

3 Production écrite

25 points

► ÉPREUVE N°1 : Synthèse de documents

13 points

Vous faites une synthèse des documents proposés.

Pour cela, vous dégagez les idées et les informations essentielles qu'ils contiennent, vous les regroupez et les classez en fonction du thème commun à tous ces documents, et vous les présentez avec vos propres mots, sous forme d'un nouveau texte suivi et cohérent.

Attention :

- vous devez rédiger un texte unique en suivant un ordre qui vous est propre, et non mettre deux résumés bout à bout ;
- vous ne devez pas introduire d'autres idées ou informations que celles qui se trouvent dans les documents, ni faire de commentaires personnels ;
- vous pouvez bien entendu réutiliser les « mots-clefs » des documents, mais non des phrases ou des passages entiers.

200 à 240 mots

Règle de décompte des mots : est considéré comme mot tout ensemble de signes placé entre deux espaces : « *c'est-à-dire* » = 1 mot ; « *un bon sujet* » = 3 mots ; « *je ne l'ai pas vu depuis avant-hier* » = 7 mots

Attention, le respect de la consigne de longueur fait partie intégrante de l'exercice (fourchette acceptable donnée par la consigne). Dans le cas où la fourchette ne serait pas respectée, on appliquera une correction négative : 1 point de moins par tranche de 20 mots en plus ou en moins.

Document 1

L'avenir de l'automobile : triomphe ou déclin ?

Depuis le début des années 2010, l'avenir de l'automobile est au cœur d'une nouvelle controverse sur laquelle portent de nombreux travaux de prospective. Celle-ci concerne moins la nécessité d'une transition énergétique, dont l'avènement ne fait plus guère débat, que la place que doit occuper l'automobile dans le futur. L'automobile doit-elle être remise en cause ? [...]

Pour certains analystes, l'automobile telle que nous la connaissons aujourd'hui a amorcé un déclin inexorable, un déclin lié aux problèmes suscités par l'automobile et qui nécessitent que l'action publique investisse massivement dans un système de transport alternatif fondé sur les transports en commun et les modes actifs* sous toutes leurs formes, y compris innovantes (marche, vélo, trottinette...).

À l'appui de cette thèse, ils relèvent que l'automobile provoque des phénomènes de congestion de plus en plus difficiles à maîtriser et qu'elle incarne de moins en moins la liberté chez les jeunes générations qui sont désormais nombreuses à ne plus passer le permis de conduire entre 18 et 20 ans dans les villes. Plusieurs raisons se combinent pour expliquer cet état de faits : la culpabilisation de l'automobiliste, l'amélioration des systèmes de transports alternatifs en milieu urbain, le développement des systèmes de communication à distance, le coût élevé du permis de conduire. En matière de moyens de transports, le vélo peut prendre la place de l'automobile car il est à la fois efficace, économique et affranchi d'un certain nombre de contraintes que l'automobiliste rencontre, comme par exemple le stationnement.

Face à ces observations, d'autres chercheurs estiment qu'au contraire, nous sommes à l'aube d'un nouveau triomphe de l'automobile et qu'à l'avenir les transports publics, la marche et le vélo tels que nous les connaissons risquent de connaître un déclin majeur. Il s'agirait dès lors pour les pouvoirs publics d'investir dans des infrastructures qui accompagnent les mutations de l'automobile tout en abandonnant certaines dessertes de transports publics fortement déficitaires.

À l'appui de cette vision, ces acteurs insistent sur le fait que la qualité de la mobilité automobile reste et restera inégalée, qu'il s'agisse du transport de bagages et d'objets, de son efficacité et de son confort ou du transport en porte-à-porte et de l'autonomie qu'elle procure. En outre, ils relèvent la grande capacité d'évolution de l'automobile, susceptible de passer à la propulsion électrique de façon massive et à brève échéance, mais surtout, devenant probablement autonome.

Ainsi, la voiture, comme nous la connaissons aujourd'hui, va être radicalement transformée. L'automatisation de la conduite est à ce titre fondamentale car elle libérerait le conducteur et lui permettrait de disposer de son temps. Ce faisant, la voiture sans conducteur serait à nouveau un concurrent très sérieux du train et, plus généralement, des transports en commun sous toutes leurs formes.

D'après Vincent KAUFMANN, www.forumviesmobiles.org

* mode actif : trajet effectué sans moteur, par le seul effort physique de la personne qui se déplace.

Document 2

Déjà extension du domicile, la voiture va aussi devenir un complément du bureau

Hervé Marchal est enseignant-chercheur en sociologie à l'université de Bourgogne, à Dijon. Il a commencé par étudier les populations des zones pavillonnaires avant de se pencher sur leurs déplacements, ce qui l'a conduit à travailler sur les usages de la voiture.

Aujourd'hui, comment se caractérise le rapport à la voiture ?

Il y a d'un côté une population très attachée à la voiture comme moyen de transport et, de l'autre, des résidents en centre-ville, dans les grandes métropoles, qui ont pris leurs distances avec ce qu'incarne la voiture. Cette opposition tient pour beaucoup aux configurations du territoire. Il y a un mouvement propre aux catégories sociales qui vivent dans les centres des grandes villes, selon lequel on peut se passer de sa voiture et en même temps se donner bonne conscience. Pour une grande majorité d'individus néanmoins, la voiture participe de l'organisation du quotidien. Elle est extrêmement pratique car elle permet de s'adapter, de gagner des endroits différents, plus ou moins éloignés. Donc la voiture va être le moyen de transport le plus adapté, de fait, dans des villes qui ne cessent de s'étaler. Il y a là un attachement à la voiture qui se crée. [...]

Et pour ceux qui se détachent de la voiture ?

Se détacher de la voiture est aussi un signe de distinction sociale. Je peux prendre de la distance avec elle parce que je vis sur un territoire bien pourvu en équipements culturels et en transports collectifs.

Le conducteur est-il de plus en plus stigmatisé du fait des préoccupations croissantes de sécurité et d'environnement ?

Il y a une prise de conscience que la voiture est source de nuisances écologiques, c'est en tout cas ce que montrent les études qui ont été réalisées. Mais le discours pèse peu face aux contraintes du quotidien et la prise de conscience s'évanouit rapidement. Il ne faut pas oublier, dans ce débat, la schizophrénie des grandes villes. Elles veulent bannir les voitures des centres-villes et en même temps lancent des chantiers de rocade autoroutière, et d'immenses parkings pour des centres commerciaux. Les chiffres sont, à cet égard, très clairs. Seuls les centres des grandes villes connaissent une baisse des flux de circulation. En revanche, il y a une augmentation du trafic dès lors que l'on sort des centres-villes. [...]

Quels changements de comportements apportent les innovations technologiques ?

Elles vont dans le sens d'une complicité toujours plus grande entre l'utilisateur et la voiture. Elles vont de plus en plus autoriser le conducteur à faire autre chose que conduire et c'est ce que tout le monde attend. La voiture était déjà une extension du domicile, elle va devenir un complément du bureau. On peut déjà recevoir ses appels sur un écran tactile à bord. L'objectif est de libérer du temps pendant les déplacements, cumuler dans sa voiture plusieurs états intérieurs : travail, détente, shopping.

D'après Franck BOUAZIZ, www.liberation.fr

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

