

OLLSCOIL NA hÉIREANN, GAILLIMH  
NATIONAL UNIVERSITY OF IRELAND, GALWAY  
FOURTH COMMERCE EXAMINATION  
SEMESTER II, 2000 - 2001  
PAPER I  
FRENCH - FR356

Dr. J. McKee, Professor P. Ó Gormaille, Mr. R Cooke

Time allowed: 2½ hours.

Répondre en français à toutes les questions:

**I. Thème: Traduire le texte ci-dessous en français: (100)**

*Sampling teenage tastes*

What are you like? Usually when adults say that to teenagers, at school or at home, it's just a rhetorical question, and not a very friendly one either. However, there are organisations out there that regard you as important present-day or future customers, and they really want to understand your likes and dislikes, your habits and hopes. Media companies are no exception. So when Áine Maguire, marketing manager at the *Irish Times* was completing a marketing management course at the I.M.I. she decided to try to find out more about teenagers' attitudes and interests. She devised a survey questionnaire which took about a half-hour to complete, and 770 of last year's Transition Year students, from all over Ireland, obliged her with their responses. Her colleague Seán McCrave did the detailed analysis that turned the raw data into tables and numbers like those you see on this page. Some of the questions and answers were directly relevant to the *Irish Times*. But the survey yielded many other interesting findings about teenagers, and sometimes, Áine Maguire explains, it's all about how you ask the question. For example, for a questionnaire that was going to be answered in the classroom, we didn't think it was appropriate to ask: "Do you drink?"

(*The Irish Times*, Wednesday, March 22<sup>nd</sup> 2000)

## II. Version: Traduire le texte ci-dessous en anglais: (100)

### L'exemple de la législation américaine

En mars 1989, les Etats-Unis connaissaient la plus grosse marée noire de leur histoire, provoquée par le naufrage de l'*Exxon-Valdez* sur les côtes de l'Alaska. Un an plus tard, le Congrès adoptait à l'unanimité une loi, l'OPA, qui devait considérablement améliorer les moyens de prévention et de lutte contre les marées noires, notamment en accroissant le rôle des autorités fédérales et en créant un fonds spécial, alimenté par une taxe, capable de fournir immédiatement 1 milliard de dollars en cas de marée noire. La première idée sur laquelle repose cette législation est celle d'une responsabilité très étendue du pollueur, qu'il s'agisse des propriétaires ou opérateurs de navires ou des gérants des installations portuaires. Ils sont déclarés seuls responsables des frais de réparation engagés et des dégâts économiques et écologiques provoqués par la catastrophe. Des limites à la responsabilité financière sont prévues, mais elles ne s'appliquent pas dès lors que l'accident peut être imputé à une faute, une négligence ou au non-respect de la réglementation. La législation contraint par ailleurs les propriétaires de navires de plus de 300 tonnes et de tout navire transportant du pétrole dans la zone économique exclusive (200 milles) à destination d'un port américain à prouver leur solvabilité. Si le navire donne satisfaction, les «*Coast Guard*» lui délivrent un certificat de responsabilité financière, sans lequel il ne peut pas entrer dans les eaux territoriales américaines.

(*Le Monde* du samedi 4 mars 2000)