

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΚΡΑΤΙΚΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΓΛΩΣΣΟΜΑΘΕΙΑΣ



CERTIFICATION EN LANGUE FRANÇAISE

NIVEAU C1

ÉPREUVE 3 : compréhension de l'oral

MAI 2012



Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας

Γαλλική Γλώσσα

Επίπεδο Γ1

Έναρξη της εξέτασης

ACTIVITÉ 1

Lisez la consigne.

Lisez les 5 hypothèses.

Écoutez.

- Jean-Louis, la Formule 1 va découvrir un tout nouveau circuit. Alors, est-ce que l'on aime ce genre de circuit dans le milieu ?
- Pas tout à fait. S'il y a bien un milieu qui n'aime pas les aléas et le hasard c'est bien celui de la Formule 1. Mais, croyez-moi, les grandes équipes ont dépêché sur place déjà, des observateurs, des gens pour mesurer, des gens pour refaire les simulations, parce qu'il y en aura finalement à la veille de ce Grand Prix ; voir vraiment ce qu'on peut faire, comment est le revêtement. Tout ça, ça aide beaucoup. Mais, je dois dire, que dans le cas des nouveautés, comme un circuit de Grand Prix, et bien généralement, ce sont les équipes qui ont de la bouteille, c'est-à-dire les vieilles équipes, rompues à tous les trucs de la Formule 1, qui généralement se débrouillent mieux que les autres.
- Jean-Louis, il me semble que vous avez quelques informateurs sur place, qu'est-ce qu'ils ont pu vous dire de ce qu'ils ont vu à ce jour du circuit ?
- Eh bien, du circuit on sait que la piste est faite parce que les ingénieurs de *Tecpro*, vous savez, ces mesures de protection maintenant importantes, qu'on retrouve sur tous les circuits modernes, et dans toutes les courses modernes, on dit que le circuit était fait, surfacé, les rails et les Tecpros étaient posés. En revanche, quid des bâtiments officiels, du chronométrage, de la salle de presse, des stands, je dirais même de l'eau courante, ça on n'en sait rien du tout. Donc, je m'inquiète un peu là-dessus. Ce que je veux rajouter c'est que, les gens de la FOM, Formula One Management, ont changé leur billet d'avion après la Corée, n'ont pas pris leur retour vers Londres, mais ont été directement sur l'ordre de Bernie Ecclestone, leur patron, en Inde, pour essayer d'apporter la dernière main, un peu de peinture, quelques coups de marteau à droite et à gauche, sur ce circuit qu'ils ne connaissaient pas, ni nous non plus d'ailleurs.
- À propos du circuit justement, c'est une création d'Hermann Tilke, quelles sont les

particularités de ce circuit, et est-ce qu'il vous plaît Jean-Louis ?

- Écoutez, je ne peux pas me prononcer vraiment maintenant, même sans l'avoir vu, de ce qui nous a été dit, je dirais que le dessin n'est pas tout à fait celui de Barcelone, mais il ressemble un petit peu à Barcelone, parce qu'il y a des déclivités – montées, descentes - pas très grandes mais il y en a, ça c'est la première chose, et la deuxième chose, il paraît qu'il y a un *banking*, est-ce qu'il a été fini comme il devait être fini, hein, c'est un virage très relevé. Nous, nous ne le savons pas encore, mais bon, on va découvrir ça, tous en même temps, mercredi matin, on fera le tour avec tous les pilotes.

- Côté ambiance, Jean-Louis, est-ce que les Indiens aiment la Formule 1 ?

- Ah, ah ! Bonne question, je n'en sais absolument rien. Ce qu'on peut savoir de l'Inde, c'est qu'il y a, à ma connaissance, peu ou pas du tout de courses automobiles là-bas. Peut-être qu'il y a des petites épreuves, vous savez avec les *Nano* de *Tata*, qui..., peut-être ça serait amusant, je sais pas. En tout cas, la Formule 1 sûrement pas.

Écoutez encore une fois et complétez vos réponses.

ACTIVITÉ 2

Lisez la consigne.

Lisez les 5 hypothèses.

Écoutez.

- Alain Boulaire, bonjour.

- Bonjour.

