

**MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHESION DES
TERRITOIRES**

Direction interdépartementale des routes Massif Central

ANNÉE 2023

ÉPREUVE N°1 – COURTS EXERCICES DE FRANÇAIS

L'épreuve comporte 4 pages et 6 questions

Les candidats doivent répondre sur le présent document, dans les cases prévues à cet effet.

Les candidats doivent obligatoirement inscrire leur numéro d'identification sur le document et la copie de concours.

Il est interdit aux candidats de signer leurs copies ou de mettre un signe distinctif.

Indiquez votre numéro d'inscription

Entretien routier – Un vieillissement à endiguer, une empreinte à maîtriser.

La route a encore de beaux jours devant elle. 87 % des français utilisent la voiture pour au moins un de leurs déplacements au quotidien. Le linéaire – 1,1 million de kilomètres de bitume serpentent à travers le pays – est marqué par un paradoxe, autoroutes et nationales totalisent 30 000km, soit seulement 2 % du réseau mais concentrent un tiers de la circulation. Une **intense** fréquentation qui impacte leur état, d'autant qu'elle s'est accrue de 60 % entre 1990 et 2019, dont près de 80 % pour les seules autoroutes.

Le réseau secondaire, lui, représente donc 98 % du linéaire et accueille les deux tiers de la circulation. Si la **concentration** de véhicules sur ces routes est très inférieure à celle des voies rapides, l'état de la chaussée peut être crucial. « La route est incontournable en tant qu'infrastructure de transport mais aussi en tant qu'outil de lien social dans les territoires, souligne Didier Colin, directeur général de l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité. Elle le restera encore longtemps, ce qui nous oblige à réduire son impact climatique et environnemental. »

L'essentiel du réseau ayant été construit, l'effort doit donc porter sur les opérations de maintenance et de **renovation**. Or, l'état des routes françaises ne va pas en s'améliorant, sur les 12 000km de chaussées gérées directement par l'État, la proportion exigeant des travaux d'entretien est passée de 43 % à 53 % en dix ans selon un rapport de la Cour des comptes. La route subit aujourd'hui des phénomènes pour lesquels elle n'a pas été construite et qui s'amplifient : fortes pluies, sécheresses, retrait et gonflement des argiles...

Enrobés à froid ou à température abaissée, granulats d'enrobés issus de la déconstruction de chaussées, liants végétaux, multirecyclage des enrobés... Les techniques permettant de **réduire** les émissions de CO2 ainsi que la consommation d'énergie et de matériaux ne manquent pas mais peinent encore à s'imposer. Ainsi les enrobés à l'émulsion ne représentaient que 6 % de la production en 2021, un chiffre qui ne décolle pas, contrairement aux enrobés à température abaissée qui approchent doucement les 18 %. L'**intégration** d'agrégats d'enrobés, elle, progresse plus vite, atteignant près de 20 % en 2021 contre 12,7 % en 2013. Quant au recyclage en place, si son **usage** a doublé depuis 2014, il ne concerne que 1,2 million de m² de chaussée, soit 1,2km².

Comme souvent, le frein principal reste probablement la force de l'habitude. Connaissez-vous le gouffre de Moore ? C'est le laps de temps qui s'écoule entre l'adoption d'une innovation par ses premiers clients et sa généralisation. « J'ai l'impression que nous sommes tout au bord, constate Thierry Guigou de Colas. Mais de quel côté ? »

Compréhension du texte (9 points)

Question 1 – Quelles sont les particularités du réseau routier national ? (3pts)

.....
.....
.....
.....

Question 2 – Quelles sont les deux principales techniques permettant de réduire les émissions de CO2 les plus utilisées aujourd’hui? (3pts)

.....
.....
.....
.....

Question 3 – En quoi le réseau routier secondaire est-il important ? (3pts)

.....
.....
.....
.....

Vocabulaire (7 points)

Question 4 – Trouver un synonyme aux mots suivants (identifiés en gras dans le texte). 3 pts

intense	
concentration	
rénovation	
réduire	
intégration	
usage	

