

## ORGANISATEURS



Centre de Gestion de la  
Fonction Publique  
Territoriale  
de la LOZERE



Centre de Gestion de la  
Fonction Publique  
Territoriale  
de l'AUDE



Centre de Gestion de la  
Fonction Publique  
Territoriale  
de l'HERAULT



Centre de Gestion de la  
Fonction Publique  
Territoriale  
des PYRENEES ORIENTALES

## CONCOURS INTERNE, EXTERNE ET TROISIEME CONCOURS

### ADJOINT ADMINISTRATIF TERRITORIAL DE 1<sup>ère</sup> CLASSE

**Mercredi 12 mars 2014**

**Epreuve écrite d'admissibilité  
(durée : 1 heure 30 ; coefficient 3)**

#### **Nature de l'épreuve :**

Une épreuve de français comportant :

- A partir d'un texte d'ordre général, la réponse à des questions destinées à vérifier les capacités de compréhension du candidat et son aptitude à retranscrire et ordonner les idées principales du texte.
- Des exercices destinés à évaluer les capacités du candidat en vocabulaire, orthographe et grammaire.

**Le sujet comporte 4 pages dont celle-ci**

### **IMPORTANT : A LIRE AVANT L'ÉPREUVE**

Il est demandé aux candidats de composer à l'encre bleue ou noire et de ne pas utiliser de surligneur. Le non respect de cette consigne, considéré comme un signe distinctif, les exposerait à l'attribution de la note 0/20.

Les copies doivent être totalement anonymes et ne comporter aucun nom, prénom, signature, paraphe, initiale, nom de collectivité, numéro de téléphone, **même fictifs**.

Le jury veille au respect de cette règle de l'anonymat ; en cas de signe distinctif, la note de 0/20 sera attribuée.

**La calculatrice n'est pas autorisée**

\*\*

*Les brouillons ne sont pas considérés comme faisant partie de la copie ; ils ne feront pas l'objet d'une correction.*

## Malgré une mortalité routière en baisse, la France reste loin des objectifs

Les autorités hésitent à abaisser les limitations de vitesse, comme le préconisent les experts

5 Jusqu'où les pouvoirs publics sont-ils prêts à aller pour rendre les routes de France moins meurtrières ? L'année devrait s'achever sur un bon bilan : sur les onze premiers mois de l'année, la Sécurité routière enregistrait 2 943 décès, soit 391 morts de moins (- 11,7 %) que l'année précédente à la même époque. Le chiffre 2013 devrait ainsi établir un nouveau record. Sur une longue période, le gain est spectaculaire : la mortalité routière a connu un pic en 1972 avec 16 545 morts. Le nombre de tués s'élevait encore à 9 052 en 1993, et à 5 731 en 2003.

Malgré ces bons résultats, la France ne devrait pourtant toujours pas passer sous la barre des 3 000 tués, que Nicolas Sarkozy s'était fixée pour la fin de son quinquennat, en 2012. Surtout, un nouveau défi se présente : descendre sous les 2 000 tués par an d'ici à 2020, comme le demande la Commission européenne.

10 Mission impossible ? Pas forcément. La solution est connue : il faut abaisser la vitesse autorisée sur les routes. Une mesure jugée politiquement risquée, à quelques mois des municipales, et sur laquelle le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) avait renoncé à se prononcer lors de son assemblée plénière, le 29 novembre.

15 En février, Armand Jung, député (PS) du Bas-Rhin et président du CNSR, un organisme consultatif, avait demandé à son comité d'experts d'"élaborer une stratégie pour diviser par deux d'ici à 2020 le nombre de personnes tuées ou gravement blessées". Son rapport, diffusé le 29 novembre et rédigé sous la présidence de Bernard Laumon, chercheur à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, estime que, sans mesures nouvelles, le nombre de tués sur les routes en 2020 sera d'environ 2 700.

20 Pour épargner 700 vies supplémentaires, le groupe présidé par M. Laumon préconise quatre actions "simultanées" et "complémentaires" sur la vitesse, l'alcool, les obstacles au bord des routes et le management de la sécurité routière : "Réduire les vitesses diminuera le nombre d'accidents imputables à l'alcool et limitera la violence des chocs contre les obstacles."

Où diminuer la vitesse autorisée ? Là où se produisent près des deux tiers des accidents mortels (2 000 tués par an) : sur le réseau bidirectionnel (sans séparateur entre les deux sens de circulation), où elle est limitée à 90 km/heure, et où les voitures roulent, en moyenne, à 80 km/heure.

25 En abaissant la vitesse autorisée à 80 km/heure, on obtiendrait une vitesse moyenne de 76 km/heure et il serait possible d'épargner "de l'ordre de 350 à 400 vies par an", selon le rapport. Ce gain sera possible si l'on applique la mesure "à l'ensemble du réseau". Si on l'applique seulement "à la plus grande partie", c'est-à-dire 90 % des routes départementales et un tiers des routes nationales, il sera possible d'épargner "au moins 210 à 240 vies".

30 Les experts précisent que "la première option présente l'avantage d'une plus grande simplicité et la seconde d'une acceptabilité supposée plus large". L'association 40 Millions d'automobilistes se dit en effet opposée à une nouvelle limitation des vitesses : "Cette mesure serait très impopulaire", commente Pierre Chasseray, son délégué général, en précisant qu'une pétition d'hostilité aurait déjà recueilli 100 000 signatures. Nombre d'automobilistes craignent de ne plus pouvoir doubler les poids lourds et de se faire flasher plus souvent par les radars.

