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 BTS MOS, veuillez visiter :
bts-mos.fr/annales-sujets-et-corriges

BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR

TOUTES SPÉCIALITÉS

CULTURE GÉNÉRALE ET EXPRESSION

SESSION 2021

_____

Durée : 4 heures

_____

Aucun matériel n'est autorisé.

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

À TOUTE VITESSE !

PREMIÈRE PARTIE : SYNTHÈSE (/ 40 points)

Vous rédigerez une synthèse objective, concise et ordonnée des documents suivants :

Document 1 : affiche publicitaire SNCF, 2017.

Document 2: Christophe RYMARSKI, « Ralentir, et vite ! » Revue *Sciences humaines*, juillet 2012.

Document 3 : ALAIN, « Vitesse », *Propos sur le bonheur*, Éditions Gallimard, 1928.

Document 4 : Sylvain COHER, *Carénage*, Éditions Actes Sud, 2011.

DEUXIÈME PARTIE : ÉCRITURE PERSONNELLE (/ 20 points)

Selon vous, gagne-t-on à accélérer ?

Vous répondrez à cette question d'une façon argumentée en vous appuyant sur les documents du corpus, vos lectures et vos connaissances personnelles.

DOCUMENT 1

L'affiche fait la promotion du train à grande vitesse, qui permet de relier Bordeaux à Paris en 2h04.



Affiche SNCF, 2017.

.

DOCUMENT 2

Chaque automne, la ville autrichienne de Wagrain accueille le congrès annuel de la Société pour la décélération du temps. 700 membres (universitaires, entrepreneurs, thérapeutes, artistes, juristes, politiques…) provenant d'Europe, d'Amérique du Nord et du Sud viennent débattre de l'accélération de nos modes de vie qui conditionnerait l'avenir de l'homme et de la planète. Ils pensent qu'il est urgent d'inverser le cours des choses. À l'actif de cette association, des initiatives originales : la demande faite au Comité international olympique de récompenser les athlètes ayant effectué les temps les plus longs, ou l'organisation de pièges à vitesse en centre-ville. Les piétons chronométrés à moins de 37 secondes les 50 mètres sont invités à s'arrêter et à expliquer les raisons de leur hâte. En guise de gage, il leur est proposé de refaire les 50 mètres en faisant avancer une marionnette de tortue difficile à manipuler… et ainsi ralentir.

Cette association autrichienne n'est que l'un des maillons d'un immense réseau très disparate qui se construit dans de très nombreux pays. Selon le cabinet d'études londonien Datamonitor, il concernerait 20 millions de personnes à travers le monde (ils étaient estimés à 12 millions en 2002). Connus sous le nom de mouvement « *slow* » : *slow food* (manger « *bon, juste et propre* »), *slow city* (bien vivre en ville), *slow production* (produire durable), *slow management* (ralentir les rythmes professionnels), *slow parenting* (prendre du temps avec ses enfants), *slow design* (vêtements durables), *slow love* (prendre le temps de faire l'amour)…, tous insistent sur l'urgence qu'il y a à ralentir.

Leur constat : la vitesse est devenue notre mode de vie, nous faisons tout dans la précipitation. La technologie, censée nous faire gagner du temps, a démultiplié notre temps libre et nous a permis d'entretenir l'illusion que tout était possible, que tout nous était accessible. En nous faisant gagner du temps, la technologie nous le fait pourtant perdre « *en générant toute une nouvelle gamme d'obligations et de désirs* ». La machine à laver libéra par exemple la femme d'épuisantes corvées, puis les standards d'hygiène évoluant, nous lavons notre linge de plus en plus souvent. Et le panier de linge sale déborde toujours, comme notre boîte électronique ne cesse d'accumuler les *emails* non lus. Sollicités par un flux d'information constant, nous sommes débordés et tiraillés par des sollicitations et des stimulations en perpétuelle augmentation. Nous gagnons toujours plus de temps tout en ressentant son manque croissant. La société se met à fonctionner sur une multitude de rythmes différents, propres à chaque individu. De ce constat, les tenants du *slow* ont forgé un mot d'ordre : ralentir, lever le pied !

.../...

Notre amour de la vitesse, notre obsession d'en faire toujours plus en moins en moins de temps se sont transformés en dépendance, en addiction, mais aussi en une sorte d'idolâtrie, affirme le journaliste canadien Carl Honoré, figure de proue du mouvement *slow*, dans son livre *Éloge de la lenteur*. Cette même idolâtrie dont se moquait déjà Jonathan Swift en 1726 : Gulliver regarde si souvent sa montre que les Lilliputiens pensent qu'elle est son dieu. Il ne fait rien sans la consulter, et affirme que c'est l'oracle qui rythme le temps et tous les moments de son existence.

Christophe RYMARSKI, « Ralentir, et vite ! », juillet 2012.

DOCUMENT 3

Vitesse

J'ai vu une des nouvelles locomotives de l'Ouest, plus longue encore, plus haute, plus simple que les autres ; les rouages en sont finis comme ceux d'une montre ; cela roule presque sans bruit ; on sent que tous les efforts y sont utiles et tendent tous à une même fin ; la vapeur ne s'en échappe point sans avoir usé sur les pistons toute l'énergie qu'elle a reçue du feu ; j'imagine le démarrage aisé, la vitesse régulière, la pression agissant sans secousse, et le lourd convoi glissant de deux kilomètres en une minute. Au reste le tender[1] monumental en dit long sur le charbon qu'il faudra brûler.

