



Épreuve de Langue Vivante B

Durée 3 h

Si, au cours de l'épreuve, un candidat repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, d'une part il le signale au chef de salle, d'autre part il le signale sur sa copie et poursuit sa composition en indiquant les raisons des initiatives qu'il est amené à prendre.

Pour cette épreuve, l'usage des machines (calculatrices, traductrices,...) et de dictionnaires est interdit.

Les candidats doivent obligatoirement traiter le sujet correspondant à la langue qu'ils ont choisie au moment de l'inscription.

Instructions aux candidats :

L'épreuve comporte deux parties : thème et contraction d'un texte français à reformuler dans la langue choisie pour le thème, en un texte cohérent de 100 à 120 mots environ.

C'est le même texte français qui sert pour la contraction dans toutes les langues.

I- Traduire en allemand (10 points)

Je rentrais d'une réunion. J'étais presque arrivé. Je roulais assez vite. J'étais pressé parce que ma femme m'attendait. Nous devions aller au cinéma. Voir quoi ? Je ne me rappelle pas. Je n'aime pas le cinéma, je l'aime mais je le déteste, c'est comme rêver, après c'est trop difficile. Je m'en souviendrais peut-être si nous avions vu le film mais je suis rentré trop tard. Après ce que j'avais vu, je n'aurais pas pu. Elle me demandait pourquoi j'étais en retard. Elle pensait que la réunion s'était mal passée. Alors je lui ai tout raconté. J'étais bien obligé.

Christian Gailly, *Nuage Rouge* (2000)

I- Traduire en anglais (10 points)

J'aurais voulu dormir toujours fenêtre ouverte, mais dès le début de l'hiver [...], maman survenait et fermait la fenêtre.

- Mais, maman, je n'ai pas froid !

- Si tu te découvres la nuit en te retournant dans ton sommeil, tu prendras du mal. Et puis, qu'est-ce que cela peut bien te faire de fermer la fenêtre ?

- Mais je n'entends pas le vent et, s'il pleut, je ne le saurai même pas ... Et puis j'étouffe, fenêtre fermée. [...]

Jusqu'en mars, maman fermait impitoyablement la fenêtre au vent d'est.

- Mais, maman, il ne gèle plus !

- Bien pire... On s'imagine qu'il fait beau, et l'on reçoit à la face un seau de vent glacé.

Marie Gevers, *Vie et mort d'un étang* (1950)

I- Traduire en arabe (10 points)

- Allons réveille-toi, dit le gendarme. Tu n'as pas honte de dormir là ?

Le clochard tourna la tête et demanda d'une voix calme et lointaine :

- Pourquoi aurais-je honte ?

- Comment ! s'indigna le gendarme. Tu ne vois pas que tu dors sous la statue du Réveil de la Nation ?

Le visage sale de l'homme eut une expression d'énorme lassitude ; il ferma son œil et répondit avec une gravité morose :

- Nous avons le temps. Quand tu auras réveillé toute la nation, tu viendras m'avertir. Pourquoi serais-je le premier ? Et il se rendormit.

Albert Cossery, *Un complot de saltimbanques* (1981)

I- Traduire en espagnol (10 points)

- Vous n'êtes plus jamais dans le Val-de-Marne ? demandai-je.

- Non, c'est fini.

- Et vous ? me demanda-t-il. Vous êtes revenu là-bas ?

- Jamais.

[...] Je jetai un regard vers la Promenade des Anglais [...]. Oui, j'étais bien à Nice.

- Je ne voudrais pour rien au monde revenir dans cet endroit, lui dis-je.

- Moi non plus.

Le garçon déposait le jus d'orange et les verres sur la table. L'un et l'autre nous nous accrochions du regard au moindre de ses gestes, comme si nous voulions retarder le plus longtemps possible le moment de reprendre la conversation. C'est lui qui a fini par rompre le silence.

Patrick Modiano, *Dimanches d'août* (1986)

I- Traduire en italien (10 points)

L'odeur de la tasse de café que sa femme tenait à la main lui montait aux narines. Ses sens et son cerveau se mettaient à fonctionner un peu à la façon d'un orchestre quand, dans la fosse, les musiciens essaient leurs instruments. Il n'y avait pas encore de coordination. Sept heures, donc un jour différent des autres, car il se levait d'habitude à huit. Sans ouvrir les paupières, il découvrait qu'il y avait du soleil, alors que la journée de la veille avait été brumeuse. Avant que la notion de brouillard lui rappelle le boulevard Pasteur, il se sentit dans la bouche un mauvais goût que depuis longtemps, il n'avait pas retrouvé au réveil.

