

TRANSKRYPCJA NAGRAŃ

Exercice 1

Document A

Quand mes fils étaient enfants, une des attractions était d'aller regarder les quelques trains qui passaient en contrebas d'un petit chemin. Les enfants connaissaient les horaires du train de début de soirée et il était hors de question de rater son passage. Et imaginez : il y avait même des jours où le conducteur, en les apercevant sur le talus, les klaxonnait !

Récompense suprême ! C'est ce à quoi j'ai pensé en suivant cette émission qui présentait la même passion qui fait revenir trois personnes au même endroit jour après jour. Pas pour des trains qui passent mais pour des avions qui atterrissent ou décollent. Pas dans un petit coin perdu au milieu de la campagne française mais dans le bruit à proximité de l'aéroport d'Orly. Donc il y a quelques différences mais c'est la même admiration fascinée.

D'après francebienvenue2.com

Document B

Je regrette énormément la radio. J'étais réellement en manque après qu'on m'a demandé d'arrêter mon émission. Tout d'abord, je ne m'en suis pas rendu compte puis, tout d'un coup, c'était un grand vide... un grand trou dans ma vie. J'ai essayé de préparer quelques émissions de télé et de publier des vidéos sur Internet. Mais ce n'est pas pareil, je me sens prisonnier de l'image. À la radio, il y a quand même un peu de mystère : l'auditeur est concentré sur la voix, sur ce que dit la personne. Il n'y a même pas besoin de fermer les yeux parce qu'il n'y a rien d'autre à voir. Le jour où je retrouverai une station qui me permettra de transmettre mes idées et de diffuser les morceaux des autres, cela sera pour moi l'idéal.

D'après David Baerst, *Hexagone blues*

Document C

Un château du Moyen Âge, un pont en pierre... Et un restaurant excellent. Voici Belcastel, dans l'Aveyron. Pour vous faire une idée de ce que nous y avons dégusté, regardez l'émission de Julie Andrieu. Ses émissions, *Les Carnets de Julie*, mêlent cuisine et visite des régions de France. C'est vivant et vous entendrez un français absolument naturel, avec des accents différents selon les régions choisies. Julie est vraiment parfaite dans son rôle de guide, elle sait questionner les cuisiniers, les producteurs et tous les gens qu'elle rencontre et qu'elle met à l'honneur. C'est tellement plus agréable que ces émissions de cuisine à la mode où cuisiner est mis en scène et scénarisé pour devenir un affrontement entre candidats. C'est inutilement agressif. Là, c'est comme si on parlait avec une copine sympathique des belles et bonnes choses de la vie.

D'après francebienvenue2.com

Document D

Je ne l'écoute pas systématiquement. Mais c'est mieux que la télé parce qu'on n'est pas obligé de s'asseoir devant un écran. On se laisse accompagner, là où on est, par ces voix qui nous emmènent ailleurs. Je vous ai parlé de cette émission de radio qui s'appelle *Les Pieds sur terre*, qui passe tous les jours, en début d'après-midi, et qui présente des sujets très variés. Et je suis tombée hier sur un reportage intéressant. C'était un éleveur de chèvres, en Bretagne, qui expliquait comment il est passé d'un élevage intensif, où on exploite les animaux, à un élevage beaucoup plus humain et plus en relation avec ces animaux. Et c'était tellement agréable d'écouter ce Français, qui a une soixantaine d'années et qui nous donne, là, un monde plus joli et plus respectueux de l'environnement. C'était vraiment un petit moment magique !

