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 BP Charcutier, veuillez visiter :
bpcharcutier.fr/annales-sujets-et-corriges

BP CHARCUTIER • CORRIGÉ DÉTAILLÉ

Expression Française. Ouverture sur le monde

Session 2003 • Code sujet : **03-1673** • Durée : **3h00** • Coefficient : **3**

Sommaire

Cliquez sur une partie pour y accéder directement

1. **Comparaison de l’insécurité routière en France et dans le Nord-Pas-de-Calais** (2 questions) — **Page 3**
2. **Évolution des décès routiers dans le Nord-Pas-de-Calais** (2 questions) — **Page 4**
3. **Prévention des risques pour un bébé en voiture** (2 questions) — **Page 6**
4. **Rôle des élus dans la sécurité routière en ville** (2 questions) — **Page 7**
5. **Effets de l’alcool sur la conduite et risques associés** (2 questions) — **Page 8**
6. **Récit d’un accident sur la N 13** (3 questions) — **Page 9**
7. **Point de vue argumenté sur l’insécurité routière et ses causes** (1 question) — **Page 10**
8. **Ce qu’il faut retenir & Questions fréquentes (FAQ)** (Synthèse & Q&A Examen) — **Page 11**

Sujet officiel (PDF) : https://bpcharcutier.fr/assets/annales/bp-charcutier/U50 - Expression française et ouverture sur le monde/2003/BP Charcutier - U50 - Expression française et ouverture sur le monde - Session 2003 - 1-Sujet.pdf

1. Comparaison de l’insécurité routière en France et dans le Nord-Pas-de-Calais

Le document présente les nombres de tués par an pour 100 000 habitants dans plusieurs pays européens en 2000, ainsi que les valeurs du Nord, de la région Nord-Pas-de-Calais et du Pas-de-Calais. Une note précise les différences de méthode de comptage des décès et indique le coefficient à appliquer aux chiffres français pour comparer les données.

Question 1. Commentez la position de la France dans les données du document.

Le tableau classe les quinze pays selon leur taux de mortalité routière en 2000. La France est **10e**, avec 13,6 tués pour 100 000 habitants. Comme le décompte français ne couvre que les six jours suivant l’accident, contre trente jours selon la norme internationale, le document demande d’appliquer le coefficient 1,057 : le taux corrigé est 14,3752. La France reste 10e, juste sous la Belgique (14,4), et son taux est nettement supérieur à ceux des pays du nord de l’Europe.

> ✓ RÉPONSE À RETENIR
>
> France : 10e sur 15 ; taux corrigé de 14,3752 tués pour 100 000 habitants.

Question 2. Comparez la position de la France avec celle de la région Nord-Pas-de-Calais.

Le taux affiché pour le Nord-Pas-de-Calais est de 7,9 tués pour 100 000 habitants, contre 13,6 pour la France. La note demande d’appliquer le coefficient 1,057 aux chiffres français : les taux comparables sont donc respectivement 8,3503 et 14,3752. La région présente ainsi une mortalité routière nettement plus faible que la moyenne nationale. Le Nord (6,3) et le Pas-de-Calais (10,7) ont des taux différents, mais tous deux restent inférieurs au taux français corrigé.

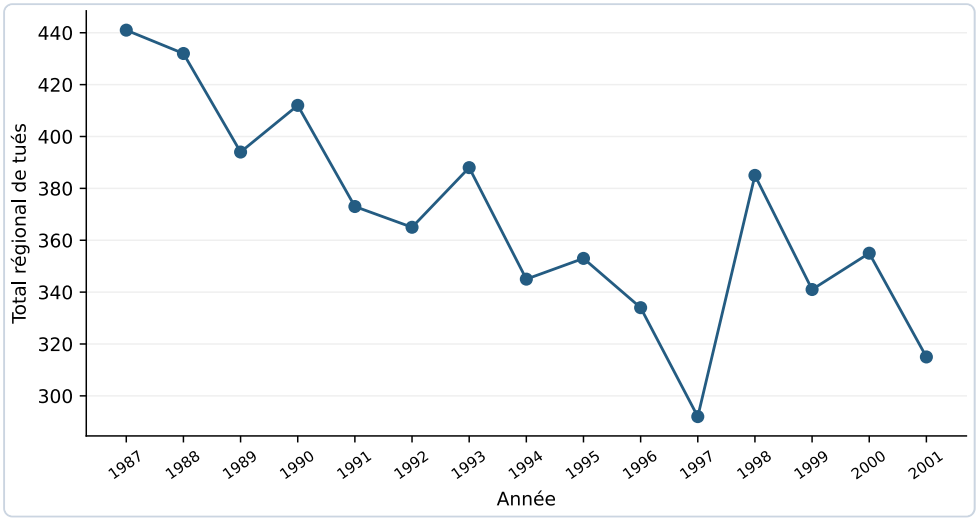
> ✓ RÉPONSE À RETENIR
>
> Nord-Pas-de-Calais : 8,3503 tués pour 100 000 habitants, contre 14,3752 en France après correction.