Voilà bien de la science, bien des plans, bien des essais, bien des coups de marteau et de lime. Tout cela pourquoi ? Pour gagner peut-être un quart d'heure sur la durée du voyage entre Paris et Le Havre. Et que feront-ils, les heureux voyageurs, de ce quart d'heure si chèrement acheté ? Beaucoup l'useront sur le quai à attendre l'heure ; d'autres resteront un quart d'heure de plus au café et liront le journal jusqu'aux annonces. Où est le profit ? Pour qui est le profit ?

Chose étrange, le voyageur, qui s'ennuierait si le train allait moins vite, emploiera un quart d'heure, avant le départ ou après l'arrivée, à expliquer que ce train met un quart d'heure de moins que les autres à faire le parcours. Tout homme perd au moins un quart d'heure par jour à tenir des propos de cette force, ou à jouer aux cartes, ou à rêver. Pourquoi ne perdrait-il pas aussi bien ce temps-là en wagon ?

Nulle part on n'est mieux qu'en wagon ; je parle des trains rapides. On y est fort bien assis, mieux que dans n'importe quel fauteuil. Par de larges baies on voit passer les fleuves, les vallées, les collines, les bourgades et les villes ; l'œil suit les routes à flanc de coteau, des voitures sur ces routes, des trains de bateaux sur les fleuves ; toutes les richesses du pays s'étalent, tantôt des blés et des seigles, tantôt des champs de betteraves et une raffinerie, puis de belles futaies[2], puis des herbages, des bœufs, des chevaux. Les tranchées font voir les couches du terrain. Voilà un merveilleux album de géographie, que vous feuilletez sans peine, et qui change tous les jours, selon les saisons et selon le temps. On voit l'orage s'amasser derrière les collines et les voitures de foin se hâter le long des routes ; un autre jour les moissonneurs travaillent dans une poussière dorée et l'air vibre au soleil. Quel spectacle égale celui-là ?

Mais le voyageur lit son journal, essaie de s'intéresser à de mauvaises gravures, tire sa montre, bâille, ouvre sa valise, la referme. À peine arrivé, il hèle un fiacre, et court comme si le feu était à sa maison.

.../...

[1] Chaudière du train.

[2] Plantations d'arbres.

Dans la soirée, vous le retrouverez au théâtre ; il admirera des arbres en carton peint, des fausses moissons, un faux clocher ; de faux moissonneurs lui brailleront aux oreilles ; et il dira, tout en frottant ses genoux meurtris par l'espèce de boîte où il est emprisonné : « Les moissonneurs chantent faux ; mais le décor n'est pas laid. »

2 juillet 1908
ALAIN*, Propos sur le bonheur*, 1928.

DOCUMENT 4

Dans cet extrait, Anton effectue une sortie nocturne à moto.

Dans le creux de cette heure vide, il était le roi du monde. Un monde dépeuplé et inhumain et bientôt boisé comme aux premiers jours du monde. Il verrouilla la visière et décolla légèrement le talon du bitume. […]

Les premiers virages furent amples et fluides
ils ressemblaient aux mouvements
du corps dans les draps pour lesquels
un simple geste des bras
la pliure en creux des reins
l'appui d'une épaule
modifie la trajectoire

et sur le compte-tours l'aiguille montait peu et se contentait d'un sursaut lorsque l'embrayage l'entravait ou la libérait. Celui qui accélérait n'était pas celui qui ralentissait. C'était Jeckyll et c'était Hyde[1]. Celui qui accélérait c'était Anton furieux qui ne disparaissait jamais tout à fait mais se repliait et se terrait comme une murène lorsque Anton prudent ralentissait. Les mains se contractèrent, le corps s'avança et dans une ligne parfaitement droite l'*Elégante*[2] quitta la ville et fit entendre sa grosse voix de contralto.

Et si la machine filait à la vitesse d'un projectile – un projectile lancé dans une succession de boulevards droits et noirs comme la chambre d'un canon – les yeux d'Anton la devançaient pourtant d'une longueur et bien avant le contact du pneu ils cherchaient avec une précision fulgurante le relevé des imperfections sur le tracé de la route.

Un nid-de-poule. Une plaque de verglas.
Une flaque de gasoil.
Le cadavre d'un chat.
Une plaque d'égout.
Les animaux vivants (poules, lapins, renards, etc.).
Le dénivelé d'une soudure entre deux pans de bitume.
Un objet perdu dont le relief fait obstacle (bâche, planchette, cube de polystyrène, fragment de pneu, tube métallique, branche d'arbre, sangle de camion, etc.).

Tout ce qui entravait le passage du bolide était instantanément transmis au corps qui d'un imperceptible mouvement déplaçait alors la trajectoire de quelques précieux centimètres. Un accompagnement docile qui jamais rien ne force mais modifie à lui seul le cours des choses.

.../...

[1] Le docteur Jeckyll souffre d'un dédoublement de la personnalité et se transforme parfois en Mister Hyde.
[2] Surnom donné par Anton à sa moto.

Les épaules en sont le véritable gouvernail. Les grands écarts sont bannis. Il convient chaque fois de rester au plus près de la ligne idéale, celle qui fait la grâce des grandes courbes et des longs sillons bosselés.

Les neurotransmetteurs d'Anton étaient ceux d'un fauve qui sait devoir courir s'il veut pouvoir manger. Les carrefours et les feux s'enchaînèrent avec l'amplitude d'un tempo fixé par la progression sur le cadran lumineux du réchauffement du moteur. L'écoulement gazeux était fluide et le titane du pot Arrow prenait patiemment sa température de croisière.

Le dernier feu rouge de l'agglomération fut une étoile filante qui balaya les flancs de la machine et se perdit dans un peu de brume loin derrière elle. L'*Elégante* ne s'arrêterait plus avant un bon moment. Anton sourit.

Sylvain COHER, *Carénage*, 2011.

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.