D'après francebienvenue2.com

Exercice 2

Document n° 1

Journaliste : Née à Coren dans le Cantal, petit village dont elle est maire aujourd'hui, Patricia Rochès est aussi auteure, historienne, conférencière et directrice d'une maison d'édition d'albums jeunesse. Passionnée par les richesses de son territoire, elle est engagée dans des combats, y compris politiques, pour faire découvrir aux jeunes et aux moins jeunes ce patrimoine majeur. Patricia, vous avez commencé votre carrière d'écrivaine par un livre sur le viaduc de Garabit. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Patricia Rochès : Mon premier livre « Le Viaduc de Garabit, chef-d'œuvre de Gustave Eiffel » a été publié aux Éditions La Vie du Rail à Paris, éditions spécialisées dans le ferroviaire. J'ai écrit ce livre car les gens, y compris les Cantalous, ne connaissent que peu ou pas du tout l'histoire de cet édifice, qui pourtant figurait sur les billets de 200 francs aux côtés des pieds de la tour Eiffel et d'un portrait de Gustave Eiffel lui-même.

Journaliste : Peut-on dire que le viaduc est l'une des œuvres majeures de Gustave Eiffel ?

Patricia Rochès : Oui, car il a réalisé une centaine d'œuvres à travers le monde, dont la tour Eiffel achevée en 1889. Le viaduc de Garabit, une véritable prouesse technique, a été classé aux Monuments historiques il y a un an. Nous avons activement travaillé sur le sujet avec Jean-Claude Gayssot, ancien ministre des Transports, et nous avons obtenu le classement de Garabit qui, jusque-là, n'était qu'inscrit.

Journaliste : Quelle est l'histoire de Garabit justement ?

Patricia Rochès : C'est un ouvrage d'art qui a marqué le génie civil dans le monde entier. Avec ce viaduc ferroviaire permettant le franchissement des gorges de la Truyère, on a battu un record mondial, car à cette époque on n'avait jamais construit de pont aussi haut ni de pont en arche aussi haut. Eiffel avait réalisé en 1877 un premier exploit à Porto, au Portugal, avec le viaduc Maria Pia, qui était le premier pont en arc. C'était pour lui comme une première esquisse. Le souci à Garabit, c'est que la gorge était très large et très haute et qu'il n'y avait pas de solution technique pour résoudre ce problème, sans que la voie de chemin de fer ne soit trop pentue. Et donc Léon Boyer, jeune ingénieur de 26 ans à l'époque et auteur du projet du viaduc, a réussi à imposer au ministère des Travaux publics l'idée de confier l'ouvrage à Eiffel, en transposant son travail du Maria Pia à Garabit. Avec cet ouvrage achevé en 1884, le record jusqu'alors détenu par les Américains était battu, et on en retrouve même des traces dans la presse de la fin du XIX^e siècle. Dans l'absolu, la tour Eiffel, c'est l'image de la France dans le monde entier, mais nous, dans le Cantal, on a la chance d'avoir une des œuvres majeures de Gustave Eiffel : je me suis dit qu'on était vraiment idiots de ne pas mieux la valoriser !

D'après Double Face, N° 5; 2018

Document n° 2

Ne serait-il pas merveilleux de pouvoir complètement s'immerger dans un film, en sentant les différentes odeurs dont il est question ? Si nous utilisons notre ouïe et notre vue devant un écran, notre odorat est laissé de côté. Il nous faut alors, par exemple, imaginer les odeurs qui s'échappent des cuisines des multiples émissions culinaires.

Le désir d'améliorer une expérience grâce à la diffusion d'odeurs n'est pas récent. Selon un poème de l'Antiquité, les Grecs appliquaient des huiles parfumées sur les ailes de colombes ensuite lancées parmi les invités pendant les festins, afin de diffuser une odeur agréable pour les convives. Plus récemment, en 1916, un propriétaire de cinéma avait parfumé d'huile de rose la salle dans laquelle était diffusé un match universitaire de football américain très prestigieux. Quelques années plus tard, en 1939, a été créé le Smell-O-Vision, un système présenté lors de l'Exposition universelle de New York. Ce projet, par la suite avorté, consistait à diffuser des odeurs dans les salles de cinéma, afin que le public puisse sentir ce qui se passe dans le film. On voulait même commercialiser un collier capable de délivrer une odeur spécifique selon les demandes des clients. Il serait alors possible de programmer son accessoire pour qu'il diffuse certaines odeurs lors des moments clés d'un film.