- Bienvenue à la librairie Dialogues. Vous venez aujourd'hui nous présenter votre ouvrage intitulé *La Marine française* et publié aux Éditions Palantines. C'est un livre qui est finalement une somme, vous avez écrit de nombreux ouvrages sur la mer, vous avez écrit de nombreux ouvrages sur l'histoire, vous avez écrit des ouvrages sur les rois. Aujourd'hui c'est une façon un peu de mélanger les deux puisque vous faites une histoire de la marine française ?

- Oui, alors je suis historien maritime fondamentalement puisque c'est là-dessus que j'ai fait ma thèse et donc c'est une grande chance que m'a donnée Palantines de pouvoir écrire cette histoire de la marine française. Comme je suis Brestois et que j'aime Brest et que je m'y intéresse il ne fallait pas que je privilégie Brest par rapport aux autres ports, en France. Je suis spécialiste du 18^{ème} siècle et là je m'étais sur une beaucoup plus grande période, donc, c'était un vrai challenge à relever.

- Alors justement comment est-ce que vous vous en sortez ? Au final le résultat, il est là, il est très bien fait, il est très lisible. Comment est-ce que vous avez mené cet ouvrage ?

- Alors, je l'ai mené en partant essentiellement ce que je faisais au cours de conférences aux élèves officiers de réserve, et à chaque fois on me demandait de faire cette histoire de la marine en un nombre très limité d'heures. Donc, j'étais obligé de faire des sélections, donc déjà cela m'a aidé au départ à savoir où était l'essentiel pour moi, avec la perspective aussi, je suis quand même un historien, donc ce n'était pas une apologie de la marine que je tenais à faire mais une mise en perspective en particulier sous l'angle de Braudel, parce que Braudel, lorsqu'il a écrit son histoire de la Méditerranée, il a distingué trois temps, le temps géographique, le temps social et le temps événementiel. Et, pour moi, c'est particulièrement adapté à l'histoire de la marine et c'est la raison pour laquelle j'ai tenu à traiter tout d'abord les données géostratégiques, parce que sinon on ne comprend pas l'histoire de la marine si on ne comprend pas les enjeux de la mer. Ensuite de ça, les hommes et les bateaux, parce que c'est fondamental, avant de passer à ce qui est en général traité dans une histoire de la marine, c'est-à-dire le pur événementiel.

- On a le sentiment que jusqu'à Richelieu la France a été en retard sur l'exploitation de sa façade maritime par rapport à ses voisins, est-ce que c'est le cas et pourquoi ?
- Pour moi, la donnée fondamentale c'est le fait que la monarchie française s'est forgée autour de l'Île de France. Ça n'est qu'au moment où la Bretagne est rattachée à la France que le royaume atteint ses frontières maritimes. Et donc, alors que dès le départ, Guillaume le Conquérant en Angleterre a une politique maritime, et bien la France n'a pas. Ça c'est le premier élément fort, le deuxième élément fort, à mon avis, c'est le fait que la France est un pays très riche continentalement, on a des terres très très riches et du coup on n'a pas besoin d'aller chercher l'aventure sur la mer à une période où c'est extrêmement risqué, mais c'est là qu'est la richesse en même temps.

Écoutez encore une fois et complétez vos réponses.

ACTIVITÉ 3

Lisez la consigne.

Item 11

Écoutez.

Sur une compagnie comme RYANAIR, quand vous prenez un Paris-Barcelone, en fait vous décollez de Beauvais et vous n'atterrissez, non pas à Barcelone mais à Gérone qui est située à quatre-vingts kilomètres au nord de la ville catalane.

Item 12

Écoutez.

Systématiquement les compagnies *lowcost* facturent une assurance annulation dont vous n'avez pas forcément besoin. Donc, il faut penser à la décocher, et puis, le fin du fin c'est que toutes les compagnies *lowcost* demandent un supplément de paiement par carte bancaire, alors que, eh bien, la plupart du temps vous êtes pratiquement toujours obligé de payer par carte bancaire.

Item 13

Écoutez.

En plus, elles sont équipées d'une flotte d'avions relativement récents et on sait très bien qu'un avion récent, eh bien, est moins susceptible d'avoir un accident qu'un avion plus ancien.