40 Comme plus de 30 % des accidents mortels sont imputables à l'alcool, les experts préconisent trois actions combinées pour sauver 200 vies par an : des contrôles mieux ciblés, des éthylotests antidémarrage pour les jeunes et ceux qui ont commis des infractions et des thérapies dès le premier accident ou la première infraction. Enfin, pour épargner encore 150 vies, il faudrait supprimer ou isoler les obstacles verticaux : arbres, fossés, glissières en métal, poteaux.

Le 21 juin, lors d'une séance plénière du CNSR, le ministre de l'intérieur, Manuel Valls, avait assuré : "Je reste convaincu que c'est en baissant davantage la vitesse sur les routes, et notamment les routes secondaires, que nous aurons une baisse de la mortalité. Si demain il faut des mesures dans ce sens, je n'hésiterai pas à les prendre."

45 Depuis, il ne s'est plus exprimé. C'est que le contexte politique s'est un peu compliqué. Début novembre, en marge du mouvement de colère contre l'écotaxe, plusieurs dizaines de radars ont été vandalisées. Et le livre d'un ancien commissaire de police, Philippe Vénère, intitulé *Le Grand Racket des automobilistes* (Le Cherche Midi, 288 p., 17 euros), sorti le 14 novembre, s'est déjà vendu à huit mille exemplaires. Il dénonce le "faux procès" fait selon lui à la vitesse comme "cause principale de mortalité routière".

50 Il semble donc que plus rien ne presse. M. Valls n'a toujours pas nommé de délégué interministériel à la sécurité routière depuis le départ de Frédéric Péchenard, le 4 décembre. Officiellement, le ministre de l'intérieur doit attendre la recommandation du CNSR avant toute décision sur la limitation de vitesse. Or la commission "alcool, stupéfiants, vitesse" du CNSR n'a pour l'instant voté qu'une motion de principe. "Les débats ont été rugueux, notre commission n'a pu approuver la limitation de la vitesse qu'à la majorité, et non à l'unanimité", a indiqué son président, Philippe Lauwick.

*"Il est clair que le président du CNSR n'a pas mis la pression pour que les choses aillent vite",* accuse Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière et membre de cet organisme, en regrettant qu'aucun vote n'ait eu lieu le 29 novembre. M. Jung, lui, dément avoir voulu reporter le vote au-delà des élections municipales, pour ne pas embarrasser les élus socialistes.

Rafaële Rivais  
Le Monde,  
29 décembre 2013

## Questions à partir d'un texte : (10 points)

### Question 1 - (2 points)

- a) « **La France reste loin des objectifs** » (ligne 0, titre) : de quels objectifs s'agit-il ?  
b) D'après l'auteur de l'article, comment atteindre ces objectifs ?

### Question 2 - (2 points)

Citez trois actions préconisées par les experts pour réduire le nombre d'accidents dus à l'alcool.

### Question 3 - (2 points)

Expliquez les expressions suivantes, dans leur contexte :

- a) « **des éthylotests antidémarrage** » (ligne 37) ;  
b) « **en marge du mouvement de colère contre l'écotaxe** » (ligne 46).

### Question 4 - (2 points)

- a) Quelles sont les deux fonctions de M. Jung ?  
b) Quelle est l'opinion soutenue par M. Venère ?

### Question 5 - (2 points)

Donnez un synonyme possible (de même nature) dans ce texte pour les mots suivants :

- a) « **préconise** » (ligne 18) ;  
b) « **épargner** » (ligne 26).

## Questions de vocabulaire, grammaire, orthographe : (10 points)

### Question 1 - (2 points)

- a) Les mots « **verticaux** » (ligne 39) ; « **rugueux** » (ligne 53) sont-ils employés au sens propre ou au sens figuré ?  
b) Justifiez votre réponse à partir de l'un des deux mots.

### Question 2 - (2 points)

A partir de quels verbes les mots suivants sont-ils formés ? (Donnez leur infinitif)

- a) « **gain** » (ligne 5) ; b) « **imputables** » (ligne 36) ; c) « **dément** » (ligne 58) ; d) « **obtiendrait** » (ligne 25)

### Question 3 - (2 points)

Donnez la fonction des mots ou groupes de mots suivants :

- a) « **les experts** » (dans le sous-titre ligne 1) ; b) « **pour épargner encore 150 vies** » (ligne 39).

### Question 4 - (2 points)

Donnez avec précision la nature du mot « **l'** » pour

- a) « **L'applique** » (ligne 27) ; b) « **L'association** » (ligne 31)

Donnez avec précision la nature du mot « **que** » aux endroits suivants de l'article :

- c) « **que Nicolas Sarkozy** » (lignes 7 et 8) ; d) « **précisent que** » (ligne 30)

### Question 5 - (2 points)

Complétez les phrases suivantes avec les participes passés des verbes indiqués entre parenthèses :

- a) Deux tiers des accidents mortels se sont (**produire**) sur le réseau bidirectionnel.  
b) La vitesse moyenne que l'on aurait (**obtenir**) en abaissant la vitesse autorisée à 80 km/heure serait de 76 km/heure.  
c) Des pétitions d'hostilité aurait déjà (**recueillir**) 100 000 signatures.  
d) Malgré une mortalité routière en baisse, les objectifs n'ont pas été (**atteindre**).