées, les chemins de fer français espèrent augmenter leurs profits. Sous prétexte de convivialité et d'esthétique, ils s'inspirent du très libéral modèle anglais, illustré par la gare St Pancras de Londres. La multiplication de galeries marchandes achève de transformer les vieilles architectures de fer en halls d'aéroport propices à la dépense, comme en témoigne la refonte de Saint-Lazare, ouverte en 2012 avec ses quatre-vingts boutiques et dix mille mètres carrés d'espaces commerciaux.

Ces longs travaux, dissimulés derrière des bâches et des murs provisoires, auraient dû éveiller la méfiance. Mais un rafraîchissement ne semblait pas superflu, après des années de chantiers provisoires puis l'abandon progressif de cet édifice. Chaque usager attendait donc de découvrir le nouveau Saint-Lazare avec la naïveté du spectateur guettant le lever de rideau. Au vu des désagréments quotidiens que le chantier entraînait, passant par la destruction des services, des cafés et des kiosques à journaux, on avait toutefois fini par comprendre que la SNCF, loin de se contenter d'une rénovation, tenait là une grande affaire. Quel temple moderne allait donc succéder au vieux hall métallique datant de la révolution industrielle ? Quel décor allait remplacer celui des locomotives, inscrites dans nos mémoires par les toiles de Claude Monet ? Quel aspect allait prendre cette salle des pas perdus où, d'une génération à l'autre, des millions de banlieusards avaient attrapé leur train, pris un café au comptoir, lu le journal en écoutant les annonces ?

Enfin, le rideau s'est levé, le 21 mars 2012. Nous avons ouvert nos yeux brillants ; et nous avons découvert ce que chacun a vu, depuis, sous les applaudissements de la presse unanime : un centre commercial d'une parfaite banalité, comme il en pousse partout en France et dans le monde, avec ses escaliers mécaniques, ses transparences et ses boutiques. (...)

Le plus étonnant réside toutefois dans l'enthousiasme des commentaires, « de droite » comme « de gauche », qui ont salué comme une grande avancée cette métamorphose d'une gare en hypermarché, invitant les banlieusards à transformer leur temps d'attente en temps d'achat. Quant à moi, sans doute un peu trop attaché à l'ancienne idée d'une gare, j'ai cherché en vain ces comptoirs en zinc ouverts sur le hall où j'avais l'habitude de m'arrêter ; j'ai cherché cette terrasse où l'on pouvait s'asseoir un instant avec sa valise, en attendant la commande du garçon de café ; j'ai cherché les modestes kiosques à journaux où j'attrapais la presse du jour...

De cette vie archaïque rien n'a vraiment survécu dans la nouvelle gare flamboyante. Pour bien marquer la rupture, on a même supprimé les grandes horloges suspendues, qui risqueraient de troubler les emplettes. En revanche, puisqu'il ne s'agit plus seulement de prendre le train, mais de traverser un espace « convivial », on a pris soin d'ajouter, ici et là, quelques œuvres contemporaines, comme cette grande boule de sachets en plastique multicolores qui nous rappelle que la culture est partout, même à l'hypermarché. (...)

Dans l'espace de vente de billets, le nombre de guichets humains a encore diminué face à la forêt d'automates, et il faut faire la queue dans le serpentin jusqu'à la fameuse ligne à ne pas dépasser. Les kiosques à journaux, moins nombreux, se sont transformés en Relay... mais on peut également flâner dans une « librairie » plus cossue qui vend les succès du jour, des magazines et des confiseries, etc., à condition de patienter à la caisse où règne, comme ailleurs, le principe du « flux tendu ». (...)

Tout n'est pas mauvais dans le nouveau Saint-Lazare, mais la loi de l'immobilier commercial a rendu le moindre mètre carré payant, surveillé, rentable. Seuls témoins du vieux Paris : ces anciens décors vitrés qui représentent les villes de l'Ouest, et que les architectes ont soigneusement rénovés, tels des meubles précieux dans un appartement moderne.

Après la gare de l'Est et la gare Saint-Lazare, la gare du Nord et la gare Montparnasse passeront bientôt au grand nettoyage. Pour cette dernière, le projet grandiose prévoit une « refonte totale » et l'aménagement de dix-huit mille

mètres carrés. Le chantier compliquera la vie quotidienne de 2015 à 2019. Mais les usagers se réveilleront clients, et Paris, alors, aura presque oublié ce qu'était une gare. Le nouveau Saint-Lazare prolonge, à sa façon, les quartiers urbains rénovés, eux aussi, pour accompagner l'explosion du marché immobilier. Les immeubles sont décapés, les rues plus propres, les petits commerces de nécessité ont fait place aux agences bancaires et aux vêtements de marque. Tout sent le confort et la mort, comme si la ville n'était plus qu'un décor de ville et la gare un décor de gare, laissant peu de place à la vie urbaine dans son foisonnement, ses hasards de rencontres, ses imperfections et ses dérives. Dans cette gare de l'avenir, on n'attend plus son train en lisant le journal, mais on rentabilise son temps et celui des entreprises, afin qu'il ne soit plus jamais question de « pas perdus »...

9) **Benoît Duteurtre**
Le Monde Diplomatique Décembre 2012