

RUSSE

Проблемы транспорта в больших городах сегодня

Ce sujet comporte les documents suivants :

Document 1 : image 1

Document 2 : Texte en russe : Транспорт и альтернативные виды передвижения в городе

Document 3 : Texte en russe : Транспорт и экология

Document 4 : Image 2

Document 5 : Texte 1 en français : Redonner de la place aux piétons et aux cyclistes pour régler les conflits

I - COMPRÉHENSION : RÉSUMÉ ANALYTIQUE COMPARATIF

Répondez en russe à la question posée en 350 mots (+ ou - 10%) en identifiant et en comparant les informations pertinentes dans les documents du dossier, sans commentaire personnel ni paraphrase.

На какие позитивные и негативные стороны альтернативных видов транспорта в больших городах обращают внимание авторы статей в российской и французской прессе?

II EXPRESSION PERSONNELLE : ESSAI ARGUMENTÉ

Répondez en russe à la question posée en 500 mots (+ ou - 10%) en réagissant au contenu du dossier, sans paraphraser celui-ci, tout en développant votre opinion personnelle. Vous devez illustrer votre argumentation avec des exemples culturels, civilisationnels et/ou historiques du monde russe.

Считаете ли вы, что проблемы трафика в больших городах успешно решаются администрацией в России и во Франции? Можно ли представить себе жизнь большого города без автомобилей? Как, по вашему мнению, должен развиваться альтернативный транспорт в мегаполисе?

III TRADUCTION DU FRANÇAIS EN RUSSE (THÈME)

*Traduire en russe uniquement la partie du texte français indiquée entre crochets [.....]
200 mots (+ - 10%)*

A partir de « Les conflits..... jusqu'à crainte. »

Document 1



Парковка каршеринговых электросамокатов

Document 2

Транспорт и альтернативные виды передвижения в городе

Как передвигаться в Москве в часы пик?

Как передвигаться в Москве в час пик? Москва – это огромный мегаполис, и пройти пешком¹ и даже проехать на велосипеде через весь город довольно трудно и займёт много времени. Поэтому специалисты московского Центра транспортного движения смоделировали несколько транспортных маршрутов² с севера на юг, чтобы понять, как быстрее и экономнее проехать через мегаполис.

Для этого аналитики взяли северную и южную точки города и сделали несколько вариантов маршрутов: метро плюс автобус, самокат или каршеринг. Время - вечерний час пик в Москве, в 18-19 часов.

Пока через Москву нельзя проехать только на одном виде общественного транспорта. Традиционный маршрут «метро плюс автобус» самый экономный как в плане денег, так и в плане времени. Сначала нужно ехать на автобусе до метро "Алтуфьево", потом – на метро до станции "Пражская" и далее - снова на автобусе. Для такой поездки нужно минимум два часа и пассажир заплатит за неё 84 рубля.

Быстрее доехать можно только на автомобиле. Если ехать на своей персональной машине, то на бензин нужно 300 рублей. На каршеринге нужно будет

¹ Пешком, пешеход – à pied, piéton

² Маршрут - trajet

заплатить уже 450 рублей. А поездка на такси будет стоить минимум 1500 рублей, но выиграть во времени можно только тридцать минут.

С точки зрения пейзажа приятнее, конечно, ехать через центр города. Но там очень большой трафик, и для персональных автомобилей начинается кошмар с пробками.³ Другое дело автобусы, для них пробок нет. По пути можно посмотреть весь центр Москвы и сэкономить деньги. Однако ехать нужно не на одном автобусе, а на четырёх. Вы доедете за 3,5 часа. Цена тоже 84 рубля.

Для любителей экзотики есть маршрут на самокатах. Если использовать каршеринговые электросамокаты, на поездку нужно 5,5 часа и стоит это довольно дорого, около 1000 рублей, однако есть и плюсы. Такой путь хорош своей экологичностью и природными красотами: половина маршрута идёт через парки и скверы, проходит по набережным Москвы-реки. Для такого путешествия есть хорошая инфраструктура с удобными велодорожками.

В Москве шофёр электросамоката получил сразу три штрафа⁴

Но с самокатами не всё так просто. В последние выходные московские инструкторы остановили ехавшего по тротуару шофёра электросамоката и конфисковали у него самокат. Водитель нарушил⁵ сразу три административных правила трафика, и инструкторы составили сразу три протокола. Первый протокол транспортная полиция составила потому, что у шофёра не было документа на самокат, второй протокол потому, что у него не было каски, а третий протокол потому, что он ехал на самокате по тротуару. Ещё одним нарушением было плохое техническое состояние самоката, но инспекторы решили, что три штрафа – это уже достаточно. Дело в том, что мотор у электросамоката более 250 ватт, почти как у скутера, поэтому водитель должен иметь при себе водительские документы, быть в каске и двигаться только по правой стороне дороги, а не по тротуару.