Item 14

Écoutez.

Si vous voulez acheter un sandwich ou une boisson, eh bien, c'est payant, contrairement à ce que pratique encore la majorité, euh, des grandes compagnies nationales.

Item 15

Écoutez.

C'est vrai que de nombreux consommateurs nous disent que quand il y a un souci avec une compagnie *lowcost*, ils ont un peu le sentiment d'être abandonnés. Ça arrivera, par exemple, s'il y a un vol annulé ou un vol retardé. Le passager a souvent l'impression d'être un peu livré à lui-même.

Écoutez encore une fois et complétez vos réponses.

ACTIVITÉ 4

Lisez la consigne.

Lisez les 5 hypothèses.

Écoutez.

- Vous voulez faire un montage dynamique de vos dernières vacances ? Rien de plus simple ! Saviez-vous que vous possédez un logiciel de montage sur votre ordinateur ? Son nom, *Windows Movie Maker*. Vous pouvez trouver ce logiciel dans le menu *Démarrer* puis en cliquant sur l'onglet *Tous les programmes*.
- Pour commencer votre montage vous devez d'abord connecter votre caméra à votre ordinateur via un câble *firewire*.
- Positionnez l'interrupteur de votre caméra en position magnétoscope, votre ordinateur devrait normalement la repérer.
- Dans "Windows Movie Maker" cliquez sur *Fichier* puis *Capturez la vidéo*. On vous propose alors d'enregistrer un nom de fichier pour la vidéo ainsi qu'un emplacement. Ne négligez pas ces réglages pour organiser vos films. Nommez et datez toujours vos projets vidéos afin de les organiser plus facilement.
- Déterminez ensuite une qualité optimale pour votre vidéo. Ensuite, cochez la case *Capturez manuellement les parties de la bande vidéo*. Vous voilà à présent sur la fenêtre d'acquisition du logiciel.
- Vous devez maintenant insérer votre cassette et la rembobiner en vous servant des boutons de la fenêtre ; la flèche de gauche servant à rembobiner. Une fois que la cassette est rembobinée cliquez sur *Démarrez la capture* et arrêtez lorsque vous le souhaitez. Le logiciel va alors créer des mini-clips automatiquement pour simplifier le montage.
- Vous pouvez aussi désactiver cette fonction en décochant la case *Création de clips* dans la fenêtre d'acquisition. Une fois les étapes terminées le montage peut commencer.

Écoutez encore une fois et complétez vos réponses.

ACTIVITÉ 5

Lisez la consigne.

Écoutez.

Dorénavant, en sortant de chez soi pour aller faire ses courses, il faudra vérifier de ne pas avoir oublié son cabas ! En effet, les sacs de caisse en plastique sont mis à l'index et représentent déjà une espèce en voie de disparition et leur destin est bel et bien scellé, car à compter du 1er janvier 2012, la loi en interdit la fabrication.

Ces dernières années, les grandes enseignes de la distribution ont commencé à réduire progressivement la disponibilité de sacs jetables à la sortie des caisses, encourageant leurs clients à passer aux réutilisables.

Cette politique a porté ses fruits. À titre d'exemple, en 2006, grâce à la promotion des sacs durables, les supermarchés Atac ont réduit de 90% la distribution de sacs jetables, portant leur nombre à 30 millions contre 330 millions en 2004.

De son côté, Intermarché, par exemple, ne distribue plus de sacs du tout depuis janvier 2006.

Pour convaincre les clients à passer du jetable au durable, c'est une opération de séduction. D'abord, plusieurs enseignes ont opté pour la distribution gratuite de sacs réutilisables lors de journées de sensibilisation. Deuxièmement, elles offrent un choix au niveau du prix.

Auchan propose, par exemple, trois modèles de sacs de caisse durables : un sac à trois centimes d'euro, comprenant au moins 40% de plastique recyclé, d'une contenance de trente litres, réutilisable en sac-poubelle ; un sac à dix centimes d'euro, comprenant au moins 40% de plastique recyclé, échangeable à vie ; et un sac tressé à 59 centimes d'euro.

Écoutez encore une fois et complétez vos réponses.

Τέλος της εξέτασης

Καλή επιτυχία