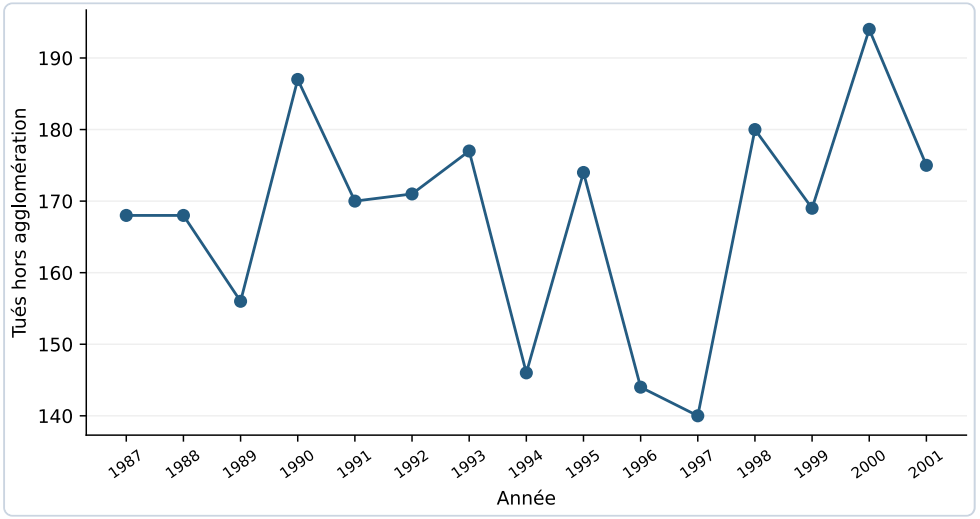
2. Évolution des décès routiers dans le Nord-Pas-de-Calais

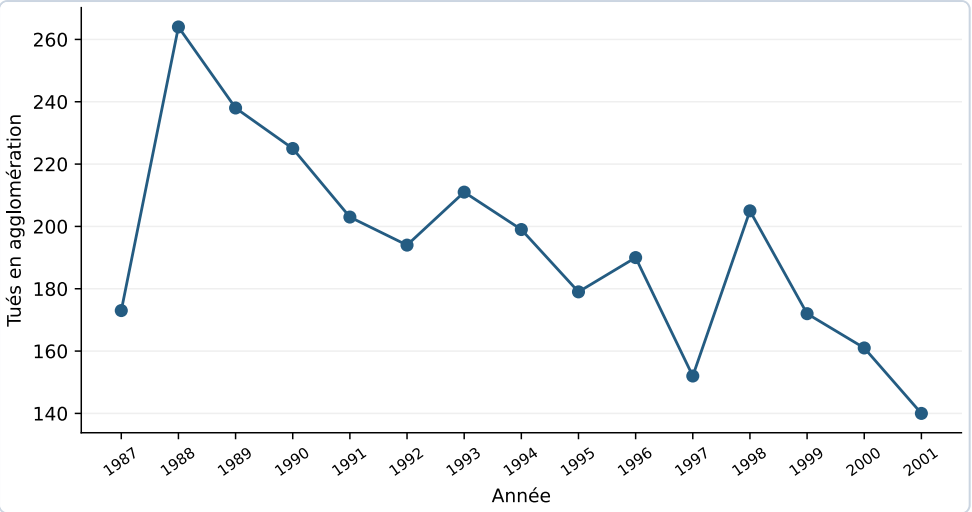
Un tableau de la Sécurité routière donne, de 1987 à 2001, le nombre de tués hors agglomération, en agglomération et au total dans le Nord-Pas-de-Calais. Ces séries servent à construire un graphique et à comparer l'évolution des décès en et hors agglomération.

Question 1. Construisez un graphique représentant l'évolution du nombre de tués, avec trois courbes : le total dans la région Nord-Pas-de-Calais, les décès hors agglomération et les décès en agglomération.

Placez les années de 1987 à 2001 en abscisse et le nombre de tués en ordonnée, avec une échelle commune allant de 0 à 450. Les trois séries sont tracées séparément ci-dessous afin de distinguer le total régional des décès hors et en agglomération. Attention : pour 1987, le total publié est 441, même si les deux sous-totaux affichés donnent 341. Le graphique conserve la valeur du total telle qu'elle apparaît dans le tableau source.