Этот случай далеко не первый в России. Водителей электросамокатов начали систематически штрафовать в июле этого года. Например, в Новосибирске инспекторы оштрафовали около ста водителей на сумму от 5 до 15 тысяч рублей.

Как же решить проблемы транспорта в больших городах? Вот несколько инициатив, которые городские власти принимают для их решения.

«Медленные» зоны для самокатов помогут создать общие стандарты мобильности

Специалисты считают, что «медленные» зоны для самокатов в мегаполисах дадут общие стандарты мобильности в городах. Об этом рассказал депутат Московской городской думы, вице-спикер московского парламента Степан Орлов.

«Езда на электросамокате - сфера, где формирование правил, норм, этикета ещё только началось, и нужно, чтобы пользование в городах этим видом транспорта было безопасным для всех - и для пешеходов, и для самих самокатчиков, и для автомобилистов. «Медленная» зона уже показала свою эффективность. По статистике, в этом году было зафиксировано намного меньше нарушений, трагических случаев, связанных с самокатами, и это несмотря на то, что число пользователей всё время растёт. Уже к августу этого года пользователи шеринговых самокатов сделали 12 миллионов поездок, а в прошлом году таких поездок было 8,4 миллиона», - отметил парламентарий. Именно поэтому

³ Пробка - embouteillage

⁴ Штраф, штрафовать - contravention, mettre une contravention

⁵ Нарушение, нарушать - infraction, commettre une infraction

количество «медленных зон» для самокатов регулярно растёт, подчеркнул Степан Орлов. Депутат добавил, что сейчас в Москве есть 130 «медленных» зон, скоро их будет ещё больше, только в августе месяце на улицах и в парках города появилось ещё 20 таких медленных зон.

«Каждый автомобилист знает, что в транспортном потоке⁶ надо ехать со скоростью всего потока. А скорость шеринговых самокатов только 5-15 километров в час, и в «медленных» зонах они едут медленнее, чем те, кто едет на своих персональных самокатах, у которых мотор более сильный. Поэтому шеринговые самокаты замедляют скорость всего потока в медленной зоне и не дают возможность ехать быстрее тем, кто мог бы это делать. Поэтому использование шеринговых самокатов помогает формировать в общественном сознании самокатчиков нормы движения на этом виде транспорта, общие стандарты мобильности», - объяснил Степан Орлов. «Мы понимаем, что средства индивидуальной мобильности – это новая сфера для города, нужно серьёзно подумать об адаптации городской инфраструктуры к новым форматам мобильности. Этот процесс идёт, и мы готовим изменения в правилах дорожного движения», - заключил вице-спикер Думы.

В Россию пришла платная стоянка для автомобилей

Вы, конечно, знаете, как непросто парковаться в Москве. А вы любите платные парковки так, как любит их мэрия Москвы?

В Москве с платными парковками всё хорошо, а вот в других городах с ними немного сложнее. Почему и зачем федеральное Министерство транспорта хочет, чтобы за места для автомобилей платило население всех городов России?

Быстрый рост числа платных стоянок, в том числе в маленьких городах, это факт. Хорошо это или плохо? Давайте проанализируем опыт Москвы, где платные парковки функционируют уже десять лет. Что получила Москва и что потеряла?

Согласно официальному сайту московской мэрии, главные задачи платных стоянок — это сделать так, чтобы было меньше нарушений правил парковки на улицах города, чтобы было больше свободных парковочных мест и альтернативных видов транспорта.

Давайте посмотрим, как эти пункты выполняются.

Плата за парковку не влияет на количество нарушений. Здесь, скорее, речь идёт о более регулярном контроле автомобилистов транспортной полицией, и не только за оплату за место для автомобиля на улицах города. Просто граждане стали внимательнее относиться к правилам парковки. Трудно проверить статистику свободных мест для автомобилей, но уже ясно, что идея была хорошей – парковаться на платных местах в Москве теперь действительно намного легче.

В Москве стало меньше автомобильного транспорта и больше других альтернатив движения в городе – да, это можно констатировать. Но, к сожалению, есть хорошие и плохие альтернативы. Хорошие альтернативы – это развитие и улучшение общественного транспорта (метрополитен, трамваи в центре, автобусы и электробусы на окраинах), такси. Плохие альтернативы – это опасный для пешеходов каршеринг, велосипеды и электрические индивидуальные средства движения, которые, в принципе, не должны ездить по тротуарам и шоссе большого города, для них должны быть специальные дорожки. Статистика показывает, что в последние годы в Москве нарушений стало намного больше именно "благодаря" велосипедистам и самокатчикам.