Il existe trois problèmes principaux qui freinent le développement de l'odeur au cinéma. Le premier obstacle est biologique. En 1991, deux scientifiques américains ont découvert que notre sens olfactif s'appuie sur environ mille gènes différents, soit 3 % de notre génome. Parvenir à comprendre la façon dont une odeur active nos récepteurs olfactifs est donc complexe. Le deuxième problème est davantage culturel. L'odorat est considéré comme le sens le moins important. Cependant, la crise du Covid-19 ayant réaffirmé l'importance de la recherche sur l'odorat, les experts espèrent voir de nouveaux travaux émerger dans les années à venir. Enfin, une difficulté considérable pour celles et ceux qui voudraient réussir à transmettre des odeurs à travers les écrans est de nature financière. Installer des diffuseurs d'odeurs dans des cinémas ou commercialiser des diffuseurs portatifs est extrêmement coûteux, la demande étant encore trop faible.

D'après www.slate.fr

Exercice 3

Vous devriez venir faire un tour à la Bastille. Mais je vous préviens : c'est à vos risques et périls. Ce n'est plus une place, c'est devenu un vélodrome. Casqués et profilés vert fluo, des courants d'air à écouteurs filent en tous sens. Franchement, il leur faudrait des klaxons. Mais sauraient-ils seulement s'en servir ? Je me demande si leur QI atteint vraiment deux chiffres. Les règles de la vie en ville sont pourtant simples : trottoirs pour les piétons et chaussée pour les autres. Tout le monde l'a compris, sauf les cyclistes. Les environs sont nervurés de pistes à leur intention mais les vélos les négligent. Naturellement, personne ne dit rien. On a bien compris que remonter les rues en sens interdit, envahir les trottoirs, griller les feux et affoler les grands-mères rend service à la planète. On ne s'attaque pas à des bienfaiteurs de l'humanité. Surtout qu'ils ont l'air d'être en pleine forme. Ils n'ont plus de jambes, ils ont des roues et ils font des « rides ». Seraient-ils dopés à l'EPO ? Sans doute pas. Je dirais plutôt à l'air du temps.

Songez qu'on a pu vivre pendant des siècles sans employer les termes biotopes, biosphère et environnement. Ces temps obscurs sont révolus. On achète du chocolat éthique, on boit du café équitable et autres galettes de la même farine. N'en doutez pas : j'approuve tout à fait. Pas question de remettre en cause les arrêts des directeurs de conscience contemporains. Si seulement ils pouvaient rouler moins vite. On dirait aussi qu'ils ont adopté les ridicules dont ils riaient chez les automobilistes. Il faut les entendre parler de leur modèle. Sa marque, son prix, ses performances... Autrefois, on enfourchait sa bécane et hop, c'était fini. On n'en est plus là. Un vélo, ça s'entretient. Avec révisions régulières. Effectuées par des professionnels. Les nouveaux enfants chéris sont l'objet de tous les soins.

Et appartiennent à tous les genres. La bonne vieille bicyclette a vécu. Des objets roulants non identifiés parcourent les rues. Monocycles, skates électriques à lumières clignotantes, roues magiques, hoverboards, triporteurs... Il y a même une Association nationale des utilisateurs de micro-mobilité électrique. Sauf que c'est aux piétons qu'il faudrait porter secours. Le nombre de trottinettes qu'il faut enjamber, c'est à ne pas y croire. Il paraît qu'on a dessiné des places de stationnement au sol à leur intention. Vraiment ? Aucun de leurs pilotes ne semble s'en être aperçu. Probablement parce qu'ils vont trop vite pour les repérer. Car, côté vitesse, chapeau ! On se croirait à Amsterdam, où les fous du guidon font régner la terreur depuis des années. Et c'est pareil à Paris. Je me demande aussi où s'entraînent les livreurs à vélo. Ils devraient former une équipe pour le Tour de France. En attendant, on pourrait peut-être les contrôler. Sinon, on ne pourra plus se promener tranquillement que les jours de pluie, quand les sprinteurs retrouvent les joies du métro. À croire qu'ils sont en sucre.

D'après www.parismatch.com