✓ RÉPONSE À RETENIR

Tracer les trois séries de 1987 à 2001, en conservant le total régional publié de 441 tués en 1987.

Question 2. À partir de quelle année le nombre de morts en agglomération devient-il inférieur au nombre de morts hors agglomération ? Commentez.

Comparez les deux séries à partir de 1999 : cette année-là, les décès en agglomération restent légèrement plus nombreux. Le changement intervient l'année suivante, lorsque leur nombre passe en dessous de celui des décès hors agglomération. L'écart demeure dans le même sens en 2001. Il s'agit donc d'un basculement observé à partir de 2000, et non d'une baisse continue des décès urbains sur toute la période.

Année	Hors agglomération	En agglomération
1999	169	172
2000	194	161
2001	175	140

✓ RÉPONSE À RETENIR

À partir de 2000, les décès en agglomération sont moins nombreux qu'hors agglomération. L'écart se maintient en 2001.

3. Prévention des risques pour un bébé en voiture

Une affiche de prévention montre un adulte tenant un bébé dans une voiture et indique qu'en cas de choc à 50 km/h, le poids d'un corps est multiplié par vingt. Elle recommande d'attacher le bébé dès la naissance dans un dispositif adapté.

Question 1. Quelle est la source de ce document ?

Le document est une affiche de prévention routière. Sa source est la Sécurité routière, attribution indiquée dans le corpus et confirmée par les marques institutionnelles visibles en bas à droite de l'affiche. Il s'agit d'un message officiel destiné aux conducteurs et aux parents, et non d'un extrait littéraire ou d'un témoignage individuel. L'image et le slogan en font un support de sensibilisation publique.

✓ RÉPONSE À RETENIR

La Sécurité routière, identifiée par les marques institutionnelles figurant en bas à droite de l'affiche.

Question 2. Quel message veut-on faire passer avec cette affiche ?

L'affiche montre un adulte tenant un bébé dans une voiture et avertit qu'en cas de choc à 50 km/h, le poids d'un corps est multiplié par vingt. Les bras d'un adulte ne peuvent donc pas retenir l'enfant. Le slogan s'adresse directement aux parents et donne une consigne ferme : attacher le bébé dès la naissance dans un dispositif adapté. Le visuel rend concret le danger et renforce cet appel à la prévention.

✓ RÉPONSE À RETENIR

Ne pas tenir un bébé dans ses bras en voiture : l'attacher dès la naissance dans un dispositif adapté.

4. Rôle des élus dans la sécurité routière en ville

Un article consacré à la sécurité routière en milieu urbain souligne le rôle des maires et des élus dans l'aménagement des rues et la protection de tous les usagers, notamment les plus vulnérables. Il présente des actions de prévention et critique les interventions limitées menées seulement après un accident grave.

Question 1. Selon ce texte, quel rôle les maires et les élus doivent-ils jouer dans la sécurité en ville ?

Les élus doivent prendre en charge durablement la sécurité routière, plutôt que d'attendre un accident grave. Ils doivent aménager les rues pour protéger tous les usagers, en priorité les plus vulnérables.

- Intégrer la sécurité routière aux plans de déplacements urbains, comme le prévoit la loi SRU.
- Faire connaître et appliquer les dispositifs et les recommandations d'aménagement existants.
- Privilégier une prévention globale à une intervention limitée au lieu d'un accident.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Les maires doivent prévenir les accidents en aménageant durablement des rues sûres pour tous, surtout pour les usagers vulnérables.

Question 2. Pourquoi les maires et les élus doivent-ils jouer ce rôle dans la sécurité en ville ?

Les accidents de la circulation sont, de loin, la première cause de mortalité accidentelle dans l'espace public urbain. Les réduire doit donc être une priorité pour les responsables des collectivités.

Bien que neuf accidents sur dix soient liés à un comportement, les élus peuvent agir sur l'infrastructure. Une action préventive et réfléchie protège l'ensemble des usagers, tandis qu'un aménagement précipité et limité au lieu d'un accident est souvent inefficace, voire contre-productif.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Parce que les accidents sont la première cause de mortalité accidentelle en ville et que l'aménagement préventif peut réduire les risques.

5. Effets de l’alcool sur la conduite et risques associés

Une fiche d’information décrit les effets de l’alcool sur les fonctions visuelles, le temps de réaction, la vigilance et la coordination, ainsi que ses effets désinhibants. Elle présente également les risques d’accident, les circonstances fréquemment observées et les sanctions liées à l’alcoolémie.