⁶ Поток движения – flot du trafic

Но есть ещё один момент, это деньги. И тут всё тоже очень интересно. В период до ковида Москва получала 500 миллионов рублей в месяц за оплату парковок. Эти деньги шли в администрацию тех районов, где находится каждая парковка, мэрии районов тратили их на благоустройство территорий (дворов, парков, стадионов) и на создание специфических условий для инвалидов и маломобильных групп населения. И в Москве это работает. Москва стала действительно красивым городом, при этом контраст с городами, где парковка бесплатная, виден особенно в «спальных» районах, а не только в центре города.

Однако Москва – это пока единственный город, где платная парковка рентабельна, и город зарабатывает на этом деньги. В остальных больших городах России проект пока находится на стадии инвестиций. Вот, например, результаты 2021 года для Екатеринбурга, который заработал на платной парковке 5 миллионов рублей, а на её эксплуатацию потратил 30 миллионов рублей.

Из всего этого можно сделать два вывода.

Первое – платная парковка в Москве экономически правильное решение.

Второе – копирование московского примера в "остальной России" пока невозможно. У жителей провинциальных городов меньше возможностей платить, и в провинции меньше автомобилей на дорогах. То, что работает в столице, не всегда работает в провинции.

Сергей Буланов

Российская газета, №175

Document 3

Транспорт и экология: музей транспорта Москвы издал «Экобукварь»

В Музее транспорта Москвы вышла книга "Экобукварь" о том, как помочь гармоничному сосуществованию⁷ природы и транспорта в больших городах. Книга рассказывает, как можно экологически передвигаться по городу и какие виды транспорта появятся в будущем.

"Букварь — это самая первая книга каждого школьника, по которой он учится читать, а "Экобукварь" должен стать книгой каждого жителя мегаполиса и особенно самых молодых посетителей музея. Мы стали больше интересоваться проблемами экологии, формировать экологичные привычки, но всё ещё мало думаем о роли транспорта в атмосфере и на природе, не думаем о его шумовых эффектах", - сказала директор Музея транспорта Москвы Оксана Бондаренко. В пресс-службе рассказали, что в книге 80 страниц, 33 педагогических плаката с экологическими терминами и иллюстрациями, над ними работали 17 профессиональных художников. Также Музей транспорта Москвы в сентябре планирует провести серию лекций и мастер-классов на тему гармоничной жизни в экологически чистых городах с удобным транспортом.

Михаил Мельников

9 августа 2022 года /ТАСС

⁷ Сосуществование - cohabitation

Document 4



Document 5

Redonner de la place aux piétons et aux cyclistes pour régler les conflits

[Les conflits entre cyclistes et piétons ont-ils remplacé les conflits entre cyclistes et automobilistes ? Mais si les pouvoirs publics doivent s'en occuper, il ne s'agit pas de renoncer aux politiques en faveur des cyclistes et des piétons. Ces deux types d'utilisateurs font partie des catégories qu'on appelle « trafic non motorisé », « trafic doux » ou « trafic actif ».

Il faut dire que les accidents tragiques sont très rares. Mais leur analyse ne permet pas d'appréhender la complexité des situations conflictuelles entre les utilisateurs. L'essor du transport à vélo en ville met au premier plan les difficultés de la cohabitation entre les piétons et les cyclistes. Leur présence dans les espaces communs comme les rues piétonnes, les rues à proximité des gares ou des itinéraires de promenades est problématique. Les voies non dangereuses sont souvent inexistantes, les cyclistes empruntent les trottoirs réservés aux piétons et créent ainsi chez les piétons un sentiment d'insécurité, notamment pour les plus fragiles, les personnes âgées ou les enfants. Marcher à pied dans une ville ne doit pas être dangereux et tout le monde doit pouvoir pratiquer ce mode de déplacement sans crainte.]

Pour redonner de la place aux cyclistes et apaiser le trafic motorisé, il est indispensable que le développement du vélo ne se fasse pas au détriment de la marche. De telles décisions permettraient d'éviter de faire porter la responsabilité des conflits

uniquement sur des comportements individuels et prendre du recul sur l'origine des tensions.

À Lyon, l'utilisation des trottinettes électriques est désormais réservée aux personnes majeures, qui doivent justifier leur âge. À Paris, la mairie pourrait prendre une décision bien plus radicale et interdire, tout bonnement, leur usage. Les exploitants de trottinettes en libre-service ont annoncé également ce jour qu'ils allaient équiper leurs engins d'une plaque d'immatriculation pour faciliter la verbalisation des utilisateurs qui grillent les feux ou roulent à deux. Cette petite plaque pourrait aider la police, qui contrôle de plus en plus les utilisateurs de "mobilités douces", à mieux verbaliser les fous de la trottinette.

Camille Gaumont, *Le Monde*, 29 juillet 2022
24.11.22 <https://www.tf1info.fr>