Simenon, *Maigret chez le ministre* (1954)

II- Contracter le texte suivant en 100/120 mots dans la langue choisie (10 points)

La voiture électrique est née avec l'automobile. En 1899, un prototype électrique baptisé « La Jamais Contente » se payait le luxe de battre ses cousines à moteur thermique en inscrivant le premier record de vitesse au-dessus des 100 km/h.

Ensuite, au fil des années, et même si le moteur à combustion interne s'est finalement imposé, la voiture électrique n'a jamais complètement disparu du panorama automobile. Tous les constructeurs ont mené leurs projets de véhicules électriques, allant du prototype à la petite série.

L'histoire du véhicule électrique est ainsi ponctuée de véhicules expérimentaux dédiés au test de concepts nouveaux débouchant parfois sur de petites séries (rarement plus de 1000 véhicules à la fois) permettant d'expérimenter en grandeur réelle l'usage de flottes électriques, souvent destinées à des utilisateurs institutionnels (EDF, municipalités, etc.).

Ces nombreuses expérimentations prouvent que le véhicule électrique a toujours représenté une alternative potentielle aux véhicules à moteur thermique.

La vraie révolution que s'apprête à vivre le monde de l'automobile dans les années à venir ne réside donc pas dans le fait de concevoir des véhicules électriques, mais bien dans la capacité de l'industrie automobile à aller vers la production de masse de ces véhicules qui, aujourd'hui encore, ne représentent qu'une très infime partie du marché mondial.

L'électrification des véhicules peut présenter différents niveaux.

Le système « stop and start » permet l'arrêt automatique du moteur thermique lorsque la voiture s'immobilise (feu rouge, stop, embouteillage,...). C'est là le niveau zéro de l'électrification.

Le « mild hybrid » permet de récupérer, grâce à une machine électrique fonctionnant en générateur, de l'énergie mécanique lors des phases de freinage, mais la traction est toujours assurée par le moteur thermique.

Le « full hybrid » (HEV) permet de faire des roulages en mode 100 % électrique grâce à un moteur électrique permettant de récupérer l'énergie au freinage, mais aussi d'entraîner la voiture. La durée des modes 100 % électrique (mode ZEV : Zero Emission Vehicle) dépend du dimensionnement du système électrique, mais il est en général limité. In fine, l'énergie du véhicule vient toujours du réservoir.

Le « plug-in hybrid » (PHEV) est un HEV qui présente en outre la possibilité de recharger les batteries sur le réseau électrique grâce à un système de connexion (prise + chargeur).

Le « véhicule électrique » n'est équipé que d'un moteur électrique. Il n'y a plus de moteur thermique ni de réservoir. Toute l'énergie provient de la batterie, chargée sur le réseau électrique. Seul le mode ZEV est accessible : il n'y a aucune émission de CO₂ en roulage.

Du « stop and start » au « véhicule 100 % électrique », toutes ces architectures font aujourd'hui partie des solutions étudiées par les différents constructeurs automobiles.

Limitier la consommation de pétrole liée aux transports répond à une double nécessité : anticiper l'épuisement progressif des ressources (et les tensions économiques associées), et réduire les émissions de CO₂.

Globalement, les transports automobiles (véhicules particuliers et utilitaires) sont à l'origine d'environ 12 % des rejets de CO₂ à l'échelle mondiale. Si l'automobile ne doit donc pas cristalliser tous les efforts en matière de réduction d'émissions de CO₂, il n'en est pas moins vrai qu'elle a sa part de responsabilité dans l'accroissement de ces émissions. L'industrie automobile doit donc aussi apporter des solutions pour contribuer à la réduction globale des émissions de CO₂.

Tous ces efforts sur les véhicules à motorisation Diesel ou essence sont indispensables, et aucun constructeur ne saurait aujourd'hui baisser la garde sur ce qui continuera à représenter dans les 20 ans à venir une part encore très importante du marché automobile. Mais en parallèle, le véhicule électrique représente la seule véritable rupture qui permet d'annuler les rejets de CO₂ lors du roulage. Cependant, pour que cette rupture soit réelle pour l'environnement, encore faut-il que le véhicule électrique ne reste pas marginal, mais puisse rapidement représenter une part non négligeable du marché mondial.

Patrick Bastard, "Le véhicule électrique : prêt pour la production de masse",
Hydrocarbures, octobre 2011