Question 1. Parmi toutes les informations de ce document, relevez les deux qui sont relatives aux effets physiques produits par la consommation d’alcool.

Les deux effets physiques à relever sont ceux présentés dans les rubriques « Les fonctions visuelles perturbées » et « Une élimination lente ». L’alcool altère la vue, la perception du relief et des distances, le temps de réaction visuelle, la vigilance et la coordination. Il est aussi éliminé lentement par l’organisme, à raison d’environ 0,15 g par heure. La désinhibition et la prise de risques relèvent plutôt des effets comportementaux.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Fonctions visuelles et capacités de réaction perturbées ; élimination lente de l’alcool par l’organisme.

Question 2. Quelles conséquences sur la conduite entraîne chacun des deux effets physiques relevés ?

Les troubles visuels réduisent la perception des dangers sur les côtés et faussent l’évaluation des distances, ce qui rend les croisements et les dépassements plus risqués. Le temps de réaction s’allonge, le freinage est retardé et la baisse de vigilance ainsi que les troubles de coordination nuisent à la maîtrise du véhicule. L’élimination lente prolonge ces risques après la consommation : aucune recette ne permet de les supprimer rapidement. Le document indique qu’à 0,90 g/l, il faut attendre environ trois heures avant de reprendre le volant.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> La vision, les réactions et la maîtrise du véhicule sont altérées ; l’élimination lente prolonge le danger et impose d’attendre avant de conduire.

6. Récit d’un accident sur la N 13

Un extrait de Paul Guimard, tiré de Les choses de la vie, raconte une collision sur la N 13 impliquant une voiture, une bétaillère et un camion de marée. Le récit décrit les décisions des conducteurs, les tentatives d’évitement et les conséquences du choc.

Question 1. En quoi la situation évoquée dans le premier paragraphe peut-elle apparaître dangereuse ?

La route semble calme et dégagée, mais cette impression est trompeuse : un virage masque un camion qui arrive en sens inverse. Le conducteur de la MG ne peut donc pas le voir. Il a commencé à allumer une cigarette, écoute la radio et siffle une chanson. Même s’il interrompt son geste pour garder les deux mains sur le volant, ces distractions peuvent détourner son attention d’un danger qu’il ne peut anticiper.

> ✓ RÉPONSE À RETENIR
>
> Le virage masque un camion arrivant en sens inverse, tandis que cigarette, radio et chanson risquent de distraire le conducteur.

Question 2. Aux lignes 21-22, le texte indique que « la nécessité de réagir vite le pousse dans deux directions contradictoires ». Quelles sont ces deux directions ?

La phrase concerne le chauffeur de la bétaillère, immobilisée à moitié sur la nationale. Il comprend qu’il a mal évalué le temps nécessaire pour traverser et doit réagir rapidement. Il hésite entre deux actions opposées : s’arrêter pour éviter la collision, ou accélérer afin de dégager la route. Il choisit finalement d’accélérer, mais le moteur de la camionnette lourdement chargée cale.

> ✓ RÉPONSE À RETENIR
>
> Il cherche d’abord à s’arrêter, puis accélère pour dégager la nationale.

Question 3. Relevez, dans les deux derniers paragraphes, les mots ou expressions indiquant la violence du choc.

Dans les deux derniers paragraphes, plusieurs expressions décrivent les blessures possibles et les dégâts matériels provoqués par la collision. On relève notamment :

- « projeté vers le siège voisin » et « vient frapper le longeron »;
- « le choc est assez appuyé », « les longerons […] fléchissent » et « le pare-brise et la lunette arrière éclatent »;
- « le point de soudure […] se déchire », « une lame de tôle aiguë » et « la MG rebondit sur son toit, continue son tonneau et tombe sur le flanc gauche ».

> ✓ RÉPONSE À RETENIR
>
> « projeté », « frapper », « le choc est assez appuyé », « fléchissent », « éclatent », « se déchire », « rebondit » et « tombe sur le flanc gauche ».

7. Point de vue argumenté sur l’insécurité routière et ses causes

La production écrite s’appuie sur les documents du sujet et sur les connaissances personnelles du candidat. Il faut développer, en une trentaine de lignes, un point de vue sur l’insécurité routière et ses causes.

Question Expression écrite. En vous appuyant sur les documents et sur vos connaissances personnelles, développez en une trentaine de lignes votre point de vue sur l’insécurité routière et ses causes.

Introduction. La route est indispensable aux déplacements, mais elle devient dangereuse lorsque les conducteurs, les véhicules ou les aménagements ne garantissent pas la sécurité. Les accidents ont donc plusieurs causes.

