



Cambridge International AS Level

FRENCH LANGUAGE**8682/22**

Paper 2 Reading and Writing

October/November 2020

INSERT

1 hour 45 minutes

INFORMATION

- This insert contains the reading passages.
- You may annotate this insert and use the blank spaces for planning. **Do not write your answers** on the insert.

RENSEIGNEMENTS

- Cette feuille annexe contient les textes à lire.
- Vous pouvez annoter cette feuille annexe et utiliser les espaces vides pour faire un plan. **N'écrivez pas vos réponses** sur la feuille annexe.



This document has 4 pages. Blank pages are indicated.

Section 1

Lisez le **Texte 1** et répondez aux **Questions 1, 2 et 3** sur la feuille d'examen.

Texte 1

Limitations de vitesse abaissées

La mise en place en 2018 par le gouvernement français d'une réduction de 90 km/h à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires sans séparateur central a été loin de faire l'unanimité. Selon un sondage récent, 76 % des Français restaient opposés à cette mesure au moment de son introduction. On a vu l'organisation de nombreuses manifestations par les conducteurs en colère, ainsi que le lancement de pétitions sur Internet signées par plus de 2 millions d'automobilistes afin de réclamer la suppression de la nouvelle limitation.

5

Bien qu'impopulaires au début, les grandes avancées de la sécurité routière du passé relativement récent (port de la ceinture, limitation à 50 km/h en ville, création de zones piétonnes, introduction de radars automatiques ...) ont produit des effets très nets et font aujourd'hui plutôt consensus. La décision de 2018 reste pourtant un sujet sensible.

10

Pour la plupart des associations de prévention routière qui militent pour de nouvelles baisses des limitations, c'est la vitesse excessive qui est presque toujours un facteur déclenchant ou aggravant dans les accidents. On sait bien qu'une baisse de 10 km/h permet une distance de freinage réduite : 81 mètres à 90 km/h contre 64 mètres à 80 km/h. Ces chiffres peuvent dépendre bien sûr de la vigilance de l'automobiliste, de l'état des pneus et d'une conduite adaptée aux conditions météorologiques.

15

Mais le plus important pour les associations c'est que la limitation de vitesse permettrait un nombre réduit de blessés ainsi que la diminution de la gravité des blessures. Il va sans dire qu'un choc fait moins de dégâts à 80 km/h qu'à 90 km/h. Voilà pourquoi les dirigeants de *La Sécurité au volant* déclarent qu'il ne faut pas hésiter à forcer tous les conducteurs à rouler moins vite et encouragent leurs membres à les soutenir en acceptant de se conformer à la nouvelle limitation.

20

La nouvelle limitation de vitesse permettrait une économie d'essence estimée à 120 euros par conducteur, ce qui aurait, à son tour, un impact positif sur le taux d'émissions polluantes dans l'environnement. Ajoutons à cela une faible réduction des émissions sonores : ce serait donc une mesure à applaudir pour des raisons à la fois économiques, sécuritaires et environnementales.

25

Section 2

Maintenant lisez le **Texte 2** et répondez aux **Questions 4** et **5** sur la feuille d'examen.

Texte 2

Une décision économique

Selon un sondage de 2018, 82 % des personnes interrogées sur la nouvelle réduction de la vitesse maximale estimaient que le premier objectif du gouvernement a été d'augmenter les revenus collectés par les radars (920 millions d'euros en 2016). Pour la plupart des gens, la décision du gouvernement aurait donc été avant tout économique.

La vitesse est souvent un facteur aggravant mais ce n'est pas l'unique cause d'accident. Pierre Nolay, délégué général de l'association *Amis de la route* dit ironiquement : « Quant à réduire la vitesse maximale, c'est sûr que si on roule à 0 km/h, on n'aura pas d'accident. Mais, plus sérieusement, la prise du volant en état de fatigue ou après consommation d'alcool, l'inattention ou l'usage du téléphone portable au volant posent des risques tout aussi grands. Les jeunes qui se croient plus résistants et plus endurants sont particulièrement vulnérables. »

5

Selon certaines études, le coût économique engendré par la baisse des limitations de vitesse s'élève à 39,5 milliards d'euros par an. L'allongement des durées de trajets pénalise ceux qui roulent beaucoup, comme les commerciaux, et les temps de livraison de marchandises sont aussi plus longs.

15

Toujours côté finances, les détracteurs du projet avancent le coût de remplacement des 20 000 panneaux de signalisation sur les routes. Selon eux, cela va coûter une fortune : mieux vaudrait dépenser cet argent pour l'amélioration du réseau routier, ou encore pour l'entretien des routes, l'éclairage des zones dangereuses ou la formation des jeunes conducteurs.

Quant aux prétendus effets écologiques, des études menées par des organismes de surveillance de la qualité de l'air montrent que passer d'une vitesse de 90 à 80 km/h n'a qu'un impact minime sur les émissions de CO₂. Certains automobilistes vont jusqu'à affirmer que plus on passe de temps sur la route, plus on pollue. Quand vous conduisez vite, vous mettez moins de temps et vous polluez donc moins !

20

Tout d'abord, malgré les manifestations, le gouvernement n'a pas voulu fléchir. Mais le président Macron a fini par annoncer qu'il y aurait une réévaluation du projet en 2020. Si le projet n'a pas réalisé les résultats voulus, M. Macron s'est engagé à faire marche arrière. Il a aussi annoncé un engagement que l'argent récolté par les radars serait accordé aux « hôpitaux qui soignent les blessés de la route ».

25

BLANK PAGE

Permission to reproduce items where third-party owned material protected by copyright is included has been sought and cleared where possible. Every reasonable effort has been made by the publisher (UCLES) to trace copyright holders, but if any items requiring clearance have unwittingly been included, the publisher will be pleased to make amends at the earliest possible opportunity.

To avoid the issue of disclosure of answer-related information to candidates, all copyright acknowledgements are reproduced online in the Cambridge Assessment International Education Copyright Acknowledgements Booklet. This is produced for each series of examinations and is freely available to download at www.cambridgeinternational.org after the live examination series.

Cambridge Assessment International Education is part of the Cambridge Assessment Group. Cambridge Assessment is the brand name of the University of Cambridge Local Examinations Syndicate (UCLES), which itself is a department of the University of Cambridge.