

RESUME DE TEXTE – ESC
Concours 2011

Le texte proposé :

Le texte de François Dagognet, « Route, anti-route, méta-route. » publié dans *Les cahiers de médiologie*, n°2,1996, a pu étonner les candidats, les professeurs qui les préparent, et les correcteurs de l'épreuve par sa relative simplicité. L'auteur est un philosophe contemporain, connu pour ses nombreuses publications, et assez atypique tant par la grande variété des sujets qu'il aborde que par la forme de son expression. Plusieurs de ses ouvrages sont d'ailleurs publiés aux éditions des *Empêcheurs de tourner en rond* !

Le texte du résumé, dont la structure, pas plus que la signification, ne pouvaient échapper aux candidats, puisqu'il était composé de trois mouvements très visibles, n'exigeait ni connaissances spécifiques ni attention particulièrement soutenue pour suivre un propos qui se déployait avec de nombreux exemples.

Après avoir expliqué que la route peut être appréhendée comme un objet philosophique (1° partie) l'auteur se demande si nos modernes autoroutes ne l'ont pas dénaturée et il constate certaines modifications qui accréditent cette thèse. Pour autant, avec un regard plus distancié, on peut affirmer que l'autoroute dans ses principales fonctions constitue l'essence même de la route (2°partie). Dès lors, ne doit-on pas considérer que les moyens de transport dont les caractéristiques sont les plus opposées à la route sont le train – à l'exception du TGV- et surtout l'avion ou le bateau ?

Mais seule la route, conclut-il, préserve la liberté, la solitude du voyageur et les rêves de son imagination.

Ce texte a été jugé original, intéressant, sans difficulté décourageante et de ce point de vue un bon sujet de concours par l'équipe des correcteurs.

La correction :

La compréhension aisée du texte a considérablement réduit les erreurs de lecture et les contresens - encore que quelques copies (2 à 3%) n'échappent pas à des bévues qui ne sont pas de l'ordre de la simple distraction. Ainsi l'évaluation a-t-elle davantage mis l'accent sur la qualité de la reformulation : capacité à trier parmi les arguments proposés par l'auteur les plus pertinents au regard de la thèse défendue, capacité à exprimer un propos précis dans une langue correcte et si possible agréable à lire. On ne peut que répéter qu'un résumé réussi doit être lisible et compréhensible par les lecteurs.

La qualité de l'expression a cette année joué un rôle particulièrement important et les correcteurs sont unanimes pour déplorer un lot incompressible de très faibles copies dont l'orthographe est hésitante ou très mal maîtrisée, la syntaxe approximative ou

incorrecte et le vocabulaire indigent. Plus de 40% de copies sont pénalisées, parfois sévèrement. Sur ce point, on ne constate pas d'amélioration significative par rapport aux années antérieures, d'autant que ce sont souvent les mêmes erreurs qui sont commises. Une lecture attentive des précédents rapports, ainsi que du texte lui-même, permettrait de corriger ces fautes qui agacent particulièrement les correcteurs, de même que les pénibles expressions à la mode comme « impacter » ou le tristement célèbre « au final ». Rappelons brièvement les pénalités sanctionnant les erreurs de langue, d'orthographe, et de syntaxe : -1 pour 5 erreurs ; -2 pour 8 erreurs et au delà, un point pour chaque faute grave.

On relève peu d'erreurs de méthode dans la réalisation de l'exercice cette année, ce qui montre que les étudiants se préparent sérieusement à cette épreuve, même si elle est parfois pratiquée de manière un peu plate et mécanique sans vraiment faire ressortir sans ambiguïté et avec une certaine élégance l'essentiel du propos de l'auteur.

Toutefois, il faut constater que de trop nombreuses copies ont cette année été sanctionnées pour des *transgressions du format imposé*. Ainsi beaucoup de copies qui affichaient 418 ou 419 mots en comptaient plus de 420... On ne saurait trop recommander aux étudiants de pratiquer des décomptes méticuleux et rigoureux et d'éviter les marges de tolérance trop réduites. De même, certaines copies proposent un titre, qui n'est pas demandé ; celui-ci est alors comptabilisé dans le décompte final...

Rappelons les pénalités habituellement appliquées : -1 par tranche de 10 mots entamée au delà ou en deçà des limites fixées ; pénalité supplémentaire en cas de fraude ou d'oubli du total ou du jalonnement ; sanction maximale au-delà de 450 mots ou en deçà de 350 mots.

L'évaluation générale de cette épreuve démontre que le sujet, malgré les craintes que l'on pouvait nourrir, s'est avéré efficacement discriminant, permettant ainsi de faire émerger un lot substantiel de très bonnes copies.

2376 copies ont été corrigées (2379 en 2010) .La moyenne de l'épreuve est de 10.50 (10.20 en 2010) et l'écart type est de 4.21 (4.09) en 2010).

Cette épreuve a donc permis de hiérarchiser nettement les productions des candidats, et elle montre qu'une préparation rigoureuse peut conduire à de belles réussites.

Résumé proposé

A maints égards, la route mérite d'être constituée en objet philosophique. Elle offre toujours la possibilité du trajet aller et retour, elle est la propriété de tous, sans limite et elle est une ouverture au monde. L'Eglise adoptera ce symbole du cheminement vers la foi et le philosophe/y verra la forme de la libre démarche de la pensée intellectuelle, voire politique. En épousant le relief, la route dévoile la richesse des paysages mais elle permet surtout les échanges humains ; elle est une voie de communication pérenne à travers les siècles. Pour ces raisons, elle constitue un modèle/métaphysique supérieur à l'arbre car elle intègre la dimension dynamique de l'interrelation.

L'autoroute remet-elle aujourd'hui en question la nature profonde de la route ? Certes, elle impose aux paysages la violence de son tracé rectiligne ; elle est un corridor payant, clos et à sens unique qui/évite le cœur des cités. Mais on peut aussi être sensible à la puissante majesté de cet ouvrage qui permet au voyageur de se faire une idée synthétique des paysages parcourus et de relier rapidement les grandes villes. De fait, de la route à la grand route, puis à l'/autoroute, c'est une évolution insensible qui s'est produite au rythme de l'évolution des sociétés et qui exige du temps pour en prendre conscience. Si le propre de la route est de nous inscrire dans l'espace grâce aux bornes et aux panneaux indicateurs alors l'autoroute remplit/ces fonctions parfaitement et elle réalise l'essence même de la route !

En revanche, le chemin de fer est une véritable négation de la route. Centralisateur, il ne relie que les métropoles, isolant le reste du territoire qu'il traverse mais dessert peu. Assujetti à la rigidité des horaires et/aux contraintes du réseau il prive le voyageur de paysages hormis ceux, sinistres, des périphéries urbaines ou des gares...Seul le TGV impose son élégance, mais sacrifie les valeurs du voyage sur l'autel de la vitesse.

Toutefois, ce qui nous éloigne radicalement de la route, c'est le transport/aérien et maritime : plus de voies tracées visibles mais de simples trajectoires, certes précises, mais invisibles ! Cette sophistication technique nous interdit de voyager librement et seuls...

La route, par sa présence matérielle ouverte sur l'infini permet seule les voyages les plus beaux, ceux qui s'accomplissent par l'imagination/.

400 mots