Des comportements à risque. L’alcool perturbe la vision et ralentit les réactions ; le document 5 montre aussi qu’il favorise la prise de risques. La vitesse, la fatigue et l’usage du téléphone détournent également l’attention ou réduisent la capacité à réagir. Dans le récit de Paul Guimard, une traversée mal évaluée et l’immobilisation de la bétaillère créent une situation où le conducteur ne peut plus éviter le choc. La ceinture et un siège adapté protègent les passagers, surtout les enfants, comme le rappelle le document 3.

Une responsabilité collective. Les élus doivent aussi aménager des voies plus sûres pour tous, notamment les usagers vulnérables, plutôt que d’intervenir seulement après un accident, comme le souligne le document 4. La prévention et le respect des règles complètent ces aménagements.

Conclusion. Réduire l’insécurité routière exige une responsabilité partagée entre conducteurs et collectivités.

> **✓ RÉPONSE À RETENIR**
>
> La sécurité routière dépend de comportements prudents, de protections adaptées, d’une prévention constante et d’aménagements conçus pour protéger tous les usagers.

Ce qu'il faut retenir de ce sujet (Session 2003)

Bilan de l'épreuve : Cette épreuve de BP Charcutier Traiteur, Expression Française. Ouverture sur le monde, est celle de la session 2003, code 03-1673. Elle dure 3h00 et a un coefficient 3. Sur le thème de l'insécurité routière en France, elle évalue la compréhension de documents, l'analyse d'un tableau et d'un graphique, le repérage d'informations et la rédaction d'un point de vue argumenté.

Notions-clés, formules & règles à maîtriser

- Pour comparer les taux français aux données fondées sur la norme des 30 jours, appliquer aux chiffres français le coefficient multiplicateur 1,057.
- Pour représenter une évolution, placer les années en abscisse et les effectifs en ordonnée, avec une courbe distincte pour chaque série.
- L'alcool altère notamment la vision, allonge le temps de réaction et perturbe la vigilance et la coordination, ce qui affecte la conduite.
- À 50 km/h, l'affiche indique que le poids d'un corps est multiplié par 20 lors d'un choc : le bébé doit être attaché dans un dispositif adapté.

Points de vigilance & attentes du jury

- Pour comparer les données, tenir compte de la différence entre le comptage français à 6 jours et la norme internationale à 30 jours.
- Sur le graphique, nommer les axes, choisir une échelle régulière et lisible, reporter toutes les années et légender les trois courbes.
- Pour les questions de compréhension, répondre précisément à la consigne et appuyer les réponses sur les documents concernés.
- Dans l'expression écrite, organiser un point de vue argumenté, mobiliser les documents et connaissances personnelles et viser une trentaine de lignes.

Questions fréquentes sur cette épreuve (Q&A Examen)

Q : Comment construire le graphique demandé à partir du tableau ?

Placez les années de 1987 à 2001 en abscisse et le nombre de tués en ordonnée. Choisissez une échelle régulière, reportez les valeurs des trois séries, puis reliez les points et ajoutez un titre et une légende.

Q : Quels effets physiques de l'alcool faut-il repérer dans le document ?

Le document mentionne notamment les fonctions visuelles perturbées, le temps de réaction allongé, la baisse de vigilance et la coordination perturbée. Relevez deux effets physiques, puis expliquez pour chacun les conséquences indiquées sur la conduite.

Q : Comment répartir le temps entre les questions et l'expression écrite ?

L'épreuve dure trois heures et l'expression écrite vaut 20 points. Réservez un temps conséquent pour organiser et rédiger une trentaine de lignes, tout en prévoyant le temps nécessaire aux questions de documents et au graphique.

Q : Quels critères suivre pour réussir la production écrite ?

La consigne demande un point de vue sur l'insécurité routière et ses causes, appuyé sur les documents et les connaissances personnelles. Présentez des arguments organisés, illustrez-les de façon pertinente et respectez la longueur approximative demandée.

Sujet officiel associé (PDF) : https://bpcharcutier.fr/assets/annales/bp-charcutier/U50 - Expression française et ouverture sur le monde/2003/BP Charcutier - U50 - Expression française et ouverture sur le monde - Session 2003 - 1-Sujet.pdf
Ressources BP Charcutier : Toutes les annales & corrigés • Fiches de révision complètes • Simulateur de notes d'examen

Copyright © 2027 FormaV®. Tous droits réservés.

FormaV® est une marque déposée auprès de l'INPI sous le numéro 5227897.

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.